C/2026/3952

2026.7.24.

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2025. december 23.)

a Franciaország által a Corsair javára végrehajtani tervezett SA.109662. (2024/C) (korábbi 2020/N) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2025) 9292. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(C/2026/3952)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezésnek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]), és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2020. december 11-én a Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107. cikke (3) bekezdésének a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatás (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) ([2]) által értelmezett c) pontjával összhangban nem emel kifogást a Corsair SAS (a továbbiakban: Corsair) részére 106,7 millió EUR összegben tervezett szerkezetátalakítási támogatással (a továbbiakban: 2020. évi szerkezetátalakítási támogatás) szemben, amely i. adóhalasztásból (21,9 millió EUR), ii. adójóváírásból (4,8 millió EUR), iii. kedvezményes kamatozású kölcsönből (18 millió EUR) és iv. hitelalapú közösségi finanszírozásból (62 millió EUR) áll (a továbbiakban: 2020. évi határozat ([3])) ([4]).

(2) 2023. szeptember 27-én Franciaország a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 7.2.2. szakasza alapján kérelmet nyújtott be a Bizottsághoz a 2020. évi határozattal jóváhagyott szerkezetátalakítási terv módosítása iránt. A 2020. évi határozat szerint ezt a szerkezetátalakítási tervet a […]-ig tartó időszakban kellett volna végrehajtani (a továbbiakban: 2020. évi szerkezetátalakítási terv). A francia hatóságok 2023. november 29-én és december 15-én további információkat szolgáltattak a Corsair 2020. évi szerkezetátalakítási tervének módosításáról. A szerkezetátalakítási terv módosítására irányuló kérelmet aktualizált szerkezetátalakítási terv kísérte, amelyet később több alkalommal aktualizáltak (a továbbiakban: felülvizsgált szerkezetátalakítási terv, lásd a (30) és (31) preambulum-bekezdést).

([1]) HL C, C/2024/2822, 2024.4.24. és HL C, C/2025/2490, 2025.5.2.
([2]) HL C 249., 2014.7.31., 1. o.
([3]) A Bizottság határozata (2020. december 11.) az SA.58463. (2020/N.) számú ügyben – Franciaország – Szerkezetátalakítási támogatás a Corsair SA részére (HL C 41., 2021.2.5., 8. o.).
([4]) Ugyanezen a napon a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdése b) pontjának megfelelően 30,2 millió EUR összegű támogatást hagyott jóvá a Corsair számára tengerentúli adójóváírás formájában. Ez a támogatás a Franciaország és más célországok által a Covid19-vírus terjedése megfékezésének érdekében bevezetett korlátozó intézkedések és utazási korlátozások miatt a Corsair által 2020. március 17. és június 30. között elszenvedett károkat kompenzálta. Lásd: A Bizottság határozata (2020. december 11.) az SA.58125. (2020/N.) számú ügyben – Franciaország – Kompenzációs támogatás a Corsair részére a koronavírus-(Covid19-) világjárvány okozta károkért (HL C 242., 2022.6.24., 1. o.).

(3) 2024. február 5-én a Bizottság úgy határozott, hogy hivatalos vizsgálati eljárást indít a Corsair támogatásának és szerkezetátalakítási tervének módosításával kapcsolatban ([5]) (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). A Corsair és három másik érdekelt fél, nevezetesen a Corsair két versenytársa – az Air Austral és a Groupe Dubreuil Aéro (GDA) –, valamint a Diamondale Limited, a Corsair korábbi részvényese 2024. május 24-én benyújtotta az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit a Bizottsághoz.

(4) A Bizottság 2024. június 19-én továbbította ezeket az észrevételeket a francia hatóságoknak, amelyek 2024. július 26-i észrevételeikben válaszoltak. Ezt követően a GDA 2024. november 22-én további észrevételeket adott elő, amelyeket 2024. december 17-én továbbítottak a francia hatóságoknak. A francia hatóságok 2025. január 19-én adták elő észrevételeiket, amelyek tartalmát a Bizottsággal 2025. január 20-án és 23-án tartott két értekezleten pontosították. A francia hatóságok 2025. január 23-án, február 10-én, illetve március 3-án további észrevételeket adtak elő, és válaszoltak a Bizottság kérdéseire.

(5) 2024. június 19-én a Bizottság kérdéseket intézett a francia hatóságokhoz a Corsairnek a szerkezetátalakítási időszakban nyújtott további támogatásokkal kapcsolatban. A francia hatóságok 2024. július 26-án és december 16-án kelt leveleikben adtak választ.

(6) A Bizottság több értekezletet is tartott a francia hatóságokkal, nevezetesen 2024. november 7-én, december 6-án és 17-én, 2025. január 10-én és 29-én, február 14-én, valamint március 3-án és 19-én.

(7) 2025. április 11-én a Bizottság úgy határozott ([6]), hogy kiterjeszti a támogatás és a szerkezetátalakítási terv módosítására vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárást, amennyiben a francia hatóságok és az érdekelt felek olyan új tényeket terjesztettek elő, amelyekre az eljárás megindításáról szóló határozat nem tért ki, és amelyek indokolják a hivatalos vizsgálati eljárás kiterjesztését (a továbbiakban: az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat).

(8) A francia hatóságok 2025. május 20-án megküldték a Bizottságnak a Corsair 2024. szeptember 30-án lezárt pénzügyi évre vonatkozó hitelesített beszámolóját.

(9) 2025. május 23-án a Corsair és a GDA benyújtotta az eljárás kiterjesztéséről szóló, 2025. április 11-i határozattal kapcsolatos észrevételeit. Egy másik vállalat, amely névtelen kíván maradni, 2025. június 2-án benyújtotta észrevételeit. A Bizottság 2025. június 6-án továbbította ezeket az észrevételeket a francia hatóságoknak, amelyek 2025. június 17-én válaszoltak.

(10) 2025. május 30-án a francia hatóságok megküldték a Bizottságnak a vállalat felülvizsgált szerkezetátalakítási tervének aktualizált változatát és annak mellékleteit.

(11) 2025. június 27-én a Bizottság további kérdéseket intézett a francia hatóságokhoz a Corsairnek a szerkezetátalakítási időszakban nyújtott további támogatásokkal, flottájának méretével, valamint a helyzetének alakulásával kapcsolatban 2023 és 2024 vonatkozásában. A francia hatóságok 2025. július 11-i levelükben válaszoltak.

(12) 2025. november 4-én a Bizottság dokumentumok benyújtására kérte a francia hatóságokat, és a szerkezetátalakítási terv finanszírozásával kapcsolatos további kérdéseket intézett hozzájuk. A francia hatóságok 2025. november 10-én, 17-én és 20-án kelt leveleikben adtak választ. 2025. december 10-én a Bizottság kiegészítő kérelmet küldött a francia hatóságoknak a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban. A francia hatóságok 2025. december 15-én a terv aktualizálásával válaszoltak.

(13) A Bizottság több értekezletet is tartott a francia hatóságokkal e különböző témákban, különösen 2025. április 28-án, május 15-én, június 17-én, június 27-én és szeptember 17-én, majd december 10-én és 12-én.

([5]) A Bizottság C(2024) 8537 final határozata (2024. február 5.) az SA.109662. számú – Franciaország – A Corsair támogatásának és szerkezetátalakítási tervének módosítása ügyben (HL C, C/2024/2822, 2024.4.24., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

([6]) HL C, C/2025/2490, 2025.5.2.

2. A KEDVEZMÉNYEZETT

2.1. A Corsair tevékenységei

(14) A Corsair 5 000 000,00 EUR jegyzett tőkével rendelkező egyszerűsített részvénytársaság, amelynek székhelye: Pôle Caraïbes Repülőtér, teherszállítási zóna, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Franciaország. A társaságot a Pointe-à-Pitre-i cégnyilvántartásban 328 621 586 számon jegyezték be.

(15) A Corsair értékpapírjai 2020 vége óta teljes egészében az Outre-Mer R-Plane (OMRP) holdingtársaság ([7]) tulajdonában vannak.

(16) 2023. szeptember végén a Corsair kilenc légi járműből álló flottával rendelkezett, amely főként a karibi térség francia legkülső régióit (Martinique, Guadeloupe) és az indiai-óceáni térség legkülső régióit (Réunion, Mayotte), valamint többek között Kanadát szolgálta ki. Az ugyanezen útvonalakon működő további légitársaságok közé tartozik az Air France, az Air Austral és a Groupe Dubreuil Aéro, amely magában foglalja az Air Caraïbes és a French Bee légitársaságot.

(17) A 2020. évi határozat szerint a Corsairnek a […]-ig tartó időszakban kellett végrehajtania a 2020. évi szerkezetátalakítási tervet, amelynek végrehajtása a légitársaság hosszú távú életképességének helyreállítását kellett, hogy szolgálja.

2.2. A Corsair nehézségei

(18) A 2020. évi szerkezetátalakítási terv módosítására irányuló kérelmükben a francia hatóságok kifejtették, hogy a 2020. évi szerkezetátalakítási terv alapjául szolgáló üzleti terv olyan feltételezéseken alapult, amelyek nem nyertek megerősítést, és hogy az események, amelyek nagyságrendjét nem lehetett előre látni, különösen kedvezőtlen hatást gyakoroltak a Corsairre.

(19) Először is a francia hatóságok kifejtették, hogy a Corsair által a 2020. évi szerkezetátalakítási terv jóváhagyása óta tapasztalt nehézségek közül a 2022–2023. pénzügyi év kezdetéig fenntartott egészségügyi korlátozások nagyon súlyos hatást gyakoroltak a Corsair kereskedelmi és pénzügyi teljesítményére.

(20) A kontinentális Franciaország és egyes tengerentúli megyék és területek (például az Antillák és Réunion) közötti légi járatoknak az új Covid19-járvány miatti, 2022 márciusáig tartó korlátozása, sőt esetenkénti tilalma, valamint az oltóanyag e területeken történő alkalmazásának a lakosok vonakodása miatti nehézségei különösen megnehezítették, sőt ellehetetlenítették a Corsair tevékenységeit a következő időszakokban:

a) 2020 novembere után a kontinentális Franciaországban, de mindenekelőtt az Antillákon és Réunionon a 2020. november–decemberi, a 2021. április–májusi, majd az Antillák és Réunion esetében a 2021. július–augusztusi időszakban ismételt kijárási korlátozások voltak érvényben;

b) a kontinentális Franciaországon belül, továbbá az Antillákra és Réunionra történő utazás a 2021. február és május közötti időszakban szigorúan a kényszerítő okokból történő utazásra korlátozódott, a be nem oltott személyek esetében pedig 2022 májusáig fenntartották a kényszerítő okokat;

c) a 2021. végi omikronhullám okán tovább szigorították az e célállomásokra vonatkozó korlátozásokat, amellett, hogy Mauritius néhány napig „skarlátvörösnek” minősült, ami miatt hirtelen megnövekedtek a törlések, és összeomlottak a foglalások; és

d) a Kanadába tartó járatok újraindítása csak 2022 júniusában volt lehetséges, mivel 2022 tavaszáig nagyon szigorú utazási korlátozások voltak érvényben.

([7]) Az OMRP holdingtársaságot 2020. augusztus 24-én hozták létre a Corsair Covid19-válsággal összefüggő helyreállításának és szerkezetátalakításának keretében. Az OMRP kizárólagos célja a Corsairben meglévő részesedés tulajdonjoga és kezelése, és összefogja a vállalat megmentési műveletében részt vett részvényeseket, beleértve az állami szereplők mellett a magánbefektetőket is. Az OMRP nem rendelkezik saját működési tevékenységekkel, és olyan befektetési eszköz, amelyen keresztül a részvényesek gyakorolják jogaikat, és viselik a Corsair szerkezetátalakításához kapcsolódó gazdasági kockázatot. Az OMRP Corsairbe újra befektetni kívánó egyes magánrészvényesei a Blue Sky holdingtársaságba tömörültek, amely részt vett a Corsair szerkezetátalakítási tervének módosításában (lásd a Bizottságnak 2023. december 15-én megküldött „Kötelező ajánlat” című dokumentum 2. mellékletét).

(21) A francia hatóságok azt is hozzátették, hogy a Corsair tevékenységét 2021 novembere és 2022 januárja között az Antillákon zajló társadalmi megmozdulások is befolyásolták, amelyekre azt követően került sor, hogy több nyilvános helyen bevezették a gondozók kötelező védőoltását és az „oltottsági igazolást".

(22) A francia hatóságok megállapították, hogy ilyen körülmények között a Corsair, amely 2021 végére a szokásos piaci feltételek helyreállására számított, az eredeti üzleti tervben előre jelzett eredményektől eltérő eredményeket ért el.

(23) Ezt követően a francia hatóságok szerint az Ukrajna elleni orosz katonai agresszióhoz kapcsolódó válság és az abból eredő globális inflációs környezet a költségek nagyon meredek emelkedéséhez vezetett, amikor a vállalat újraindította rendes tevékenységét, és i. a kerozin árfolyama nagyon meredeken emelkedett: az üzleti tervben eredetileg alapul vett [500–900] USD/tonna árhoz képest meghaladta az 1 200 USD/tonna árat, amikor a legmagasabb volt, valamint ii. az euro gyengült az USA-dollárral szemben, az eredeti üzleti tervet pedig [0,9–1,3] EUR/USD átváltási árfolyamot feltételezve alakították ki, ezzel szemben a 2022 októberében elért legalacsonyabb érték 0,97 volt.

(24) E tekintetben a francia hatóságok kijelentették, hogy a kerozin költsége az eredetileg 2023 decemberében benyújtott felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben [100–180] millió EUR költséget jelentett a(z) […] tekintetében, és hogy a kerozin árfolyamának emelkedése és az eurónak az USA-dollárhoz viszonyított gyengesége ebben az időszakban mintegy évi [80–120] millió EUR többletköltséget eredményezett csak e tételt illetően.

(25) Végezetül a francia hatóságok azzal érveltek, hogy bár a vállalat részben képes volt emelni árait annak érdekében, hogy áthárítsa ezt a helyzetet (amelyhez a vállalat által viselt valamennyi költségre gyakorolt általános inflációs hatás társult), egyrészt a kompenzáció csak részleges volt, másrészt pedig nem volt alkalmazható a jegyek többségére, mivel azokat több hónappal a repülés előtt értékesítették. Így a drasztikus költségnövekedést, amelyet az Oroszország Ukrajnával szembeni katonai agressziója által előidézett válság következtében viselni kellett, nem lehetett azonnal áthárítani a jegyárakban, ahhoz megvalósítási időre volt szükség.

(26) Ezzel összefüggésben és a fentiek alapján a francia hatóságok 2023 szeptemberében és decemberében kifejtették, hogy a Corsair súlyos likviditási feszültségekkel szembesült, és az árbevétel-arányos működési eredménye a 2020 és 2023 közötti időszakban nettó [170–220] millió EUR-val csökkent a 2020. évi szerkezetátalakítási tervhez képest, annak ellenére, hogy a társaság erőfeszítéseket tett arra, hogy az említett időszakban [10–25] millió EUR-val csökkentse állandó költségeit, valamint hogy a francia állam további támogatási intézkedéseket hozott, amelyeket az ágazat egészének javára vezetett be, és amelyek [20–40] millió EUR pozitív hatást gyakoroltak a Corsairre az adott időszakban.

(27) A francia hatóságok azt is kifejtették, hogy a Corsair által a szerkezetátalakítási támogatásról szóló, 2020. decemberi határozat óta tapasztalt és a fenti (18)–(25) preambulumbekezdésben részletesen ismertetett új nehézségekből eredő, romló pénzügyi teljesítmény alapján a vállalat működési eredménye […] a(z) […]. pénzügyi év végén (amely […] szeptemberében ért véget) […] a saját tőkét, amely abban az időpontban […] volt, és hogy a vállalat által készített aktualizált üzleti terv alapján a Corsair ezért már nem volt abban a helyzetben, hogy be tudja tartani a 2020. évi szerkezetátalakítási tervet.

(28) Végezetül a francia hatóságok kijelentették, hogy az üzemanyag ára és az euro/dollár árfolyam a 2022–2023-as időszakban továbbra is rendkívül ingadozó volt. Hasonlóképpen rámutattak arra, hogy az infláció miatt valamennyi denominált költség nőtt, különös tekintettel a légi járművek és motorjaik karbantartására ([…]) és az étkeztetésre ([…]) a 2022–2023-as időszakban.

(29) A fentiek alapján a francia állam ezért 2023. december 15-én módosította a 2020. évi szerkezetátalakítási terv módosítására irányuló kérelmét a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 7.2.2. szakasza alapján.

3. A FELÜLVIZSGÁLT SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV

3.1. A felülvizsgált szerkezetátalakítási terv feltételezései

(30) 2023. december 15. óta a francia hatóságok több alkalommal aktualizálták a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet a Corsair tevékenységeinek alakulására, valamint az elmúlt két év geopolitikai és makrogazdasági fejleményeire tekintettel.

(31) A felülvizsgált szerkezetátalakítási terv legutóbbi változatát 2025. május 23-án fogadták el. A terv e változatát csatolták a Corsair, a francia hatóságok, az új befektetők és a távozó befektetők által 2025. november 7-én a Pointe-à-Pitre-i kereskedelmi vegyes bíróság előtt zajló, a fizetésképtelenség megelőzését célzó eljárás keretében bírósági határozattal kinevezett eseti megbízottak és a Comité Interministériel de Restructuration Industrielle (az ipari szerkezetátalakítás tárcaközi bizottsága, a továbbiakban: CIRI) védnöksége alatt aláírt, „A Corsair szerkezetátalakítási tervének rendezésére vonatkozó feltételjegyzék" című egyezségi jegyzőkönyvhöz (a továbbiakban: feltételjegyzék). Ez a terv a következő fő feltételezéseken alapul, amelyeket a francia hatóságok utoljára 2025. december 15-én aktualizáltak:

a) 2025-től megszűnik a Covid19-járvány okozta egészségügyi válsághoz kapcsolódó valamennyi korlátozás, és a piac meghaladja a 2019-es szintet;

b) a Corsair tényleges (de a francia hatóságok által benyújtott állapotukban még nem hitelesített) eredményei a 2024–2025. pénzügyi évre vonatkozóan, 2025. szeptember 30-i állapot szerint a jövedelmezőség helyreállását mutatják […] millió EUR nettó eredménnyel;

c) az üzemanyagköltségeket 2025 áprilisától [600–900] USD/tonnára aktualizálják, szemben a 2024 szeptembere óta átlagosan mintegy [500–800] USD/tonnával;

d) az USD/EUR átváltási árfolyam szintje [0,9–1,3], azaz valamivel magasabb, mint a 2025 áprilisa óta megfigyelt szint;

e) a Corsair flottájának teljes megújítása befejeződik 2025 januárjában […] Airbus A330-NEO-val, ami azt jelenti, hogy mostantól valamennyi Corsair célállomást Airbus A330-NEO szolgál ki 3 utazási osztállyal, 343 férőhellyel (20 férőhely az üzleti osztályon, 21 férőhely a prémium osztályon és 302 férőhely a turistaosztályon);

f) a […] repülőgépet eladják […]-tól/-től […]-ig [25–45] millió EUR becsült összegért, valamint a részvényesek [25–45] millió EUR összegű apportot vállalnak a feltételjegyzék B. szakaszával összhangban, amely szerint i. a Blue Sky Holding ([8]), az Advens-Geocoton-csoport ([9]) és a SEMPAT ([10]) összesen [10–40] millió EUR-t ([5–30] millió EUR-t, [0–5] millió EUR-t, illetve 3 millió EUR-t) injektált tőke formájában, vagy azáltal, hogy e pénzösszegeket szükség esetén a Bizottság határozatának elfogadása előtt a szerkezetátalakítás befejezéséig átmeneti finanszírozásként rendelkezésre bocsátotta (későbbi tőkévé alakítási céllal) a Corsair likviditási szükségleteinek fedezésére, és ii. az Advens-Geocoton-csoport vállalta, hogy legkésőbb az Európai Bizottság határozatának időpontjától számított öt munkanapon belül egy második, [5–30] millió EUR összegű átmeneti finanszírozást is nyújt a Corsairnek. Ezt az összesen [20–60] millió EUR összegű átmeneti finanszírozást ([11]) az Európai Bizottság jóváhagyó határozatát (beleértve a feltételes határozatot is) követően végrehajtandó tőkeemelések részeként belefoglalják a Corsair tőkéjébe;

([8]) A Guadeloupe Pôle Caraïbe Repülőtéren található székhelyén működő Blue Sky Holding SAS a Corsair korábbi részvényeseinek egy részét átvevő magánkonzorcium.

([9]) Az Advens-Geocoton-csoport francia eredetű ipari és szolgáltatási magáncsoport, amely különösen a textiliparban, az agráriparban, a logisztikában és a digitális szolgáltatási ágazatban tevékenykedik, és régóta jelen van Afrikában és a tengerentúli területeken. A csoport az Advens és a Geocoton közötti közeledés eredménye, és elismert tapasztalattal rendelkezik az összetett és tőkeigényes környezetben végzett tevékenységek irányítása terén.

([10]) A SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) egy vegyes tulajdonú, főként állami tőkével rendelkező gazdasági társaság, amelynek feladata, hogy Guadeloupe területén stratégiai jelentőségű gazdasági projektekbe ruházzon be és ilyen projekteket támogasson (https://www.sempatrimoniale.com/a-propos). A Corsair szerkezetátalakításával összefüggésben a SEMPAT kisebbségi állami befektetőként jár el, és Guadeloupe régió által jóváhagyott finanszírozást nyújt.

([11]) A Blue Sky Holding, az Advens-Geocoton-csoport és a SEMPAT azt is vállalta, hogy [5–20] millió EUR kiegészítő összeget fektet be tőke formájában, amint a Corsair hó végi záró készpénzállománya a [20–60] millió EUR küszöbérték alá csökkenne. Ez a kötelezettségvállalás lehetővé teszi további biztosíték nyújtását arra az esetre, ha a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási tervének paraméterei kedvezőtlenül alakulnak, valamint a magánszektor saját hozzájárulásának növelését.

g) a flottát kilenc légi járműre korlátozzák a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv teljes időtartama alatt (a 10. légi jármű felvételére csak […]-tól/-től kerül sor);

h) a legkevésbé jövedelmező járatokat átmenetileg felfüggesztik (a repülési órák számának […] %-os csökkentése a […]. pénzügyi évhez képest) a jobb férőhely-kihasználtság és az átlagjegyár növelésének lehetővé tétele érdekében;

i) a Mauritiusról/Mauritiusra irányuló kínálatot megerősítik 2025-ben, […] az Afrikára való összpontosításról szóló határozatot követően (tekintettel arra, hogy ezen útvonal kizárólag szezonális alapon történő üzemeltetése hosszú távon nem életképes);

j) a „RASK” ([12]) javítását célzó további intézkedések, amelyek idővel a RASK […] %-os növekedéséhez vezetnek;

k) a járulékos bevételek javulnak az ágazat többi részével való összehasonlítás alapján;

l) a hozamgazdálkodás javul olyan kiegészítő intézkedések bevezetésével, mint különösen az osztályok megnyitása és lezárása a flotta homogenizálása révén;

m) az előrejelzések javulnak, amelyek alapesetben […] %-os pozitív hatással számolnak az utasforgalmi árbevétel tekintetében […]-ban/-ben és […] %-ossal […]-ban/-ben. Az értékesítési árak e növekedése az első kabinok arányának növeléséből és a repülési tervnek a legkevésbé jövedelmező járatok átmeneti felfüggesztését lehetővé tevő átdolgozásából (lásd fent) eredő együttes hatásnak tudható be;

n) további költségmegtakarítási intézkedésekre kerül sor, például a strukturális szerződések újratárgyalására (bérleti díj, karbantartás és szervizelés stb.), a marketingköltségek csökkentésére, motorok albérletbe adására és műszaki irányítási szolgáltatások értékesítésére; valamint

o) a személyzeti költségeket racionalizálják, főként a légi személyzet összetételének változásaival összefüggésben.

(32) A francia hatóságok hozzáteszik, hogy e feltételezések mellett a Corsair bevételeit valószínűleg még befolyásolja az alsó kategóriás arculat, amelyet a támogatott jegyek magas aránya, a charter légitársaságként szerzett hírneve, a legújabb normáknak nem megfelelő fedélzeti berendezések (például képernyők) és a nem homogén légijármű-flotta jellemez. Így egy korszerűbb flotta, például a Corsair mai flottája esetében valószínűleg magasabb áron lehet értékesíteni a jegyeket, és a fogyasztói megítélés javulásával arányosan növelni lehet a férőhely-kihasználtságot. A francia hatóságok továbbá jelzik, hogy a kevésbé „charter” arculat felé való elmozdulás már tükröződik az új légi járművekkel üzemeltetett járatokra vonatkozó pozitív fogyasztói visszajelzésekben, valamint abban, hogy 2024-ben a World Airline Awardson a Corsair megkapta a franciaországi „legjobb szabadidős légitársaság” címet. Franciaország azt állítja, hogy még ha nem is szerepel a Bizottsághoz benyújtott felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben, e színvonal-emelkedésnek a viteldíjakra és a férőhely-kihasználtságra gyakorolt hatása várhatóan fokozatosan jelentkezik majd, amint az utasok tudomást szereznek a színvonal-emelkedésről, és preferenciáik változnak.

3.2. A felülvizsgált szerkezetátalakítási terv finanszírozása

(33) 2023. szeptember 27-i beadványukban a francia hatóságok azt javasolták, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet a […]-tól/-től […]-ig tartó időszakban valósítsák meg. Ezzel szemben, a francia hatóságok által 2023. december 15-én benyújtott dokumentáció azt jelzi, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv tervezett további időtartama legfeljebb […] (és már nem […]), azaz legfeljebb […]-ig tart.

(34) Ezt követően, a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv különböző változataival párhuzamosan a francia hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy 2026. szeptember 30. végső soron a szerkezetátalakítási időszak végének tényleges időpontja.

(35) Ennek alapján a 2025. május 23-i, 2025. december 15-én aktualizált és a francia hatóságok által a Bizottságnak az értékelés során figyelembe veendő végleges változatként benyújtott, felülvizsgált szerkezetátalakítási terv lényegében a következő pénzügyi feltételezéseken alapul:

([12]) A „RASK” a légitársaság által termelt összes bevételt jelenti az adott időszakban rendelkezésre álló férőhely-kilométerek (ASK) teljes számához viszonyítva.

a) először is a pénzügyi teljesítmény tartós növekedése (amelynek lehetővé kell tennie […] millió EUR és […] közötti működési eredmény elérését) és a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv időtartama alatt generált pénzáramlás, i. a teljes mértékben megújult és homogén flottát használó járatpárok számának növekedését követően optimalizált kereskedelmi ajánlatnak, ii. a szerkezetátalakítási és költségcsökkentési intézkedéseknek, valamint iii. a jövedelmezőség javítását célzó további intézkedések hatásának köszönhetően;

b) kilenc légi járműből álló, teljes mértékben felújított flotta; a veszteséges útvonalak megszüntetése, és azok új, Afrikába irányuló útvonalakkal való felváltása;

c) ezt követően külső pénzügyi hozzájárulások, amelyek egyrészt a külső befektetők által 145,4 millió EUR összegben nyújtott friss pénz ([13]), másrészt a francia állam által összesen 87,8 millió EUR összegben nyújtott pénzügyi támogatás formáját öltik.

3.2.1. *A finanszírozás leírása*

(36) Amint azt az alábbi 1. táblázat részletezi, a francia hatóságok kifejtik, hogy a pénzbeli magán-hozzájárulásokat főként a következők révén nyújtják: i. a Blue Sky Holding […] millió EUR összegű apportja, ii. egy új külső befektető (az Advens-Geocoton francia vállalat) apportja új részvényesként […] millió EUR összegben, iii. a Blue Sky Holding, az Advens-Geocoton-csoport és a SEMPAT között megoszló, […] millió EUR összegű további apport, amelyet a Corsairnek kell nyújtani, amint a készpénzállománya […] millió EUR küszöbérték alá csökken, iv. a Caisse de Retraite du Personnel Navigant (a továbbiakban: CRPN) által odaítélt járulékfizetési moratórium […] millió EUR összegben, v. egy Airbus A330 F-HSKY repülőgép Corsair általi elidegenítése [...] millió EUR becsült összegben, valamint vi. négy új A330-NEO Corsair általi finanszírozása (lízingszerződések révén) 2022 júliusában […] millió EUR összegben ([14]).

(37) Ennek alapján a francia hatóságok kijelentik, hogy a saját hozzájárulás 2020. évi szerkezetátalakítási terv módosítása iránti kérelem tekintetében elfogadandó összege ezért 145,4 millió EUR. A francia hatóságok azt is kijelentik, hogy a 2020. évi szerkezetátalakítási terven alapuló 2020. évi határozattal összefüggésben a Corsairnek nyújtott magánhozzájárulás összege elérte a [130–180] millió EUR-t.

(38) A francia hatóságok ezért arra a következtetésre jutottak, hogy a Corsair 2020. évi szerkezetátalakítási tervének módosításával összefüggésben a saját hozzájárulás teljes összege tehát 319,1 millió EUR (azaz figyelembe véve az eredeti saját hozzájárulást).

(39) Ami a francia állam által nyújtott pénzügyi támogatást illeti, a francia hatóságok kifejtik, hogy a szerkezetátalakítási terv módosításában kért támogatás túlnyomó többsége a 2020-ban kölcsönök formájában nyújtott támogatás leírásából áll, nem pedig új hozzájárulásokból, és hogy az állam által nyújtott pénzügyi támogatást ezért főként a következőkön keresztül nyújtják:

i. Guadeloupe megye tanácsának 3 millió EUR összegű új hozzájárulása;

ii. 38,1 millió EUR összegű tengerentúli adójóváírás (CIOM) a Corsair repülőgép-vásárlási beruházási programja keretében ([15]);

iii. a nem elengedhető köztartozásnak megfelelő 19 millió EUR átütemezése hatéves időszakra ([…]) ([16]);

([13]) A történelmi részvényes OMRP befektetésének az összes részvényének törlésével megvalósuló teljes leértékelődését követően.

([14]) A légi járművek 2025. szeptember 30-ig, azaz a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv időtartama alatt történő havi lízingdíjának megfelelő összeg.

([15]) A francia általános adótörvénykönyv (Code général des impôts) 244cW. cikke által szabályozott tengerentúli adójóváírás a tengerentúli megyékben történő beruházások után járó adókedvezmény. Ez az intézkedés általában nem elérhető a nehéz helyzetben lévő vállalkozások számára. A francia állam mindazonáltal kötelezettséget vállal arra, hogy minden tőle telhetőt megtesz annak érdekében, hogy a Corsair számára – annak ellenére, hogy nehéz helyzetben lévő vállalkozás – kivételesen támogatást nyújtson.

([16]) A francia hatóságok pontosítják, hogy a nem elengedhető köztartozás fennmaradó részének, azaz 5,5 millió EUR-nak a visszafizetésére a 2026. évi adójóváírás (amely megfelel a francia állam által az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján a Corsairnek folyósítandó tengerentúli adójóváírásnak) folyósításával egyidejűleg kerül majd sor.

iv. az elengedhető köztartozásnak megfelelő, leírható 23 millió EUR leírása ([17]); valamint

v. a 2020. évi szerkezetátalakítási tervben odaítélt állami kölcsönök (a Gazdasági és Szociális Fejlesztési Alapból nyújtott kölcsönök és a hitelalapú közösségi finanszírozás – a továbbiakban: FDES- és PP-kölcsönök, lásd az (1) preambulumbekezdés 1. és iv. pontját) összegének megfelelő 80 millió EUR köztartozás, valamint az e kölcsönök után járó 4,7 millió EUR kamat leírása.

(40) Ami az FDES- és a PP-kölcsön leírását illeti (a (39) preambulumbekezdés v. pontja), a francia hatóságok azt állítják, hogy mivel ezt az összeget a 2020. évi határozatban már teljes mértékben figyelembe vették, azt nem szabadna újra hozzáadni a szerkezetátalakítási költségeket finanszírozó támogatások kiszámításakor a támogatás és a saját hozzájárulás arányának meghatározása céljából, mivel ez azt eredményezné, hogy ugyanazt a támogatást kétszer vennék figyelembe. Ezzel szemben, figyelembe kell venni a felhalmozott és tőkésített kamat összegét (a hitelalapú közösségi finanszírozás tekintetében), amely a hitelalapú közösségi finanszírozás teljes futamideje alatt 4,7 millió EUR-t tesz ki. Ezenkívül az ilyen leírás ellentételezéseként a Corsair a francia államnak és az érintett állami hitelezőknek elsőbbségi, jobb megtérülést biztosító záradékot kínál, amely előírja, hogy az előírt feltételek teljesülése esetén a Corsair évente visszafizeti a működési eredménye – beleértve a karbantartási céllal képzett tartalékokat is – és az átstrukturált adósság törlesztése közötti pozitív különbözet […] %-ának megfelelő összeget ([18]), legfeljebb […] millió EUR erejéig. E záradék tényleges lehívása szigorú pénzügyi feltételek együttes teljesítésétől függ, nevezetesen a pozitív saját tőke meglététől és a megfelelő likviditási pozíció fenntartásától, ami biztosítja, hogy a jobb megtérülés címén teljesített kifizetések ne veszélyeztessék a vállalkozás fizetőképességét vagy likviditását.

(41) E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2020. évi szerkezetátalakítási terven alapuló 2020. évi határozat keretében a Corsairnek nyújtott állami támogatás 106,7 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatás formáját öltötte, amely magában foglalta i. a Corsair által 2021. január végére felhalmozott, 21,9 millió EUR-ra becsült köztartozásokra vonatkozó moratóriumot, ii. a CIOM-tól 2021-ben repülőgép(ek) vásárlására kapott 4,8 millió EUR-t, iii. egy 18 millió EUR összegű, kedvezményes kamatozású közvetlen állami kölcsönt (a továbbiakban: FDES-kölcsön), valamint iv. egy 62 millió EUR összegű hitelalapú közösségi finanszírozást (a továbbiakban: PP-kölcsön) ([19]).

(42) A francia hatóságok rámutatnak arra, hogy 2020-ban az OMRP beruházásának részeként a tengerentúli helyi önkormányzatok 6 millió EUR-t fizettek ki, amelyet a 2020. évi határozatban nem vettek figyelembe. Ezért ezt az összeget hozzá kell adni a 2020-ban kifizetett állami támogatás összegéhez, ami 112,7 millió EUR összegű állami támogatást eredményezne.

(43) Ezenkívül a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozat (95) preambulumbekezdésében foglalt azon észrevételére válaszul, amely megkérdőjelezi a CRPN által 2023 szeptemberében a Corsairnek nyújtott, a járulékfizetés ütemezésében álló, [10–40] millió EUR összegű moratórium saját hozzájárulásként való elfogadhatóságát, a francia hatóságok lényegében azt állítják, hogy a CRPN olyan szerv, amely önállóan kezel magánforrásokat. Mivel a CRPN forrásai nem állami források, és a járulékfizetés ütemezésére vonatkozó döntés – amely a jelen ügyben egy magánhitelező észszerű magatartásához hasonlítható – nem tudható be az államnak, ez az intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(44) Az 1. táblázat a 2020. évi szerkezetátalakítási terv finanszírozásához nyújtott saját hozzájárulások és állami támogatások bontását mutatja be. Ezt követően bemutatja a szerkezetátalakítási terv módosításának finanszírozása érdekében nyújtott hozzájárulások ilyen bontását. Végül az 1. táblázat bemutatja a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv finanszírozásához nyújtott valamennyi magán- és állami hozzájárulás közötti kapcsolatot.

([17]) A (39) preambulumbekezdés iii. és iv. pontjában felsorolt finanszírozást a Gazdasági Minisztérium Államháztartási Főigazgatóságának részét képező Pénzügyi Szolgáltatók Vezetőinek Bizottsága (Commission des chefs des services financiers, CCSF) biztosítja, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Lásd a 2025. november 7-én aláírt feltételjegyzék 5. mellékletét.

([19]) E tekintetben a francia hatóságok megjegyzik, hogy rá kell mutatni arra, hogy a 2020. évi határozat keretében az állam által nyújtott kölcsönök teljes összegét (80 millió EUR) és nem csak egy magánszereplő által nyújtott hasonló kölcsönökhöz képest az állami kölcsönök által a Corsairnek juttatott gazdasági előnyt vették figyelembe állami támogatásként.

1. táblázat

Támogatások és saját hozzájárulások

Saját hozzájárulások		Támogatások	
Tárgy	Összeg (millió EUR-ban)	Tárgy	Összeg (millió EUR-ban)
TUI-koncessziók (távozó részvényes)	[80–120]	Köztartozásra adott moratórium	21,9
OMRP-apport	[10–50]	Tengerentúli adójóváírás	4,8
A tengerentúli helyi önkormányzatok hozzájárulása (az OMRP-n keresztül)	(6)	Állami FDES-kölcsönök (a Gazdasági és Szociális Fejlesztési Alapból) és hitelalapú közösségi finanszírozás	80
3 Boeing 747 átruházása 2020. július 2-án	[10–25]	A tengerentúli helyi önkormányzatok hozzájárulása (az OMRP-n keresztül)	6
Két repülőgép bérleti díjának megtárgyalása	[3–10]		
A foglalkoztatás megőrzésére irányuló terv és közös megegyezésen alapuló csoportos munkaviszony-megszüntetés	[7–20]		
A 2020. évi szerkezetátalakítási terv saját hozzájárulásai összesen	**173,7 60,86%**	**A 2020. évi szerkezetátalakítási terv támogatásai összesen**	**112,7 39,14 %**
A Blue Sky Holding (az OMRP korábbi részvényesei és újrabefektetők) által nyújtott tőkeinjekció	[5–30]	Guadeloupe megye tanácsának tőkeinjekciója (a SEMPAT-on keresztül)	3
Az Advens-Geocoton által nyújtott tőkeinjekció	[5–30]	Az FDES és PP állami kölcsönök leírása	A hitelalapú közösségi finanszírozás (PP) tőkésített és felhalmozott kamata 2 025. július végén: 4,7 Az FDES-kölcsön után megfizetett kamatok
Új, kiegészítő részvényesi tőkeinjekcióra irányuló kötelezettségvállalás (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton-csoport és SEMPAT)	[5–30]		
A Caisse de Retraite du Personnel Navigant által nyújtott járulékfizetési moratórium	[10–40]	Nem elengedhető köztartozás átütemezése	19
Az F-HSKY elidegenítése	[25–40]	Az elengedhető köztartozás leírása	23
4 új Airbus A330-NEO finanszírozása lízing útján (a lízingdíj összege)	[20–80]	Tengerentúli adójóváírás	38,1
A felülvizsgált szerkezetátalakítási terv saját hozzájárulásai összesen	**145,4 62,3 %**	**A felülvizsgált szerkezetátalakítási terv támogatásai összesen**	**87,8 37,7 %**
Saját hozzájárulások mindösszesen (a két tervre)	**319,1 61,4 %**	**Támogatások mindösszesen (a két tervre)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2. *A támogatás, a saját hozzájárulás és a teherviselés arányossága*

(45) Ennek alapján a francia hatóságok rámutatnak, hogy a Corsair 2020. évi szerkezetátalakítási tervének módosításával összefüggésben az állami támogatás aktualizált teljes összege 200,5 millió EUR lenne (azaz figyelembe véve az eredeti támogatást), ami [80–180] millió EUR-val kevesebb, mint a magán-hozzájárulások aktualizált teljes összege.

(46) Ennek alapján a francia hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjában meghatározott feltétel, amely szerint a saját hozzájárulásnak a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-ánál magasabbnak kell lennie, nagymértékben teljesül.

(47) Ezenkívül a francia hatóságok kijelentik, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv szerinti állami erőfeszítések egy részét tőkeinjekciók formájában hajtják végre, és hogy a jelenlegi részvényesek igen jelentős mértékben hozzájárulnak a szerkezetátalakítási erőfeszítésekhez azáltal, hogy részesedésük a küszöbön álló tőkeemeléssel összefüggésben nullára csökken. Ennek kapcsán a francia hatóságok kifejtik, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 66. pontjával összhangban a meglévő részvényesek teljes mértékben viselték a Corsair állami beavatkozás előtti felhalmozott veszteségeit. E célból az átvitt veszteségek rendezését szolgáló tőkecsökkentést hajtottak végre az állami források rendelkezésre bocsátása előtt. E művelet eredményeként a meglévő részvényesek részesedése a forgalomban lévő részvények teljes elértéktelenedésével teljesen megszűnt. Erre a törlésre a tőkeemelés előtt kerül sor, így a feltőkésítés semmilyen módon nem részesíti előnyben a korábbi részvényeseket. A francia hatóságok ezért úgy vélik, hogy ez a sorrend biztosítja a megfelelő tehermegosztást, mivel a meglévő részvényesek viselik a múltbeli veszteségek teljes terhét a nemzeti jog által megengedett teljes mértékben, és a tőkeátalakítás részeként ténylegesen félreállítják őket.

3.2.3. *A támogatás megfelelősége*

(48) A fentiek alapján a francia hatóságok úgy vélik, hogy a Corsair jelenlegi nehézségei egyrészt az azonnali likviditási stresszből, másrészt fizetőképességének azon felhalmozott veszteségek okozta strukturális gyengüléséből erednek, amelyek évről évre erodálták a saját tőkéjét. Rámutatnak arra, hogy a tervezett támogatás, amely lényegében az adósság leírásából és adójóváírásból áll, nem korlátozódik a vállalat likviditásának ideiglenes javítására, hanem tartósan hozzájárul fizetőképességének megerősítéséhez is. Ez utóbbi a társaság azon képességének felel meg, hogy valamennyi kötelezettségét saját forrásaiból fedezze. Márpedig az adósság leírása azonnal és tartósan csökkenti az esedékes kötelezettségeket, míg az adójóváírás növeli a nettó eredményt vagy az eszközöket, és mindkettő javítja a nettó pozíciót. A francia hatóságok úgy vélik, hogy ez a kötelezettségcsökkentés a saját tőke szintjének helyreállításával együtt a legmegfelelőbb mechanizmus az azonosított nehézségek orvoslására. A legfeljebb […] millió EUR összegű jobb megtérülést biztosító záradékkal kísért támogatás így mind a középtávú likviditási szükségleteket, mind az elégtelen fizetőképességet kezelné, és ezért lehetővé tenné a Corsair számára, hogy visszatérjen egy fenntartható tőkestruktúrához és egy pozitív likviditási pozícióhoz, miközben képes teljesíteni kötelezettségvállalásait.

3.3. **A hosszú távú életképesség helyreállítása**

3.3.1. *A feltételezések és a pénzügyi előrejelzések ismertetése*

(49) A francia hatóságok által benyújtott, felülvizsgált szerkezetátalakítási terv legutolsó, 2025. május 23-án aktualizált, utoljára 2025. december 15-én naprakésszé tett változatában szereplő alapforgatókönyv szerint a Corsair forgalma, és különösen a személyszállításból származó forgalma várhatóan mintegy 17 %-kal nő a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv időtartama alatt (2023. szeptember vége és 2026. szeptember vége között), és 2026. szeptember végére eléri a mintegy […] millió EUR-t.

(50) Ami a (változó és állandó) költségeket illeti, a francia hatóságok úgy vélik, hogy azok várhatóan csak […] %-kal emelkednek a terv időtartama alatt, és ezért arányosan kisebb mértékben, mint a vállalat mostantól 2026. szeptember végére várt bevételei. Ami azonban különösen az állandó költségeket illeti, […], a francia hatóságok azt állítják, hogy ezek a bérleti költségek várhatóan […] %-kal emelkednek a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv időtartama alatt az új légi járművek flottába való felvételének eredményeként. A francia hatóságok kifejtik, hogy ezek az új járművek a működési költségek (különösen az üzemanyag-fogyasztás) tekintetében gazdaságosabbak, de bérlésük drágább.

(51) E helyzet alapján, amint azt az alábbi táblázat mutatja, a francia hatóságok azt állítják, hogy a vállalat működési eredménye a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv időtartama alatt várhatóan jelentősen, a 2023. szeptember végi ([…]) millió EUR-ról 2026. szeptember végére […] millió EUR-ra nő, ami azt jelenti, hogy a helyzet a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv időtartama alatt teljes mértékben megfordul, és a jelentős működési veszteségről nagyrészt pozitív működési eredményre változik.

2. táblázat

A Corsair fő pénzügyi mutatói (alapforgatókönyv)

		Szerkezetátalakítási időszak						
Millió EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Forgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ebből személyszállítás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Működési eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saját tőke (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó adósság (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetett tőke (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviditási pozíció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tőkehozamráta (ROCE) % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	[…]
Tőkearányos jövedelmezőség (ROE) % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Forrás: A 2025. május 23-án felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben szereplő, benyújtott több dia; a 2025. június 20-i „A benyújtott dokumentumok összefoglalása”.

(*) A NOPAT (Adózás utáni működési eredmény) alapján számítva ([20]).

(**) A nettó eredményből és a saját tőkéből levezetve.

([20]) A működési eredmény a vállalkozás operatív eredményét méri a pénzügyi költségek és a társasági adó figyelembevétele előtt, az alkalmazandó számviteli szabályokkal összhangban. A NOPAT (Net Operating Profit After Taxes vagy adózás utáni működési eredmény) az adózás utáni működési eredmény, amelyet normatív alapon úgy számítanak ki, mintha a vállalkozást kizárólag saját tőkéből finanszíroznák, és amelyet egy normalizált adókulcsnak a működési eredményre történő alkalmazásával kapnak. Ez a megközelítés lehetővé teszi a finanszírozási struktúra és a rendkívüli adótételek hatásainak semlegesítését. A NOPAT tehát a ROCE (Return on Capital Employed) kiszámítása szempontjából releváns aggregátum; a ROCE a befektetett tőke jövedelmezőségét méri a NOPAT befektetett tőkéhez viszonyításával, és lehetővé teszi annak értékelését, hogy a vállalkozás képes-e értéket teremteni, ami akkor áll fenn, ha ez a megtérülés meghaladja a súlyozott átlagos tőkeköltséget (WACC), amely szintén egy adózás után számított megtérülési ráta. A Corsair konkrét esetében a NOPAT-ot a következőképpen kell kiszámítani: A bérleti díjakhoz kapcsolódó pénzügyi kamatokkal kiigazított EBIT (közelítő számítás, mivel a társaság nem az IFRS szerint készít beszámolót) + Kiegészítő személyzeti költségek + Társasági adó.

(52) Ami a Corsair alapforgatókönyv szerinti nettó eredményét illeti, a francia hatóságok arra számítanak, hogy az ugyanilyen arányban alakul, és a terv időtartama alatt jelentős, […] millió EUR nettó veszteség és […] millió EUR várható nyereség közötti növekedést mutat 2026. szeptember végén. Meg kell jegyezni, hogy ez a 2026 szeptemberének végére várható nettó nyereség jelentősen magasabb, mint 2025-ben, egyrészt a követelések francia állam általi leírásából és egy […] millió EUR összegű rendkívüli eredményből eredő rendkívüli hozzájárulásoknak, másrészt az F-HSKY légi jármű értékesítéséből származó […] millió EUR összegű elidegenítési nyereségnek köszönhetően. E rendkívüli hozzájárulások nélkül 2026. szeptember végén a várható nettó eredmény […] millió EUR lenne.

(53) A francia hatóságok azt állítják, hogy ezek a pozitív és egyértelműen javuló eredmények különösen a következőknek köszönhetők: i. nagyon jó kereskedelmi dinamika, ii. a jobb szolgáltatást lehetővé tevő flottamegújítás, iii. a RASK javítását célzó intézkedések bevezetése (különösen a járulékos bevételek növelése és a hozamgazdálkodás javítása, továbbá egyes szolgáltatókkal kötött szerződések újratárgyalása), valamint iv. azon teljesítményjavító intézkedések hatásának beépítése, amelyeket már azonosítottak, de amelyek pozitív hatását végrehajtásukig nem vették teljes mértékben figyelembe.

(54) E tekintetben a francia hatóságok pontosítják, hogy a javító intézkedések mind a költségmegtakarításokra, mind a bevételnövelésekre vonatkoznak, és többek között a következő fő elemeket foglalják magukban:

a) a RASK javítására irányuló intézkedések tényleges hatásának beépítése, amely hatás nagyobbnak bizonyult az eredeti feltételezéseknél (2026-tól […] %-kal a korábbi […] %-hoz képest), összhangban a cselekvési terv Corsair általi végrehajtását követően a 2024–2025. pénzügyi évben megfigyelt kiváló teljesítménnyel;

b) az átlagos jegyár (a továbbiakban: PMC) nagyobb hatása, tekintettel a PMC 2025. pénzügyi év során megfigyelt stabilizálódására, sőt enyhe növekedésére, annak ellenére, hogy az üzemanyag ára jelentősen csökkent ([…] % a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv előző változatához képest). A francia hatóságok rámutatnak arra, hogy a PMC üzemanyagár-csökkenéssel párosuló javulásának tendenciája megerősítést nyert, és támogatja a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv egységnyi bevételre vonatkozó jövőbeli célkitűzéseit, és különösen azzal magyarázható, hogy a Corsair flottájának megújításával összefüggésben emelkedett a színvonal, ami lehetővé tette, hogy a PMC az eredeti várakozásokat meghaladóan emelkedjen […] során; és

c) a forgalmazási költségek csökkenése, tekintettel az internetes csatorna közelmúltbeli jó teljesítményére a 2025. pénzügyi év során. Az elmúlt néhány hónapban a közvetlen értékesítés és különösen az online értékesítés fejlesztésének felgyorsítását célzó, dinamikus kereskedelempolitika végrehajtása máris a harmadik személyek – strukturálisan költségesebb – hálózatai igénybevételének csökkenéséhez vezetett.

(55) Ezek a feltételezések és fejlemények azonban nem teszik lehetővé a(z) […], azaz a szerkezetátalakítási időszak végét követő […]. A francia hatóságok várakozásai szerint ugyanis 2026 szeptemberében a Corsair saját tőkéje még mindig […], és […] millió EUR-t tesz majd ki, a ROCE pedig [10,6–13,4] % nagyságrendű lesz, ami összhangban van a Corsair francia hatóságok által [8,6–10,5] %-ra becsült tőkeköltségével. Végezetül a francia hatóságok azt állítják, hogy a ROCE 2027. szeptember végére várhatóan eléri a [11,4–15,2] %-ot (és meghaladja a [18–21] %-ot a 2027–2028. pénzügyi év végén, amely 2028. szeptember végére tehető).

(56) E tekintetben a francia hatóságok rámutatnak arra, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás előírja, hogy a szerkezetátalakítási tervnek észszerű időn belül és a jövőbeni működési feltételekre vonatkozó reális feltételezések alapján helyre kell állítania a kedvezményezett hosszú távú életképességét, kizárva a szerkezetátalakítási tervben nem szereplő bármilyen egyéb állami támogatást.

(57) Ennek alapján a francia hatóságok úgy vélik, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt észszerű idő nem feltétlenül egyezik meg a szerkezetátalakítási időszakkal, amelynek egyébként a lehető legrövidebbnek kell lennie, és véleményük szerint ez egyértelműen kitűnik a szerkezetátalakítási tervek megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás II. mellékleteként csatolt indikatív modelljéből.

(58) Ezenkívül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a hosszú távú életképesség észszerű időn belüli helyreállításának e kritériuma teljes mértékben érvényes a szerkezetátalakítási terv módosítására, így ebben a konkrét esetben az észszerű idő kezdő időpontjának véleményük szerint a módosítási kérelemnek kell lennie.

(59) E tekintetben a francia hatóságok emlékeztetnek arra, hogy „a vállalkozás akkor éri el a hosszú távú életképességet, amikor valamennyi költségének (ideértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket) fedezése után megfelelő tőkemegtérülést tud biztosítani”. Más szóval egy szerkezetátalakításon keresztülment vállalkozás akkor tekinthető életképesnek, ha saját erejéből képes versenyezni a piacon.

(60) A francia hatóságok tehát ennek alapján úgy vélik, hogy a Bizottságnak a gyakorlatban a bizonyítékok együttese alapján kell megvizsgálnia az életképesség helyreállításának kritériumát, a határozathozatali gyakorlatának megfelelően. A bizonyítékok ezen együttesének részeként a francia hatóságok azt állítják, hogy a Bizottság a készpénzhányadokat vizsgálja, de a jövedelmezőségi rátákat is (EBITDAR, ROCE, tőkearányos jövedelmezőség – Return on Equity vagy ROE) vagy még a súlyozott átlagos tőkeköltséget (Weighted Average Cost of Capital vagy WACC). Hozzáteszik, hogy a Bizottság különösen azt elemzi, hogy a ROCE észszerű időn belül magasabb lesz-e a WACC-nál annak értékelése érdekében, hogy a légitársaság képes-e elegendő jövedelmezőséget teremteni tőkeköltségeinek fedezéséhez.

(61) Amint azt a 3. táblázat jelzi, a francia hatóságok arra is rámutatnak, hogy a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási tervének kedvezőtlen forgatókönyve 2026. szeptember végén a vállalat működési eredményének mintegy –[…] millió EUR összegű romlását mutatja, és ezért a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak végén működési veszteséget vár. Ezt a romlást az összes többi mutató is tükrözné.

3. táblázat

A Corsair fő pénzügyi mutatói (kedvezőtlen forgatókönyv)

		Szerkezetátalakítási időszak						
Millió EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Forgalom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ebből személyszállítás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Működési eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saját tőke (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó adósság (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetett tőke (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviditási pozíció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tőkehozamráta (ROCE)% (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Szerkezetátalakítási időszak						
Millió EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Tőkearányos jövedelmezőség (ROE) % (**)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: A 2025. május 23-án felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben szereplő, benyújtott több dia; a 2025. június 20-i „A benyújtott dokumentumok összefoglalása".

(*) A NOPAT (Adózás utáni működési eredmény) alapján számítva ([21]).

(**) A nettó eredményből és a saját tőkéből levezetve.

(62) A francia hatóságok rámutatnak, hogy a kedvezőtlen forgatókönyv az alapforgatókönyv alábbi feltételezéseinek felülvizsgálatán alapul:

a) ami a Guadeloupe-ra közlekedő járatokat illeti, míg az alapforgatókönyv arra épít, hogy a piac 2025-től haladja meg a 2019-es szintet, amint azt a vállalat már megállapította, a kedvezőtlen forgatókönyv a guadeloupe-i piac ennél fokozatosabb fellendülésén alapul, és egy évvel elhalasztja a 2019-es adatokhoz való visszatérést (és azzal 2026-tól kezdve számol), ami a Corsair által szállított utasok számának a piac csökkenésével azonos mértékű csökkenését eredményezi;

b) ami az üzemanyagot illeti, míg az alapforgatókönyv 2025 májusától [600–900] USD/t üzemanyag-árfolyamot feltételez, a kedvezőtlen forgatókönyv arra a feltételezésre épült, hogy a teljes szerkezetátalakítási időszak alatt […] USD/t árfolyam-emelkedés következik be, és így az üzemanyagköltségek ugyanolyan mértékben növekednek, mint az árfolyam alakulása mínusz az értékesítési árban várhatóan megjelenő áthárítás. E tekintetben a francia hatóságok kijelentik, hogy elméletben az üzemanyagár-emelkedés egyharmadát hárítják át az eladási árakban;

c) ami a jegyek eladási árát illeti, míg az alapforgatókönyv azon a feltételezésen alapul, hogy i. a „kabinszerkezet" és az „első" kabinok arányának növekedése, valamint ii. a repülési terv felülvizsgálata következtében emelkednek az eladási árak, lehetővé téve a legkevésbé jövedelmező járatok átmeneti felfüggesztését, a kedvezőtlen forgatókönyv az áremelkedés szerkezetátalakítási időszak alatti korlátozott voltán alapul, ami az alapforgatókönyvhöz képest az üzleti forgalom csökkenését eredményezi;

d) ami a Corsair afrikai kontinensen végzett műveleteinek alakulását illeti, bár az alapforgatókönyv figyelembe veszi a Párizs–Abidjan útvonal fejlődését, annak ellenére, hogy számol az Air-Côte d'Ivoire piacra lépésének negatív hatásával, a kedvezőtlen forgatókönyv az eredetileg vártnál lassabb bővülésen alapul, amelyhez a szállított utasok számának csökkenése társul;

e) ami az alapforgatókönyvben előírt, a költségmegtakarítási és a RASK javítására irányuló intézkedések végrehajtását illeti, a kedvezőtlen forgatókönyv az említett intézkedések végrehajtásának időbeli eltolódásán alapul, ami negatív hatással van a 2026. pénzügyi évre.

(63) Ennek alapján a francia hatóságok jelzik, hogy az aktualizált kedvezőtlen forgatókönyv i. nagyrészt pozitív működési eredményt mutat, amely a szerkezetátalakítási időszak végén […] millió EUR-t tesz ki (és 2028. szeptember 30-án elérheti akár a [10–30] millió EUR-t is), ii. […] készpénzállományt mutat a terv teljes időtartama alatt, 2026. szeptember 30-án pedig […] millió EUR-t (és 2028. szeptember 30-án […] millió EUR-t).

([21]) A működési eredmény a vállalkozás operatív eredményét méri a pénzügyi költségek és a társasági adó figyelembevétele előtt, az alkalmazandó számviteli szabályokkal összhangban. A NOPAT (Net Operating Profit After Taxes vagy adózás utáni működési eredmény) az adózás utáni működési eredmény, amelyet normatív alapon úgy számítanak ki, mintha a vállalkozást kizárólag saját tőkéből finanszíroznák, és amelyet egy normalizált adókulcsnak a működési eredményre történő alkalmazásával kapnak. Ez a megközelítés lehetővé teszi a finanszírozási struktúra és a rendkívüli adótételek hatásainak semlegesítését. A NOPAT tehát a ROCE (Return on Capital Employed) kiszámítása szempontjából releváns aggregátum; a ROCE a befektetett tőke jövedelmezőségét méri a NOPAT befektetett tőkéhez viszonyításával, és lehetővé teszi annak értékelését, hogy a vállalkozás képes-e értéket teremteni, ami akkor áll fenn, ha ez a megtérülés meghaladja a súlyozott átlagos tőkeköltséget (WACC), amely szintén egy adózás után számított megtérülési ráta. A Corsair konkrét esetében a NOPAT-ot a következőképpen kell kiszámítani: A bérleti díjakhoz kapcsolódó pénzügyi kamatokkal kiigazított EBIT (közelítő számítás, mivel a társaság nem az IFRS szerint készít beszámolót) + Kiegészítő személyzeti költségek + Társasági adó.

(64) A francia hatóságok kifejtik, hogy ezek az eredmények igazolják, hogy a Corsair képes – e kedvezőtlen forgatókönyv esetében is – további támogatás igénybevétele nélkül teljesíteni valamennyi pénzügyi kötelezettségvállalását.

(65) A fentiek alapján a francia hatóságok kifejtik, hogy a Bizottságnak megküldött felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben szereplő valamennyi mutató megerősíti az életképesség helyreállításához vezető pályát, többek között a kedvezőtlen forgatókönyv szerint is, amennyiben:

a) az alapforgatókönyvben […] millió EUR pozitív nettó eredményt értek el a(z) […]. pénzügyi évre, […] millió EUR-t […]-ra/-re és […] millió EUR-t […]-ra/-re, a kedvezőtlen forgatókönyv esetében pedig […] millió EUR-t 2026. szeptember 30-ra, valamint további […] millió EUR nyereséget […]-ra/-re, a szerkezetátalakítási időszak végét követő évben; és

b) a Corsair készpénzállománya a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv teljes időtartama alatt […] marad, és a terv befejezését követően a záró készpénzállomány az alapforgatókönyv szerint […] millió EUR, a kedvezőtlen forgatókönyv szerint pedig […] millió EUR lesz.

(66) A fentieknek megfelelően a ROCE 2026. szeptember 30-án várhatóan [10,6–13,4] %, a szerkezetátalakítási időszak végét követő egy év elteltével pedig [11,4–15,2] % lesz, azaz meghaladja az ugyanarra a napra [8,6–10,5] %-os szinten kiszámított WACC-t ([22]).

(67) Ezenkívül a francia hatóságok jelzik, hogy – amint azt az alábbi 4. táblázat mutatja – egy tucat harmadik személy légitársaságból álló mintában a tőkehozamráta mediánja 2019-ben 7,3 %, 2024-ben pedig 6,9 % volt. Amint azt a fenti 3. táblázat mutatja, a Corsair tőkehozamrátája egyensúlyban volt a […] pénzügyi évek során, […]-ban/-ben elérte a […] %-ot, és a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv időtávjában várhatóan […] a mintában szereplő más légitársaságok utóbbi években megfigyelt tőkehozamrátájához képest.

4. táblázat

Tőkehozamráta

Return on capital						
millió EUR-ban	Kategória	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Hagyományos	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Hagyományos	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Hagyományos	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Hagyományos	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Hagyományos	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Hagyományos	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Diszkont	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Diszkont	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	Egyesült államokbeli	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) A Corsair szerkezetátalakítási tervének és jövőbeli jövedelmezőségének értékelése céljából a Corsair súlyozott átlagos tőkeköltségét (WACC) a francia hatóságok a szerkezetátalakítási terv végére, azaz 2026-ra [8,6–10,5] %-ra becsülték. Ezt a WACC-t a hitelköltséget (RD) a sajáttőke-költséggel súlyozó szabványos képlet alapján számítják ki. A sajáttőke-költség (RE) […] %-ra becsülhető kockázati prémiummal növelve a CAPEM/MEDAF képlet (tőkeeszköz-árazási modell, RE = RFR + βe x ERP + kockázati prémium) alapján, azzal, hogy 2027-re […] %-os kockázatmentes kamatlábat (RFR), Franciaország esetében […] %-os piaci kockázati prémiumot (ERP vagy részvénypiaci kockázati prémium) és 1,09-es sajáttőke-bétát (βe) prognosztizálnak. A kockázati prémium kiegészült egy […] %-os illikviditási prémiummal, hogy ellensúlyozza azt a tényt, hogy a Corsair nem tőzsdén jegyzett vállalat. A hitel adólevonás utáni, […] %-ra becsült költsége (RD) […] %-os adózás előtti rátán és […] %-os tényleges adókulcson alapul. E két összetevőt [...] %-os pénzügyi tőkeáttétellel súlyozzák, amelyet az európai légi közlekedési ágazat átlaga alapján becsülnek meg. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az európai légi közlekedési ágazat átlagos tőkeköltsége Damodaran professzor, a pénzügyi értékeléshez használt elismert forrás becslése szerint 2025-ben mintegy 8 %-ot tesz ki, és ezért a francia értékelés alsó határának felel meg (lásd: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Return on capital						
millió EUR-ban	Kategória	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	Egyesült államokbeli	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
United Airlines	Egyesült államokbeli	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	Egyesült államokbeli	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Medián						
Hagyományos		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Diszkont		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
Egyesült államokbeli		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Valamennyi vállalat		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Forrás: Capital IQ (2025. december 15.)

(68) A francia hatóságok ezért úgy vélik, hogy mindezen elemek fényében a Corsair életképességének bizonyítása – a kedvezőtlen forgatókönyvet is beleértve – teljes mértékben összhangban van a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással és a Bizottság határozathozatali gyakorlatával.

(69) A francia hatóságok ezért úgy vélik, hogy mindezekből az elemekből az következik, hogy az életképesség helyreállításához vezető pálya biztosított, és hogy a Corsair a szerkezetátalakítási időszak végétől kezdve belső tulajdonságainak köszönhetően képes lesz versenyezni a piacon.

3.4. **A versenytorzulást korlátozó intézkedések**

(70) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban és az ítélkezési gyakorlatban meghatározott kritériumok fényében elvégzett elemzés megerősíti a Corsair kötelezettségvállalásainak megfelelőségét. Ami a Franciaország által javasolt intézkedéseket és azok helyes kidolgozását illeti, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeire és a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kezdeti kétségekre válaszolva a francia hatóságok kifejtik, hogy a Corsair kezdeti kötelezettségvállalásokat tett, amelyeket további intézkedések követtek, amelyek célja a piaci jelenlétének csökkentése és a lehetőségek verseny számára történő megnyitása volt.

3.4.1. *Résidő ismételt piacra bocsátása*

(71) Ami a piaci jelenlét csökkentésére irányuló intézkedéseket illeti, a francia hatóságok kiemelik a Corsair azon kötelezettségvállalását, hogy Párizs–Orly repülőtéren 1 500 résidőt bocsátanak újra piacra (700-ról véglegesen lemondanak, és 800-at kölcsönöznek), ami a Corsair résidő-portfóliójának több mint […] %-át teszi ki. A francia hatóságok úgy vélik, hogy ez az intézkedés arra kényszeríti a társaságot, hogy strukturálisan és tartósan korlátozza kapacitását, mivel a résidőkiosztásra vonatkozóan a COHOR – a francia repülőterek menetrendjeinek koordinálásával foglalkozó szövetség – által elfogadott szabályok középtávon megnehezítik egy hasonló mozgástér visszanyerését.

3.4.2. *Kereskedelmi megállapodások felajánlása*

(72) A francia hatóságok vállalják, hogy a meghosszabbított szerkezetátalakítási időszak végéig a Corsair felajánlja a lehetőséget, hogy kereskedelmi megállapodásokat kössön az erre igényt tartó légitársaságokkal. A Corsair kész arra, hogy – amennyiben ezek a megállapodások elősegítik kereskedelmi és jövedelmezőségi célkitűzései megvalósulását – jóhiszemű tárgyalásokat folytasson, és a légi személyszállítási és teherfuvarozási piacon használatban lévő kereskedelmi megállapodásokat kössön az érdekelt harmadik fél légitársaságokkal (a Corsair által üzemeltetett egyes járatokon meghatározott számú férőhely megvásárlására vonatkozó , ún. „block seat” megállapodások; helymegosztási megállapodások, amelyek egy harmadik fél légitársaság számára hozzáférést biztosítanak a Corsair által üzemeltetett járatokhoz; vonalközi forgalmi megállapodás, amely lehetővé teszi egy harmadik fél légitársaság számára, hogy a Corsair járataihoz csatlakozó célállomásokat értékesítsen).

3.4.3. *A flottakapacitás kihasználásának csökkentése és a kapacitás korlátozása*

(73) A francia hatóságok ezt követően kifejtik, hogy ezeket a kötelezettségvállalásokat kiegészíti a flotta kilenc repülőgépre való korlátozása a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv végéig (azaz 2026. szeptember 30-ig), valamint a tengerentúli területekre irányuló menetrend szerinti járatpárok számának 97 járatpárral történő csökkentése a […]. pénzügyi év során, a következő bontásban: […]. Ennek becsült hatása […]–[…] millió EUR lesz a vállalat forgalmára.

3.4.4. *A forgalomlebonyolítási terv szűkítése*

(74) A fent említett korlátozásokon túlmenően bizonyos útvonalakat megszüntetnek ([…]), és nem nyitnak meg új menetrend szerinti célállomásokat ([…]). A francia hatóságok rámutatnak arra, hogy a Corsair nagyon kis piaci részesedéssel rendelkezik az európai légi közlekedési piacon, és hogy mérete korlátozott az Orly repülőtéren, és még inkább a francia piacon. A francia hatóságok ezért úgy vélik, hogy ezekkel a kötelezettségvállalásokkal teljes mértékben megvalósul a vállalat piaci jelenlétének csökkentésére irányuló célkitűzés.

(75) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a Corsair által a versenytorzulás korlátozására javasolt intézkedések megfelelőek és pontosan kidolgozottak. Így, tekintettel a javasolt intézkedések által képviselt, már most is jelentős erőfeszítésekre, minden további intézkedés azzal a kockázattal járna, hogy aláássa az életképesség helyreállításához vezető e pályát, és így ellentétes lenne a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott elvvel.

3.5. **A Corsair szerepe az Európai Unióban és a támogatás kontrafaktuális forgatókönyve**

(76) A Bizottság a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási tervének értékelése során megvizsgálja, hogy a javasolt támogatás – a versenyre potenciálisan káros jellege ellenére – szükséges-e a piaci hiányosságok vagy a szociális nehézségek megelőzésére irányuló célkitűzés eléréséhez, és a feltétlenül szükséges minimumra korlátozódik-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással összhangban.

(77) Ebben az összefüggésben a francia hatóságok úgy vélik, hogy a Corsair Unión belüli szerepe – különösen Franciaország kontinentális területét a legkülső régióival összekötő kulcsfontosságú inkumbensként betöltött szerepe – döntő tényező e régiók gazdasági és társadalmi szövetében.

(78) A francia hatóságok szerint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjával összhangban a Corsair döntő szerepet játszik a területi folytonosság biztosításában és a létfontosságú útvonalakon bizonyítottan megmutatkozó piaci hiányosság kezelésében. A vállalat ugyanis biztosítja a tengerentúli területekre irányuló légi közlekedés zavartalan működését. A francia hatóságok úgy vélik, hogy ez a stratégiai pozicionálás nem pusztán kereskedelmi tevékenységből áll, hanem lényeges hozzájárulást jelent e régiók gazdasági és társadalmi szövetéhez, ami egzisztenciális fenyegetés esetén indokolja az állami beavatkozást.

(79) Ezenkívül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a támogatás összeegyeztethetőségének elemzése, amely alapvetően a kontrafaktuális forgatókönyvön alapul, azaz a támogatás hiányában és következésképpen a Corsair felszámolása esetén a versenyre és a piacra gyakorolt valószínű következmények értékelésén, azt bizonyítja, hogy a vállalkozás eltűnése súlyos következményekkel járna, amelyek túlmutatnak a piaci részesedések puszta újraelosztásán. A francia hatóságok azt állítják, hogy a Corsair eltűnése nagyon jelentős és azonnali áremelkedést váltana ki a fogyasztók tekintetében, amely áremelkedést az Antillákra érkező/onnan induló útvonalakon több mint 15 %-ra, a Mayotte-ra érkező/onnan induló útvonalakon pedig több mint 40 %-ra becsülnek, minthogy súlyosan rontaná a versenykörnyezetet azáltal, hogy duopóliumból monopólium alakulna ki a Párizs–Mayotte útvonalon, és az Antillák felé irányuló útvonalakon háromról kettőre csökkenne a szereplők száma. A Corsair hiánya növelné a piacon maradó gazdasági szereplők közötti hallgatólagos összejátszás kockázatát is.

(80) Végezetül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a Corsair eltűnése ahhoz vezetne, hogy megszűnnének a vidéki városokból a tengerentúli területekre irányuló közvetlen járatok, ami jelentősen befolyásolná e területek megközelíthetőségét és gazdasági vonzerejét. A francia hatóságok által bemutatott kontrafaktuális forgatókönyv tehát megállapítja, hogy a szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatás hiánya nem pusztán a piac kiigazításával végződne, hanem a verseny strukturális romlásával és a legkülső régiókra gyakorolt jelentős társadalmi-gazdasági hatással. A francia hatóságok ezért azt a következtetést vonják le, hogy a támogatás nemcsak a vállalat megmentéséhez szükséges, hanem mindenekelőtt a piac versenystruktúrájának megőrzéséhez és a területi folytonosság célkitűzésének biztosításához, ami a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében alapos indok.

4. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ, 2024. FEBRUÁR 5-I HATÁROZAT ÉS AZ ELJÁRÁS KITERJESZTÉSÉRŐL SZÓLÓ, 2025. ÁPRILIS 11-I HATÁROZAT ELŐZETES MEGÁLLAPÍTÁSAI

4.1. Az eljárás megindításáról szóló határozat

(81) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság, miután megállapította, hogy a Franciaország által a szerkezetátalakítási terv módosítása iránti kérelmében bejelentett intézkedések első látásra az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek, a következő kétségeket vetette fel ezen intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően.

4.1.1. *A piaci hiányosság kezeléséhez való hozzájárulásról*

(82) A Bizottság megállapította, hogy a Corsair tevékenységei az Afrikában található új célállomások felé tolódtak el, ami hátrányosan érinti az Európai Unió egyes legkülső régióinak a kiszolgálását. Mivel a Corsair által a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv keretében kialakítani tervezett új célállomások nem járultak hozzá Franciaország területi folytonosságának fenntartásához, és tekintettel arra, hogy ezeken az útvonalakon két vagy akár három meglévő versenytárs is jelen van, amely útvonalak a koronavírus-világjárványt követően is fennmaradtak ezekben a régiókban, a Bizottság szerint kétséges volt, hogy a Corsairnek az Európai Unión belüli összeköttetés és területi folytonosság fenntartása révén valamely gazdasági tevékenység vagy terület fejlődéséhez való hozzájárulása továbbra is érvényes indoka lehet-e azoknak az (új) támogatásoknak, amelyeket a francia hatóságok a Corsairnek kívántak nyújtani.

4.1.2. *A támogatás megfelelőségéről és arányosságáról*

(83) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 62. pontja értelmében a szerkezetátalakítási költségekhez jelentős mértékben hozzá kell járulni a támogatás kedvezményezettje, annak részvényesei vagy hitelezői, illetve a kedvezményezettet magában foglaló vállalatcsoport, vagy új befektetők saját forrásaiból. Az ilyen saját hozzájárulásnak főszabályként összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatásnak a kedvezményezett fizetőképességére vagy likviditási helyzetére gyakorolt hatásaival, és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 54. pontja értelmében azt megfelelően ellentételezni kell. Ezenfelül a 63. pont pontosítja, hogy e hozzájárulásnak valósnak kell lennie, kizárva a jövőbeli várt nyereséget, mint például a cash flow-t. Végül a 124. pont b) alpontja szerint, ha a szerkezetátalakítási terv módosítása a szerkezetátalakítási költségek növekedéséhez vezet, a saját hozzájárulásnak is ennek megfelelően növekednie kell.

(84) Határozatában a Bizottság jelezte, hogy a francia hatóságok 83,1 millió EUR összegű új támogatást terveznek nyújtani köztartozások átütemezése, követelések leírása és a flotta megújításához kapcsolódó adókedvezmények formájában. Ezenkívül a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a jobb megtérülést biztosító záradék, amelynek felső határa […] millió EUR, továbbra is marginális, tekintettel a Corsairnek 2020 óta nyújtott állami támogatás teljes volumenére, amelyet közel […] millió EUR-ra becsült.

(85) Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyezte, hogy a szerkezetátalakítás lehetséges előnyeiből főként a régi és új magánrészvényesek profitálnának, míg az állam megfelelő ellenszolgáltatás nélkül vállalná a kockázat jelentős részét. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a megfelelő ellentételezést biztosító olyan eszköz hiánya, mint például az állam részesedésszerzése hitel-tőke konverzió útján, felerősítette ezt az egyensúlyhiányt.

(86) A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy a Franciaország által előterjesztett saját hozzájárulás több hipotetikus elemen alapult. Először is, a(z) […]-t nem véglegesítették és nem dokumentálták. Hasonlóképpen, a négy A330-NEO típusú légi jármű finanszírozása konkrét bizonyítékok hiányában bizonytalan maradt. A CRPN-be történő járulékfizetés ütemezéséhez kapcsolódó moratórium elfogadhatóságát még meg kellett erősíteni.

(87) Kézzelfogható bizonyítékok hiányában a Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy a saját hozzájárulás valószínűleg korlátozott marad, és nem áll arányban az állami támogatás teljes összegével. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az azonosított hozzájárulások nem minősülnek a szerkezetátalakítási költségekhez való elégséges, valós és tényleges saját hozzájárulásnak, és ezért nem teszik lehetővé annak megállapítását, hogy a Corsair méltányos részt vállalt a helyreállításához szükséges pénzügyi erőfeszítésből.

(88) Végül a Bizottság szerint a francia hatóságok nem bizonyították, hogy a Corsair tengerentúli régiókban való elhelyezkedése alacsonyabb saját hozzájárulást indokolna.

(89) Következésképpen a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a javasolt hozzájárulás a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 62., 63., 64. és 124. pontjában foglalt követelmények fényében elégtelen maradt, mivel túl csekélynek, részben hipotetikusnak tűnt, és a végrehajtását illetően nem tartalmazott hiteles garanciákat.

(90) A Bizottság ezért megkérdőjelezte, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv biztosíthatja-e az állam és a magánrészvényesek közötti méltányos tehermegosztást. Ennek alapján a Bizottság komoly kétségeket fogalmazott meg a javasolt új támogatás arányosságát és ellentételezését illetően.

4.1.2.1. A hosszú távú életképesség helyreállításáról

(91) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a francia hatóságok által benyújtott felülvizsgált szerkezetátalakítási tervnek számos jelentős hiányossága volt, amelyek alapján úgy vélte, hogy a Corsair életképességének tartós helyreállítása rendkívül bizonytalan. Márpedig a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjának a) alpontjával összhangban szerkezetátalakítási terv módosítása esetén az érintett tagállamnak olyan felülvizsgált tervet kell benyújtania, amely észszerű időn belül képes helyreállítani a kedvezményezett hosszú távú életképességét. A Bizottság azzal kapcsolatos kétségei, hogy a felülvizsgált terv megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontja a) alpontjának, a következő megfontolásokon alapultak.

(92) Először is, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a terv alapjául szolgáló makrogazdasági és működési feltételezések nem voltak kellően indokoltak, sem dokumentáltak. Részletes magyarázatok hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az eljárás e konkrét szakaszában nem tudja értékelni azok valószerűségét vagy relevanciáját.

(93) Másodszor, a Bizottság megállapította, hogy a pénzügyi előrejelzések nagyon szűk mozgásteret mutattak a jövedelmezőség és a fizetőképesség tekintetében, ami különösen kiszolgáltatottá tette a vállalatot a feltételezések romlásának, különösen az üzemanyagárak újabb emelkedése esetén. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az ilyen volatilitás önmagában veszélyeztetheti a bemutatott, előre jelzett pozitív eredményeket, és következésképpen a tervezett helyreállítást.

(94) Harmadszor, a friss pénz formáját öltő, az eljárás megindításáról szóló határozatban említett hozzájárulásokat ([5–25] millió EUR a meglévő befektetőktől [OMRP] és [5–25] millió EUR a Kongói Köztársaságtól [Brazzaville]) a Bizottság szerénynek ítélte a Corsair rövid és középtávú likviditási szükségleteihez képest. Ezenkívül számos, újként bemutatott intézkedés valójában olyan régi kezdeményezésnek tűnt, amelyek már szerepeltek a 2020. évi tervben, és amelyeket indokolás céljából „újrahasznosítottak". A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a megközelítés aláássa a terv hitelességét, mivel e kezdeményezések pozitív hatásait vagy már felélték, vagy azok nem voltak elegendőek annak elkerüléséhez, hogy új támogatásokra legyen szükség.

(95) Emellett néhány más kezdeményezés terv vagy szándék maradt, a végrehajtásra vonatkozó konkrét ütemterv nélkül. E körülmények között a Bizottság úgy vélte, hogy erősen spekulatív azokat az életképesség helyreállításához való hatékony hozzájárulásnak tekinteni. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az eljárás e szakaszában az új magántőke-injekciók nem tekinthetők a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv megvalósíthatóságára vonatkozó megbízható bizonyítéknak.

(96) Negyedszer, a Bizottság megjegyezte, hogy a francia hatóságok nem nyújtottak be „kedvezőtlen" forgatókönyvet, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás előírja. E mulasztás miatt nem lehetett megfelelően értékelni a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv negatív sokkokkal szembeni érzékenységét.

(97) Ötödször, a Bizottság megállapította, hogy az előzetes pénzügyi kimutatások hiányosak, mivel az összefoglaló eredménykimutatáson kívül nem került sor előzetes mérleg vagy pénzforgalmi kimutatás továbbítására. A rendelkezésre álló információk azt is jelezték, hogy a Corsair saját tőkéje […] marad. E körülmények között a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Corsair ezen időszak végén továbbra is nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül majd, ami kétségeket ébreszt azzal kapcsolatban, hogy a benyújtott szerkezetátalakítási terv akkor helyreállítja-e hosszú távú életképességét.

(98) Következésképpen a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában komoly kétségeket vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás kritériumainak, mivel úgy ítélte meg, hogy nem nyilvánvaló és nem is valószínű, hogy a Corsair további támogatás nélkül képes lenne elegendő nyereséget termelni, vagy fenntartani tevékenységeit a piacon.

(99) A Bizottság ezért arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv nem bizonyította, hogy a Corsair a szerkezetátalakítás befejezését követően képes lenne saját erejéből versenyezni, és ezért a tervezett támogatás nem tekinthető úgy, mint amely az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében hozzájárul egy életképes gazdasági tevékenység fejlődéséhez.

4.1.2.2. A versenytorzulást korlátozó intézkedésekről

(100) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv alapjául szolgáló támogatást elegendő versenytorzulást korlátozó, megfelelő intézkedések kísérték-e. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjának c) alpontja értelmében ugyanis, tekintettel a támogatás összegének jelentős növekedésére, az ilyen intézkedéseknek átfogóbbnak kell lenniük az eredetileg előírtakhoz képest. Márpedig Franciaország egyrészt azt javasolta, hogy a további új megrendelések következtében tíz repülőgépre növekedjen a flotta, míg a flotta méretét elvben csökkenteni kellene a támogatás összegének növelésére és a szerkezetátalakítási időszak meghosszabbítására tekintettel. Másodszor, a résidőkről való lemondásra vonatkozó intézkedés sem minőségi, sem mennyiségi szempontból nem tűnt jelentősebbnek a 2020. évi szerkezetátalakítási tervben már előírt intézkedésnél.

(101) A Bizottság által megfogalmazott kétség a támogatás felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben előírt növelésén túl figyelembe vette azt, hogy az akkoriban a Bizottság rendelkezésére álló információk szerint valószínűsíthető, hogy a Corsair a szerkezetátalakítási időszak alatt 32 millió EUR-ig terjedő további támogatásban részesült. Következésképpen a versenytorzulást korlátozó intézkedések lényegében ugyanazok maradtak, mint a már hatályban lévő intézkedések, annak ellenére, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben jelentősen nőtt a támogatási összeg.

4.2. **Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat**

(102) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban a Bizottság új kétségeket fogalmazott meg az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetetteken felül.

4.2.1. *A repülőgépflotta korlátozására vonatkozó kötelezettség megsértéséről*

(103) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatában a Bizottság emlékeztetett arra, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerint az állami támogatás visszaélésszerű felhasználása önálló fogalom, amennyiben a támogatásnak az azt engedélyező határozat megsértésével történő felhasználására vonatkozik, nem pedig a támogatás jogellenes nyújtására.

(104) 2020. évi határozatában a Bizottság azzal a feltétellel hagyta jóvá a Corsairnek nyújtott szerkezetátalakítási támogatást, hogy bizonyos intézkedések korlátozzák a verseny torzulását, különösen a flotta kilenc légi járműre való korlátozása a terv teljes időtartama alatt (2023 szeptemberéig). Ez a korlátozás a támogatás összeegyeztethetőségét garantáló alapvető kötelezettségvállalások részét képezte.

(105) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatában a Bizottság jelezte, hogy a versenytársak észrevételei és a francia hatóságok által szolgáltatott információk azt mutatják, hogy 2023-ban és 2024-ben a Corsair legalább tíz légi járművet üzemeltetett, a meghosszabbított járműbérlések miatt. A francia hatóságok is elismerték ezeket a túllépéseket, amelyeket a Corsairnek az IATA 2023-as és 2024-es nyári menetrendi időszakára vonatkozó repülési tervei is bizonyítanak.

(106) A Bizottság arra is rámutatott, hogy a francia hatóságok nem hagyhatták figyelmen kívül ezt a helyzetet, és eltűrték a rögzített határ túllépését anélkül, hogy bejelentették volna a szerkezetátalakítási terv módosítását, vagy kifejezett engedélyt kértek volna a Bizottságtól.

(107) A francia hatóságok azt állították, hogy ezek a járműbérlések esetiek voltak, külső kényszerek vezérelték őket, és csak marginális előnyt biztosítottak a Corsair számára.

(108) A Bizottság az eljárás kiterjesztéséről szóló, 2025. áprilisi határozatában elutasította ezeket az érveket, emlékeztetve arra, hogy a flottakorlátozási kompenzációs intézkedés célja a légi járművek számának, nem pedig kapacitásának korlátozása volt, összhangban a más (a TAP-nak, a Condornak vagy az SAS-nak nyújtott szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatos) határozatokban alkalmazott állandó gyakorlattal. A cél az volt, hogy a válság előtt megrendelt új Airbusok integrálását követően a jóváhagyott szerkezetátalakítási terv életképességének veszélyeztetése nélkül befagyasszák a flotta méretét.

(109) Amint azonban a Bizottság kifejtette, a 2023. és 2024. évi járműbérlések nem tekinthetők esetinek, mivel a főszezonban több hónapig tartottak, és menetrend szerinti útvonalakra vonatkoztak (Párizs–Bamako 2023-ban és Párizs–Montreal 2024-ben). Emellett a Corsair 2023 szeptembere után is tíz légi járművet használt, […].

(110) A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy ez a helyzet a támogatás visszaélésszerű felhasználásának minősül, mivel a 2023-ban bejelentett felülvizsgált szerkezetátalakítási terv nem helyezte hatályon kívül az eredeti kötelezettségvállalásokat. Amennyiben ugyanis a Bizottság nem fogadott el új határozatot, a kilenc repülőgépre vonatkozó korlátozás továbbra is alkalmazandó volt.

(111) Ezenkívül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerint a támogatási összeg növelése a kompenzációs intézkedések szigorítását vonja maga után. Márpedig a Corsair, éppen ellenkezőleg, növelte flottáját, ezáltal súlyosbítva a verseny torzulását.

(112) A francia hatóságok indoklásai (működési korlátok, sürgősség, szolgáltatási késedelmek, biztonsági helyzet Maliban) nem győzték meg a Bizottságot, mivel a járműbérlés előre megtervezett, szándékos döntések, nem pedig kényszerítő események eredménye volt.

(113) Végezetül a Corsair versenytársai azzal érvelnek, hogy ezek a járműbérlések lehetővé tették a Corsair számára, hogy agresszív árképzési politikát folytasson, ami torzította a versenyt a főszezonban.

(114) A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy komoly kétségek merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a Corsair és Franciaország eleget tett-e a flottakorlátozási kötelezettségvállalásnak, amely a 2020. évi támogatás összeegyeztethetőségének alapvető feltétele volt.

(115) Következésképpen az (EU) 2015/1589 rendelet 20. cikke alapján a Bizottság úgy határozott, hogy kiterjeszti a 2024 februárjában indított hivatalos vizsgálati eljárást annak megállapítása érdekében, hogy ez a jogsértés a szerkezetátalakítási támogatással való visszaélésnek minősül-e, és jelezte, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban már kifejtett kétségek fényében elemezni fogja a flotta 2023-ban bejelentett meghosszabbított szerkezetátalakítási időszak alatti tényleges méretét.

4.2.2. *A szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott további támogatásokról*

(116) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság – anélkül, hogy e tekintetben konkrét kétségeket fogalmazott volna meg – megjegyezte, hogy a Corsair a szerkezetátalakítási időszaka alatt számos további állami támogatásban részesült, anélkül hogy azok jogszerűségét vagy összeegyeztethetőségét a francia hatóságok bizonyították volna. Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban a Bizottság pontosította, hogy a Corsair 2021 és 2022 között 32,4 millió EUR összegű támogatásban részesült a Bizottság által a Covid19-re vonatkozó ideiglenes keret ([23]) (a továbbiakban: ideiglenes keret) alapján jóváhagyott programok keretében. Miután e támogatásokat az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősítette, a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a Covid19-re vonatkozó ideiglenes keret kifejezetten kizárta az intézkedéseiből azokat a vállalkozásokat, amelyek 2019. december 31-én már nehéz helyzetben voltak. Márpedig a Corsair már akkor is nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt.

(117) A Bizottság rámutatott arra, hogy a francia hatóságok nem jelentették be e támogatások odaítélését, megsértve ezzel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 129. pontját. Azt is megjegyezte, hogy az, hogy a Corsair ismétlődően és folyamatosan közfinanszírozást vett igénybe, azt mutatta, hogy e társaság világjárvány előtt kezdődött nehézségei nem oldódtak meg. Úgy tűnt tehát, hogy a 2021-ben és 2022-ben nyújtott további támogatások ellentétesek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. pontjában meghatározott „először és utoljára” elvvel, amely megtiltja a már szerkezetátalakítási támogatásban részesített vállalkozás számára, hogy a szerkezetátalakítás befejezése előtt új támogatást kapjon. Végezetül a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a francia hatóságok által előterjesztett egyéb jogalap hiányában e további támogatások belső piaccal való összeegyeztethetősége nem állapítható meg, és hogy továbbra is komoly kétségek állnak fenn a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak való megfelelésüket illetően.

(118) A Bizottság azt is megállapította, hogy ha ezt a 32,4 millió EUR-t további szerkezetátalakítási támogatásnak kellene tekinteni, az súlyosbítaná az eljárás megindításáról szóló, 2024. februári határozatban már kifejtett kétségeket. Ezek a kétségek a Corsair jogellenes támogatásokkal mesterségesen fenntartott hosszú távú életképességével, az új állami támogatás arányosságával, az állam megfelelő ellentételezésének hiányával, valamint a versenytorzulást korlátozó intézkedések elégtelenségével voltak kapcsolatosak.

([23]) HL C 91. I, 2020.3.20., 1. o., legutóbb 2021. november 18-án módosítva (HL C 473., 2021.11.24., 1. o.).

4.2.3. *A további támogatásoknak a szerkezetátalakítási terv módosítását finanszírozó támogatások összeegyeztethetőségére gyakorolt hatásáról*

(119) Végezetül, tekintettel arra, hogy a szerkezetátalakítási időszakban 32,4 millió EUR összegű jogellenes támogatást nyújtottak a Corsairnek, a Bizottság kétségeit fejezte ki e támogatásnak a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv finanszírozása céljából 2023-ban bejelentett további támogatások összeegyeztethetőségére gyakorolt hatását illetően.

4.3. **Franciaország észrevételei**

4.3.1. *Az eljárás megindításáról szóló határozatról*

(120) 2024. március 7-én a francia hatóságok közölték az Európai Bizottsággal az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket.

(121) Ezekben az észrevételekben azt állítják, hogy a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási terve, amelyet a 2020. december 11-i eredeti támogatási határozatot (106,7 millió EUR) követően nyújtottak be az Európai Bizottsághoz, teljes mértékben az eredeti terv folytatása.

(122) E tekintetben a francia hatóságok megerősítik a tervezett operatív és szociális intézkedések, nevezetesen a Karib-tengerre és az Indiai-óceánra irányuló fókuszváltás, a Corsair afrikai műveleteinek fejlesztése, a flottának az Airbus A330-NEO integrálása révén történő korszerűsítése, valamint a kollektív szerződések újratárgyalása teljes körű végrehajtását. A francia hatóságok ebben az időpontban azt állították, hogy a Corsair eleget tett azon eredeti kötelezettségvállalásának is, hogy a versenytorzulás korlátozása érdekében a flottát kilenc repülőgépre korlátozza.

(123) A francia hatóságok kifejtik, hogy ezt a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet rendkívüli, előre nem látható és a vállalatnak fel nem róható körülmények teszik szükségessé, amelyek eltérítették a pénzügyi pályáját, és a működési eredmény [200–400] millió EUR összegű csökkenéséhez vezettek a 2020–2023-as időszakban. E tényezők közé tartozik az egészségügyi válság elhúzódása, az Antillákon zajló társadalmi megmozdulások, Oroszország Ukrajna elleni katonai agressziójának hatása, amely az üzemanyagárak jelentős emelkedéséhez és az USA-dollár drágulásához vezetett, valamint az euróban kifejezett költségek általános inflációja. A francia hatóságok fenntartják tehát, hogy a 2023 szeptemberében a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 7.2.2. szakasza alapján kért módosítás célja a szerkezetátalakítási erőfeszítések folytatása korlátozott ideig, amelyet a francia hatóságok akkor még 2025. szeptember 30-ában határoztak meg.

(124) Franciaország úgy véli, hogy a Corsair hozzájárul az általa kiszolgált legkülső régiókban az aktivitás növekedéséhez, és ezért azt a következtetést kell levonni, hogy a Corsair önmagában fontos szerepet játszik egy adott legkülső régió (vagy egy adott tengerentúli ágazat) gazdaságában, amint azt a Mayotte-ot sújtó közelmúltbeli természeti események is bizonyították. Franciaország ezért úgy véli, hogy ez a hozzájárulás indokolja a további szerkezetátalakítási támogatást, mint például a Réuniont kiszolgáló Air Austral esetében (2022-ben) vagy az Azori-szigeteket kiszolgáló SATA-csoport esetében (szintén 2022-ben).

(125) Ezen érvek alátámasztására Franciaország egy tanulmányt ([24]) mutat be, amely arra a következtetésre jutott, hogy i. a Corsair eltűnése a duopóliumról a monopóliumra való áttéréshez vezetne a Párizs és Mayotte közötti járatok tekintetében, 41 %-os lehetséges áremelkedéssel (és az Antillákon 15 %-os, Réunionon pedig 8 %-os várható áremelkedéssel), és ii. a magas belépési korlátok miatt a helyettesítő versenytársak nem tudnának beavatkozni, ha a Corsair beszüntetné tevékenységét. A francia tengerentúli régiók távoli fekvése és szigetjellege ugyanis visszatartja az új gazdasági szereplőket attól, hogy e régiók felé irányuló összeköttetéseket létesítsenek, amit egyébként az érintett piacokra való, elmúlt nyolc évben történt belépéseknek és az onnan való kilépéseknek a vizsgálata is megerősít. Az egyetlen állandó belépő a French Bee, amely Réunion felé nyitott egy útvonalat. A French Bee pedig az Air Caraïbes leányvállalata, amely maga is már beágyazott vállalkozás Franciaország tengerentúli területein. Három másik vállalat, amely megpróbált belépni a piacra ezen összeköttetéseket illetően, gyorsan beszüntette

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity, 2024. március 7-i tanulmány, a Corsair megbízásából készült tanulmány.

tevékenységét. A tanulmány szerint a francia tengerentúli területeken nem beágyazott vállalkozások nem rendelkeznek gazdasági ösztönzöttséggel arra, hogy odatelepüljenek. Az inkumbensek nem rendelkeznek elegendő állomáshellyel a Charles de Gaulle repülőtéren, és a közvetlen összeköttetést biztosító hálózatokat üzemeltető európai szolgáltatók nem rendelkeznek a távolsági járatok üzemeltetéséhez szükséges flottával, ráadásul az ilyen járatok üzemeltetése nincs összhangban a közepes távolságú járatokra épülő kereskedelmi stratégiájukkal. Végül az Orly repülőtér, ahonnan a legtöbb járat indul a francia tengerentúli területekre, telített, ami valószínűtlenné teszi az új belépést. A tanulmány kiemeli továbbá a Corsair kilépése esetén az érintett piacokon maradó gazdasági szereplők közötti hallgatólagos összejátszás magas kockázatát, valamint azt a negatív társadalmi és gazdasági hatást, amelyet egy ilyen kilépés gyakorolhat a Corsair által kiszolgált régiókra. Végezetül Franciaország azt is kifejti, hogy a Corsair teljes kilépése miatti feltételezett áremelkedések nem kezelhetők olyan közszolgáltatási kötelezettségek előírásával, amelyek ideiglenesen megtiltanák a meglévő fuvarozók általi díjemeléseket és/vagy a lakosoknak nyújtott közvetlen támogatásokkal, amennyiben az ilyen beavatkozások a piac intervencionista szabályozását jelentik, és sokkal többe kerülnének az állami költségvetésnek és így a francia állampolgároknak, mint a kedvezményezett saját hozzájárulásain felül nyújtott támogatás.

(126) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv hihető kilátásokat mutat a Corsair életképességének helyreállítására, még kedvezőtlen forgatókönyv esetén is. Emellett azt állítják, hogy a független könyvvizsgáló által hitelesített alapforgatókönyv [20–50] millió EUR sajáttőke-injekciót, 103 millió EUR köztartozás leírását és 38,1 millió EUR tengerentúli adójóváírás nyújtását irányozza elő, és hogy a működési eredmény […] lesz, 2026–2027-ben pedig elérheti a […] millió EUR-t. Ugyanezen a napon a francia hatóságok kijelentették, hogy működési szempontból a flottának Airbus A330-NEO járművekkel való folyamatos megújítására és egy 10. repülőgép (F-HSKY) üzemeltetésére épülő terv a költségek optimalizálását, a tengerentúli járatok megerősítését és az Afrikára irányuló fokozottabb diverzifikáció lehetővé tételét szolgálja ([…]), az amerikai útvonalakról való lemondás fejében ([…]). A francia hatóságok ezért megállapítják, hogy az életképesség helyreállítása tekintetében a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak, mivel 2023–2024-től pozitív tőkehozamrátát, 2025–2026-tól pedig az európai légitársaságok 2019. évi (körülbelül 15 %-os) jövedelmezőségi rátájához igazodó jövedelmezőségi rátát (EBITDAR) mutat, pozitív előre jelzett készpénzállománnyal.

(127) A francia hatóságok továbbá úgy vélik, hogy a saját hozzájárulások elégségesek, ténylegesek és arányosak. A terv módosítására vonatkozó határozathozatali gyakorlatnak megfelelően azt állítják, hogy figyelembe kell venni a 2020 óta tett valamennyi erőfeszítést, beleértve a Boeing 747 elidegenítését, a bérleti díjak újratárgyalását, a foglalkoztatás megőrzésére irányuló tervet és a közös megegyezésen alapuló csoportos munkaviszony-megszüntetést. Megerősítik, hogy a(z) […] konkrét, de a Bizottság engedélyéhez kötött, hogy a(z) […] finanszírozása […], valamint hogy a járulékfizetési moratórium elfogadható, mivel magánjogi szervtől származik. Összességében a saját hozzájárulások kumulált összege (293,9 millió EUR) a teljes szerkezetátalakítási költség 60,14 %-át fedezné (a tevékenység egyenlegén felüli költségeket tekintve), ami nagymértékben megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt 50 %-os küszöbértéknek, még a többletköltségek tekintetében is (59,9 %-os fedezettség).

(128) Ami az állami beavatkozást illeti (83,1 millió EUR), a francia hatóságok helyénvalónak tartják azt a likviditási hiány pótlására és a fenntarthatatlan adósság átstrukturálására. Hozzáteszik, hogy az állami beavatkozást a jobb megtérülést biztosító záradék ([…] millió EUR-ig), amely elsőbbséget élvez az osztalékfizetéssel szemben, valamint a részvényeseknek történő osztalékfizetés hat évre szóló tilalma megfelelően ellentételezi.

(129) Végezetül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelően kidolgozottak, és átfogóbbak, mint az eredeti szerkezetátalakítási tervben szereplők, mivel a Corsair a Franciaország által ebben az időpontban tett észrevételek keretében vállalja, hogy véglegesen és visszavonhatatlanul lemond legfeljebb 365 résidőről Párizs–Orly repülőtéren, véglegesen megszüntet […] amerikai útvonalat, és felhagy más útvonalak megnyitásával, valamint flottájának teljes kapacitását […] repülőgépre korlátozza (több mint […] %-os csökkenés a szerkezetátalakítás előtti kapacitáshoz képest). Ezeket az intézkedéseket a francia hatóságok elégségesnek és megfelelőnek tartják, tekintettel a Corsair méretére és a támogatott területeken folytatott tevékenységére, mivel a 10. repülőgép fenntartását döntő fontosságúnak tartják a Corsair afrikai kontinensen folytatott műveleteinek fejlesztése és a jövedelmezőség tengerentúli területekkel kapcsolatos tevékenység károsítása nélküli helyreállítása szempontjából, amely tevékenység történelmileg a vállalat központi tevékenysége.

4.3.2. *A repülőgépflotta korlátozására vonatkozó kötelezettség megsértéséről*

(130) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatra válaszul tett 2025. május 30-i észrevételeiben a francia hatóságok lényegében azt állítják, hogy a Corsair eleget tett az eredeti szerkezetátalakítási terv keretében vállalat kötelezettségeknek, és hogy az eseti járműbérlések olyan körülmények eredményei, amelyek kényszerítették a vállalkozást, hogy ezekhez folyamodjon, anélkül, hogy ez a szerkezetátalakítási terv be nem tartásának vagy a támogatással való visszaélésnek minősülne. A francia hatóságok elsősorban azt állítják, hogy a 2020. évi határozat szövegéből egyértelműen kitűnik, hogy a Bizottság csak a Corsair férőhelyek számában meghatározott kapacitásának korlátozása céljából, az egyszerűség kedvéért és a Corsair számára kilenc repülőgéppel rendelkezésre álló férőhelyek számának ismeretében fejezhette ki magát a repülőgépek számában. A szerkezetátalakítási támogatás előzetes bejelentésének 2020-ban megküldött formanyomtatványából kitűnik, hogy a flotta korlátozását a Corsair azon kapacitásához viszonyított férőhelyek számában kell értelmezni, amelyet a szerkezetátalakítás előtt a 2020 és 2024 közötti időszakban el kívánt érni. A francia hatóságok úgy vélik, hogy a flotta korlátozásához kapcsolódó intézkedés Bizottság általi más, a férőhelyek számában kifejezett kapacitással össze nem függő értelmezése veszélyeztetné az uniós jog általános elveit, például a jogbiztonság és a megfelelő ügyintézés elvét. Ez a veszély annál is inkább nyilvánvaló, mivel a Corsair kötelezettségeinek megfogalmazásában és értelmezésében tartósan fennálló kétértelműség súlyos jogkövetkezményekkel járhat. Márpedig a Corsair jelentősen csökkentette férőhelyek számában kifejezett kapacitását azon kapacitásához képest, amelyet a szerkezetátalakítás előtt a 2020–2024-es időszakban el kívánt érni, ezáltal teljesíti mind a kapacitásának vagy piaci jelenlétének csökkentésére irányuló, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 78. pontjában említett célkitűzést, mind a 2020. évi határozat szerinti kötelezettségeit. A francia hatóságok bemutatják (5. táblázat) a Corsair tényleges kapacitásának alakulását a 2020. évi határozat elfogadása óta (beleértve a járműbérlést is) a Corsair által a szerkezetátalakítás előtt elérni tervezett kapacitáshoz képest.

5. táblázat

A Corsair tényleges kapacitásának alakulása a tervezett kapacitáshoz képest (férőhelyekben)

Férőhelyek száma	2020 ([1])	2021 ([2])	2022 ([3])	2023 nyara ([4])	2023. december	2024 nyara ([5])	2024. december
A Corsair üzleti tervében a szerkezetátalakítás előtt előre jelzett kapacitás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tényleges kapacitás a 2020. évi szerkezetátalakítási tervet jóváhagyó határozat óta (az eseti járműbérlések nélkül)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tényleges kapacitás a 2020. évi szerkezetátalakítási tervet jóváhagyó határozat óta (beleértve az eseti járműbérléseket is)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Férőhelyek száma 2020. szeptember 30-án.
([2]) Férőhelyek száma 2021. szeptember 30-án.
([3]) Férőhelyek száma 2022. szeptember 30-án.
([4]) Férőhelyek száma 2023 nyarán.
([5]) Férőhelyek száma 2024 nyarán.

(131) Másodlagosan a francia hatóságok úgy vélik, hogy a járműbérlés nem volt hatással a 2020. évi szerkezetátalakítási terv módosítására irányuló kérelem összeegyeztethetőségére. E tekintetben Franciaország megjegyzi, hogy a Corsair által az IATA menetrendi időszakában naponta üzemeltetett légi járművek átlagos száma mindig kilencnél kevesebb volt, mivel a rendkívül eseti járműbérlést nagyrészt ellensúlyozták azok a napok, amikor a Corsair kilencnél kevesebb légi járművet üzemeltetett. A francia hatóságok felkérik a Bizottságot, hogy a 2020. évi határozatból eredő kötelezettségek Corsair általi konkrét végrehajtását vizsgálja meg, figyelembe véve a feltételek vagy kötelezettségvállalások szövegén túl azok összefüggéseit és célkitűzéseit. E tekintetben rámutatnak arra, hogy a járműbérléseket kényszerítő és a Corsairen kívül álló okok tették szükségessé, mint például a Párizs–Bamako útvonal esetében az, hogy a helyi geopolitikai és biztonsági helyzet miatt a kabinszemélyzet megtagadta az útvonal üzemeltetését. Ami a Párizs–Montreal útvonalat illeti, az új légi járművek flotta megújításának részét képező előzetes leszállításának késedelme veszélyeztette a kilenc légi járműre tervezett menetrendek üzemeltetését a tevékenység csúcsidőszakában. A francia hatóságok rámutatnak arra, hogy a(z) […] légi jármű elidegenítésére tekintettel a Corsair 2023 szeptemberében egy légi járművet bérelt, hogy biztosítsa a Párizs–Montreal összeköttetést 2024 nyarán két hónapig, amely előrehozott visszaszolgáltatási időszakban az F-HSKY nem állt rendelkezésre, és a helyettesítő A330-NEO légi járművet még nem szállították le. Figyelembe véve az állapot […]-t, a Corsair kénytelen volt megtartani a […] légi járművet. Minden más döntés rendkívül hátrányosan érintette volna a vállalat üzleti tevékenységét. A francia hatóságok kitartanak amellett, hogy az e járműbérléssel kapcsolatos döntéshozatalt a Corsair által 2023 nyarának végén ismert ipari információk kontextusába kell helyezni. Bár a(z) […] – amelynek 2024 nyarán el kellett volna hagynia a flottát – potenciális vevőjével folytatott megbeszélések jól haladtak, az Airbus leszállítását, amelynek azt fel kellett volna váltania, későn jelentették be.

4.3.3. *A szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott további támogatásokról*

(132) Ami a Corsairnek 2021 és 2022 között nyújtott 32,4 millió EUR összegű további támogatásokat illeti, a francia hatóságok 2024. december 16-i levelükben elismerték, hogy a Corsair, amely már 2019. december 31-én nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt, nem volt jogosult a Covid19-re vonatkozó ideiglenes keret alapján jóváhagyott támogatási programokra, és ezért nem részesülhetett volna azokból. A francia hatóságok mindazonáltal az egészségügyi szükséghelyzettel összefüggésben szolgálataik jóhiszeműségére hivatkoznak.

(133) A hivatalos vizsgálati eljárás kiterjesztésére válaszul tett 2025. május 30-i észrevételeikben a francia hatóságok fenntartják, hogy a további támogatásokat nem az „először és utoljára” elv megsértésével nyújtották.

(134) E tekintetben először is vitatják, hogy a Corsair nehézségei visszatérőek lennének, és azt állítják, hogy azok külső és előre nem látható körülményekből erednek, amelyek közül a legfontosabb a Covid19-válság hatásainak elhúzódása, amelyet a Corsair szerkezetátalakítási tervének kidolgozásakor nem lehetett előre látni. A legutóbbi (2024. szeptember 30-án lezárt) pénzügyi év eredményei azonban igazolják az életképesség helyreállításához vezető pályát. Másodszor, a francia hatóságok fenntartják, hogy az „először és utoljára” elv csak azokra az esetekre vonatkozik, amikor új megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatást nyújtanak, míg a szóban forgó támogatások nem a Corsair megmentési vagy szerkezetátalakítási műveletének részei, hanem a Covid19 hatásainak enyhítésére nyújtották őket. Harmadszor, a francia hatóságok megjegyzik, hogy ha a Bizottság úgy ítélné meg, hogy a Covidra tekintettel nyújtott támogatások szerkezetátalakítási támogatások (ami nem így van), a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás kivételeket ír elő az „először és utoljára” elv alól, különösen „kivételes és előre nem látható körülmények esetén, amelyekért a kedvezményezett nem felelős”, amilyen például a Covid19-válság hatásainak elhúzódása.

(135) Végül a francia hatóságok vállalják, hogy a kiegészítő szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyása előtt önként visszafizettetik a Corsairrel a 32,4 millió EUR összegű további támogatásokat kamatokkal együtt, annak érdekében, hogy megszüntessék a Corsair jogellenes támogatásból esetlegesen származó minden gazdasági előnyét, és semlegesítsenek minden, az e támogatások által a kiegészítő szerkezetátalakítási támogatás arányosságára esetlegesen gyakorolt hatást.

4.4. **Az érdekelt felek észrevételei**

(136) Az eljárás megindításáról szóló határozat rendelkező részében foglaltaknak megfelelően a Bizottság tájékoztatta a határozatról az érdekelt feleket azáltal, hogy azt érdemi összefoglalóval együtt közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(137) E közzétételt követően több érdekelt fél észrevételeket adott elő az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. A bizottsági értékelés szempontjából legrelevánsabb észrevételeket a következő bekezdések foglalják össze.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) A GDA, a Groupe Dubreuil légitársasági ága azt állítja, hogy a francia távolsági légi közlekedés egyik fő szereplője, és elsősorban két vállalatán, az Air Caraïbes-en és a French Bee diszkont leányvállalatán keresztül működik. Ezek a légitársaságok a Corsair közvetlen és jelentős versenytársaként pozicionálják magukat hálózataik és működési bázisaik jelentős átfedése miatt: a GDA által kiszolgált útvonalak, különösen az Antillákkal (Martinique, Guadeloupe, Francia Guyana) és az Indiai-óceánnal (Réunion) való kulcsfontosságú összeköttetések a Corsairrel közös stratégiai tengelyek.

(139) Ez a verseny annál is intenzívebb, mivel a két csoport főként ugyanarról az alapvető csomóponti repülőtérről, Párizs–Orlyról működik. Ezenkívül a French Bee ugyanazon útvonalakon való jelenléte erős versenynyomást idéz elő a viteldíjak tekintetében, mivel a két csoport hagyományos fuvarozói modelljei közvetlen versenyben állnak a távolsági diszkont kínálat terén. A GDA ezért a verseny fő forrása a Corsair jövőbeli életképességéhez elengedhetetlen földrajzi piacokon.

(140) A GDA mint a versenytorzulások által érintett közvetlen versenytárs 2024. május 24-én eredetileg azt kérte a Bizottságtól, hogy vonja vissza a 2020. évi eredeti támogatást, és utasítsa el a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási tervét. Ez a kérelem három fő kifogáson alapul: i. a 2020. évi támogatás feltételeinek való bizonyított meg nem felelés, ii. további jogellenes támogatások nyújtása, valamint iii. a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv belső piaccal való összeegyeztethetetlensége.

(141) Először is, a GDA a 2020. évi határozat kötelező feltételeinek be nem tartását kifogásolja. E tekintetben a GDA az átláthatóságra és a lojális együttműködésre vonatkozó kötelezettség megsértésére hivatkozik, különösen a féléves jelentések hiánya és az információk francia államkincstár honlapján való közzétételének elmulasztása miatt. Ennél is súlyosabb a GDA azon állítása, hogy a kulcsfontosságú kompenzációs intézkedéseket nem hajtották végre: i. a flottát legalább tíz repülőgépre növelték, megsértve ezzel a kilenc repülőgépre való korlátozására vonatkozó kötelezettségvállalást, és ii. a Corsair új útvonalakat nyitott Afrikába (Antananarivo, Cotonou, Bamako) a Bizottság előzetes engedélye nélkül, ami ellentmond az eredetileg előírt fókuszváltási stratégiának. Ezenkívül a GDA-nak komoly fenntartásai vannak a két állami kölcsön (összesen 80 millió EUR) visszafizetésével kapcsolatban, mivel az, hogy a francia állam most le kívánja írni ezt az adósságot, azt jelenti, hogy a Corsair soha nem kezdeményezte a visszafizetést, ami az eredeti feltételek nyilvánvaló megsértése.

(142) Másodszor, a GDA azt állítja, hogy 2020 után jogellenes és új állami támogatásokat fizettek ki. A meg nem határozott (legalább 32 millió EUR-ra becsült, különösen adó- és társadalombiztosítási kedvezmények révén nyújtott) támogatások mellett a GDA fenntartja, hogy a CRPN-be történő járulékfizetés 2023 szeptemberében odaítélt ütemezése maga is új jogellenes támogatásnak minősül, amely nem számolható el saját hozzájárulásként.

(143) Harmadszor, a GDA azt állítja, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv új szerkezetátalakítási támogatás, amelyet az „először és utoljára” elv alapján összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani. A GDA ezt a minősítést a módosítások nagyságrendjével (a teljes támogatás jelentős növekedése), a hivatalos bejelentési határidő be nem tartásával és mindenekelőtt a stratégia radikális változásával (a racionalizálásról az Afrikába irányuló terjeszkedésre való átállás) indokolja. A GDA szerint a támogatás még módosításként sem felel meg az összeegyeztethetőségi feltételeknek, mivel a 80 millió EUR összegű adósság leírása a 83,1 millió EUR összegű további támogatással együtt aránytalanná teszi a teljes támogatást (163,1 millió EUR) a részvényesek saját hozzájárulásához képest, amelyet a GDA elégtelennek tart.

(144) Végezetül a GDA vitatja az életképesség helyreállításának hihetőségét, és azt állítja, hogy a terv már nem járul hozzá a közös érdekhez (területi folytonosság). Így a GDA kifejti, hogy a Corsair, amely történelmi veszteségeket halmoz fel (2000 és 2018 között közel 500 millió EUR-t), nem kínál hihető kilátást a hosszú távú életképességre, mivel a tervet meghosszabbítják, és hogy ezért ez a támogatás nem felel meg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapvető feltételeinek.

(145) Következésképpen a GDA annak megállapítását kéri a Bizottságtól, hogy a támogatással visszaéltek, és hogy az új intézkedések összeegyeztethetetlenek. A GDA kéri a 2020. évi támogatási határozat azonnali visszavonását, valamint az összes (eredeti és jogellenes) támogatás kamatokkal együtt történő azonnali visszafizettetésének elrendelését. Amennyiben a Bizottság mégis jóváhagyja a támogatást, a GDA ragaszkodik a jelentősen szigorúbb kompenzációs intézkedésekhez (flotta és résidők drasztikus elidegenítése a jelenlegi útvonalakon), valamint egy független megbízott kijelöléséhez a támogatás szigorú nyomon követése és feltételhez kötött részletekben történő kifizetése érdekében.

(146) 2024. október 11-én a GDA megismételte és kiegészítette kifogásait, és arra a következtetésre jutott, hogy a Corsair nem felelt meg a 2020. évi támogatás feltételeinek, további jogellenes támogatásban részesült, és az uniós joggal, különösen az „először és utoljára" elvvel strukturálisan összeegyeztethetetlen felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet javasolt.

(147) A GDA különösen azt hangsúlyozta, hogy a francia hatóságok és a Corsair nem tettek eleget a 2020. évi határozatból eredő kötelezettségeknek, mivel először is nem tartották be a flotta kilenc légi járműre való korlátozására vonatkozó tilalmat, és hogy az IATA 2024. nyári és téli mentrendjeinek elemzése alapján a GDA arra a következtetésre jutott, hogy a Corsair legalább tíz, sőt tizenegy légi járművet üzemeltetett vagy kellett bérelnie, megsértve ezzel a 2020. évi határozatban előírt „fő strukturális intézkedést". Másodszor, a GDA megismétli, hogy a Corsair további jogellenes támogatásban részesült, amennyiben a 2020-ban kapott közvetlen állami kölcsönökre egyéves fizetési halasztás vonatkozott, ami új, be nem jelentett támogatásnak minősül. A GDA szerint ez a támogatás hozzáadódik a már jelzett jogellenes összegekhez. A GDA kifogásolja továbbá a CRPN-be történő járulékfizetés ütemezésével (egy másik állítólagosan jogellenes támogatás) kapcsolatos nyilvánvaló összeférhetetlenséget, mivel a Corsair emberi erőforrásokért felelős jelenlegi igazgatója egyben a pénztár kezelője is.

(148) A GDA ezt követően vitatja a 2020. évi támogatást indokoló, a tengerentúli útvonalakra irányuló fókuszváltási stratégiát, és azt állítja, hogy a Corsair valódi stratégiája immár Afrikára összpontosít. A Corsairt „afrikai légitársaságnak" nevezik a Brazzaville-be, Szenegálba (Dakar) és Gabonba (Libreville) vezető útvonalak megnyitása vagy menetrendbe állítása miatt. A GDA szerint ezek a foglalkoztatás és a helyi verseny által motivált kezdeményezések ellentétesek a területi folytonosság célkitűzésével, és megkérdőjelezik az állami támogatás indokoltságát. Ezenkívül a GDA azt állítja, hogy 2023-ban a Corsair egyetlen nyereséges tevékenysége az árufuvarozás volt, amely főként Afrikára irányult.

(149) Ugyanezen a napon a GDA bírálta a részvényesi kör Kongói Köztársaság visszalépése miatti instabilitását, valamint az új „megmentő" részvényes, Abbas Jaber csődelőzményeit is, akiről a GDA azt állítja, hogy a csoport évek óta nem tette közzé beszámolóját.

(150) A GDA erőteljesen bírálta a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási tervében szereplő gazdasági feltételezések komolyságának hiányát is. A sugárhajtómű-üzemanyag árának 2023 szeptemberétől 900 USD/tonna alá történő fokozatos csökkenésére vonatkozó becslés helytelennek bizonyult, mivel az ár magasabb maradt, a realitások e hiányát pedig súlyosbította az üzemanyagárak fedezésének hiánya. Emellett a GDA úgy véli, hogy a kontinentális Franciaország/tengerentúli megyék közötti járatokon az átlagár növekedésére vonatkozó feltételezésnek ellentmond a Polgári Légiközlekedési Főigazgatóság, amely 2024-ben árcsökkenésről számolt be.

(151) A GDA kifogásolja továbbá a pénzügyi átláthatóság hiányát a Corsair részéről, amely csak keresetindítást követően tette közzé 2022. és 2023. évi beszámolóját. A GDA e tekintetben kifejti, hogy a könyvvizsgálók fenntartásokat fogalmaztak meg a fizetési határidőket érintő őszinteséggel kapcsolatban, azt sugallva, hogy a Corsair el akarta titkolni a helyzetével kapcsolatos igazságot. A GDA becslése szerint a Corsair pénzügyi helyzete katasztrofális, működési eredménye 2023-ban −37,1 millió EUR volt. A GDA szerint ez a kapott állami támogatások ellenére bekövetkező veszteségszint azt bizonyítja, hogy a vállalat strukturálisan veszteséges és életképtelen.

(152) Ezen a napon a GDA megismételte azt a következtetését, hogy a Franciaország által nyújtott folyamatos támogatás jogellenes támogatás visszaélésszerű kifizetésének minősül, amely a piaci verseny egyértelmű torzulásához vezet. Ennek alapján a GDA ezért megismétli a Bizottsághoz intézett azon kérését, hogy vonja vissza a 2020. évi határozatot, nyilvánítsa összeegyeztethetetlennek és jogellenesnek az összes kifizetett támogatást (beleértve az új és be nem jelentett támogatásokat is), és rendelje el azok azonnali visszafizettetését. A GDA úgy véli, hogy a Corsair felszámolása összhangban lenne a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással, mivel lehetővé tenné a hatékonyabb versenytársak növekedését.

(153) 2024. november 8-án a GDA további észrevételeket nyújtott be annak megerősítése érdekében, hogy a Corsair rendszerszinten és tartósan megsértette a 2020. évi határozatban előírt feltételt, amely előírta számára, hogy flottáját kilenc légi járműre korlátozza, és hogy e kötelezettség kijátszása tartós volt, és lehetővé tette ezáltal a Corsair számára, hogy növelje termelési eszközeit és flottájának tényleges méretét.

(154) A GDA szerint a flottatörténet azt mutatja, hogy a Corsair rendszeresen üzemeltetett tíz légi járművet, többek között 2021 novembere és 2022 októbere között.

(155) A GDA kifejti, hogy az IATA 2024. nyári menetrendi időszakában a repülési menetrend jelentősen bővült a csúcsidőszakokban, ami legalább tizenegy légi járművet tett szükségessé. A GDA itt is úgy becsüli, hogy a Corsair hosszú távra bérelt járműveket (122 járat az Iberojettel a Párizs–Montreal útvonalon, 26 járat a Gallistairrel a Párizs–Bamako útvonalon). Ennek alapján a GDA azt állítja, hogy a Corsair rendszerszinten – valószínűleg közel négy éve folyamatosan – megkerülte a flottakorlátozást, és rendszeresen járműveket bérelt, ami azt mutatja, hogy el kívánta leplezni a Bizottság által előírt korlátozások kijátszását.

(156) Január 6-án a GDA reagált a Corsair 2024. szeptember végi pozitív működési eredményre és nettó eredményre vonatkozó bejelentéseire, azt állítva, hogy ezek olyan kirakatbejelentések, amelyek nem téveszthetik meg a Bizottságot. A GDA rámutat arra, hogy ezt az eredményt különösen az afrikai árufuvarozás és a járulékos bevételek erőteljes növekedése okozza, ami ellentmond a 2020. évi támogatás eredeti célkitűzésének, amely a tengerentúli területek elszigeteltségének felszámolására és a „korlátozott erőforrásokkal" rendelkező fogyasztók védelmére irányult. E tekintetben a GDA megjegyzi, hogy a Corsair vezetősége megerősítette az afrikai műveletekkel kapcsolatos törekvéseit és a stratégiai tervben egy tizedik repülőgépre vonatkozó rendelkezést, amely flottanövekedés súlyosbítja a verseny torzulását, és megerősíti, hogy valójában egy új szerkezetátalakítási tervről van szó, amelyet a Bizottságnak el kell utasítania. A GDA mindenekelőtt felhívja a Bizottság figyelmét a Corsair vezetőségének nyilatkozatára, amely „az állammal kötött megállapodásokra" hivatkozik, és lehetővé teszi, hogy az eljárás „minden körülmények között" folytatódjon, még a költségvetési módosításokról való szavazás nélkül is. A GDA ezt új jogellenes támogatásokra (halasztott fizetés vagy a köztartozásra vonatkozó moratórium) és a 2020-ban jóváhagyott szerkezetátalakítási támogatás további megsértésére utaló jelnek tekinti, mivel a Corsair ezt az állami támogatást versenyelőnyként használja fel. Végül a GDA úgy véli, hogy a montreali útvonal Brazzaville-be irányuló (a Bizottság által nem engedélyezett) útvonal megnyitása érdekében történő megszüntetésének bejelentése igazolja a Corsair stratégiájának megváltozását és a kötelezettségvállalásai iránti érdektelenségét, megerősítve azt az érvet, hogy új szerkezetátalakítási tervről van szó, amelyre az „először és utoljára" elv vonatkozik. Végezetül a GDA megismétli a 2020-ban jóváhagyott támogatás visszavonására és az összes kifizetett támogatás azonnali visszafizettetésének elrendelésére irányuló kérelmét.

(157) Végül 2025. május 23-án a GDA üdvözölte a Bizottság azon határozatát, hogy az eljárás kiterjesztéséről szóló, 2025. április 11-i határozatával kiterjeszti a vizsgálati eljárást, hangsúlyozva, hogy e határozat megerősíti a Corsair flottájának kilenc légi járműre való korlátozására vonatkozó kötelezettség megsértésével és 32,4 millió EUR összegű jogellenes, be nem jelentett támogatások nyújtásával kapcsolatos kétségeit. A GDA ezért kitart amellett, hogy a Corsair folyamatosan és vállaltan megsértette a flottakorlátozást azáltal, hogy tíz–tizenegy repülőgépet használt agresszív volumenstratégia folytatására, ami torzította a versenyt azáltal, hogy jogellenes állami támogatás nélkül fenntarthatatlan áresésekhez vezetett. A GDA rámutat arra, hogy a francia hatóságok immár elismerték, hogy jogellenesen nyújtották a 32,4 millió EUR-t egy nem alkalmazható program keretében, megsértve ezzel az „először és utoljára" elvet. A GDA szerint ezek az ismételt kötelezettségszegések és az eredeti támogatásokkal való visszaélés, valamint az, hogy a módosított terv új, összeegyeztethetetlen szerkezetátalakítási tervnek minősül, azonnali intézkedést indokolnak. A GDA ezért ebben az időpontban ismét azt kéri a Bizottságtól, hogy indítson eljárást a támogatással való visszaélés miatt, vonja vissza a 2020. évi határozatot, nyilvánítson jogellenesnek és a belső piaccal összeegyeztethetetlennek minden támogatást, és rendelje el azok azonnali visszafizettetését.

4.4.2. *Air Austral*

(158) Az Air Austral, egy Réunionon székhellyel rendelkező francia vállalat, amely az Indiai-óceán fontos kiszolgálója, főként a kontinentális Franciaországot (naponta a párizsi CDG, illetve más városok felé a Train plus Air partnerségeken keresztül), Réunion szigeteit, Mayotte-ot, Mauritiust, a Comore-szigeteket, Madagaszkárt, a Seychelle-szigeteket, valamint Dél-Afrikát, Thaiföldet és Indiát szolgálja ki.

(159) Az Air Austral a Corsair közvetlen versenytársa, mivel a két társaság nagy és stratégiai jelentőségű távolsági útvonalakon működik, különösen a kontinentális Franciaország és a tengerentúli területek, nevezetesen Réunion, Mayotte és az Antillák közötti összeköttetéseken. A verseny a kulcsfontosságú útvonalak közötti átfedésekben, valamint az árak és a kínált kapacitás terén folytatott versenyként jelenik meg.

(160) 2024. május 24-én az Air Austral benyújtotta az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit a Bizottságnak. Az Air Austral elfogadhatatlannak és elképzelhetetlennek tartja a Corsair szerkezetátalakítási tervének módosítását vagy meghosszabbítását. Ez az álláspont azon az állításon alapul, hogy a Corsair jelentősen és folyamatosan figyelmen kívül hagyta a 2020. évi eredeti támogatás feltételeit, és hogy az új szerkezetátalakítási terv még felülvizsgált állapotában sem tudja biztosítani a vállalat hosszú távú életképességét, miközben jelentősen súlyosbítja a piacon a verseny torzulását.

(161) Észrevételeiben az Air Austral kifogásolja a Corsair több súlyos kötelezettségszegését, és azokat a kapott támogatással való visszaélésnek minősíti. A legsúlyosabb a flotta kilenc repülőgépre való korlátozására vonatkozó kötelezettség megsértése. Az Air Austral szerint a 2023. és 2024. évi nyári menetrendek elemzése azt mutatja, hogy folyamatos járműbérlést alkalmaztak, ami csúcsidőszakokban a tényleges flottát akár tíz repülőgépre is növelte. Ezt tisztán kereskedelmi és terjeszkedési manővernek tekintik, és az Air Austral elutasítja a Corsair azon érvét, hogy ezt a korlátozást a férőhely-kapacitás korlátjával helyettesítse, mivel az ellentétes az ítélkezési gyakorlattal és a Bizottság állandó gyakorlatával. Emellett az Air Austral kifejti, hogy a Corsair 2023-ban megnyitotta a Réunion–Antananarivo (Madagaszkár) útvonalat, ezáltal túllépte az új menetrend szerinti járatokra előírt 50 %-os kínálati részesedési küszöbértéket. Végezetül az Air Austral kiemelte, hogy 2022 óta nem nyújtottak be féléves jelentéseket, és nem tették közzé a beszámolókat, ami véleménye szerint akadályozza a Bizottság általi nyomon követést, és komoly gyanút vet fel arra vonatkozóan, hogy a támogatás túllépheti a „feltétlenül szükséges" mértéket.

(162) Ezenkívül az Air Austral úgy véli, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv nem alkalmas a hosszú távú életképesség helyreállításának biztosítására, mivel a Corsair agresszív és fenntarthatatlan árképzési politikát folytat, és árai jelentősen alacsonyabbak, mint versenytársaié a Párizs–Réunion útvonalon. Az Air Austral úgy véli, hogy ez az alacsony árakra irányuló politika, amelyet az általános inflációval jellemzett környezetben tartanak fenn, egyértelműen elválasztja a költségek alakulását a viteldíjakétól.

(163) Az Air Austral úgy véli, hogy ezzel egyidejűleg a versenyre gyakorolt negatív hatások jelentősen súlyosbodnak. Így a Corsair kínálati részesedése 2019 és 2024 között meredeken nőtt, Párizs–Réunion esetében +20,6 %-kal, a Réunion–Madagaszkár kínálat esetében pedig 56 % megszerzésével. Ez a kapacitásfelesleg és árdömping az Air Austral jövedelmezőségének jelentős csökkenéséhez vezetett a kontinentális Franciaország és Réunion közötti, illetve a Réunion–Mayotte útvonalon. A Corsair kapacitásfelesleggel kapcsolatos politikája megbénítja a Párizs–Mayotte útvonalat és a versenytársak fejlesztési kapacitását. Ily módon az Air Austral cáfolja Franciaországnak a „szélsőséges versennyel" kapcsolatos érvét, határozottan rámutatva arra, hogy éppen a Corsair az a szereplő, amely féktelen stratégiája révén kiváltja ezt a tisztességtelen versenyt.

(164) Az Air Austral arra a következtetésre jut, hogy a versenytorzulás elleni eredeti intézkedések kudarcot vallottak, mivel a Corsair nem tartotta be a feltételeket, és hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv a támogatási összeg jelentős növekedése ellenére nem javasol további szigorú kompenzációs intézkedéseket.

(165) Az Air Austral végezetül hivatalosan arra kéri a Bizottságot, hogy utasítsa el a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet, és indítson eljárást az eredeti támogatással való visszaélés miatt, mivel a negatív hatások egyértelműen túlszárnyalnák a pozitív hatásokat.

4.4.3. *Diamondale Limited*

(166) 2024. május 23-án a Diamondale Limited (a továbbiakban: Diamondale), a Corsair korábbi többségi részvényese, amely 2021-ig a tőke 75,03 %-ával és a szavazati jogok 100 %-ával rendelkezett, benyújtotta észrevételeit a Bizottságnak. E tapasztalatok és a vállalatról szerzett ismeretei alapján a Diamondale komoly aggodalmának adott hangot a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási tervének megvalósíthatóságával kapcsolatban, és határozottan ellenezte az állami támogatás növelését.

(167) Észrevételeiben a Diamondale irreálisnak tartja a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet, és arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a Corsairnek már nyújtott 139,6 millió EUR összegű támogatás teljes visszafizetését követelje annak növelése helyett, amely sértené az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdését. Ezenkívül a Diamondale osztja a Bizottság kétségeit a Corsair által a szerkezetátalakítási időszak alatt kapott esetleges további állami támogatásokkal kapcsolatban, mivel úgy véli, hogy ezek a támogatások torzítják a versenyt.

(168) A Diamondale elemzése azt mutatja, hogy 2018 óta strukturális romlás következett be a Corsair beszámolóiban, 2021-ben 48 millió EUR veszteséggel. A Diamondale úgy véli, hogy a vállalat krónikus pénzügyi egyensúlyhiánnyal küzd, és 2018 óta a saját tőke csökkenése miatt nem rendelkezik elegendő működőtőkével. A Diamondale úgy véli, hogy a Corsair rövid távú forrásokból finanszírozza hosszú távú beruházásait, ami 2018 óta negatív nettó készpénzállományhoz vezetett, és a vállalatot a kifizetések beszüntetése kockázatának teszi ki. A Diamondale úgy véli, hogy az eladósodottság túlzott, és a megfelelő jövedelmezőség hiánya lehetetlenné teszi a túlélést, még további 200 millió EUR összegű támogatással is.

(169) Emellett a Diamondale-nak komoly kétségei vannak a Corsair valós és elégséges saját hozzájárulását, valamint hosszú távú életképességének helyreállítására való képességét illetően, és úgy véli, hogy egyes előterjesztett hozzájárulások régi és „újrahasznosított” kezdeményezések.

(170) A Diamondale ezért vitatja a már amúgy is súlyosan eladósodott magánvállalatra irányuló állami beavatkozást, és úgy véli, hogy az új csőd elkerülésének egyetlen módja a magánfinanszírozás.

4.4.4. *Névtelen érdekelt fél*

(171) A névtelenségét megőrizni kívánó érdekelt fél bírálta a közvetlen támogatások és a követelésleírások formájában, kézzelfogható ellenszolgáltatás nélkül, azaz anélkül nyújtott további támogatásokat, hogy a Corsair kötelezettséget vállalna, hogy megelőzi a verseny torzulásának kockázatát, ami miatt a versenyt károsító jelentős egyensúlyhiánytól lehet tartani.

4.5. **Franciaország észrevételei az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatban**

(172) 2024. július 26-án a francia hatóságok észrevételeket nyújtottak be a Bizottsághoz a harmadik személyek (a GDA, az Air Austral és a Diamondale) észrevételeire válaszul, annak bizonyítása céljából, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv elfogadható és összeegyeztethető a belső piaccal.

(173) Ezen észrevételek keretében a francia hatóságok ismételten megerősítik, hogy teljes mértékben megfelelnek a 2020. évi szerkezetátalakítási tervben foglalt kötelezettségeknek, és cáfolják a harmadik személyek állításait. A francia hatóságok elutasítják az átláthatóság hiányával kapcsolatos vádat, és azt állítják, hogy rendszeres eszmecserékre került sor a Bizottsággal, és hogy a vállalat 2021–2022-re és 2022–2023-ra vonatkozó beszámolóját közzétették.

(174) Ami a flotta korlátozását illeti, a légi járművek eseti bérlését – különösen Bamakóba és Montrealba irányulóan – külső okokhoz (geopolitikai kockázatok, szállítási késedelmek) kapcsolódó szükségszerűségként jelenítik meg, és az nem minősül terjeszkedési politikának, mivel a kínált férőhely-kapacitás még ilyen járműbérlés esetén sem haladta meg a szerkezetátalakítás előtti szintet. E tekintetben a francia hatóságok hozzáteszik, hogy a Bizottság egyébként kifejezetten engedélyezte a járatok Afrikába (Cotonou, Bamako, Antananarivo) történő átcsoportosítását is. Ami a verseny torzulását illeti, a Corsair eleget tett kötelezettségvállalásának azáltal, hogy a Párizs–Orly repülőtéren átlagosan jóval több mint 365 résidőt bocsátott harmadik személy légitársaságok rendelkezésére. Végezetül a módosítási kérelem megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás „először és utoljára” elvének, mivel a francia hatóságok szerint biztosítja az eredeti szerkezetátalakítási erőfeszítés teljes folytonosságát, amely erőfeszítés célkitűzéseit (a tevékenység középpontjában álló tengerentúli területek, afrikai fejlesztés) nem vonja kétségbe, és annak […]-ig (a szerkezetátalakítási időszak végének időpontja ezen észrevételek benyújtásának időpontjában) meghosszabbított időtartama a feltétlenül szükséges mértékre korlátozódik.

(175) A francia hatóságok továbbá úgy vélik, hogy a módosítási kérelem a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjában foglalt kritériumok teljesítése miatt összeegyeztethető a belső piaccal.

(176) A Corsair külső tanácsadója által készített részletes elemzések alapján a francia hatóságok megerősítik a Corsair pozitív dinamikáját, amely tizenkét gördülő hónapban (2023 júniusától 2024 májusáig) […] millió EUR pozitív működési eredményt mutatott, és 2024. május végén az eredmények magasabbak voltak a költségvetésnél, és jóval meghaladták a kedvezőtlen forgatókönyvet. Ez a pozitív teljesítmény, amely a költségek és a kínálat optimalizálásával függ össze, alátámasztja azt a kilátást, hogy 2026–2027-re […] millió EUR működési eredmény várható. A francia hatóságok azt is kijelentik, hogy a tanácsadó elemző csoport által készített kiegészítő jelentés megerősíti, hogy a Corsair árképzési politikája összeegyeztethető az életképességgel, és sem kapacitásfelesleg, sem árcsökkenés nem jelentkezik.

(177) A francia hatóságok ismét kifejtik, hogy a Corsair kulcsszerepet játszik a területi folytonosságban, ami indokolja a piaci hiányosság korrekciójára irányuló állami beavatkozást. Kifejtik, hogy a kontrafaktuális elemzés azt mutatja, hogy a Corsair eltűnése nagyon következetes áremelkedéshez vezetne a tengerentúli útvonalakon (különösen +15,6 %-os áremelkedéshez az Antillákon és +41,5 %-oshoz Mayotte-on), emellett a hallgatólagos összejátszás kockázatához és a versenykörnyezet jelentős romlásához (a Párizs–Mayotte útvonalon monopóliumra való áttérés).

(178) A köz- és a magánszféra erőfeszítéseinek arányosságát illetően a francia hatóságok azt állítják, hogy a harmadik személyek saját hozzájárulásokkal szembeni kifogásait elutasítják. A járulékfizetés CRPN által odaítélt ütemezése ugyanis magán-hozzájárulásnak minősül, mivel a CRPN a francia hatóságok szerint a magánjog hatálya alá tartozó jogi személy, amelynek forrásai nem állami források. A francia hatóságok továbbá úgy vélik, hogy a 2020. évi szerkezetátalakítási terv keretében nyújtott kölcsönökből eredő köztartozások leírása nem könyvelhető el további, új támogatásként, mivel az ellentétes lenne a Bizottság határozathozatali gyakorlatával. A francia hatóságok szerint a Corsair saját hozzájárulásai tehát a teljes szerkezetátalakítási költség 50 %-ában meghatározott küszöbérték felett maradnak.

(179) Végezetül a francia hatóságok úgy vélik, hogy a torzulás elleni javasolt intézkedések elégségesek és megszorítóbbak a 2020. évi szerkezetátalakítási tervben foglaltaknál, mivel a francia hatóságok szerint a Corsair vállalja, hogy visszavonhatatlanul lemond 365 résidőről a Párizs–Orly repülőtéren, véglegesen megszünteti az amerikai útvonalakat ([…]) annak érdekében, hogy Afrikára összpontosítson, és korlátozza kapacitását. A Corsair által kapott Covid19-támogatást (32 millió EUR) jogszerűnek tekintik, mivel azt az általános jog alapján nyújtották, és hozzáférhető a versenytársak számára.

(180) A francia hatóságok ezért arra a következtetésre jutottak, hogy mivel a Bizottság határozatát megelőzően nem került sor támogatás kifizetésére, a módosítási kérelem megfelel valamennyi kritériumnak, és azt el kell fogadni.

(181) Az érdekelt felek által az eljárás kiterjesztéséről szóló, 2025. április 11-i határozattal kapcsolatos észrevételeikben felhozott érvekre válaszul a francia hatóságok lényegében megismétlik a tizedik légi jármű eseti bérléseinek korlátozott és indokolt jellegével kapcsolatos észrevételeiket. A francia hatóságok arra is rámutatnak, hogy a GDA állításaival ellentétben a Corsair járatainak menetrendje kilenc repülőgépre épült, és hogy a vállalat soha nem üzemeltetett tizenegy repülőgépet. A francia hatóságok megjegyzik továbbá, hogy a GDA azon állításait, amelyek szerint a járműbérlések hatást gyakoroltak a piacra, nem támasztják alá bizonyítékok. A francia hatóságok úgy vélik, hogy a tengerentúli megyék és régiók célállomásain végrehajtott árcsökkentések nem a Corsair állami támogatásnak köszönhetően végrehajtott volumenstratégiájának és árképzési politikájának eredményei, hanem inkább egy olyan általános tendenciát tükröznek, amely nemcsak Guadeloupe-on és Martinique-on, azaz a Corsair által üzemeltetett célállomásokon, hanem más, a Corsair által nem üzemeltetett célállomásokon, például Francia Guyanában és más, a Corsair által nem üzemeltetett közepes és nagy távolságra található célállomásokon is megfigyelhető. Végül a francia hatóságok fenntartják, hogy a körülményekre tekintettel az arányosság elvével és a Bizottság gyakorlatával ellentétes lenne annak megállapítása, hogy a tizedik repülőgép bérlése megkérdőjelezi a szerkezetátalakítási terv módosítására irányuló kérelem összeegyeztethetőségét, vagy hogy az a 2020. évi szerkezetátalakítási támogatással való visszaéléshez vezet.

5. ÉRTÉKELÉS

5.1. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás megléte

(182) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „[h]a a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(183) Valamely intézkedés e rendelkezés szerinti állami támogatássá minősítése tehát szükségessé teszi a következő feltételek együttes teljesülését: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie, és azt állami forrásokból kell finanszírozni, ii. az intézkedésnek előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet, iii. az előnynek szelektívnek kell lennie, és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1.1. *A 2020. évi szerkezetátalakítási tervben előirányzott intézkedések*

(184) A szerkezetátalakítási terv módosításáról szóló bejelentésben a francia hatóságok úgy nyilatkoztak, hogy az OMRP befektetői konzorciuma által 2020-ban nyújtott, 6 millió EUR összegű tőkeinjekció egy része valójában a konzorciumban tagsággal rendelkező tengerentúli önkormányzatok forrásaiból származott ((42) preambulumbekezdés). A francia hatóságok úgy vélik, hogy a finanszírozás e részét az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak kell minősíteni.

(185) A Corsairrel szemben indított, a fizetésképtelenség megelőzését célzó eljárás keretében kötött egyezségi jegyzőkönyv alapján 2020-ban a Corsairnek nyújtott, állami költségvetési vagy adózási forrásokból származó egyéb finanszírozáshoz hasonlóan a helyi önkormányzatok forrásaiból származó szóban forgó finanszírozást is úgy kell tekinteni, mint amely a francia állam forrásait köti le, és a francia államnak tudható be, mivel e jegyzőkönyvet a francia államot képviselő CIRI írta alá. Ez az egyedi finanszírozási intézkedés szelektív előnyt biztosított a Corsair számára. Mivel ezen egyedi intézkedés nyújtásának időpontjában a vállalat nehéz helyzetben volt, amit a Covid19-világjárvány tovább súlyosbított, kizárt annak lehetősége, hogy piaci feltételek mellett nyújthattak volna finanszírozást. Ez az intézkedés megerősítette a Corsair versenyhelyzetét az Európai Gazdasági Térségben működő más légitársaságokkal szemben, és ezáltal torzította a versenyt és a tagállamok közötti kereskedelmet, vagy azzal fenyegetett (lásd a 2020. évi határozat 3.1.1. szakaszát).

(186) Ezért az OMRP által a 2020. évi szerkezetátalakítási terv keretében nyújtott tőkeinjekció e részét az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak kell minősíteni.

5.1.2. *A felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben előirányzott intézkedések*

(187) Először is, a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv a következő intézkedéseket írja elő, amelyeket Franciaország állami támogatásként jelentett be: i. Guadeloupe megye tanácsának 3 millió EUR összegű új hozzájárulása, ii. 38,1 millió EUR összegű tengerentúli adójóváírás (CIOM) a Corsair repülőgép-vásárlási beruházási programja keretében, iii. a nem elengedhető köztartozásnak megfelelő 19 millió EUR átütemezése hatéves időszakra ([…]), iv. az elengedhető köztartozásnak megfelelő, leírható 23 millió EUR leírása, valamint v. az eredeti szerkezetátalakítási tervben odaítélt állami kölcsönök (FDES- és PP-kölcsönök) összegének megfelelő 80 millió EUR köztartozás, továbbá az e kölcsönök után járó 4,7 millió EUR kamat leírása ((39) preambulumbekezdés).

(188) A francia állam a Comité Interministériel pour la Réforme Industrielle (CIRI) révén a kedvezményezett társaság képviselőivel, a távozó részvényesekkel és az új befektetőkkel együtt 2025. november 7-én aláírta a feltételjegyzéket, amelyet a francia hatóságok megküldtek a Bizottságnak ((31) preambulumbekezdés). Ez a feltételjegyzék a D. részben rendelkezik a (187) preambulumbekezdés i–v. pontjában felsorolt, a központi állam vagy Guadeloupe régió költségvetési vagy adózási forrásait mozgósító finanszírozás nyújtásáról. Ebből következik, hogy ezeket az intézkedéseket a francia állam a forrásaiból nyújtja, és azok neki tudhatók be.

(189) A Corsair rendkívül nehéz helyzetben van, ami a fizetésképtelenség megelőzését célzó eljárás megindításához (eseti megbízás, majd egyezség) és eseti megbízott, majd egyeztetők ([25]) kinevezéséhez vezetett. Amint azt a fenti (18)–(29) preambulumbekezdés megjegyzi, a Corsair helyzete, amely már 2020-ban, a 2020. évi szerkezetátalakítási terv kidolgozásakor és elfogadásakor is nagyon nehéz volt, tovább romlott, és kizárt volt a piaci feltételek melletti finanszírozás megszerzésének lehetősége. Bár a feltételjegyzék rendelkezik a friss tőkeinjekciók formájában történő magánfinanszírozásokról, azok továbbra is az állami támogatástól függenek. Következésképpen az elengedhető köztartozások vagy kölcsönök törlése, adójóváírások, tőkeinjekció vagy a köztartozás nem elengedhető részének átütemezése formájában nyújtott állami finanszírozás olyan biztos előnyt nyújt a Corsair számára, amelyhez e vállalkozás a szokásos piaci feltételek mellett nem juthatna hozzá.

(190) A (189) preambulumbekezdésben említett előny szelektív, mivel az állami finanszírozási intézkedések olyan egyedi támogatások, amelyekben kizárólag a Corsair részesül ([26]).

(191) A (187) preambulumbekezdés i–v. pontjában felsorolt intézkedések megerősítik a Corsair versenyhelyzetét az Európai Gazdasági Térségben működő más légitársaságokkal szemben, különösen azokkal szemben, amelyek Párizsból Franciaország területén belüli célállomásokra vagy harmadik országokba irányuló azonos útvonalakat szolgálnak ki. Ezért ezek az intézkedések torzítják a légitársaságok közötti versenyt, vagy azzal fenyegetnek, és érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet.

(192) A fenti megfontolásokból következik, hogy a (187) preambulumbekezdés i–v. pontjában felsorolt intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek.

(193) Másodszor, a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv moratóriumot ír elő, amelyet a CRPN ítélt oda 2023 szeptemberében a Corsairnek a járulékfizetés ütemezésével ((43) preambulumbekezdés). Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen nem foglalt állást e finanszírozás saját hozzájáruláskénti elfogadhatóságáról, mivel úgy ítélte meg, hogy az állami támogatásnak minősülhet ((86) preambulumbekezdés).

(194) A francia hatóságok úgy vélik, hogy ezt a moratóriumot saját hozzájárulásként kell értékelni, mivel egy magánszervezet által nyújtott előnyről van szó, amely nem tartalmaz állami forrásokat. A Groupe Dubreuil Aéro vitatja a francia hatóságok értékelését, és rámutat arra, hogy a CRPN-ben való tagság kötelező, a járulékok mértékét és kiszámításának módját az állam határozza meg, a CRPN közérdekű feladatot lát el, és miniszteri felügyelet alá tartozik.

(195) Állami forrás a közszféra minden erőforrása, ideértve az állami szint alatti (decentralizált, szövetségi, regionális vagy más) jogalanyok erőforrásait ([27]). A közvállalkozások erőforrásai szintén az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami forrásnak minősülnek ([28]). Egyébiránt az a tény, hogy a szóban forgó intézkedésnek megfelelő összegek folyamatosan állami ellenőrzés alatt maradnak, és így az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak, elegendő ahhoz, hogy azokat állami forrásnak minősüljenek ([29]). Ezenkívül, ha az intézkedést magánjogi jogalany nyújtja, elegendő valószínűsítő körülménynek kell fennállnia annak megállapításához, hogy a szóban forgó intézkedést a hatóságok befolyása mellett hozták meg, és következésképpen ezen intézkedés betudható az államnak ([30]).

(196) A francia közlekedési törvénykönyv értelmében a fizetett hivatásos polgári légi személyzet kiegészítő nyugdíjrendszerben részesül, amelyhez kötelező csatlakoznia. A járulékokat részben a munkáltató, részben pedig a munkavállaló viseli. E rendszer igazgatásával a CRPN-t bízták meg, amely egy, a magánjog hatálya alá tartozó nonprofit jogi személy, közérdekű feladatot lát el, és a szociális biztonságért felelős miniszter felügyelete alá tartozik. Igazgatótanácsa 22 tagból áll, akik közül a munkáltatók 11 képviselőjét a közigazgatási hatóság nevezi ki, a fennmaradó 11-et pedig, akik a kedvezményezettek képviselői, az Államtanács rendeletében megállapított

([25]) A kereskedelmi törvénykönyv L611-3. és azt követő cikkei.
([26]) A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. pont.
([27]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 261., 2016.7.19., 1. o.), 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.
([28]) Ugyanott, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.
([29]) A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 36. pont.
([30]) A Bíróság 2021. március 2-i ítélete, Olaszország és társai kontra Bizottság, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 67. pont.

szabályoknak megfelelően választják. A munkáltatók képviselőit szakmai szervezetek (nyolc tag), aeronautikai ágazati szervezetek (egy tag) és a légi személyzet munkáltató minisztériumai (két tag) javasolják. Ezenkívül a tanácskozásokra kormánybiztos és a polgári légi közlekedésért felelős miniszter jelenlétében kerül sor, akik bármikor meghallgathatók, amikor ezt kérik. A járulékok mértékét és kiszámításának módját rendelet határozza meg. A CRPN kizárólag forrásaival biztosítja a rendszer pénzügyi egyensúlyát, és elégtelen források esetén az ellátásokat arányosan csökkenti ([31]).

(197) A CRPN forrásai a kedvezményezettjei és a munkáltató tagok járulékaiból származnak. Nincs bizonyíték arra, hogy ezeket a magánforrásokat állami ellenőrzés alá vonták volna azért, hogy a Corsairnek nyújtott finanszírozásként szolgáljanak. Különösen a CRPN igazgatótanácsának összetétele, amely a pénztár tagjainak képviselőit – és így a Corsair versenytársait – foglalja magában, és amelyben az állam képviselői kisebbségben vannak (2:22), nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy az állam döntően befolyásolhatta volna a járulékokból származó források felhasználását, és úgy dönthetett volna, hogy azokat elsősorban bizonyos vállalkozások támogatására használja fel. Ezenkívül a Bizottságnak nincs tudomása arról, hogy a francia hatóságok meghatározó befolyást gyakorolhatnának a CRPN forrásainak felhasználására a kormánybiztosnak és a polgári légi közlekedésért felelős miniszternek a CRPN igazgatótanácsának tanácskozásai során történő meghallgatáshoz való joga révén. Hasonlóképpen, a CRPN felett gyakorolt miniszteri felügyelet korlátozott, és főként a nyugdíjak kiszámítására vonatkozik, nem pedig a járulékok beszedésének módjára. Így a CRPN által a Corsairnek nyújtott moratórium nem tekinthető állami forrásból nyújtottnak.

(198) Ezenkívül a felügyeletre, az igazgatótanács tagjainak kinevezésére, valamint a járulékok mértékének és számítási módjának meghatározására vonatkozó valószínűsítő körülmények nem elegendőek annak megállapításához, hogy a CRPN által nyújtott átmeneti finanszírozást a hatóságok befolyása mellett fogadták el, tekintettel különösen az igazgatótanács paritására, valamint arra, hogy a munkáltatók képviselői, bár a közigazgatási hatóság nevezi ki őket, valóban a munkáltatók képviseletéért felelősek ([32]). Ezenkívül a közlekedési törvénykönyv rendelkezései megerősítik, hogy a CRPN önállóan kezeli erőforrásait, mivel maga köteles biztosítani saját pénzügyi egyensúlyát, és elégtelen források esetén nem támaszkodhat állami támogatásra. E körülmények között nem állapítható meg, hogy a Corsair számára a 2023. évi járulékok megfizetésének elhalasztása formájában moratóriumot biztosító határozatot a hatóságok tényleges befolyása mellett hozták volna meg. Következésképpen az intézkedés nem tudható be az államnak.

(199) Ez nem érinti a CRPN azon döntésének gazdasági racionalitását, hogy elhalasztja a Corsair által a 2020–2023-as időszakra fizetendő járulékok megfizetését, miután meggyőződött arról, hogy a többi hitelező is engedményeket tett ([33]), annak érdekében, hogy követelését vissza tudja fizettetni azáltal, hogy megkönnyíti adósa életképességének helyreállítását, ahelyett, hogy a csődjét idézné elő.

(200) Következésképpen, mivel nem tudható be az államnak, és nem állami forrásokból finanszírozzák, a járulékfizetés Corsairnek 2023 szeptemberében a CRPN által odaítélt ütemezése nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, és jogszerűen tekinthető a Corsair szerkezetátalakításának többletköltségeihez való saját hozzájárulás alkotóelemének.

(201) Az állami támogatás meglétére vonatkozó kumulatív feltételek értékelésének fényében a Bizottság megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási terv módosítását finanszírozó, a (187) preambulumbekezdésben felsorolt intézkedések, valamint a (184)–(186) preambulumbekezdésben említett tőkeinjekciók az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

([31]) A közlekedési törvénykönyv L6527-1–L6527-4. és L6527-8. cikke.

([32]) Az, hogy az állam nevezi ki valamely szakmaközi szervezet valamennyi képviselőjét, nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy e képviselők az állam képviselői, lásd: a Bíróság 1985. január 30-i ítélete, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) kontra Guy Clair, C-123/83, 18. és 19. pont.

([33]) Lásd a CRNP rendkívüli igazgatótanácsának 2023. november 7-i határozatát, amelyet a francia hatóságok 2025. február 10-én továbbítottak.

5.1.3. *A szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott további támogatások*

(202) Nem vitatott, hogy 2021. április 12. és 2022. május 31. között, a Bizottság által jóváhagyott 2020. évi szerkezetátalakítási támogatástól függetlenül a Corsair 32,4 millió EUR-ban részesült, amely a következőkből állt: i. 1,8 millió EUR a Szolidaritási Alapból, ii. 10 millió EUR állandó költségekhez nyújtott támogatás és iii. 20,6 millió EUR „lezárási" támogatás címén a határlezárás által érintett vállalkozások 2021. január és szeptember közötti negatív bruttó működési eredményének finanszírozására.

(203) A (202) preambulumbekezdésben felsorolt intézkedések a Franciaország által az ideiglenes keret alapján elfogadott és bizottsági határozatokkal állami támogatásként jóváhagyott támogatási programok keretében hozott egyedi intézkedéseknek minősülnek ([34]). Ezeket az egyedi intézkedéseket tehát az e legutóbbi határozatokban kifejtett okokból állami támogatásnak kell tekinteni.

(204) Mindenesetre ezeket az intézkedéseket az illetékes hatóságok (gazdasági minisztérium, államháztartási főigazgatóság) által végzések és rendeletek alapján hozott egyedi határozatokkal ítélték oda. Emellett a francia állami költségvetésből finanszírozták őket. Ezért ezeket állami forrásokból finanszírozzák, és az államnak tudhatók be.

(205) Ezek az egyedi intézkedések előnyben részesítik a Corsairt, mivel a tevékenységét finanszírozzák, vagy lehetővé teszik a Covid19-világjárvány során felmerült bizonyos olyan költségek fedezését 32,4 millió EUR összegben, amelyeket rendes körülmények között a Corsairnek kellett volna viselnie. A vállalat 2021. és 2022. évi pénzügyi helyzete, amikor az állami finanszírozást nyújtották, kizárta, hogy a Corsair piaci feltételek mellett könnyen finanszírozáshoz jusson ilyen összegben. Az ilyen finanszírozás, ha azt pénzügyi intézmény nyújtotta volna hitel formájában, ami valószínűtlen, tekintettel arra, hogy a Corsair akkori készpénzállománya valószínűleg 32,4 millió EUR alatt volt, egy kvázi csődbe jutott kibocsátóéval egyenértékű kamatköltséggel járt volna. A közfinanszírozást azonban még inkább vissza nem térítendő támogatás formájában nyújtották, amelybe egyetlen piaci szereplő sem egyezett volna bele. A szóban forgó egyedi intézkedések tehát olyan gazdasági előnyt biztosítanak a Corsair számára, amely piaci feltételek mellett nem áll rendelkezésre.

(206) Ez az előny szelektív, mivel azt a Corsairnek nyújtották, amelyet a Covid19-járvány terjedésének következményei által különösen érintett vállalkozásnak tekintettek a szóban forgó egyedi támogatások egyéb kedvezményezettjei körében.

(207) A Corsairnek nyújtott közfinanszírozás azzal a kockázattal jár, hogy torzítja a versenyt és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel megerősíti a verseny és más tagállamok befektetői előtt nyitott légi közlekedési ágazatban tevékenykedő Corsair pénzügyi helyzetét. A Corsair közvetlen versenyelőnyre tett szert azáltal, hogy nem kellett az ugyanazon célállomásokat kiszolgáló más légitársaságokkal versenyezve általa nyújtott szolgáltatások költségeit fedező viteldíjakat felszámítania. A (202) preambulumbekezdésben felsorolt egyedi intézkedéseket ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak kell minősíteni.

5.2. **A támogatás jogszerűsége**

(208) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében a Bizottságot az észrevételei megtételéhez szükséges időben tájékoztatni kell minden támogatás módosítására irányuló szándékról. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy ilyen terv a 107. cikk értelmében nem egyeztethető össze a belső piaccal, haladéktalanul megindítja az említett cikk (2) bekezdése szerinti eljárást, és az érintett tagállam mindaddig nem hajthatja végre a tervezett intézkedéseket, amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik.

([34]) A Bizottság C(2020) 2059 határozata (2020. március 30.) az SA.56823. (2020/N.) számú – Franciaország – Szolidaritási Alap a Covid19-járvány gazdasági, pénzügyi és társadalmi következményei által különösen érintett vállalkozások számára, valamint az említett járvány megfékezésére hozott intézkedések ügyben (HL C 144., 2020.4.30., 1. o.); a Bizottság C(2021) 1706 final határozata (2021. március 9.) az SA.61330. (2021/N.) számú – Franciaország Covid19: támogatási program a vállalkozásoknak a fedezetlen állandó költségek ellentételezésére ügyben (HL C 242., 2023.7.7., 1. o.) és a Bizottság C(2021) 8710 final határozata (2021. november 26.) az SA.64114. (2021/N.) számú – Franciaország Covid19 – A nyilvánosság fogadását tiltó közigazgatási intézkedések miatt a Covid19-válság által érintett vállalkozások állandó költségeinek részleges ellentételezése ügyben (HL C 500., 2021.12.10., 1. o.). Lásd még az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (27) preambulumbekezdését.

(209) Ezenkívül a 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([35]) 1. cikkének c) pontja szerint a létező támogatás módosítása az ugyanezen rendelet 2. cikkének (1) bekezdése értelmében bejelentendő „új támogatásnak" minősül. Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése és az említett rendelet 3. cikke tartalmazza azt a felfüggesztési kötelezettséget, hogy a bejelentendő támogatás nem léptethető hatályba a Bizottság támogatást engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt.

(210) Először is, ami az OMRP konzorcium tőkeinjekciója azon részének jogszerűségét illeti, amelyről bebizonyosodott, hogy azt a tengerentúli önkormányzatok finanszírozták ((186) preambulumbekezdés), a francia hatóságok önként kijelentették, hogy e tőkeinjekció magánfinanszírozásnak minősítése téves. E nyilatkozatra azonban az intézkedés 2020. évi szerkezetátalakítási terv keretében történő tényleges végrehajtását követően került sor, amely intézkedést tehát jogellenes támogatásnak kell tekinteni.

(211) Másodszor, ami a (187) preambulumbekezdésben felsorolt, a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet alátámasztó támogatások jogszerűségét illeti, elöljáróban meg kell jegyezni, hogy az FDES- és PP-kölcsönöket, amelyek nyújtását a 2020. évi határozat engedélyezte, létező támogatásnak kell minősíteni. Az e kölcsönökből eredő állami követelés kamatokkal együtt történő leírása azonban e létező támogatás módosításának minősül, és ezért bejelentési kötelezettség alá tartozik. A francia hatóságok bejelentettek a Bizottságnak a Corsair 2020. évi szerkezetátalakítási tervének módosítására irányuló kérelmüket finanszírozó valamennyi intézkedést, nevezetesen egyrészt a (187) preambulumbekezdés i–iv. pontjában felsorolt intézkedéseket, másrészt az FDES- és PP-kölcsönökből eredő állami követelések leírását ((187) preambulumbekezdés v. pontja). Mivel a bejelentésre ezen intézkedések végrehajtása előtt került sor, amelyet a Bizottság határozatának meghozataláig még felfüggesztettek, a Bizottság úgy véli, hogy azok jogszerű állami támogatásnak minősülnek. Ez a minősítés nem érinti a támogatás arányosságának értékelését, különösen a szerkezetátalakítási költségek finanszírozásához nyújtott állami és magán-hozzájárulások arányát ((40), (282) és (293) preambulumbekezdés).

(212) Végül, ami a szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott 32,4 millió EUR összegű további támogatásokat illeti ((202)–(207) preambulumbekezdés), emlékeztetni kell arra, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 129. pontja értelmében a szerkezetátalakítási időszak alatt ténylegesen nyújtott bármely további támogatást, beleértve a jóváhagyott programnak megfelelően nyújtott támogatást is, egyedileg be kell jelenteni a Bizottságnak, amennyiben arról a Bizottságot nem tájékoztatták, amikor meghozta határozatát a szerkezetátalakítási támogatásról. Nem vitatott, hogy a jelen ügyben a francia hatóságok sem a szerkezetátalakítási támogatás bejelentése keretében, sem azt követően nem jelentették be a Bizottságnak a szóban forgó egyedi támogatásokat. Ezenkívül e támogatásoknak a Corsair részére történő nyújtása nem tekinthető az érintett támogatási programokra vonatkozó bizottsági határozatok alapján engedélyezettnek, mivel az olyan nehéz helyzetben lévő vállalkozások, mint a Corsair, kifejezetten ki voltak zárva az e programokban való részvételből. Ezért e támogatások jogellenesek.

5.3. A támogatás összeegyeztethetősége és a szerkezetátalakítási terv módosításának értékelésére vonatkozó jogalap

(213) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(214) Így ahhoz, hogy a támogatást összeegyeztethetőnek lehessen tekinteni, egyrészt elő kell mozdítania bizonyos gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését, másrészt nem befolyásolhatja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(215) Az első feltétel tekintetében a Bizottság azt vizsgálja, hogy a támogatás azt a célt szolgálja-e, hogy bizonyos gazdasági tevékenységek fejlődését előmozdítsa. A második feltétel tekintetében a Bizottság a tervezett támogatásnak az általa támogatni kívánt tevékenységek fejlődésére gyakorolt pozitív hatásait mérlegeli azokkal a negatív hatásokkal szemben, amelyeket a támogatás a verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatások tekintetében a belső piacra gyakorolhat ([36]).

([35]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

([36]) A Bíróság 2020. szeptember 22-i ítélete, Ausztria kontra Bizottság (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19. pont.

(216) A Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározta azokat a kritériumokat, amelyek mentén vizsgálja adott vállalkozás szerkezetátalakítási támogatásának belső piaccal való összeegyeztethetőségét. Az említett iránymutatás 7.2.2. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyását követően az érintett tagállam a szerkezetátalakítási időszakban kérheti a Bizottság hozzájárulását a szerkezetátalakítási terv és a támogatási összeg módosításához.

(217) Ennek alapján a Corsair szerkezetátalakítási tervének módosítása iránti kérelemre vonatkozó első közlést Franciaország 2023. szeptember 27-én, azaz három nappal a Corsair szerkezetátalakítási időszakának vége előtt terjesztette a Bizottság elé. Franciaország 2023. december 15-én kiegészítő információkat küldött a Bizottságnak a 2020. évi szerkezetátalakítási tervet érintően végrehajtandó további módosításokkal kapcsolatban.

(218) Ami a szerkezetátalakítási terv módosításának jellegét illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a Corsair szerkezetátalakítási tervének kiigazításai nem módosítják a terv 2020. évi határozatban jóváhagyott tárgyát, gazdasági logikáját és strukturális célkitűzéseit sem. A felülvizsgált szerkezetátalakítási terv ugyanazt a célt követi, nevezetesen a vállalat hosszú távú életképességének helyreállítását, valamint a kontinentális Franciaország és a tengerentúli megyék és régiók közötti területi folytonosság megőrzését. A bemutatott módosítások a világjárvány utáni piaci fejleményekhez való operatív alkalmazkodást jelentenek, nem pedig stratégiai irányváltást.

(219) A Bizottság megjegyzi különösen, hogy a Corsair tevékenységi köre változatlan maradt. A vállalat nem diverzifikálta tevékenységeit a légi közlekedésen kívüli területekre irányulóan, nem változtatta meg üzleti modelljét, és nem hajtott végre olyan strukturális átalakítást, amely befolyásolta volna gazdasági identitását. Az érintett piacok nagyrészt hasonlóak maradnak, és a vállalkozás továbbra is főként a tengerentúli területeket a kontinentális Franciaországgal összekötő útvonalakon működik, összhangban az eredeti terv alapjául szolgáló általános gazdasági érdekű feladattal.

(220) Ebben az összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv részletes vizsgálata és a Franciaország által felhozott érvek alapján a vállalkozás továbbra is teljesíti a kontinentális Franciaország és a tengerentúli területek és régiók közötti területi folytonosság biztosításával kapcsolatos feladatát azáltal, hogy garantálja a kínálat diverzifikálását és a versenyképes viteldíjakat, amelyek különösen fontosak az EUMSZ 349. cikkében elismert korlátokkal érintett ügyfelek számára ([37]), annak ellenére, hogy bizonyos kapacitásokat Afrikába csoportosít át, ami nem kérdőjelezi meg ezt a beágyazottságot, hanem a flotta használatának optimalizálását célzó kereskedelmi kiigazításnak minősül (lásd a (231) preambulumbekezdést).

(221) Ezt követően a Bizottság által végzett pénzügyi elemzés azt mutatja, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv fő paraméterei továbbra is összhangban vannak a 2020-ban jóváhagyott terv paramétereivel. A költségcsökkentés, a eladósodottság csökkentése, a termelékenység javítása és a működési hatékonyság pályái változatlanok maradnak. A tervezett bevételek és a kapacitásallokáció módosításai a piac természetes változását és a 2021 óta megfigyelt makrogazdasági feltételeket tükrözik. Ezek a korlátozott terjedelmű módosítások nem változtatják meg a terv gazdasági szerkezetét, hanem erősítik annak hitelességét.

(222) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a szerkezetátalakítási tervek kiigazíthatók, amennyiben a piaci fejlemények vagy a működési feltételek ezt szükségessé teszik, feltéve, hogy az ilyen kiigazítások továbbra is az eredeti célkitűzéseket követik. A Franciaország által javasolt módosítások pontosan ebbe a keretbe illeszkednek: céljuk annak biztosítása, hogy az eredeti tervet végrehajtsák egy változékony piaci környezetben, megőrizve ugyanakkor a 2020-ban meghatározott stratégiai irányvonalakat. A területi folytonossági feladat, amely a jóváhagyott terv kulcsfontosságú eleme, továbbra is teljes mértékben fennmarad.

([37]) Franciaország tekintetében ezek közé tartozik Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy és Saint-Martin.

(223) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a 2020-ban jóváhagyott szerkezetátalakítási terv módosításai nem új tervnek, hanem a terv konjunkturális piaci fejlemények miatt szükségessé vált kiigazításának minősülnek. A módosított terv tiszteletben tartja az eredeti határozat szellemét és betűjét, nem érinti sem az engedélyezett támogatás hatályát, sem a kitűzött életképességi célokat, és teljes mértékben összhangban van a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás logikájával. Ezért egy meglévő terv módosításának tekintendő.

(224) Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv összhangban van a Bizottság által 2020-ban jóváhagyott szerkezetátalakítási tervvel, és annak módosítását jelenti, nem pedig új tervet.

(225) Lényegében a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjával összhangban a Bizottság a következő feltételek teljesülése esetén engedélyez ilyen változtatásokat:

a) a módosított tervnek továbbra is biztosítania kell, hogy a vállalkozás életképessége észszerű időkereten belül helyreáll;

b) amennyiben nőnek a szerkezetátalakítás költségei, úgy a saját hozzájárulásnak is ennek megfelelően növekednie kell;

c) ha növelik a támogatás összegét, a versenytorzulást korlátozó intézkedéseknek átfogóbbnak kell lenniük az eredetileg előírtakhoz képest;

d) amennyiben a javasolt, versenytorzulást korlátozó intézkedések az eredetileg előírtaknál korlátozottabbak, a támogatási összeget ennek megfelelően csökkenteni kell;

e) a versenytorzulást korlátozó intézkedések végrehajtására meghatározott új ütemterv csak a kedvezményezett vagy a tagállam befolyásán kívül eső okból késhet az eredetileg elfogadott ütemtervhez képest. Ha nem ez az eset áll fenn, a támogatási összeget ennek megfelelően csökkenteni kell ([38]).

(226) Azt is meg kell jegyezni, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 7.2.2. szakasza csak a szerkezetátalakítási tervek módosításaira vonatkozik, az új szerkezetátalakítási műveletekre vonatkozó tervekre nem.

5.3.1. *Valamely gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlődésének előmozdítása*

5.3.1.1. Hozzájárulás piaci hiányosság kezeléséhez vagy szociális nehézségek megelőzéséhez

(227) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának b) alpontja szerint az állami beavatkozásnak olyan esetekre kell irányulnia, ahol a támogatás olyan lényeges fejlődést eredményez, amelyet a piac önmagában nem tud megvalósítani. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja egyértelművé teszi, hogy szerkezetátalakítási támogatás nem nyújtható a kedvezményezett tevékenységei folytatásának biztosítására, hanem csak akkor fogadható el, ha azt szociális nehézségek vagy piaci hiányosságok megelőzésének szükségessége indokolja. Ez lehet a helyzet például akkor, ha fennáll a veszélye annak, hogy egy nehezen reprodukálható alapvető légi közlekedési szolgáltatás megszakad, és a versenytárs számára nehéz lenne azt közvetlenül helyettesíteni ([39]).

(228) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte, hogy a Corsair bővíteni kívánja az Afrika és az Indiai-óceán felé irányuló közvetlen összeköttetések hálózatát ([40]). Ebben az összefüggésben az eljárás megindításáról szóló határozat kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a legkülső régiókkal való területi folytonosság és összeköttetés fenntartására továbbra is lehet-e hivatkozni a további szerkezetátalakítási támogatás igazolásaként, különös tekintettel i. a Corsair által üzemeltetett ugyanazon EU-n belüli útvonalakon menetrend szerinti járatokat üzemeltető két-három versenytárs légitársaság jelenlétére, valamint ii. arra, hogy a Corsair felülvizsgált terve főként az Unión kívüli célállomásokra irányuló új útvonalak megnyitására összpontosított (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (80)–(82) preambulumbekezdését).

([38]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontja.

([39]) Lásd a személyszállítási kereslet konkrét szegmenseit kiszolgáló közepes méretű légitársaságra való alkalmazást az SA.57026. (2020/N.) – Románia Covid19: a Blue Airnek nyújtott támogatás ügyben (HL C 430., 2020.12.11.), amint azt a Törvényszék a T-142/21. sz., Wizz Air Hungary kontra Bizottság ügyben 2023. március 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2023:164) 66–74. pontjában megerősítette.

([40]) […].

(229) A Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjában meghatározott feltétel teljesülésével kapcsolatos kétségeit azzal támasztotta alá, hogy a Corsair által továbbra is üzemeltetett három útvonalon (Pointe-à-Pitre, Fort-de-France és Réunion) legalább két versenytárs légitársaság (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) nyújt a járatsűrűség, a minőség és a szolgáltatás folytonossága tekintetében a Corsairéhez hasonló szolgáltatásokat közszolgáltatási kötelezettség keretében. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy a Corsair által nyújtott személyszállítási szolgáltatások nem tűnnek kifejezetten vagy lényegüket tekintve létfontosságúnak, mivel úgy tűnik, hogy e három másik vállalat képes arra, hogy kapacitásuk, járatsűrűségük vagy járataik bővítésével kompenzálja a Corsair piacról való kilépését.

(230) Mindemellett egyrészt a francia hatóságok által benyújtott tanulmánynak a Corsair által kiszolgált piacokra való belépés akadályairól, valamint bizonyos sérülékeny piacokon (Mayotte) a Corsair fizetésképtelenségének a kínálat koncentrációjára és az áremelésekre gyakorolt következményeiről szóló következtetései (lásd a (125) preambulumbekezdést) hitelesek. Így a Corsair fizetésképtelensége valószínűleg komoly szociális nehézségekhez, nevezetesen az EUMSZ 349. cikkének hatálya alá tartozó régiók kiszolgáltatott lakossága helyzetének romlásához vezet.

(231) Másrészt a Corsair továbbra is kiszolgálja majd Franciaország tengerentúli területeit azáltal, hogy diverzifikálja kínálatát, és a Párizs–Orlyn kívüli regionális repülőterekről (például Lyon és Marseille) induló összeköttetéseket kínál. A regionális repülőterekről induló közvetlen összeköttetések megnyitásának és fenntartásának célja az ügyfélkör bővítése és a nemzeti összeköttetés megerősítése, anélkül, hogy megkérdőjeleződne a Corsair legtávolabbi tengerentúli régiók kiszolgálásában betöltött központi szerepe. A Corsair fizetésképtelensége ezen az alapon is komoly szociális nehézségeket okozhat az említett régiók kiszolgáltatott helyzetben lévő lakossága számára.

(232) Ezzel összefüggésben fontos emlékeztetni arra is, hogy a CIOM formájában tervezett finanszírozás arra kötelezi a Corsairt, hogy az ezen intézkedés keretében finanszírozott légi járműveket a tengerentúli területeken végzett tevékenységekhez rendelje ([41]).

(233) Ami az afrikai útvonalak szerkezetátalakítási időszak alatti megnyitását illeti ([…]), arra a Corsair indokolással ellátott kérelmét követően a Bizottság előzetes engedélyével került sor (lásd a 2020. évi határozat (88) preambulumbekezdésének d) pontját). Ez tehát olyan eszköz volt, amelyet a vállalkozás a 2020. évi határozat szerinti kötelezettségeivel összhangban a hosszú távú életképesség célkitűzésének elérése érdekében alkalmazott. Ezek a nyitások tehát egyszeri eszközt jelentettek a bevételek diverzifikálására és a flotta kihasználásának optimalizálására, anélkül, hogy a Corsair kivonulna a meglévő tengerentúli útvonalakról. Éppen ellenkezőleg, a benyújtott bizonyítékok azt mutatják, hogy a földrajzi diverzifikációs stratégia célja a vállalat pénzügyi stabilizálása, amely szükséges feltétele annak, hogy biztosítani tudja a Franciaország legtávolabbi régióiba irányuló összeköttetési feladatának fenntarthatóságát. Így e kapacitásátcsoportosítások ellenére a Corsair továbbra is erős jelenléttel és beágyazottsággal rendelkezik a francia tengerentúli területeken, amelyek kiszolgálása továbbra is tevékenységeinek középpontjában áll (a Corsair tevékenységeinek mintegy […] %-a a kínált férőhelyek tekintetében a francia tengerentúli területekre irányul).

(234) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy hálózata kiigazítása és az afrikai összeköttetések célzott bevezetése ellenére a Corsair továbbra is erősen kötődik a francia tengerentúli területek kiszolgálásához, és továbbra is biztosítja e területek alapvető összeköttetését, ezáltal megfelelve az intézkedés vizsgálata keretében azonosított strukturális mobilitási és területi folytonossági igényeknek.

(235) Ebből következik egyrészt, hogy a Corsair szerkezetátalakítási tervének módosítástervezete vizsgálható a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 7.2.2. pontjára tekintettel, másrészt pedig, hogy az e tervben előírt módosítások nem kérdőjelezik meg a támogatás piaci hiányosság vagy szociális nehézségek orvoslásához való hozzájárulásának a Bizottság által a 2020. évi határozatban elvégzett értékelését ([42]).

([41]) A feltételjegyzék 16. pontja és az ahhoz csatolt szerkezetátalakítási terv előírja, hogy a CIOM által finanszírozott légi járműveket repülési idejük […] %-ában tengerentúli útvonalakon, […] %-ban pedig a hálózat más célállomásaira kell üzemeltetni.

([42]) A 2020. évi határozat (60)–(65) preambulumbekezdése.

5.3.1.2. A hosszú távú életképesség helyreállítása

(236) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjának a) alpontja szerint a szerkezetátalakítási terv módosítása esetén a Bizottság előírja az érintett tagállam számára, hogy nyújtson be olyan szerkezetátalakítási tervet, amely az eredetileg benyújtott szerkezetátalakítási tervhez képest észszerű időn belül helyreállítja a kedvezményezett hosszú távú életképességét.

(237) Ezenkívül a szerkezetátalakítási tervnek helyre kell állítania a kedvezményezett hosszú távú életképességét a jövőbeli működési feltételeire vonatkozó reális feltételezések alapján, és a hosszú távú életképesség csak akkor biztosított, ha a vállalkozás valamennyi költségének (ideértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket) fedezése után megfelelő tervezett tőkemegtérülést tud biztosítani.

(238) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a francia hatóságok által benyújtott felülvizsgált szerkezetátalakítási tervnek számos hiányossága volt, amelyek alapján kétségbe vonta a Corsair hosszú távú életképességének helyreállítását.

(239) Először is, a francia hatóságok által alkalmazott gazdasági és működési feltételezéseket nem támasztották alá olyan részletes indokokkal, amelyek lehetővé tették volna e feltételezések realitásának értékelését, ami miatt konzervatív jellegük vagy hihetőségük bizonytalanná vált.

(240) Másodszor, az alapvető pénzügyi előrejelzések a hagyományos jövedelmezőségi és fizetőképességi mutatókhoz képest nagyon korlátozott mozgásteret mutattak, ami egyes kulcsfontosságú feltételezések – például az üzemanyagárak – kedvezőtlen alakulása esetén az instabilitás kockázatának tette ki a vállalatot.

(241) Harmadszor, a Bizottság megjegyezte, hogy a „friss pénzként” azonosított sajáttőke-hozzájárulások, nevezetesen a meglévő befektetőktől származó [5–25] millió EUR összegű hozzájárulás és a Kongói Köztársaság-Brazzaville-től mint új befektetőtől származó [5–25] millió EUR összegű hozzájárulás a Corsair likviditási szükségleteire tekintettel szerények maradtak. Emellett számos más, új kezdeményezésként bemutatott intézkedés valójában korábbi intézkedésnek bizonyult, amelyet a 2020. évi terv keretében már figyelembe vettek, vagy még mindig csak szándékoltak voltak, így azokat nem lehetett az életképesség helyreállításához való tényleges hozzájárulásnak tekinteni. E körülmények között a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az azonosított hozzájárulásokkal nem igazolható a terv megvalósíthatósága.

(242) Negyedszer, a francia hatóságok nem nyújtottak be „kedvezőtlen” forgatókönyvet a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 50. pontjával összhangban, ami megakadályozta a terv kedvezőtlen fejleményekre való érzékenységének megfelelő értékelését.

(243) Végül, a Bizottság megjegyezte, hogy a továbbított pénzügyi előrejelzések nem voltak teljesek, és egy összefoglaló eredménykimutatásra korlátozódtak, emellett a saját tőke negatív alakulását mutatták a szerkezetátalakítási időszak egészében és azon túl, ami ellentétes a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 50. pontjával. E körülmények között fennállt a kockázata, hogy a Corsair a szerkezetátalakítási időszak végén is nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül.

(244) Ennek alapján a Bizottság komoly kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás kritériumainak, és így azzal kapcsolatban, hogy a Corsair képes-e további támogatás nélkül visszatérni a tartós életképességhez és saját erejéből versenyezni.

5.3.1.2.1. Az életképesség helyreállítását alátámasztó feltételezések értékelése

(245) A francia hatóságok feltételezéseinek vizsgálata azt mutatja, hogy a Corsair hosszú távú életképességének az alapforgatókönyv szerint tervezett helyreállítása reális, következetes és kellően megalapozott működési és pénzügyi előrejelzéseken alapul, összhangban a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 45–52. pontjában meghatározott követelményekkel.

(246) A feltételezések ugyanis kiegyensúlyozott módon ötvözik az egységnyi bevétel javítására irányuló intézkedéseket és a költségkontrollra irányuló strukturális intézkedéseket, amelyek hatásai már a Corsair közelmúltbeli teljesítményében is megfigyelhetők.

(247) A Bizottság megjegyzi különösen, hogy a RASK javulásával kapcsolatos feltételezések immár magukban foglalják a Corsair által végrehajtott intézkedések tényleges hatását, amely nagyobbnak bizonyult, mint a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben eredetileg elfogadott feltételezések, amelyek a kidolgozásukkor fennálló láthatóság hiánya miatt konzervatív megközelítésen alapultak, ami a terv 2025. december 15-én benyújtott változata esetében már nem áll fenn. A francia hatóságok ezért azt jelzik, hogy a RASK […] %-kal javult […]-tól/-től az eredetileg tervezett […] %-hoz képest, összhangban a 2024–2025. pénzügyi évben rögzített, a kereskedelmi és operatív cselekvési terv hatékony végrehajtását követően elért kiváló teljesítménnyel. A Bizottság úgy véli, hogy ez a felfelé történő módosítás a közelmúltbeli tényeken alapul, és nem túlzottan optimista feltételezésekből ered.

(248) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az egységnyi bevételre vonatkozó feltételezések az eredetileg vártnál magasabb átlagos jegyáron (PMC) alapulnak, ami a Corsair által több hónapon keresztül és a 2025. pénzügyi év egésze során megfigyelt stabilizációt, sőt +[…] %-os enyhe növekedést tükrözi, a 2025 májusában benyújtott szerkezetátalakítási terv előző változatához képest. Erre a kedvező fejleményre az üzemanyagárak jelentős csökkenése mellett került sor (–[…] % a terv feltételezéseihez képest), ami megerősíti az árbevétel-arányos működési eredményre vonatkozó jövőbeli előrejelzések hihetőségét. A Bizottság úgy véli, hogy a jobb PMC és az alacsonyabb üzemanyagköltségek kombinációja a jövedelmezőséget támogató erős tényező.

(249) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az átlagos jegyár (PMC) javulása nagyrészt azzal magyarázható, hogy a Corsair a flotta megújításával összefüggésben emelte a színvonalat, ami növelte a kereskedelmi ajánlat vonzerejét, és az eredeti várakozásokon túl fokozta az egységnyi bevételeket. A 2025. pénzügyi év tekintetében megállapított teljesítmény és a 2026-ra vonatkozó kilátások megerősítik, hogy ezek a hatások nem esetiek vagy alkalomszerűek, hanem a vállalat újrapozicionálási stratégiájával összhangban lévő strukturális döntések eredményei. E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy a jegyáremelések Corsair által előirányzott szintje továbbra is összeegyeztethető a szerkezetátalakítási támogatás célkitűzésével, mivel a kínálat minőségi javulását és az egységnyi bevételek fokozatos normalizálódását tükrözi, nem pedig az állami támogatás által lehetővé tett mesterséges áremelési stratégiát. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy egy támogatás nélküli, hihető kontrafaktuális forgatókönyv szerint is szükség lett volna a jegyárak felfelé történő kiigazítására a költségek növekedésének (infláció) és a tőkestruktúra romlásának kezelése érdekében, vagy az még hangsúlyosabb lett volna, vagy azt a kapacitás és a szolgáltatás minőségének csökkentése kísérte volna. Ilyen körülmények között a PMC támogatást tartalmazó forgatókönyv szerinti előre jelzett alakulása nem biztosít indokolatlan versenyelőnyt a Corsair számára e kontrafaktuális forgatókönyvhöz képest, hanem egy gazdaságilag indokolt és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás célkitűzéseinek fényében arányos pályába illeszkedik.

(250) Végezetül a Bizottság tudomásul veszi a forgalmazási költségek csökkenésére vonatkozó feltételezéseket, amelyek a közvetlen értékesítési csatorna és különösen az online csatorna közelmúltbeli, a 2025. pénzügyi év során megfigyelt teljesítményén alapulnak. Annak eredményeként, hogy több hónapon keresztül a közvetlen értékesítés arányának növelését célzó dinamikus kereskedelempolitikát hajtottak végre, már mérhetően csökkent a harmadik személyek strukturálisan drágább forgalmazási hálózatainak igénybevétele. A Bizottság úgy véli, hogy ez a már megkezdődött és dokumentált fejlemény megerősíti az alapforgatókönyvben előre jelzett költségmegtakarítások hihetőségét.

(251) Mindezekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy az alapforgatókönyv alapjául szolgáló feltételezések konzervatívak, a ténylegesen megfigyelt eredményeken alapulnak, és összhangban vannak a végrehajtott operatív intézkedésekkel. E feltételezések alapján észszerűen megállapítható, hogy a szerkezetátalakítási terv képes helyreállítani a Corsair hosszú távú életképességét, összhangban a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeivel.

(252) Ami a francia hatóságok által bemutatott kedvezőtlen forgatókönyv elemzését illeti, ebből az elemzésből kitűnik, hogy az a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek megfelelően konzervatív és hiteles érzékenységi vizsgálatnak minősül, mivel célja a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv stabilitásának a Corsair gazdasági teljesítményét meghatározó fő tényezőket érintő valószínű negatív sokkhatásokkal szembeni vizsgálata.

(253) A Bizottság megjegyzi, hogy a kedvezőtlen forgatókönyv három fő mutató, nevezetesen az üzemanyagár, a PMC és a kihasználtsági arány kritikus értékeinek részletes elemzésén alapul. Ezek az elemzések e paraméterek mindegyike tekintetében külön-külön azonosítják azokat a változásokat, amelyek nettó nulla eredményhez vezetnek. A vállalat pénzügyi tanácsadói által végzett érzékenységi elemzés ([43]) különösen azt mutatta, hogy – minden más feltétel változatlansága mellett – az alapforgatókönyv feltételezéseihez képest […]–[…] %-os üzemanyagár-emelkedésre lenne szükség a nettó eredmény semlegesítéséhez, ami tonnánként [1 000–1 500] USD és [1 000–1 500] USD közötti üzemanyagárnak felel meg, és jelentősen meghaladja mind a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben alapul vett feltételezéseket, mind a 2024–2025. pénzügyi évben ténylegesen megállapított átlagárat (tonnánként [500–800] USD). A Bizottság úgy véli, hogy ezek a küszöbértékek jelentős biztonsági tartalékot mutatnak az üzemanyagár-kockázattal szemben.

(254) Hasonlóképpen, ami az egységnyi bevételeket illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a nettó eredmény csak akkor lenne nulla, ha a PMC az alapforgatókönyvhöz képest mintegy […] %-kal, azaz utasonként […] EUR és […] EUR közötti mértékben csökkenne a figyelembe vett pénzügyi évektől függően. Ami a kihasználtsági arányt illeti, a nulla nettó eredmény eléréséhez az alapforgatókönyv feltételezéseihez képest egy […] százalékpontos nagyságrendű csökkenésre lenne szükség, ami […] % és […] % közötti szintet eredményezne. A Bizottság úgy véli, hogy ezek a változások egyenként vizsgálva meghaladják a Corsair által kiszolgált piacokon megfigyelt szokásos ingadozásokat, és megerősítik a feltételezések konzervatív jellegét.

(255) Ezen érzékenységi elemzések alapján a francia hatóságok olyan kedvezőtlen forgatókönyvet dolgoztak ki, amely ötvözi az egyidejű kedvezőtlen sokkhatásokat, nevezetesen i. az üzemanyagárak […] USD/tonna mértékű emelkedését az üzleti tervhez képest (azaz +[…] %-os emelkedését az alapforgatókönyvhöz képest és +[…] %-os emelkedést a 2024–2025-ben megállapított átlaghoz képest), ii. a PMC […] %-os csökkenését, valamint iii. a kihasználtsági arány […] százalékpontos csökkenését. A Bizottság megjegyzi, hogy ezek az együttes feltételezések szigorúbbak, mint a rövid távon általában megfigyelt változások, és ezért a Corsair üzleti modelljének hiteles stressztesztjét jelentik.

(256) A Bizottság megjegyzi, hogy ebben a kedvezőtlen forgatókönyvben a működési eredményre gyakorolt kumulatív hatás továbbra is jelentős, de kontrollált, és a 2025–2026. pénzügyi évre […] millió EUR negatív hatást gyakorol, ami 2026–2027-ben halmozottan […] millió EUR-t, 2027–2028-ban pedig […] millió EUR-t tesz ki. Hasonló nagyságrendek figyelhetők meg a pénzforgalom tekintetében. Ezen együttes sokkok ellenére azonban a Corsairnek a terv rövid időtávján belül sikerül pozitív működési eredményt fenntartania, ami bizonyítja, hogy a vállalat képes az üzleti környezete észszerűen kedvezőtlen romlásának kezelésére anélkül, hogy azonnal veszélyeztetné működési életképességét.

(257) Mindezen tényezők fényében a Bizottság úgy véli, hogy a kedvezőtlen forgatókönyv nem kérdőjelezi meg a Corsair hosszú távú életképessége helyreállításának hihetőségét. Épp ellenkezőleg, azt igazolja, hogy a szerkezetátalakítási terv kellően stabil az azonosított fő kockázatokkal szemben, különösen az üzemanyagár volatilitásával és a kereskedelmi feltételek kisebb mértékű romlásával kapcsolatos kockázatokkal szemben, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek megfelelően. Ez a következtetés annál is inkább érvényes, mivel a szerkezetátalakítási időszak végét 2026. szeptember 30-ban, azaz csak néhány hónapban határozták meg, és még ha nem is zárható ki bizonyossággal, nagyon valószínűtlen, hogy egy ilyen forgatókönyv ilyen rövid időn belül valamennyi elemében és ilyen szintű romlással megvalósul.

(258) Az alapforgatókönyv és a kedvezőtlen forgatókönyv közös elemzése fényében a Bizottság úgy véli, hogy a Corsair által az életképessége helyreállításának igazolására használt feltételezések hihetőek, konzervatívak és kellően megalapozottak. Az alapforgatókönyv olyan működési és kereskedelmi feltételezéseken alapul, amelyek már megfigyelt és dokumentált tendenciákra épülnek, különösen az egységnyi bevételek javulása, a kínálat színvonalának emelkedése és az értékesítési csatornák optimalizálása terén, anélkül, hogy túlzottan optimista áttörésekre támaszkodnának. A kedvezőtlen forgatókönyv ezzel szemben szigorú stressztesztet, amely a gazdasági teljesítmény fő tényezőit egyidejűleg befolyásoló, valószerű kedvezőtlen sokkhatásokon alapul, és jelentős biztonsági tartalékot mutat a nulla nettó eredményhez vezető kritikus küszöbértékekhez képest. Az, hogy a Corsair

([43]) Forrás: A Bizottságnak 2025. december 15-én benyújtott aktualizált szerkezetátalakítási terv 7. oldala.

még ebben a kedvezőtlen forgatókönyvben is megtartja azt a képességét, hogy rövid távon pozitív működési eredményt érjen el, a szerkezetátalakítási terv belső stabilitását bizonyítja. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a két forgatókönyv alapjául szolgáló valamennyi feltételezés megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek, és pozitív következtetést tesz lehetővé a Corsair életképessége tartós helyreállításának hihetőségét illetően.

5.3.1.2.2. A várható pénzügyi teljesítmény értékelése

(259) Legutóbbi észrevételeikben a francia hatóságok számos módosítást nyújtottak be a Corsair pénzügyi adataira és előrejelzéseire vonatkozóan, ezek közül a legújabb 2025. december 15-i. Ezek az aktualizált előrejelzések (lásd a fenti (49)–(65) preambulumbekezdést) a vállalat működési és pénzügyi teljesítményének folyamatos és strukturális javulását mutatják a 2026. szeptember 30-ig meghosszabbított szerkezetátalakítási időszakban. Az alapforgatókönyv szerint a Corsair nettó eredménye pozitív, […] millió EUR (vagy […] millió EUR az állami támogatásnak betudható […] millió EUR rendkívüli eredmény figyelmen kívül hagyásával), a tőkehozamráta (ROCE) pedig [10,6–13,4] % lenne az említett időszak végén, ami megerősíti a 2023 óta megfigyelt helyreállási tendenciát, valamint azt, hogy a vállalat képes megfelelő tőkemegtérülést biztosítani, miután fedezte valamennyi költségét, beleértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket is a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 52. pontjával összhangban. A középtávú előrejelzések e dinamika folytatódását mutatják, […] millió EUR nettó eredménnyel és [11,4–15,2] %-os ROCE-val, amely a 2027 szeptemberében lezárandó pénzügyi év végére várható.

(260) A Bizottság megjegyzi, hogy ez a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv befejezését követő időszakra előre jelzett ROCE-ráta magasabb, mint a francia hatóságok által [8,6–10,5] %-ra becsült WACC. Ez a WACC-szint önmagában jelentősen magasabb, mint a Bizottság által a légi közlekedési ágazatra vonatkozó közelmúltbeli határozataiban elfogadott ráták átlaga, amely körülbelül […] ([44]). A Bizottság úgy véli, hogy ezt az eltérést a Corsair sajátos helyzete indokolja, amelyet magasabb kockázati profil és az első jóváhagyott szerkezetátalakítási terv meggyőző eredményeinek hiánya jellemez, ami nem áll fenn a hasonló szerkezetátalakítási határozatok hatálya alá tartozó légitársaságok esetében. Konkrétabban: a Corsair egy tőzsdén nem jegyzett, kisebb méretű társaság, amely korlátozott számú távolsági piacon működik, és amelynek hosszú távú életképessége továbbra is szorosan a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv hatékony végrehajtásától, valamint a forgalomra és a jövedelmezőségre vonatkozó szigorú feltételezések megvalósulásától függ. Ebben az összefüggésben a más ágazati ügyekben megfigyeltnél magasabb WACC-ráta alkalmazása megfelelőnek tűnik annak érdekében, hogy tükrözze a befektetők által a szerkezetátalakítást követően viselt fennmaradó kockázat szintjét, és elkerülje a várható gazdasági jövedelmezőség túlbecslését.

(261) E tekintetben a francia hatóságok által szolgáltatott információk, és különösen a „A Corsair WACC-jának kiszámítására vonatkozó módszertan" című tanulmányban szereplő részletes elemzés alapján a Bizottság úgy véli, hogy a WACC kiszámításához használt módszer indokolt ([45]).

(262) Konkrétabban, a Bizottság úgy véli emellett, hogy a […] % célértékű tőkeáttétel alapul vétele helyénvaló, mivel az nem a Corsairnek a nehéz időszak alatti saját pénzügyi helyzetén, hanem az európai légitársaságok esetében megfigyelt átlagon alapul. Ez a megközelítés összhangban van a tőzsdén nem jegyzett vállalkozások, például a Corsair tekintetében ajánlott módszertannal ([46]). Hasonlóképpen, a saját tőke alapul vett bétája, amelyet […]-ban/-ben határoztak meg, az európai légitársaságok nagy mintájából becsült ágazati eszközbétából származik, amelynek tekintetében azután a minta tőkeáttétele alapján csökkentették és újra megnövelték az adósságot. Ezt a módszert a francia hatóságok tanulmányában említett pénzügyi elmélet és szabályozó hatóságok széles körben elismerik ([47]).

([44]) A Bizottság által a Condorra, az SAS-ra, a TAP-ra és a TAROM-ra vonatkozóan kiszámított átlag.

([45]) A tanulmány a WACC-t a szerkezetátalakítási terv végének távlatában, piaci adatok alapján becsüli meg, nem pedig a Corsair jelenlegi helyzetével, valamint a belső finanszírozási költségekkel és tőkeáttétellel kapcsolatos, az időszak 2026-ban bekövetkező végére vonatkozó előrejelzéseivel összefüggésben. Ez összhangban van annak elemzésével, hogy a vállalkozás szokásos piaci feltételek mellett képes-e tartósan fedezni tőkeköltségét. Az alternatív megoldás a tőke alternatív költségének becslése a tőke (vagy adósság) befektetésének és elemzésének időpontjában.

([46]) A megközelítés előnyben részesíti a normalizált ágazati paramétereket a kedvezményezett idioszinkratikus adataival szemben, amelyek a szerkezetátalakítási támogatás kedvezményezettje által kapott állami támogatás nyújtását tükrözik, mint például a Corsair esetében az állami követelések törlését.

([47]) A megközelítés a légi közlekedési ágazatra jellemző piaci kockázatot tükrözi, nem pedig a Corsair átmeneti kockázati profilját.

(263) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a saját tőke költsége tartalmaz egy külön illikviditási prémiumot, amelyet a Corsair tőzsdén nem jegyzett jellege indokol, miközben nem alkalmaznak pénzügyi nehézségekre vonatkozó prémiumot, mivel a WACC-t egy olyan időtávra számítják ki, amikor a vállalat az előrejelzések szerint újra életképes lesz. Végül az adósság alapul vett költsége objektív piaci referenciaértékeken alapul, ötvözi a francia ágazati és makrogazdasági adatokat, és a légi közlekedésben működő életképes középvállalkozás finanszírozási költségét tükrözi, nem pedig azt a költséget, amelyet a Corsair visel vagy viselni fog.

(264) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a [8,6–10,5] %-os WACC konzervatív és hiteles referenciaértéket jelent a Corsair hosszú távú életképességének értékeléséhez és annak ellenőrzéséhez, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv pénzügyi előrejelzései lehetővé teszik-e a tőkeköltség tartós fedezését, összhangban a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeivel és a Bizottság hasonló légi közlekedési ügyekben alkalmazott állandó gyakorlatával.

(265) Ezenkívül a vállalat tőkehelyzete […], ami azt jelzi, hogy a Corsair véglegesen kilépett a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozás jogállásából.

(266) Ennek alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy még ha a Corsair saját tőkéjének teljes helyreállítására a szerkezetátalakítási időszak végét követően kerülne is sor, a benyújtott terv szilárd és következetes kilátást vázol fel az életképesség helyreállítására. A legutóbbi előrejelzések figyelembe veszik a vállalat által elfogadott további észszerűsítési és versenyképességi intézkedéseket, különösen a működési költségek kontrollját, a flotta korszerűsítését, a férőhely-kihasználtság javítását és a hatékonyabb árképzési politikát, valamint a francia hatóságok által javasolt, a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket. A jövedelmezőség várható szintje (2026-ban [10,6–13,4] %-os, 2027-ben pedig [11,4–15,2] %-os ROCE) valós és tartós helyreállítást mutat, és ami még fontosabb, egy olyan környezetben, amelyben Oroszország Ukrajna elleni katonai agressziójának hatásai még mindig érvényesülnek.

(267) E tekintetben és a francia hatóságok által benyújtott 4. táblázat alapján a Bizottság a következő kiegészítő észrevételeket teszi, amelyek megerősítik a Corsair életképességének helyreállítására vonatkozó elemzést:

a) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a francia hatóságok elemzésüket a Corsair tőkehozamrátájának (ROCE) egy tucat másik európai és észak-amerikai légitársaságból álló nagy és reprezentatív minta tőkehozamrátájával való összehasonlítására alapozták. Ez a minta a nagy múltú fuvarozókra, a diszkont légitársaságokra és az egyesült államokbeli légitársaságokra egyaránt kiterjed, lehetővé téve az üzleti modellek tőkejövedelmezősége közötti strukturális különbségek alapos megértését. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a kategória szerinti bontás releváns referenciamutató a Corsair számára, amelynek pozicionálása és kockázati profilja hasonló az erőteljesen tőkeigényes távolsági hálózatokat üzemeltető, nagy múltú vállalatokéhoz, még akkor is, ha jelentősen kisebb méretű, mint ezek a vállalatok.

b) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy a ROCE 2019–2024-es időszakban megfigyelt alakulása a légi közlekedési ágazatot érintő jelentős külső sokkhatásokat tükrözi. Így a 2019. évi összességében kielégítő szintet követően, amelyet az összes vállalatra vonatkozó 7,3 %-os ROCE-medián jellemzett, a mutatók 2021-ben és 2022-ben meredeken romlottak, és a medián negatívvá vagy nagyon alacsonnyá vált, különösen az egészségügyi válság, a mobilitási korlátozások és az értékláncok zavarai miatt. A 2023-ban megfigyelt és 2024-ben megerősített, 6,9 %-os ROCE-mediánnal jellemzett helyreállítás a normalizáltabb piaci feltételekhez való fokozatos visszatérést tükrözi, de a válság előtti szinteket egységesen nem érték el újra.

c) Ebben az ágazati összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a Corsair ROCE-ja a 2023–2024. pénzügyi évben elért egyensúlyközeli szintet követően 2024–2025-ben […] %-on állt, ami azt tükrözi, hogy az első végrehajtott szerkezetátalakítási intézkedéseket követően kézzelfogható javulás következett be gazdasági teljesítményében. Ami a legfontosabb, a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben szereplő előrejelzések azt mutatják, hogy a Corsair ROCE-ja a terv időtávján belül növekvő pályán van.

(268) A Bizottság úgy véli, hogy ez a pálya összhangban van a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással, mivel bizonyítja a kedvezményezett azon képességét, hogy középtávon a tőkeköltséggel összeegyeztethető, tartós pozitív tőkemegtérülést érjen el, lehetővé téve számára, hogy szokásos piaci feltételek mellett működjön anélkül, hogy továbbra is állami támogatásra szorulna. E tekintetben a ROCE előre jelzett alakulása releváns és hiteles mutatója a Corsair életképessége tartós helyreállításának.

(269) Továbbá a szerkezetátalakítási időszak végén fennálló negatív tőkehelyzet ellenére a Bizottság úgy véli, hogy ez a helyzet önmagában nem elegendő a hosszú távú életképesség helyreállítására vonatkozó következtetés kizárásához. Az életképesség fogalma, ahogyan azt a Bizottság a mélyreható szerkezetátalakítás hasonló eseteiben értelmezi, nem kizárólag a számviteli fizetőképességen alapul, hanem a vállalkozás azon strukturális és állandó képességén, hogy pozitív pénzforgalmat generáljon, és így további állami támogatás nélkül önfinanszírozóvá váljon. Így a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv pozitív működési jövedelmezőségi pályát mutat, amely amellett, hogy (kissé) meghosszabbított időszakot igényel a múltbeli kötelezettségek (tőkehiány) leépítéséhez, biztosítja, hogy a Corsair gazdasági helyreállítása visszafordíthatatlan legyen, és hogy a Corsair hosszú távon finanszírozni tudja beruházásait és vissza tudja fizetni adósságait. A negatív saját tőke átmeneti fenntartását ezért a múltbeli kötelezettségek velejárójaként kell elfogadni, és abból nem szabad következtetést levonni a jövőbeli gazdasági életképességre.

(270) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a kulcsfontosságú makrogazdasági paraméterek közelmúltbeli és várható alakulása szintén alátámasztja a bemutatott helyreállítási pályát. Egyrészt a 2025–2027-es időszakban az eurónak az USA-dollárral szembeni stabilizálódása és várható enyhe felértékelődése ([48]) automatikusan csökkenti a külföldi pénznemben történő vásárlások költségét, különösen a dollárban denominált légijárműüzemanyag-vásárlások és légijármű-lízingszerződések esetében. Másrészt a kerozin határidős piacai a volatilitás 2022-ben és 2023-ban megfigyelt csúcsait követően az ár mérséklődésének tendenciáját jelzik ([49]) a terv időszakában, ami jelentősen csökkenti az árbevétel-arányos működési eredményt érő kockázatot. E két tényező – az árfolyamok kedvező alakulása és az üzemanyagárak enyhülése – együttesen olyan külső tényezők, amelyek támogatják a Corsair jövedelmezőségét, és megerősítik a hosszú távú életképessége helyreállításának hihetőségét.

(271) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a terv befejezését követően a Corsair rendezett tőkestruktúrával és elegendő készpénzállománnyal rendelkezne ahhoz, hogy anélkül fejlődjön tovább, hogy újabb állami támogatásra szorulna, és ez mind az alapforgatókönyv, mind a kedvezőtlen forgatókönyv szerint így van.

(272) Ami most a kedvezőtlen forgatókönyvet illeti, a Bizottság megjegyzi ugyanis, hogy a szerkezetátalakítási időszak végén várható nettó eredmény pozitív, […] EUR nagyságrendű, ha az állami támogatás hatásait nem vesszük figyelembe. Ugyanez igaz a vállalat likviditási pozíciójára, amely várhatóan […] millió EUR lesz [...].

([48]) A 2025–2027-es időszakban a piaci előrejelzések és a makrogazdasági feltételezések az euro USA-dollárral szembeni stabilizálódásához vagy akár fokozatos felértékelődéséhez közelítenek. Egyrészt az eurórendszer technikai előrejelzései szerint az EUR/USD átváltási árfolyam 2025 és 2027 között kismértékben, a 2025. évi mintegy 1,08-ról 2026–2027-ben 1,11-re és 1,13-ra emelkedhet, ami az euro korábbi szintekhez viszonyított felértékelődését tükrözi, az euroövezet csökkenő nyersanyagáraival és hosszú távú kamatlábai dinamikájával összefüggésben. Másrészt a piaci szakértők előrejelzései (az EKB Survey of Professional Forecasters) azt a várakozást mutatják, hogy az euro felértékelődik a dollárral szemben, és 2026-ra magasabb EUR/USD árfolyammal számolnak 2025-höz képest, ami a középtávon emelkedő pályába illeszkedik. Ezeket az elvárásokat alátámasztják a nemzetközi pénzügyi intézmények konszenzusos előrejelzései, amelyek közül néhány úgy becsüli, hogy az euro 2025–2026 folyamán tartósan meghaladhatja az 1,15–1,20 USD tartományt olyan strukturális tényezők miatt, mint az Európai Központi Bank és az Egyesült Államok Szövetségi Tartalékrendszere közötti potenciális monetáris politikai eltérések, valamint az euroövezet gazdaságának viszonylagos rezilienciája. Mindent egybevetve, ezek a tények igazolják azt a feltételezést, hogy az euro stabilizálódik, majd a vizsgált időtávon belül enyhén felértékelődik a dollárral szemben.

([49]) Az olaj- és a határidős piacokról gyűjtött adatok azt mutatják, hogy a 2022-ben és 2023-ban megfigyelt volatilitási csúcsokat követően a desztillált üzemanyagok, köztük a kerozin ára mérséklődik. A nemzetközi nyersolajárak, amelyek a kerozin költségének fő meghatározói, az elmúlt években elért csúcsok óta jelentősen csökkentek, és 2025-ben történelmileg alacsonyabb szinten maradtak, mivel a Brent nyersolaj számos piaci árfolyamon 70 USD/hordó alatt volt, ami kínálati többletet és a vártnál alacsonyabb globális keresletet tükröz. Megbízható előrejelzések szerint ez a csökkenő tendencia 2026-ban és 2027-ben is folytatódhat, és a Brent nyersolaj árát középtávon hordónként 58–60 USD-ra becsülik, ami jelentősen elmarad a közelmúltbeli csúcsoktól, és leszorító hatást gyakorol a kerozinárakra.
Ezenkívül a desztillált termékek határidős piacai azt mutatják, hogy a sugárhajtómű-üzemanyag (kerozin) felárai ellaposodnak a többi desztillált üzemanyagéhoz képest, ami azt jelzi, hogy az ellátási feszültségekre vonatkozó várakozások eloszlanak. A sugárhajtómű-üzemanyag határidős gázolaj-ügyletekhez viszonyított európai felárai szinte teljesen eltűntek, ami a hiánytól való félelem enyhülését és a határidős piacokon az árstruktúrák normalizálódását tükrözi (lásd: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
Ebben az összefüggésben a mérsékeltebb határidős nyersolajárak és a desztillált termékek felárainak zuhanása együttesen a 2025–2027-es tervezési időtávban a repülési kerozin árának stabilizálódására vagy enyhe csökkenésére vonatkozó várakozásokban fejeződik ki, ami jelentősen enyhíti az ezen alapvető üzemanyagtól függő légitársaságok, például a Corsair árbevétel-arányos működési eredményét érintő kockázatot.

(273) A francia hatóságok feltételezései, bár konzervatívak, megalapozottnak tűnnek a légi közlekedési ágazatban megfigyelt tendenciák és a Corsair közelmúltbeli teljesítménye fényében, különösen a tengerentúli területekre és Afrikába irányuló távolsági útvonalakon. Bár a kedvezőtlen forgatókönyv továbbra is érzékeny a költségek és a kereslet változásaira, a Bizottság mindazonáltal úgy véli, hogy a tartósan enyhébb költségalap, a célzottabb kereskedelmi pozicionálás, a kedvezőbb külső gazdasági körülmények és a nemzetközi forgalom tartós fellendülése együttesen hihetővé teszi a vállalat életképességének helyreállítását a szerkezetátalakítási időszak lezárulásakor, amely már 2026. szeptember végén bekövetkezik.

(274) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 52. pontjával összhangban a Bizottság emlékeztet arra, hogy az életképesség helyreállítása nemcsak azt jelenti, hogy a vállalat képes tartósan fedezni valamennyi költségét, beleértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket is, és megfelelő tőkemegtérülést biztosítani, hanem külön kritériumként azt is, hogy a szerkezetátalakításon keresztülment vállalkozás képes-e arra, hogy a piacon saját erejéből versenyezzen, anélkül, hogy folyamatosan állami támogatásra szorulna. E tekintetben a Bizottság hangsúlyozza, hogy e kritérium nem korlátozódik a saját tőke szerkezetátalakítási szakaszban jellemző számviteli helyzetére, amely átmenetileg maradhat kedvezőtlen, hanem azt a jövőre nézve, a tervből való kilépés időtávjában, releváns gazdasági és pénzügyi mutatók összességére tekintettel kell értékelni.

(275) A jelen ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási terv befejezését követően a Corsair várhatóan pozitív és ismétlődő működési eredményt, pozitív szabad pénzáramlást és olyan tőkehozamrátát generál, amely tartósan magasabb, mint a súlyozott átlagos tőkeköltsége. Ezek az elemek azt mutatják, hogy a vállalat képes jövőbeli tevékenységét és beruházásait szokásos piaci feltételek mellett, további állami támogatás igénybevétele nélkül finanszírozni. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a tervezett tőkestruktúra lehetővé teszi a Corsair számára, hogy a fizetőképesség és az adósságszolgálat fedezete tekintetében megfeleljen a szokásos piaci követelményeknek, ami biztosítja, hogy a Corsair a szerkezetátalakítás befejezését követően a szokásos módon hozzáférjen a piaci alapú finanszírozáshoz.

(276) E körülmények között, valamint a Bizottság által a korábbi ügyekben, különösen a Törvényszék által helyben hagyott TAP-ügyben (T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, 104. és azt követő pontok) alkalmazott megközelítéssel összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a Corsair a szerkezetátalakítási terv befejezését követően, legkésőbb 2026 szeptemberében képes lesz saját erejéből versenyezni a piacon. Ezért a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv keretében végrehajtott intézkedések további állami támogatás nélkül képesek tartósan helyreállítani a Corsair életképességét és biztosítani pénzügyi autonómiáját.

5.3.2. *A kereskedelemre és a versenyre gyakorolt hatás*

5.3.2.1. A támogatás megfelelő volta, arányossága, saját hozzájárulás és tehermegosztás

(277) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 62. pontjának megfelelően a szerkezetátalakítási költségekhez jelentős mértékben hozzá kell járulni a támogatás kedvezményezettje, annak részvényesei vagy hitelezői, illetve a kedvezményezettet magában foglaló vállalatcsoport, vagy új befektetők saját forrásaiból. Az ilyen saját hozzájárulásnak szokásosan összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatásnak a kedvezményezett fizetőképességére vagy likviditási helyzetére gyakorolt hatásaival, és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 54. pontja értelmében azt megfelelően ellentételezni is kell. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja szerint a hozzájárulásnak valósnak kell lennie, és így nem foglalhatja magában a jövőbeni várt nyereséget, például a cash-flow-t. Ezenkívül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjának b) alpontja értelmében, ha a szerkezetátalakítási terv módosításával összefüggésben nőnek a szerkezetátalakítási költségei, a saját hozzájárulásnak is ennek megfelelően növekednie kell.

(278) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a francia hatóságok összesen 83,1 millió EUR összegben új támogatási intézkedéseket terveznek a Corsair javára ([50]), beleértve a Guadeloupe megyei tanács által nyújtott további 3 millió EUR összegű új hozzájárulást, köztartozások átütemezését 19 millió EUR összegben, a követelések leírását 23 millió EUR összegben, a flotta megújításához kapcsolódó, körülbelül 38,1 millió EUR összegű új adókedvezményeket, valamint az eredeti szerkezetátalakítási terv keretében nyújtott két, FDES- és PP-kölcsön összegének (összesen 80 millió EUR) megfelelő köztartozások leírását.

(279) Ezenkívül a Bizottság megjegyezte, hogy az előirányzott jobb megtérülést biztosító záradék továbbra is […] millió EUR-ra korlátozódik, míg a 2020 óta nyújtott állami támogatások halmozott összege közel 200 millió EUR volt. Ebben a helyzetben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy még ha a szerkezetátalakítás sikeres is lenne, a nyereség nagy része a magánrészvényeseket illetné meg, míg a fő erőfeszítést az állam viselné adósságtörlés és a vissza nem térítendő támogatásokkal egyenértékű adókedvezmények nyújtása révén. Ezért a Bizottság megjegyezte, hogy az állam ellentételezése nem tűnik megfelelőnek, és hogy az állami követelések tőkévé történő részleges átalakítása jobb szimmetriát biztosíthatott volna más befektetőkkel.

(280) A Bizottság másfelől úgy vélte, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv nem igazolta egy, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjának és 124. pontja b) alpontjának értelmében véve elégséges, valós és tényleges saját hozzájárulás meglétét. Konkrétabban: bizonyos hivatkozott finanszírozási források, mint például a körülbelül 21,7 millió EUR összegben előirányzott értékesítési és visszalízingelési ügylet, vagy pedig a négy, még leszállítandó Airbus A330-NEO finanszírozása ebben a szakaszban úgy tűnt, hogy nem kellően dokumentált, vagy pusztán elméleti.

(281) Következésképpen a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a saját hozzájárulás korlátozott és bizonytalan maradt az állami támogatás teljes volumenéhez képest, és hogy a francia hatóságok nem bizonyították, hogy a Corsair sajátos földrajzi helyzete indokolta volna az ilyen alacsony hozzájárulást. Ezért komoly kétségeinek adott hangot a tervezett támogatás arányosságát és ellentételezését illetően, tekintettel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeire.

(282) Ugyanakkor, Franciaország legutóbbi észrevételeinek részletes elemzése, valamint a francia hatóságok által különösen a kedvezményezett saját hozzájárulásának különböző alkotóelemei tekintetében tett pontosítások és módosítások (lásd a (36)–(43) preambulumbekezdést és a (44) preambulumbekezdésben az 1. táblázatot) alapján azonban a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv összköltsége 233 millió EUR, amelyet 145,4 millió EUR összegű saját hozzájárulásból (62,3 %) és 87,8 millió EUR összegű állami támogatásból (37,7 %) finanszíroznak, illetve 519,4 millió EUR, amelyet 319,1 millió EUR összegű saját hozzájárulásból (61,4 %) és 200,5 millió EUR összegű támogatásból (38,6 %) finanszíroznak, amennyiben az eredeti (2020-as) szerkezetátalakítási tervet is figyelembe veszik, hozzáadva támogatásként és nem saját hozzájárulásként a tervet támogató tengerentúli önkormányzatok által a OMRP-n keresztül nyújtott 6 millió EUR összegű hozzájárulást.

(283) Ebben az összefüggésben a Bizottságnak meg kell győződnie arról, hogy a saját hozzájárulások valósak, állami támogatástól mentesek és elégségesek. A 145,4 millió EUR messze meghaladja az előírt 50 %-os minimális küszöbértéket, így biztosítva, hogy a kedvezményezett és annak hitelezői és/vagy részvényesei viseljék a szerkezetátalakítási költségek nagyobb részét. Így e hozzájárulások részletes elemzése igazolja az egyes intézkedések megfelelőségét.

(284) A Blue Sky Holding és az Advens-Geocoton magánbefektetők összesen [10–50] millió EUR összegű tőkeinjekciói friss pénzt jelentenek, amelyet a részvényesek közötti, a működési feltételjegyzékben átdolgozott kötelezettségvállalásuknak megfelelően aláírandó megállapodás alapján közvetlenül injektálnak. Ugyanez érvényes a három részvényes – a Blue Sky Holding, az Advens Geocoton és a SEMPAT – által abban az esetben nyújtandó [5–30] millió EUR összegű további apportra vonatkozó kötelezettségvállalásra, ha a Corsair készpénzállománya […] millió EUR alá csökken. E tekintetben a francia hatóságok – fenntartva, hogy a Corsair tőkéjének a Guadeloupe régió forrásaiból történő 3 millió EUR összegű emelése állami támogatásnak minősül (lásd a (39) preambulumbekezdés i) pontját) – nem szolgáltattak semmilyen információt a SEMPAT e kiegészítő finanszírozásban való

([50]) Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (32) preambulumbekezdését; e határozat nem rendelkezik a leírt FDES- és PP-kölcsön kamatairól.

részvételének minősítésére vagy annak jelentőségére vonatkozóan. A Bizottság mindent összevetve megjegyzi, hogy tekintettel Guadeloupe régiónak a Corsair jövőbeli tőkéjében való részesedésére, még ha a kiegészítő finanszírozás SEMPAT-tól származó részét állami támogatásnak, nem pedig a saját hozzájárulás alkotóelemének kellene is minősíteni, ez csekély hatással lenne a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv finanszírozásához nyújtott állami és magán-hozzájárulások arányára, és ezért nem változtatta volna meg az összeegyeztethetőség – többek között az arányosság – e határozatban elvégzett értékelését. Ezek a hozzájárulások tehát a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazásában biztosnak, valósnak és állami támogatástól mentesnek tekinthetők.

(285) Ami a négy új Airbus A330-NEO repülőgép [20–80] millió EUR összegben, lízingszerződés révén történő finanszírozását illeti, bár az lízingdíjakhoz kapcsolódik, azt az üzleti tervben a lízingbe adó általi magánfinanszírozási erőfeszítésnek tekintik. A Corsair flottájának megújítására vonatkozó e lízingszerződéseket aláírták, és a repülőgépeket leszállították. Közelebbről, az AerCap, a világ egyik vezető repülőgép-lízingbeadója a flottamegújítás keretében a Corsairnek lízingbe adott négy Airbus A330–900-NEO közül az elsőt már leszállította. A leszállításra […]-án/-én került sor, és a három további járművet beütemezték a Corsair részére 2024 folyamán történő leszállításra ugyanazon lízingszerződés alapján. Ez a hozzájárulás tehát valósnak és állami támogatástól mentesnek tekinthető.

(286) Ezt követően a H-SKY repülőgép 2025 nyarán [25–45] millió EUR-ért történő elidegenítése elfogadható mint egy magánpartnerrel már megvalósított elidegenítésből származó bevétel (lásd a (31) preambulumbekezdés f) pontját), amelyet visszavonhatatlanul a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervhez rendeltek.

(287) Ami a CRPN által nyújtott, [10–40] millió EUR-nak megfelelő összegű járulékfizetési moratóriumot illeti, a (193)–(200) preambulumbekezdésből az következik, hogy ez az intézkedés nem minősül állami támogatásnak. Mivel a Corsair és a CRPN közötti autonóm kereskedelmi tárgyaláson, nem pedig az államnak betudható határozaton alapul, támogatástól mentesnek tekinthető. E moratóriumról a CRPN rendkívüli igazgatótanácsának 2023. november 7-i, a francia hatóságok által a Bizottsághoz benyújtott határozata döntött, és ezért a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja értelmében a saját hozzájárulás valós, tényleges és ellenőrizhető elemének tekinthető; e pont előírja, hogy a saját hozzájárulásnak a nagyvállalkozások esetében a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-át kell kitennie.

(288) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a saját hozzájárulás jelentős része friss tőkeinjekciók révén közvetlenül erősíti a Corsair saját tőkéjét (lásd a (283) preambulumbekezdést). A fennmaradó intézkedések – bár nem növelik közvetlenül a saját tőkét – jelentősen hozzájárulnak a Corsair fizetőképességének helyreállításához azáltal, hogy megerősítik a pénzügyi kötelezettségei teljesítésére való képességét, és támogatják üzleti modelljének hosszú távú életképességét.

(289) Egy vállalkozás fizetőképessége megfelel azon képességének, hogy valamennyi közép- és hosszú távú pénzügyi kötelezettségvállalását saját forrásaiból és jövőbeni pénzforgalmából teljesítse. Ezt nemcsak statikusan értékelik a mérlegben szereplő eszközök és kötelezettségek összehasonlításával, hanem dinamikusan is, figyelembe véve, hogy a vállalkozás képes-e elegendő eredményt és pénzforgalmat generálni ahhoz, hogy megfizesse tartozásait azok esedékessé válásakor. A fizetőképesség javulása így mind a saját tőke közvetlen megerősítésének, mind a kötelezettségek tartós csökkentésének, az adósságszolgálat-könnyítésnek vagy a finanszírozási igények strukturális csökkenésének az eredménye lehet.

(290) Ezért a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv keretében végrehajtott saját hozzájárulási intézkedéseket illetően a Bizottság megjegyzi, hogy azok mindegyike különféleképpen hozzájárul a Corsair fizetőképességének javításához, még akkor is, ha hatásuk nem mindig érzékelhető azonnal a könyv szerinti saját tőke szintjén. A CRPN által biztosított moratórium a fizetési határidők elhalasztásához és a pénzügyi költségek átmeneti csökkenéséhez vezet, ami csökkenti a rövid és középtávú pénzkiáramlásokat, és javítja a társaság azon képességét, hogy teljesítse egyéb pénzügyi kötelezettségvállalásait, ezáltal segítve általános tőkestruktúrájának stabilizálását. Az új légi járművek finanszírozása azáltal, hogy lehetővé teszi a flotta megújítását a saját tőke túlzott mozgósítása nélkül, csökkenti az egységnyi működési költségeket, és javítja a működési hatékonyságot, ami növeli a pénztermelő kapacitást, és ezáltal a szerkezetátalakítási terv időtávján belül erősíti a fizetőképességet. Végül a légi jármű elidegenítése lehetővé teszi likvid eszközök felszabadítását és az érintett eszköz üzemeltetésével és tartásával kapcsolatos költségek csökkentését, ami csökkenti a jövőbeli finanszírozási igényeket, és javítja a vállalat fizetőképességét és pénzügyi kockázati profilját.

(291) Ami a 87,8 millió EUR összegű állami támogatást illeti (a Corsair szerkezetátalakítási terve módosításai teljes költségének […] %-a), az a Corsair életképességének biztosításához szükséges minimumra korlátozódik, ami a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás egyik alapelve, mivel ez az összeg a vállalatnak nem felróható, előre nem látható körülmények által okozott finanszírozási hiány fedezésére szolgál. A Guadeloupe megyei tanács által tőkeinjekció formájában nyújtott 3 millió EUR támogatáson kívül a támogatás főként elengedhető köztartozás leírásából (23 millió EUR), a PP-kölcsön felhalmozott és tőkésített kamatainak leírásából (4,7 millió EUR összegben), a tengerentúli adójóváírásból (38,1 millió EUR összegben) és a nem elengedhető köztartozás átütemezéséből (19 millió EUR) áll, amelyek támogatási értékét a nyújtott előny alapján állapítják meg.

(292) Ami először is a Guadeloupe megyei tanács által tőkeinjekció formájában nyújtott 3 millió EUR összegű támogatást illeti, a Bizottság úgy véli, hogy ez az intézkedés a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozó pontjaival összhangban a szerkezetátalakítás célzott és szükséges eszköze, mivel a választott eszköz, a tőkeinjekció a legközvetlenebb eszköz a Corsair kötelezettségeinek rendezésére és fizetőképességének azonnali megerősítésére, amelynek révén elkerülhető a fizetésképtelenség közvetlen kockázata. Ezenkívül a támogatás eredete, minthogy közvetlenül egy tengerentúli területi önkormányzattól származik, hangsúlyossá teszi a regionális kohézió dimenziót és a légi forgalom lebonyolításához kapcsolódó alapvető közérdeket. A Guadeloupe megyei tanács azáltal, hogy közvetlenül részesedik a tőkében, megerősíti a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv hitelességét, és olyan forrásokat injektál, amelyek strukturálisan döntő fontosságúak a vállalat jövőbeli életképessége szempontjából. Az intézkedés arányosnak is tekinthető, mivel hozzájárul a piacra gyakorolt kiszorító és ezáltal torzító hatások korlátozásához, miközben biztosítja, hogy a támogatásból származó előnyök kizárólag a Corsair versenyképességének és pénzügyi autonómiájának helyreállítását szolgálják.

(293) Ezt követően, ami a 2020-ban az első szerkezetátalakítási határozat keretében nyújtott és kifizetett kölcsönöket illeti, amely azokat a teljes tőkeösszegen számolta el, a követelés módosított terv támogatása érdekében történő leírása valóban új támogatásnak minősül, és hozzáadódik a többi támogatáshoz ((211) preambulumbekezdés). Ezzel szemben a további szerkezetátalakítási támogatások arányosságának vizsgálata céljából a hitelek tőkeösszegének leírását már nem kell figyelembe venni, ellenkező esetben egyetlen szerkezetátalakítási tervet támogató ugyanazon állami források kétszeres beszámítására kerülne sor. Így, mivel a Corsair eredeti szerkezetátalakítási támogatásának értékelése során a tőkeösszeget már teljes egészében figyelembe vették, csak a fizetendő kamatokat számítják be az új és a korábbi támogatások arányosságának vizsgálata során (1. táblázat), ezáltal biztosítva az intézkedés átláthatóságát és teljes nyomonkövethetőségét a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 58. pontjának megfelelően.

(294) A Bizottság úgy véli, hogy a tervezett további támogatás – főként a fent említett követelésleírás formájában – valójában megfelelő és arányos eszköz a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 60. és azt követő pontjai értelmében, mivel célja a Corsair hosszú távú életképességének helyreállítása a versenytorzulás korlátozása mellett. Ez a hatásait tekintve tőkeinjekcióval egyenértékű adósságleírás döntően javítani fogja a vállalkozás fizetőképességét, és megerősíti azon képességét, hogy új támogatás nélkül teljesítse pénzügyi kötelezettségeit.

(295) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a 38,1 millió EUR összegű, főként adójóváírás (CIOM) formáját öltő tervezett további támogatás szintén megfelelő és arányos eszköz a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 60. és azt követő pontjai értelmében, mivel célja a Corsair hosszú távú életképességének helyreállítása a versenytorzulás korlátozása mellett. Ez a pénzügyi támogatás, amely funkcionálisan tőkeinjekciónak felel meg, jelentősen javítja a kedvezményezett tőkeszerkezetét és fizetőképességét. A likvid eszközök ebből eredő védelme elengedhetetlen ahhoz, hogy a Corsair fedezni tudja a szerkezetátalakítással kapcsolatos költségeket, és finanszírozni tudja a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv végrehajtásához szükséges kiadásokat. A mérleg és az önfinanszírozási képesség e megerősítése azon minimum részének tekinthető, amely szükséges ahhoz, hogy a vállalat képes legyen jövőbeli pénzügyi kötelezettségeit teljesíteni, és biztosítja ezáltal az életképességet, anélkül, hogy új támogatásra szorulna.

(296) Ennek alapján a Corsair saját hozzájárulása a két szerkezetátalakítási időszakot (2020–2026) figyelembe véve a teljes szerkezetátalakítási költség 61,4 %-át teszi ki, csak a kiegészítő időszakot nézve (2023–2026) pedig 62,3 %, tehát magasabb.

(297) Ezek az arányok nagymértékben meghaladják a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjában meghatározott 50 %-os minimális küszöbértéket, ezáltal biztosítva, hogy az állami támogatás szigorúan arányos maradjon a fennmaradó finanszírozási igénnyel, és hogy a gazdasági kockázat nagy részét a részvényesek és a magánbefektetők viseljék. Ez vonatkozik mind az eredeti terv finanszírozására, mind a felülvizsgált terv finanszírozására, összhangban – ami a terv módosítását önmagában véve illeti – a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjának b) alpontjával.

(298) Ezenkívül a fent ismertetett, tervezett intézkedések kombinációja teljes mértékben megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 61. és 65. pontjában foglalt követelményeknek, mivel biztosítja, hogy a támogatás a szükséges minimumra korlátozódjon, és hogy a szerkezetátalakítás terhét méltányosan osszák meg az érdekelt felek között.

(299) A saját hozzájárulás magas aránya (62,3 %) a legjobb mutatója annak, hogy az állami támogatás a vállalat tartós életképességének helyreállításához feltétlenül szükséges minimumra korlátozódik, így teljes mértékben megfelel a szerkezetátalakítási támogatás arányossági kritériumának.

(300) Továbbá, még ha a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontja nem is írja elő a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv e szempontjának vizsgálatát, a Bizottság megjegyzi, hogy ezekre a szerkezetátalakítási műveletekre a Corsair felhalmozott veszteségeinek teljes elnyelése után kerül sor, amelyek lenullázták a korábbi szerkezetátalakításokat támogató meglévő részvényesek tulajdonában lévő részvények értékét ((47) preambulumbekezdés).

(301) Végül, ami az állam ellentételezését illeti, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában fenntartásokat fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a francia hatóságok nem tervezték az adósság tőkévé alakítását, mivel úgy vélte, hogy a követelés puszta leírása azzal a kockázattal jár, hogy az összes jövőbeli szerkezetátalakítási nyereség az új magánrészvényesekhez kerül.

(302) Márpedig a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 67. pontja szerint a kedvezményezett saját tőkéjét erősítő bármilyen állami támogatást olyan feltételek mellett kell nyújtani, amelyek lehetővé teszik az állam számára, hogy észszerű részesedést kapjon a kedvezményezett jövőbeli értéknövekedéséből, figyelembe véve a vállalkozás veszteségek levonása után fennmaradó saját tőkéjéhez viszonyított állami tőkeinjekció összegét. E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a „jövőbeni értéknövekedésből való észszerű részesedés” fogalma a saját tőkét erősítő elemeket tartalmazó valamennyi támogatás esetében „a vállalkozás veszteségek levonása után fennmaradó saját tőkéjétől” függ, és hogy e két fogalmat együttesen kell alkalmazni.

(303) A Corsair esetében a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtását követően a jelenlegi részvényesek (OMRP) és az elsőbbségi hitelezők (a francia állam) részesedéseik teljes és követeléseik csaknem teljes leértékelődését szenvedték el ((47) preambulumbekezdés). Ezért nincs olyan fennmaradó saját tőke, amely profitálhatna az állami források injekciójából vagy az adóssághoz kapcsolódó jövőbeli tőkenyereségből.

(304) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 67. pontjában foglalt követelmények tekintetében a Corsair adósságainak leírásáért járó külön ellentételezés hiánya teljes mértékben indokolt. Mivel a részvényeseket és az elsőbbségi hitelezőket (szinte) teljes mértékben feláldozták, nem viselhetik még a Corsair szerkezetátalakításának terhét is.

(305) Mindemellett a Bizottság mindazonáltal megjegyzi, hogy a francia hatóságok meggyőzően bizonyították, hogy a követelések leírásának implicit gazdasági ellentételezése közvetlenül összefügg a szerkezetátalakítási terv sikerével, és így a Corsair jobb megtérülési kilátásaival. Hasonlóképpen, a törölt követelések százalékában kifejezett ellentételezés összege jelentős, amelynek beszedése elsőbbséget élvezne az új részvényesek, köztük a megyei tanács részére nyújtandó ellentételezéssel szemben. Ugyanakkor ezek az új részvényesek elfogadják, hogy vállalniuk kell azokat a hozzájárulásokkal összefüggő kockázatokat, amelyeket az állam nem vállal azáltal, hogy törli azokat a követeléseket, amelyeket nem lehet visszafizettetni. Az állam aszimmetrikus és alacsonyabb kockázati profilja ezért indokolja a jobb megtérülést biztosító záradék útján nyújtott ellentételezést, ami eloszlatja a megfogalmazott kétségeket.

(306) Ennek alapján a Bizottság a francia állam által nyújtott támogatás – nevezetesen a követelések leírása – ellentételezésének módozatait a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 54. és 67. pontjában foglalt, a támogatás ellentételezésére és a tehermegosztásra vonatkozó követelmények alapján értékelte.

(307) Először is, ami a támogatás ellentételezését illeti, a Bizottság úgy véli, hogy a francia hatóságok által választott konstrukció megfelel a megfelelő ellentételezés követelményének, amely ellentételezés figyelembe veszi a kritikus pénzügyi helyzetet és az állam által a Corsair helyzetére irányadó körülményekre tekintettel vállalt kockázati profilt. Olyan rögzített és azonnali ellentételezés helyett, amely veszélyeztethette volna a Corsair életképességét, vagy bizonytalan értékű részvények és bizonytalan ellentételezés helyett a francia hatóságok a jobb megtérülést biztosító záradék mellett döntöttek. Ez utóbbi az állam javára történő ellentételezést a jövőbeli teljesítménytől és a mérleg tényleges javulásától teszi függővé, mivel e záradék alkalmazásának feltétele a pozitív nettó pozíció elérése. A működési eredményhez kapcsolódó összeg […] %-án alapuló ellentételezési mechanizmus így biztosítja, hogy az állam részére nyújtandó ellentételezés azon alapuljon, hogy a vállalkozás operatív pénzáramlást generál, nem pedig azon, hogy új adósságokat halmoz fel. Ez a […] millió EUR-ban maximált potenciális ellentételezés egy olyan hitelező magatartását szimulálja, aki beleegyezik abba, hogy követelését – a jelenlegi nulla értéken, mivel a Corsair azt nem tudja visszafizetni – feltételes részesedést biztosító eszközzé alakítsa át, ami biztosítja, hogy a támogatást csak a szerkezetátalakításból származó tőkenyereség kompenzálja.

(308) Másrészt a Bizottság úgy véli, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 67. pontja nem von maga után további tehermegosztást, miután a Corsair jelenlegi részvényesei, akik részt vettek az eredeti terv finanszírozásában, szintén részvényeik teljes elértéktelenedését tapasztalták a veszteségek elnyelése érdekében, így már nincs „fennmaradó saját tőke", amely tulajdonosainak meg kellene osztaniuk a szerkezetátalakítás terhét az állammal (lásd a (302)–(304) preambulumbekezdést). Ez vonatkozik mind a 2020 decemberében jóváhagyott tervet megelőző részvényesekre, mind pedig az eredetileg jóváhagyott tervet finanszírozó részvényesekre. Mindemellett, még ha a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás e pontja a meglévő tőkeinstrumentumok teljes leértékelődésén túlmutató tehermegosztást írna is elő, ami a 2020 decemberében jóváhagyott terv részvényesei esetében nem áll fenn, a jobb megtérülést biztosító záradék garantálja a méltányos tehermegosztás elvének tiszteletben tartását is, mivel szimmetriát biztosít a vállalt kockázat és a megosztott nyereség között. A követelés leírásának elfogadásával ugyanis kezdetben az állam viseli a kockázatot, és a maximális ellentételezési összeg […] millió EUR-ra való korlátozásával lemond a teljes visszafizettetésről, amely visszatarthatná az új magánrészvényeseket és magánhitelezőket attól, hogy tartósan beruházzanak a vállalatba. Ez a korlát tehát lehetővé teszi a magánbefektetők számára, hogy kihasználják az e felső határt meghaladó teljes jövőbeli túlteljesítés előnyeit, amely felső határ továbbra is garantált az állam számára.

(309) A Bizottság a francia hatóságok által szolgáltatott e magyarázatok és igazolások alapján véli úgy, hogy ez a konstrukció biztosítja, hogy az állam megfelelően részt vegyen a Corsair értékének jövőbeli növelésében. A követelések leírása formájában nyújtott állami támogatást, amelynek hatása a vállalkozás sajáttőke-helyzetének javulása, így ellentételezi a jobb megtérülést biztosító záradék. Ez a mechanizmus tehát biztosítja, hogy az állam észszerűen részesedjen a szerkezetátalakításból származó jövőbeli nyereségből, a társaság megmentésére tett erőfeszítésekkel arányosan. Azáltal, hogy az állam részére nyújtandó ellentételezést a működési teljesítményhez és a pozitív nettó pozíció eléréséhez köti, ez a megközelítés a magánbefektetőkkel kiegyensúlyozott kockázat- és nyereségmegosztást hoz létre, és így pozitív és hiteles jelzést ad a Corsair üzleti modelljének fenntarthatóságáról.

(310) Konkrétabban, a záradék előírja, hogy amennyiben az előírt feltételek teljesülnek, a Corsair évente visszafizet egy, a működési eredménye – beleértve a karbantartási céllal képzett tartalékokat is – és az átstrukturált adósság törlesztése közötti pozitív különbözet […] %-ának megfelelő összeget ([51]). E záradék tényleges lehívása szigorú pénzügyi feltételek együttes teljesítésétől függ, nevezetesen a pozitív saját tőke meglététől és a megfelelő likviditási pozíció fenntartásától, ami biztosítja, hogy a jobb megtérülés címén teljesített kifizetések ne veszélyeztessék a vállalkozás fizetőképességét vagy likviditását.

(311) A mechanizmus tartalmaz egy „készpénztöbbletre" vonatkozó záradékot is, amelynek célja, hogy a gazdasági értékteremtés nagyobb hányadát vegye figyelembe abban az esetben, ha a Corsair készpénzállománya meghaladja a normatív működési szükséglet 75 %-át. Ebben az esetben, és feltéve, hogy a saját tőke továbbra is pozitív, és a készpénzállomány tartósan e küszöbérték felett marad, a Corsair éves hozzájárulása az éves működési eredmény 75 %-ára emelkedne, a […] millió EUR kumulatív felső határon belül. Ez biztosítja, hogy a jobb megtérülés dinamikusan igazodjon a vállalat valós hozzájárulási képességéhez, anélkül, hogy túlzott terhet róna tőkestruktúrájára.

([51]) Lásd a 2025. november 7-én aláírt feltételjegyzék 5. mellékletét.

(312) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a záradék a Corsair elidegenítése esetére előtörlesztési mechanizmust ír elő, amelynek keretében a fennmaradó egyenleget ez alkalommal az előírt általános felső határ erejéig visszafizetik. Ez a rendelkezés biztosítja, hogy az állam méltányosan részesüljön a pozitív likviditás esetleges bekövetkezésének előnyeiből.

(313) A francia hatóságok által benyújtott pénzügyi előrejelzések alapján a Bizottság megjegyzi, hogy az alapforgatókönyv szerint a jobb megtérülést biztosító záradék aktiválásának feltételei csak a […]. pénzügyi évtől teljesülnének, amikor a Corsair saját tőkéje tartósan visszatérne a pozitív szintre, és a likviditási pozíció megfelelő szintet érne el. A záradék […] millió EUR felső határig történő aktiválására ebben az esetben anélkül kerülne sor, hogy veszélybe sodornák a saját tőke fokozatos megerősítésének pályáját, e saját tőke ugyanis a figyelembe vett időszak alatt pozitív maradna, vagy a Corsair azon képességét, hogy finanszírozza működését és jövőbeli beruházásait.

(314) E körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy az előírt jobb megtérülést biztosító mechanizmus arányos, szorosan függ a Corsair életképességének tényleges helyreállításától, és összhangban van a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás célkitűzésével, mivel lehetővé teszi az állami beavatkozás nettó költségének korlátozását, anélkül ugyanakkor, hogy akadályozná a vállalkozás tartós helyreállítását.

(315) A fentiekből következik, hogy a Bizottságnak a tervezett támogatás arányosságával kapcsolatos kezdeti kétségei mostantól fogva megszűnnek, és a Corsair javára végrehajtott állami és magánbeavatkozások teljes csomagja a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető.

5.3.2.2. A versenytorzulást korlátozó intézkedések

(316) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 76. és azt követő pontjai szerint a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásakor intézkedéseket kell hozni a versenytorzulás korlátozására annak érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt negatív hatások a lehető legkisebbre csökkenjenek, és a pozitív hatások túlszárnyalják az esetleges negatív hatásokat.

(317) Ezeknek az intézkedéseknek kezelniük kell mind az erkölcsi kockázatot, mind a lehetséges torzulásokat azokon a piacokon, amelyeken a kedvezményezett tevékenykedik. Az ilyen intézkedések mértékét eseti elemzés határozza meg, amely olyan kritériumokat foglal magában, mint a támogatás összege és jellege, a támogatás nyújtásának feltételei és körülményei, a kedvezményezett mérete és a piacon betöltött relatív jelentősége, valamint a saját hozzájárulásra vonatkozó és a tehermegosztási intézkedések mértéke.

(318) Ezen belül a versenytorzulást korlátozó intézkedéseknek általában strukturális intézkedések (vagyis az életképes tevékenységek egyértelmű elidegenítésének) formáját kell ölteniük, nem pedig az életképesség megtartása érdekében mindenképpen megszüntetendő tevékenységek elidegenítéseként megvalósuló intézkedésekét. Az egyik alapelv az, hogy az ilyen intézkedések nem ronthatják a kedvezményezett lehetőségeit az életképesség helyreállítására, és azok nem történhetnek a fogyasztók és a verseny kárára.

(319) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjának c) és d) alpontja szerint a szerkezetátalakítási terv módosítása esetén a Bizottság előírja az érintett tagállam számára, hogy ha növelik a támogatás összegét, a versenytorzulást korlátozó intézkedéseknek átfogóbbnak kell lenniük az eredetileg előírtakhoz képest; és amennyiben a javasolt, versenytorzulást korlátozó intézkedések az eredetileg előírtaknál korlátozottabbak, a támogatási összeget ennek megfelelően csökkenteni kell. Ezenkívül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 127–129. pontja szerint, amennyiben a szerkezetátalakítási támogatást az említett iránymutatás fényében vizsgálják, a szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott bármely más támogatások – még a már engedélyezett program keretében nyújtottak is – befolyásolhatják a Bizottságnak a versenytorzulást korlátozó intézkedések szükséges mértékére vonatkozó értékelését, így a Bizottság a kedvezményezettnek a szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott bármely más támogatás figyelembevételével értékeli a versenytorzulást korlátozó intézkedések jelentőségét.

(320) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság megállapította, hogy Franciaország a Corsair felülvizsgált szerkezetátalakítási tervében az eredetileg elfogadott intézkedések kiigazítását javasolta. Franciaország konkrétan a következőket irányozta elő: i. a Corsair azon kötelezettségvállalása, hogy legfeljebb 365 fel- és leszállási résidőről mond le azáltal, hogy átadja azokat a COHOR-nak, valamint ii. 2024 augusztusától a flotta korlátozott, tíz légi járműre történő növelése. Ezenkívül nem tettek említést a korábbi intézkedések megújításáról vagy megerősítéséről.

(321) Ennek alapján, valamint figyelembe véve a szerkezetátalakítási időszak alatt kapott és még várható további állami támogatásokat (beleértve a 32,4 millió EUR-t), a Bizottság komoly kétségeket fogalmazott meg a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelőségét illetően. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjának c) alpontja értelmében a támogatás összegének növelését átfogóbb intézkedéseknek kell kísérnie az eredetileg előírtakhoz képest. Az intézkedések azonban a támogatás jelentős növekedése ellenére lényegében változatlanok maradtak. A flotta tíz repülőgépre való bővítése ellentétes volt azzal az elvvel, hogy a támogatás növelésével csökkenteni kell a flotta méretét, és hogy a kapacitás még a férőhelyek alapján számítva is valamivel magasabb volt a 2020. évi tervben előírtnál.

(322) Ezenkívül a résidőkről való lemondás sem minőségileg, sem mennyiségileg nem tűnt jelentősebbnek, mint az eredeti intézkedés, amely éves kvótát bocsátott egy harmadik személy társaság rendelkezésére, amely intézkedés tekintetében az ajánlattételhez szükséges dokumentáció jóváhagyására irányuló eljárást egyébként nem tartották be. Ezért a felülvizsgált szerkezetátalakítási támogatás komoly kétségeket vetett fel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással való összeegyeztethetőségét illetően.

(323) Ami a Corsair flottája méretének növelését illeti, a francia hatóságokkal folytatott információcserét követően a Corsair szerkezetátalakítási tervének rendezésére vonatkozó, többek között a Corsair, annak részvényesei és a francia állam által aláírt feltételjegyzékben szereplő üzleti terv a korábbi változatokkal ellentétben most már előírja […] ([52]). Hasonlóképpen, több mint kétszeresére nőtt azoknak a résidőknek a száma, amelyeket ideiglenesen el lehetne idegeníteni az azokat kérő versenytársak számára. A flotta méretének alakulásával együtt ez a megduplázódás megfelelő választ ad a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségekre.

(324) A felülvizsgált intézkedéscsomag ezért az eredeti tervben foglalt intézkedések mellett a következőket tartalmazza: i. a tengerentúli megyékbe irányuló útvonalakon a járatok számának jelentős csökkentése. A francia hatóságok elfogadták, hogy a 2025–2026-os pénzügyi évben a Corsair 97 járatpárját megszüntetik, amelyek a kontinentális Franciaország területéről Fort de France-ba, Pointe-à-Pitre-be és Réunionra indulnak, annak érdekében, hogy a Corsair egy légi járműve által átlagosan üzemeltetett járatpárokkal egyenértékű éves mennyiséget érjenek el, ii. a Corsair véglegesen lemond 700 résidőről a Párizs–Orly repülőtéren, és iii. a Corsair a szerkezetátalakítási időszak végéig ideiglenesen 800 résidőt szabadít fel a Párizs–Orly repülőtéren.

(325) Ami az intézkedések értékelését illeti, először is, a Corsair tevékenysége az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett támogatott területen (tengerentúli területek) zajlik, ami indokolja a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott elvek rugalmasabb alkalmazását, amint az említett iránymutatás 98. pontjából következik. Ez indokolja a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentése tekintetében kevésbé szigorú követelményeket. E tekintetben a tengerentúli forgalom járatpárjainak csökkentésére irányuló magatartási intézkedés a szerkezetátalakítási időszak hátralevő részében csökkenti a légi járművek és a(z) […]-val/-vel egyenértékű felkínált szállítási szolgáltatások igénybevételét. Az intézkedés célja, hogy csökkentse a verseny torzulását a belső piacon belüli járatok célállomásain, amelyeket csak az EU-ban bejegyzett versenytárs légitársaságok üzemeltetnek, ami a Corsair afrikai járatai esetében nem áll fenn.

(326) Hasonlóképpen, az intézkedés által érintett résidők a Párizs–Orly repülőtéren a Corsair rendelkezésére álló résidők jelentős, […] %-os részét teszik ki. Az érintett repülőtéren a légi forgalom szűk keresztmetszetei és korlátai okán a résidők iránti kereslet meghaladja a repülőtéren jelentkező keresletet, ami belépési korlátot emel azon versenytársak számára, akik ott kívánnak járatokat kínálni. Ez az intézkedés ezért szintén azokra az útvonalakra irányul, ahol a Corsair működik.

(327) Végül az ezt kérő más légitársaságokkal kötendő megállapodásokra való nyitottság valószínűleg megnyitja a Corsair piacának és hálózatának egy részét a verseny előtt, és ösztönzi a megállapodások kiterjesztését, ami a kínált szolgáltatások bővülésével csak kedvező lehet a verseny és a fogyasztók számára. A Corsair azon kötelezettségvállalása ugyanis, hogy jóhiszeműen tárgyal a helymegosztási megállapodásokról, hozzájárulna a hálózatok összekapcsolásának megerősítéséhez és más légitársaságok piacra jutásának javításához. Ez különösen a kisebb méretű vállalatokat érinti, amelyek hálózatuk kis terjedelme miatt nem tudnak hasonló szolgáltatást és tapasztalatot kínálni az ügyfeleknek, mint azok a nagyvállalatok, amelyek hálózatukon belül saját flottájukkal kínálhatnak ilyen szolgáltatásokat.

([52]) A feltételjegyzék II. melléklete: Prezentáció: „Gwalior-projekt”, 2025. május 23., 11. o.

(328) Az összes intézkedést a Corsair méretének és relatív piaci jelentőségének, valamint az érintett piac jellemzőinek fényében is értékelni kell. A rendelkezésre álló információk azt mutatják, hogy az európai légi közlekedési piac bővül, 2025-ben visszatér a 2019. évi tevékenységi szintre, és az elvégzett kiigazításokkal nem rendelkezik kapacitásfelesleggel. Konkrétabban Franciaország és a kedvezményezett esetében: 2024-ben, az utolsó olyan teljes évben, amelyre vonatkozóan adatok állnak rendelkezésre, napi átlagban 16 járattal a Corsair a Franciaországból induló/Franciaországba érkező napi 4 086 járat […] %-át adta, a járatok e száma az előző évhez képest 2 %-os növekedést képviselt ([53]). Hasonlóképpen, az értéket tekintve a Corsair […] millió EUR összegű bevétele a Franciaországban bejegyzett légitársaságok által 2023-ban – az utolsó olyan teljes évben, amelyre vonatkozóan adatok állnak rendelkezésre – elért 8,5 milliárd EUR-nak csak ([…] %-át) tette ki ([54]).

(329) A támogatás által okozott versenytorzulások tehát nagyon korlátozottak, és az orvoslásukra hozott intézkedéseknek figyelembe kell venniük ezt. Ez annál is inkább így van, mivel a Corsair nem rendelkezik saját eszközökkel, például olyan légi járművekkel, amelyeket el lehetne idegeníteni az új versenytársak piacra lépésének, a meglévő kis versenytársak terjeszkedésének vagy a határokon átnyúló tevékenységnek az előmozdítása érdekében.

(330) Ami a támogatás nyújtásának körülményeit illeti, meg kell jegyezni, hogy a szerkezetátalakítási tervet a Corsairen kívüli kényszerítő eseményeket – mindenekelőtt a Covid19-válság elhúzódását és Oroszország Ukrajna elleni katonai agresszióját – követően módosították, amely események arra késztették a Corsairt, hogy eltérjen az eredeti üzleti tervtől, akár a pénzügyi pálya ((346) preambulumbekezdés), akár a forgalomlebonyolítási tervek tekintetében, Afrika felé történő irányváltással, amely tehát nem jelentette belső piaci célállomások kiszolgálását. Ezenkívül a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv keretében igényelt támogatás túlnyomó többsége a 2020-ban kölcsönök formájában nyújtott támogatások leírásából, nem pedig új hozzájárulásokból áll. Ezeket a körülményeket is figyelembe kell venni a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelőségének elemzése során.

(331) Ezenkívül figyelembe kell venni a saját hozzájárulásoknak a támogatás összegéhez viszonyított viszonylag magas szintjét. Még ha hozzá is adjuk a tengerentúli önkormányzatok által az OMRP-n keresztül nyújtott 6 millió EUR-t, amely az eredeti szerkezetátalakítási tervet támogatta, mind a korábbi támogatások, mind a most bejelentett támogatások a szerkezetátalakítási költségek felétől jóval elmaradó százalékos arányú finanszírozást nyújtanak. E támogatási intézkedésekhez hasonlóan a Corsair által a szerkezetátalakítás keretében nyújtott saját hozzájárulások is a Corsair fizetőképességi és likviditási szükségleteit elégítik ki, ezáltal csökkentve az állami beavatkozás nagyságrendjét. Hasonlóképpen figyelembe kell venni a jelenlegi részvényesek, valamint a 2020. évi határozat időpontjában meglévő korábbi részvényesek részvételét, akiknek a részesedése a közelgő tőkeemeléssel összefüggésben nullára csökken. A saját hozzájárulás és a tehermegosztás magasabb szintje, amely korlátozza a támogatás összegét és az erkölcsi kockázatot, a Corsair esetében csökkenti a versenytorzulást korlátozó intézkedések szükséges mértékét, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 90. pontja előírja.

(332) Végezetül, ami a javasolt kötelezettségvállalásoknak a vállalkozás hosszú távú életképességére gyakorolt hatását illeti, az egyik kulcsfontosságú kritérium az, hogy a torzulásokat csökkentő intézkedések ne vezessenek a tevékenység olyan mértékű csökkenéséhez, amely veszélyeztetné az életképesség helyreállítását. E tekintetben, amint az a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv legutóbbi változatából kitűnik, a Corsair újra az életképességének helyreállítását célzó pályára áll, még egy olyan kedvezőtlen forgatókönyv esetén is, amely magában foglalja a javasolt, torzulás ellen ható intézkedéseket.

(333) A Bizottság úgy véli, hogy tekintettel az intézkedések kidolgozása során figyelembe vett körülményekre és tényezőkre, figyelembe véve az ideiglenesen felszabadított további résidők terjedelmét, az eredeti tervben szereplő intézkedéseken felül ez a jelentősen továbbfejlesztett intézkedéscsomag teljes mértékben megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek, különösen a 124. pont c) alpontjának, mivel biztosítja, hogy a további támogatás versenyre gyakorolt negatív hatásait megfelelően ellensúlyozzák. Ráadásul a Corsair a 2025–2026. pénzügyi évben véglegesen lemond 700 résidőről a Párizs–Orly repülőtéren, és 97, a kontinentális Franciaországból Fort de France-ba, Pointe-à-Pitre-be és Réunionra közlekedő járatpárt szüntet meg.

([53]) Eurocontrol, European Aviation Overview, 2025. január 23. A Gwalior-projektből kivonatolt Corsair-adatok, 2025. május 23., 11. o.
([54]) IATA, A légi közlekedés értéke Franciaországban, forrás: Oxford Economics 2023.

5.3.2.3. A támogatás belső piacra gyakorolt pozitív hatásainak és negatív hatásainak összevetése

(334) Ahhoz, hogy egy állami támogatási intézkedés az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető legyen a belső piaccal, pozitív hatásainak túl kell szárnyalniuk negatív hatásait. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás meghatározza azokat a kritériumokat, amelyek mentén a Bizottság vizsgálja a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakítási támogatásának belső piaccal való összeegyeztethetőségét, biztosítva, hogy a szóban forgó gazdasági tevékenység fejlődése ne befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(335) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a Bizottság meghatározta azokat a kritériumokat, amelyeket egy vállalkozás szerkezetátalakítási támogatása belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésekor vizsgál, biztosítva, hogy a szóban forgó gazdasági tevékenység fejlődése ne befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. A Bizottság a már jóváhagyott szerkezetátalakítási támogatás módosításának lehetőségéről is rendelkezett azáltal, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 124. pontjában meghatározta az ilyen módosítás összeegyeztethetőségének feltételeit.

(336) A jelen ügyben az 5.3.1. és 5.3.2. szakaszban (valamint az „először és utoljára” elv tekintetében az 5.3.3. szakaszban) bemutatott vizsgálatból az következik, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott feltételek teljesülnek, és ezért a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett valamennyi kétség eloszlatható. A Corsair szerkezetátalakítási terve az életképesség helyreállítását irányozza elő, és a szerkezetátalakítási költségek és a támogatás összegének növekedését pedig a saját hozzájárulás növelése és a versenytorzulást korlátozó intézkedések szigorítása ellensúlyozza.

(337) Végezetül, bár a támogatás növelése és a szerkezetátalakítási terv meghosszabbítása nem elhanyagolható negatív hatást gyakorol a légi közlekedési ágazatra, hangsúlyozni kell, hogy ez a módosított támogatás piaci hiányosságot orvosol annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek azok a szociális nehézségek, amelyekkel a szigetjellegük és távoli fekvésük miatt instabil helyzetben lévő régiók szembesülhetnek. A Bizottság azt is figyelembe veszi, hogy a Corsair által kiszolgált útvonalak nem az Európai Unió két különböző tagállamát, hanem Franciaország területeit kötik össze harmadik országokkal, vagy – ami még fontosabb – az EUMSZ 349. cikkben elismert sajátos korlátokkal jellemzett legkülső régiókkal (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint Barthélemy, Saint-Martin), amennyiben hozzájárulnak a területi folytonosság biztosításához a kontinentális Franciaországgal. A Corsair szerkezetátalakítási támogatása ezért nem befolyásolja indokolatlanul a tagállamok közötti kereskedelmi feltételeket, tekintettel arra, hogy a más tagállamokból származó gazdasági szereplők különböző, rájuk jellemző egyedi okokból korlátozott érdeklődést tanúsítanak ezen útvonalak kiszolgálása iránt (lásd a (16) preambulum-bekezdést).

(338) Következésképpen a szerkezetátalakítási támogatásnak a szóban forgó gazdasági tevékenység fejlődésére gyakorolt pozitív hatása túlszárnyalja a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt esetleges negatív hatásokat, ezért nem befolyásolja azokat hátrányosan a közös érdekkel ellentétes mértékben.

5.3.2.4. Az összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés

(339) A fenti értékelés megállapításainak fényében a Bizottság úgy véli, hogy az új szerkezetátalakítási támogatás megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás fő követelményeinek, és ezért a belső piacon belüli kereskedelmi feltételeket nem befolyásolja hátrányosan a közös érdekkel ellentétes mértékben, így a szerkezetátalakítási támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

5.3.3. *A szerkezetátalakítási időszak alatt a Corsairnek nyújtott további támogatások összeegyeztethetősége*

(340) Az eljárás megindításáról szóló határozatában (lásd a (116)–(118) preambulumbekezdést), a Bizottság úgy vélte, hogy a Corsairnek a szerkezetátalakítási időszakban nyújtott további támogatásokat nem jelentették be egyedileg, ami ellentétes a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 129. pontjával. A francia hatóságok elismerték, hogy a Corsair, mint 2019. december 31-én nehéz helyzetben lévő vállalkozás nem részesülhetett volna az ideiglenes keret szerint bevezetett programok előnyeiből, és elismerték, hogy hiba történhetett az egészségügyi válság jellemezte kivételes helyzetben (lásd a (18)–(21) preambulumbekezdést). Mindazonáltal kifejezték azon kívánságukat, hogy a helyzetet valamilyen módon szabályszerűsíthessék.

(341) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. pontjában meghatározott „először és utoljára” elvvel összhangban az a vállalkozás, amely már részesült szerkezetátalakítási támogatásban, a terv végrehajtása során nem részesülhet új szerkezetátalakítási támogatásban. A jelen ügyben a Corsair 2021 márciusa és 2022 áprilisa között továbbra is több állami támogatási intézkedést kérelmezett és kapott, annak ellenére, hogy szerkezetátalakítás alatt állt (lásd a (2) preambulumbekezdést).

(342) Bár a Covid19-világjárvány körülményei indokolttá tehették az utazási korlátozásokhoz kapcsolódó károk bizonyos mértékű megtérítését, a Bizottság megjegyezte, hogy a francia állam beavatkozásai (összesen 32,4 millió EUR összegű további támogatás) a 2020-ban már engedélyezett 136,9 millió EUR-n felül történtek. A támogatás ezen ismétlődő jellege komoly kétségeket vetett fel az „először és utoljára” elv tiszteletben tartását és az első szerkezetátalakítási művelet megfelelőségét illetően.

(343) Következésképpen, és mivel nincs alternatív jogalap e támogatások belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésére, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy továbbra is kétségek állnak fenn e támogatásoknak az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti összeegyeztethetőségét illetően, különösen ami a Corsair hosszú távú életképességének helyreállítását, a támogatás arányosságát és a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelőségét illeti.

(344) Ebben az összefüggésben a Bizottság megállapította, hogy 2025. december 19-én a Corsair önként teljes egészében visszafizette a 2021-ben és 2022-ben nyújtott további támogatásoknak megfelelő 32,4 millió EUR összeget, annak kamataival együtt. A jogellenes támogatás e tényleges visszafizettetése megfosztja a Corsairt a támogatások által számára nyújtott előnytől, és megszünteti a kettős állami beavatkozás vagy a nem engedélyezett támogatások halmozódásának kockázatát. Ezért a megállapított meg nem felelést teljes mértékben rendezték, és eloszlatták a kétségeket, különösen a támogatás arányosságát és a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelőségét illetően.

(345) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. pontjában előírt „először és utoljára” elvre tekintettel a további jogellenes támogatásokban való részesülés értékelése során figyelembe kell venni a körülményeket, amelyeket abban az időszakban, amelynek során e támogatásokat nyújtották (azaz 2021 áprilisa és 2022 májusa között), a légi közlekedés által a fennállása óta valaha elszenvedett legsúlyosabb válság hatásainak globális léptékű tartóssága jellemzett. E hatások súlyosságát még inkább felerősítette, hogy a Corsair akkoriban szinte csak azokat a területeket szolgálta ki, ahol egészségügyi és kényszerítő okokból súlyosan korlátozták a légi közlekedést ((19) és (20) preambulumbekezdés).

(346) Ezek a körülmények és együttes hatások hozzájárultak ahhoz, hogy a Corsair veszteségei jóval meghaladták a szerkezetátalakítási tervben előirányzottakat. Amikor a Bizottság 2020 decemberében jóváhagyta a szerkezetátalakítási támogatást, a 2020 és 2022 között várható felhalmozott veszteség […] millió EUR volt. Ugyanebben az időszakban a tényleges veszteség […] millió EUR-t tett ki ([55]). Ezt a különbséget megközelítőleg sem tudta kompenzálni és nem is kompenzálta az akkor jóváhagyott, az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethető egyéb támogatás ([56]).

(347) Végül úgy tűnik, hogy a jogellenes támogatásokat a szerkezetátalakítási terv végrehajtása során nyújtották. Még akkor is, ha – és annak ellenére, hogy e támogatásokat visszafizették –, a 2021-ben felmerült költségeket fedező további támogatásként kellene elemezni őket ([57]), e támogatások jóval a szerkezetátalakítási költségek fedezésére szolgáló saját hozzájárulás növekedése alatt maradnak, tekintettel a teljes összegre, és jóval elmaradnak az e határozat tárgyát képező támogatásokon felül 2020 decemberében jóváhagyott szerkezetátalakítási támogatás összegétől (1. táblázat). Ezenkívül a 2020 decemberében becsült szerkezetátalakítási költségek és a Corsairnél 2021-ben ténylegesen felmerült költségek közötti különbség kizárja, hogy ugyanazokat a költségeket fedezhette volna a szerkezetátalakítási támogatás és a jogellenes támogatás.

([55]) A 2020. decemberi határozat, 1. táblázat, fenti 3. lábjegyzet és a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv.

([56]) 2020. decemberi határozat, fenti 4. lábjegyzet.

([57]) A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy a Corsair által 2022-ben kapott érintett támogatásokat a Corsairnél 2021 végéig felmerült költségek ellentételezésére nyújtották (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (21) preambulumbekezdésének iii. pontját és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat 12. lábjegyzetében említett határozatot).

(348) E körülmények között a 32,4 millió EUR összegű jogellenes támogatások igénybevétele, olyan kivételes és előre nem látható körülmények miatt, amelyekért a Corsair nem felelős, lehetővé teszi az eltérést az „először és utoljára” elvtől a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának c) alpontja szerint. Következésképpen, és figyelembe véve e támogatások és a kapcsolódó kamatok teljes visszafizetését, e támogatások nyújtása nem áll ellentétben a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv finanszírozására előírt további támogatások nyújtásával, és nem érinti ez utóbbi támogatások összeegyeztethetőségét (lásd a (119) preambulumbekezdést).

(349) A (348) preambulumbekezdésben említett kivételre nincs szükség a tengerentúli önkormányzatok által az OMRP-n keresztül nyújtott 6 millió EUR összegű hozzájárulás tekintetében, amely a 2020. évi határozat tárgyát képező eredeti szerkezetátalakítási tervet támogatta. Noha bebizonyosodott, hogy jogellenes támogatás, e hozzájárulást már az eredeti szerkezetátalakítási terv előírta, és azt más szerkezetátalakítási támogatásokkal együtt, ugyanabból a célból, ugyanazon művelet részeként nyújtották, így nem minősül ismételt, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. és 71. pontjában említett „először és utoljára” elvvel ellentétesnek ítélhető támogatásnak. Ebben az esetben ugyanis azon szerkezetátalakítási művelet alkotóeleméről van szó, amelynek teljes finanszírozását az 1. táblázat mutatja be, és amelyet a belső piaccal összeegyeztethető támogatásnak kell tekinteni, ugyanazon okokból, mint a 2020. évi határozatban jóváhagyott támogatást, figyelembe véve a (331) preambulumbekezdésben megállapítottakat is.

(350) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy az említett további támogatások nyújtásával kapcsolatban korábban kifejezett kétségek eloszlottak. Ezért ezek a most visszafizettetett jogellenes támogatások már nem kérdőjelezik meg a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervet alátámasztó támogatásnak az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében vett, belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

5.4. **A szerkezetátalakítási támogatással való visszaélés**

(351) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatában a Bizottság emlékeztetett arra, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az nem torzítja a kereskedelmet a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(352) A Bizottság emlékeztetett továbbá az EUMSZ 108. cikke (2) bekezdésének és az (EU) 2015/1589 rendelet 20. cikkének rendelkezéseire, amelyek szerint a támogatással való visszaélés esetén az érintett tagállam köteles lehet a támogatást módosítani vagy megszüntetni.

(353) 2020. évi határozatában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Corsair szerkezetátalakítási támogatása összeegyeztethető az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjával, feltéve, hogy teljes mértékben betartják a szerkezetátalakítási tervet és az abban előírt, a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket (az eljárás megindításáról szóló határozat (101) preambulumbekezdése). A francia hatóságok azt is vállalták, hogy félévente jelentést nyújtanak be a Bizottságnak annak érdekében, hogy biztosítsák a terv végrehajtásának, a támogatások folyósításának és az eredetileg jóváhagyott pénzügyi pályáktól való esetleges eltéréseknek a rendszeres nyomon követését (a 2020. évi határozat (102) preambulumbekezdése).

(354) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 122., 126. és 129. pontja szerint a terv végrehajtásával kapcsolatos bármely mulasztást vagy az eredeti határozaton kívül nyújtott bármely további támogatást be kell jelenteni a Bizottságnak, és az adott esetben az eredeti támogatással való visszaélésnek tekinthető.

5.4.1. *A flotta kilenc légi járműre való korlátozásának kötelezettsége*

(355) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Corsairnek nyújtott szerkezetátalakítási támogatásnak a 2020. évi határozatban tett kötelezettségvállalások és különösen a flotta kilenc repülőgépre való, az említett határozat (88) preambulumbekezdésének b) pontjában előírt korlátozása megsértésével történő felhasználása az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése értelmében a támogatás visszaélésszerű felhasználásának minősülhet (az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (65) preambulumbekezdése). Ha ez lenne a helyzet, a Bizottságnak el kellene döntenie, hogy Franciaországnak meg kell-e szüntetnie az engedélyezett támogatást, azzal, hogy visszafizetteti, vagy pedig egy később meghatározandó határidőn belül módosítania kell azt.

(356) A Bizottság a versenytársak észrevételei és a francia hatóságok által szolgáltatott információk alapján megállapította, hogy a Corsair az IATA 2023-as és 2024-es nyári menetrendi időszakában legalább tíz repülőgépből álló flottát üzemeltetett, ismétlődő és meghosszabbított járműbérlések révén (az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (48)–(62) preambulumbekezdése). A francia hatóságok elismerték ezeket a túllépéseket, ugyanakkor fenntartották, hogy azok esetiek voltak, és a Corsair által nem befolyásolható rendkívüli körülmények indokolták őket (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (49) preambulumbekezdését).

(357) Másrészt, ami a Corsair flottájának a 2021. és 2022. évi méretét illeti, a francia hatóságok által szolgáltatott információk azt mutatják, hogy a 2020. évi határozatban megállapított határérték esetleges túllépése a légi járművek lajstromozási eljárásában rejlő késleltetéssel magyarázható, nem pedig egy tizedik légi jármű tényleges bérlésével (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (62) preambulumbekezdését).

(358) Ebben az összefüggésben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az engedélyezett legnagyobb flotta túllépése az (EU) 2015/1589 rendelet 20. cikke értelmében a támogatással való visszaélésnek minősülhet (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (65) preambulumbekezdését). Ezért úgy határozott, hogy kiterjeszti a hivatalos vizsgálati eljárást annak értékelése érdekében, hogy a flottakorlátozás e megsértése megkérdőjelezte-e a 2020. évi határozattal jóváhagyott szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőségét, és adott esetben a Corsair flottája meghosszabbított szerkezetátalakítási időszak alatti tényleges méretének ellenőrzése érdekében.

5.4.2. *A szerkezetátalakítási támogatás szükséges módosításainak értékelése*

(359) A Franciaország által szolgáltatott információk azonban bizonyítják a 2020. évi határozattól való megállapított eltérések de minimis jellegét, anélkül, hogy harmadik személyek észrevételei ellentmondanának ennek.

(360) A Bizottság megjegyzi különösen, hogy az, hogy a Corsair 2020 óta további légi járműveket használt, szigorúan kivételes maradt, és azt a Corsair által nem befolyásolható külső körülmények (például szállítási késedelmek, biztonsági kényszerítő okok vagy karbantartási műveletek) indokolták, továbbá az a gyakorlatban soha nem vezetett a 2020. évi határozatban rögzített, kilenc légi járműben megállapított felső határ tényleges túllépéséhez. Ezek az eseti használatok, amelyek a szerkezetátalakítási terv által lefedett tevékenység kevesebb mint […] %-át teszik ki, időben korlátozottnak bizonyultak, és nem gyakoroltak jelentős hatást a versenyre, amint azt a francia hatóságok által benyújtott tanulmány is megerősítette (lásd a ([xx]) preambulumbekezdést). A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a kiterjesztett hivatalos vizsgálati eljárás során nem állapították meg, hogy a Corsair 2021-ben vagy 2022-ben túllépte volna a flottájára vonatkozó felső határt. Az érdekelt felek ugyanis nem szolgáltattak olyan bizonyítékot, amely ellentmondana a francia hatóságok (357) preambulumbekezdésben említett magyarázatainak. Túllépés csak a 2023. és 2024. évi eseményekkel kapcsolatban volt megfigyelhető.

(361) A Bizottság ezért úgy véli, hogy még ha meg is kell állapítani egy formai szabálytalanságot, az csak marginális. Így a Bizottság ahelyett, hogy elrendelné az érintett szerkezetátalakítási támogatás visszafizettetését, úgy véli, hogy az EUMSZ 108. cikke (2) bekezdésének megfelelően e támogatás módosítása elegendő intézkedésnek minősül a feltárt szabálytalanságok kezeléséhez.

(362) A jelen ügyben a Bizottság úgy véli, hogy mivel a visszaélés a verseny torzulását korlátozó intézkedésre vonatkozik, a támogatást is a versenypolitikai intézkedések tekintetében kell megfelelően módosítani. Ezért olyan további feltételekre vagy intézkedésekre van szükség, amelyek csökkentik a versenytorzulást az eredeti támogatásra előirányzott intézkedésekhez képest, és túlmutatnak az új támogatás kapcsán kidolgozott intézkedéseken. Az, hogy a Corsair véglegesen lemond 700 résidőről a Párizs–Orly repülőtéren, és csökkenti a kontinentális Franciaországból Fort de France-ba, Pointe-à-Pitre-be és Réunionra közlekedő járatpárokat, kielégíti ezt a követelményt. Olyan intézkedésekről van szó, amelyek az első intézkedés esetében csökkentik a belépési korlátokat, vagy megkönnyítik a Párizs–Orly központú versenytársak terjeszkedését, a második intézkedés esetében pedig olyan konkrét útvonalakra irányulnak, ahol a tizedik légi jármű ideiglenes bérlése közvetlen vagy közvetett hatásokkal járhatott.

(363) Mivel egyik intézkedés sem vonatkozott az eredeti szerkezetátalakítási támogatásra, a feltételkénti előírásuk mindkét intézkedés esetében a már engedélyezett támogatást módosítja. Nem szükséges azonban formálisan különbséget tenni a Franciaország által meghozandó intézkedések vagy felajánlott kötelezettségvállalások és az eredetileg engedélyezett támogatást módosító egyedi feltételek között. Így minden olyan rendelkezésnek, amelynek Corsair általi betartásáért adott esetben Franciaország felel, a támogatás engedélyezéséhez kapcsolódó feltétellé kell válnia.

5.5. **A határozatnak való megfelelés ellenőrzése**

(364) Továbbá, tekintettel arra, hogy 2021-ben és 2022-ben további támogatást nyújtottak a Corsairnek, valamint arra, hogy 2023-ban és 2024-ben a Corsair nem tartotta be a légijármű-flotta méretére vonatkozó korlátozást, biztosítani kell és tudni kell ellenőrizni az e határozatban megállapított valamennyi feltételnek való szigorú megfelelést. E célból a Bizottság szükségesnek tartja egy olyan kötelezettség bevezetését, amely lehetővé teszi számára, hogy a francia hatóságoktól és a kedvezményezettől független megbízotton keresztül ellenőrizze, hogy megfelelnek-e a határozatának, amelyet Franciaországnak be kell tartania. A Bizottság által jóváhagyandó megbízott felel a határozat feltételei betartásának részletes ellenőrzéséért, beleértve a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv részletes végrehajtását és az elért eredményeknek a tervhez kapcsolódó pénzügyi pályákon előirányzott eredményekkel való összevetését. A francia hatóságok a Corsairrel együttműködve megadnak minden olyan információt és megtesznek minden szükséges intézkedést, amely lehetővé teszi a megbízott számára megbízatásának érdemi teljesítését. A megbízott rendszeresen jelentést tesz a Bizottságnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A 167,8 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatás, amelyből 80 millió EUR-t a 2020. évi szerkezetátalakítási tervben nyújtott állami kölcsönök összegének megfelelő köztartozások törlése, 87,8 millió EUR-t pedig további támogatás címén nyújtanak, és amelyet a Francia Köztársaság a Corsair SAS-t és valamennyi ellenőrzött leányvállalatát magában foglaló gazdasági egység javára kíván végrehajtani, valamint a Corsair SAS-nak 2020-ban az Outre-Mer R-Plane társaság Corsairbe történő beruházásával kapcsolatban már nyújtott 6 millió EUR összegű támogatás a 2. cikkben meghatározott feltételekre is figyelemmel összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

(1) A Francia Köztársaság biztosítja, hogy a Corsair SAS vagy adott esetben leányvállalatai haladéktalanul és teljeskörűen végrehajtsák a felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben foglalt, e határozatban ismertetett intézkedéseket.

(2) A Francia Köztársaság biztosítja, hogy a Corsair SAS vagy adott esetben leányvállalatai teljes mértékben végrehajtsák a versenytorzulást korlátozó, e határozatban ismertetett intézkedéseket, nevezetesen a következőket:

a) a Corsair SAS flottáját kilenc légi járműre korlátozza a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak végéig;

b) 97 járatpárral csökkentik a Corsair SAS által a Párizs–Orly repülőtér, valamint a Pointe-à-Pitre, Fort-de-France és Réunion repülőtere közötti három útvonalon üzemeltetett járatpárok számát a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak végéig;

c) indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak vége előtt visszavonhatatlanul átengednek 700 résidőt a Párizs–Orly repülőtéren;

d) indokolatlan késedelem nélkül 800 résidőt bocsátanak egy vagy több harmadik személy rendelkezésére a Párizs–Orly repülőtéren a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak végéig;

e) jóhiszeműen kereskedelmi megállapodásokat ajánlanak fel és tárgyalnak meg az ez iránt érdeklődésüket jelző légitársaságokkal a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak végéig;

f) tartózkodnak attól, hogy a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak alatt részesedést szerezzenek bármely vállalkozásban, kivéve, ha ez elengedhetetlen a Corsair SAS vagy adott esetben leányvállalatai hosszú távú életképességének biztosításához, és ebben az esetben a részesedésszerzést a Bizottságnak jóvá kell hagynia; és

g) tartózkodnak attól, hogy az állami támogatást versenyelőnyként mutassák be termékeik és szolgáltatásaik piaci értékesítésekor a felülvizsgált szerkezetátalakítási időszak során.

3. cikk

(1) A Francia Köztársaság e határozat elfogadásától a szerkezetátalakítási időszak végéig háromhavonta rendszeresen jelentést tesz a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról és az e határozat feltételeinek való megfelelésről.

(2) Ezeket a jelentéseket a kedvezményezettől független megbízotton keresztül kell benyújtani, akinek a kiválasztását a Bizottságnak e határozat elfogadásától számított 30 naptári napon belül jóvá kell hagynia.

(3) A jelentésekben meg kell határozni különösen a támogatás és a kedvezményezett saját hozzájárulása tényleges kifizetésének vagy nyújtásának időpontját, és azt, hogy hogyan alakul a hálózat, a kedvezményezett piaci helyzete, a légijármű-flotta és annak a Corsair SAS általi használata. A jelentések ellenőrzik a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályáitól való bármely eltérést a bevételek, a költségkontroll és a költségcsökkentés, valamint a szerkezetátalakítással elért eredmények tekintetében, és adott esetben feltüntetik a tervben meghatározott eredmények elérése érdekében végrehajtott vagy végrehajtandó korrekciós intézkedéseket. Az e határozat 2. cikkében említett feltételeknek való megfelelést a megbízott minden jelentésében részletesen értékeli az azonosított vagy előre látható eltérések haladéktalan megakadályozása érdekében.

4. cikk

Ez az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárás okafogyottá vált, amennyiben a Francia Köztársaság által 2021 és 2022 között a Corsair SAS javára az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtott 32,4 millió EUR összegű állami támogatásra vonatkozik, miután megállapítást nyert, hogy a Corsair SAS kamatokkal együtt visszafizette ezt a támogatást.

5. cikk

A Francia Köztársaság a határozatról szóló értesítés időpontjától számított egyhónapos határidőn belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében hozott és tervezett intézkedésekről.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. december 23-án.

a Bizottság részéről
Teresa RIBERA
ügyvezető alelnök