C/2026/3952

2026 7 24

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2025 m. gruodžio 23 d.

dėl valstybės pagalbos SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), kurią Prancūzija planuoja suteikti bendrovei „Corsair“

(pranešta dokumentu Nr. C(2025) 9292)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(C/2026/3952)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal minėtus straipsnius ([1]) ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2020 m. gruodžio 11 d. Komisija nusprendė neprieštarauti planuojamai 106,7 mln. EUR restruktūrizavimo pagalbai bendrovei „Corsair SAS“ (toliau – „Corsair“) (toliau – 2020 m. restruktūrizavimo pagalba), kurią sudarė i) mokesčių atidėjimas (21,9 mln. EUR), ii) mokesčių kreditas (4,8 mln. EUR), iii) lengvatinė paskola (18 mln. EUR) ir iv) dalyvavimo paskola (62 mln. EUR), pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 straipsnio 3 dalies c punktą, kaip išaiškinta Gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės ([2])) (toliau – 2020 m. sprendimas ([3])) ([4]).

(2) 2023 m. rugsėjo 27 d. Prancūzija, remdamasi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 7.2.2 skirsniu, pateikė Komisijai prašymą iš dalies pakeisti 2020 m. sprendimu patvirtintą restruktūrizavimo planą. Pagal 2020 m. sprendimą tas restruktūrizavimo planas turėjo būti įgyvendintas laikotarpiu iki [...] (toliau – 2020 m. restruktūrizavimo planas). 2023 m. lapkričio 29 d. ir gruodžio 15 d. Prancūzijos valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos apie „Corsair“ 2020 m. restruktūrizavimo plano pakeitimą. Kartu su prašymu iš dalies pakeisti restruktūrizavimo planą buvo pateiktas atnaujintas restruktūrizavimo planas, kuris vėliau buvo atnaujintas kelis kartus, (toliau – patikslintas restruktūrizavimo planas, žr. 30 ir 31 konstatuojamąsias dalis).

([1]) OL C, C/2024/2822, 2024 4 24 ir OL C, C/2025/2490, 2025 5 2.
([2]) OL C 249, 2014 7 31, p. 1.
([3]) 2020 m. gruodžio 11 d. Komisijos sprendimas byloje SA.58463 (2020/N) – Prancūzija – Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Corsair SA“ (OL C 41, 2021 2 5, p. 8).
([4]) Tą pačią dieną Komisija pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą patvirtino 30,2 mln. EUR pagalbą bendrovei „Corsair“ užsienio mokesčių kredito forma (mokesčių kreditas Prancūzijos užjūrio departamentuose, regionuose ir valdose įsteigtoms bendrovėms). Šia pagalba kompensuota „Corsair“ žala, patirta nuo 2020 m. kovo 17 d. iki birželio 30 d. dėl Prancūzijos ir kitų paskirties šalių nustatytų plitimo valdymo priemonių ir kelionių apribojimų siekiant apriboti COVID-19 viruso plitimą. Žr. 2020 m. gruodžio 11 d. Komisijos sprendimą byloje SA.58125 (2020/N) – Prancūzija – „Corsair“ – Kompensacija už COVID-19 protrūkio padarytą žalą (OL C 242, 2022 6 24, p. 1).

(3) 2024 m. vasario 5 d. Komisija nusprendė pradėti oficialų tyrimą dėl pagalbos bendrovei „Corsair“ ir jos restruktūrizavimo plano pakeitimo ([5]) (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). 2024 m. gegužės 24 d. „Corsair“ ir dar trys suinteresuotosios šalys, t. y. du „Corsair“ konkurentai – „Air Austral“ ir „Groupe Dubreuil Aero“ (GDA) – ir buvusi „Corsair“ akcininkė „Diamondale Limited“, pateikė Komisijai pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.

(4) 2024 m. birželio 19 d. Komisija tas pastabas persiuntė Prancūzijos valdžios institucijoms, o jos į jas atsakė 2024 m. liepos 26 d. Vėliau, 2024 m. lapkričio 22 d., GDA pateikė papildomų pastabų ir 2024 m. gruodžio 17 d. jos buvo persiųstos Prancūzijos valdžios institucijoms. 2025 m. sausio 19 d. Prancūzijos valdžios institucijos pateikė pastabas, kurių turinys buvo paaiškintas dviejuose 2025 m. sausio 20 ir 23 d. vykusiuose susitikimuose su Komisija. Prancūzijos valdžios institucijos pateikė papildomas pastabas ir atsakymus į Komisijos klausimus atitinkamai 2025 m. sausio 23 d., vasario 10 d. ir kovo 3 d.

(5) 2024 m. birželio 19 d. Komisija Prancūzijos valdžios institucijoms pateikė klausimų dėl papildomos pagalbos, suteiktos bendrovei „Corsair“ restruktūrizavimo laikotarpiu. Prancūzijos valdžios institucijos atsakė 2024 m. liepos 26 d. ir gruodžio 16 d. laiškais.

(6) Komisija taip pat surengė keletą susitikimų su Prancūzijos valdžios institucijomis, be kita ko, 2024 m. lapkričio 7 d. ir gruodžio 6 bei 17 d., taip pat 2025 m. sausio 10 ir 29 d., vasario 14 d. ir kovo 3 bei 19 d.

(7) 2025 m. balandžio 11 d. Komisija nusprendė ([6]) išplėsti oficialų tyrimą, susijusį su pagalbos ir restruktūrizavimo plano pakeitimu, atsižvelgdama į tai, kad Prancūzijos valdžios institucijos ir suinteresuotosios šalys pateikė naujų faktų, į kuriuos nebuvo atsižvelgta sprendime pradėti tyrimą ir kurie pateisino oficialaus tyrimo išplėtimą, (toliau – sprendimas išplėsti procedūrą).

(8) 2025 m. gegužės 20 d. Prancūzijos valdžios institucijos atsiuntė Komisijai audituotas 2024 m. rugsėjo 30 d. pasibaigusių finansinių metų bendrovės „Corsair“ finansines ataskaitas.

(9) 2025 m. gegužės 23 d. „Corsair“ ir GDA pateikė pastabas dėl 2025 m. balandžio 11 d. sprendimo išplėsti procedūrą. 2025 m. birželio 2 d. pastabų pateikė dar viena įmonė, panorėjusi išsaugoti anonimiškumą. 2025 m. birželio 6 d. Komisija persiuntė tas pastabas Prancūzijos valdžios institucijoms; šios atsakė 2025 m. birželio 17 d.

(10) 2025 m. gegužės 30 d. Prancūzijos valdžios institucijos atsiuntė Komisijai atnaujintą patikslinto bendrovės restruktūrizavimo plano ir jo priedų redakciją.

(11) 2025 m. birželio 27 d. Komisija Prancūzijos valdžios institucijoms pateikė papildomų klausimų, susijusių su papildoma pagalba, suteikta bendrovei „Corsair“ restruktūrizavimo laikotarpiu, ir su jos orlaivių parko dydžiu bei jo plėtra 2023 ir 2024 m. Prancūzijos valdžios institucijos atsakė 2025 m. liepos 11 d. laišku.

(12) 2025 m. lapkričio 4 d. Komisija išsiuntė Prancūzijos valdžios institucijoms prašymą pateikti dokumentus ir papildomus klausimus, susijusius su restruktūrizavimo plano finansavimu. Prancūzijos valdžios institucijos atsakė 2025 m. lapkričio 10, 17 ir 20 d. laiškais. 2025 m. gruodžio 10 d. Komisija išsiuntė Prancūzijos valdžios institucijoms papildomą prašymą, susijusį su patikslintu restruktūrizavimo plano. 2025 m. gruodžio 15 d. Prancūzijos valdžios institucijos pateikė atnaujintą planą.

(13) Komisija taip pat surengė keletą susitikimų su Prancūzijos valdžios institucijomis šiais įvairiais klausimais, be kita ko, 2025 m. balandžio 28 d., gegužės 15 d., birželio 17 d., birželio 27 d. ir rugsėjo 17 d., taip pat gruodžio 10 ir 12 d.

([5]) 2024 m. vasario 5 d. Komisijos sprendimas C(2024) 8537 *final* byloje SA.109662 – Prancūzija – Pagalbos bendrovei „Corsair“ ir jos restruktūrizavimo plano pakeitimas (OL/C/2024/2822, 2024 4 24, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

([6]) OL C, C/2025/2490, 2025 5 2.

2. PAGALBOS GAVĖJAS

2.1. Bendrovės „Corsair“ veikla

(14) „Corsair“ yra paprastoji akcinė bendrovė (*société par actions simplifiée*, SAS), kurios akcinis kapitalas yra 5 000 000,00 EUR ir kurios buveinės adresas – Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, France (Prancūzija). Ji įregistruota Puant a Pitre prekybos ir įmonių registre numeriu 328 621 586.

(15) Nuo 2020 m. pabaigos „Corsair“ vertybiniai popieriai visiškai priklauso kontroliuojančiajai bendrovei „Outre-Mer R-Plane“ (OMRP) ([7]).

(16) 2023 m. rugsėjo mėn. pabaigoje „Corsair“ turėjo devynių orlaivių parką, daugiausia aptarnaujantį Prancūzijos atokiausius regionus Karibų jūroje (Martiniką, Gvadelupą) ir Indijos vandenyne (Reunjoną, Majotą), taip pat, be kita ko, Kanadoje. Kitos oro transporto bendrovės, vykdančios skrydžius tais pačiais maršrutais, yra „Air France“, „Air Austral“ ir „Groupe Dubreuil Aéro“, kuriai priklauso oro transporto bendrovės „Air Caraïbes“ ir „FrenchBee“.

(17) Pagal 2020 m. sprendimą „Corsair“ turėjo įgyvendinti 2020 m. restruktūrizavimo planą laikotarpiu iki [...], kad atkurtų savo ilgalaikį gyvybingumą.

2.2. Sunkumai, su kuriais susidūrė „Corsair“

(18) Savo prašyme iš dalies pakeisti 2020 m. restruktūrizavimo planą Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad verslo planas, kuriuo grindžiamas 2020 m. restruktūrizavimo planas, buvo pagrįstas prielaidomis, kurios nebuvo patvirtintos, ir kad įvykiai, kurių masto nebuvo galima numatyti, turėjo ypač neigiamą poveikį bendrovei „Corsair“.

(19) Pirma, Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad tarp sunkumų, su kuriais „Corsair“ susidūrė nuo 2020 m. restruktūrizavimo plano patvirtinimo, iki 2022–2023 finansinių metų pradžios toliau taikyti su visuomenės sveikata susiję apribojimai turėjo labai didelį poveikį „Corsair“ komerciniams ir finansiniams veiklos rezultatams.

(20) Dėl skrydžių tarp žemyninės Prancūzijos ir tam tikrų užjūrio departamentų ir teritorijų (pvz., Antilų ir Reunjono) apribojimo ir net laikino uždraudimo, kuris galiojo iki 2022 m. kovo mėn. dėl naujo COVID-19 atvejų antplūdžio ir sunkumų naudojant vakciną tose teritorijose dėl mažo vietos gyventojų skiepijimo masto, bendrovei „Corsair“ buvo ypač sunku ar net neįmanoma vykdyti veiklą šiais laikotarpiais:

a) po 2020 m. lapkričio mėn., kai Prancūzijos metropolijoje, visų pirma Antiluose ir Reunjone, buvo kelis kartus taikomos izoliavimo priemonės 2020 m. lapkričio–gruodžio mėn. ir 2021 m. balandžio–gegužės mėn., Antiluose ir Reunjone – taip pat 2021 m. liepos–rugpjūčio mėn.;

b) 2021 m. vasario–gegužės mėn., kai kelionės Prancūzijos metropolijoje, Antiluose ir Reunjone buvo griežtai apribotos ir buvo leidžiama keliauti tik dėl būtinų priežasčių; šis reikalavimas neskiepytiems asmenims buvo taikomas iki 2022 m. gegužės mėn.;

c) 2021 m. pabaigoje, kai dėl omikron bangos apribojimai šioms paskirties vietoms buvo dar labiau sugriežtinti, o Mauricijus kelias dienas taip pat buvo klasifikuojamas kaip raudonas regionas, todėl labai daug kelionių buvo atšaukta, o užsakymų skaičius smarkiai krito, ir

d) skrydžius į Kanadą buvo vėl galima vykdyti tik nuo 2022 m. birželio mėn., o labai griežti kelionių apribojimai buvo taikomi iki 2022 m. pavasario.

([7]) OMRP yra kontroliuojančioji bendrovė, įsteigta 2020 m. rugpjūčio 24 d. vykdant bendrovės „Corsair“ gaivinimą ir restruktūrizavimą COVID-19 krizės sąlygomis. Vienintelis OMRP tikslas – turėti ir valdyti bendrovės „Corsair“ akcijų paketą, suburiant akcininkus, dalyvaujančius sanuojant bendrovę, įskaitant privačius investuotojus ir viešuosius subjektus. OMRP nevykdo savo veiklos ir yra kapitalo priemonė, per kurią akcininkai naudojasi savo teisėmis ir prisiima ekonominę riziką, susijusią su „Corsair“ restruktūrizavimu. Kai kurie privatūs OMRP akcininkai, norintys reinvestuoti į bendrovę „Corsair“, susibūrė kontroliuojančiojoje bendrovėje „Blue Sky“, o ši įsigijo bendrovės „Corsair“ kapitalo iš dalies pakeisdama jos restruktūrizavimo planą (žr. 2023 m. gruodžio 15 d. Komisijai išsiųsto dokumento „Privalomas pasiūlymas“ 2 priedą).

(21) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pridūrė, kad bendrovės „Corsair“ veiklai taip pat turėjo įtakos protesto judėjimai Antiluose nuo 2021 m. lapkričio mėn. iki 2022 m. sausio mėn., kai buvo įvesta privaloma sveikatos priežiūros darbuotojų vakcinacija, o keliose viešose vietose pradėtas taikyti „sveikatos pasas“.

(22) Todėl, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, bendrovės „Corsair“, kuri 2021 m. pabaigoje tikėjosi grįžti prie įprastų rinkos sąlygų, rezultatai skyrėsi nuo numatytųjų pirminiame verslo plane.

(23) Be to, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, dėl krizės, susijusios su Rusijos karine agresija prieš Ukrainą, ir dėl to kilusios pasaulinės infliacijos labai smarkiai padidėjo sąnaudos, kai bendrovė atnaujino įprastą veiklą: i) labai smarkiai padidėjo žibalo kaina, kuri kainų piko metu viršijo 1 200 USD už toną, palyginti su verslo plane iš pradžių nurodyta [500–900] USD už toną kaina, ir ii) sumažėjo euro kursas JAV dolerio atžvilgiu: pirminis verslo planas buvo parengtas remiantis [0,9–1,3] EUR ir USD keitimo kursu, palyginti su 2022 m. spalio mėn. pasiektu žemiausiu 0,97 lygiu.

(24) Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos tvirtino, kad patikslintame restruktūrizavimo plane, kuris iš pradžių buvo pateiktas 2023 m. gruodžio mėn., žibalo sąnaudos sudarė [100–180] mln. EUR iš [...] ir kad dėl žibalo kainos padidėjimo ir euro silpnumo JAV dolerio atžvilgiu vien šiuo maršrutu tuo laikotarpiu buvo patirta apie [80–120] mln. EUR papildomų išlaidų per metus.

(25) Galiausiai, Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad nors bendrovė iš dalies galėjo padidinti savo kainas, kad galėtų perkelti dalį išlaidų (kartu su bendru infliacijos poveikiu visoms bendrovės išlaidoms), kompensacija, pirma, buvo tik dalinė ir, antra, negalėjo būti taikoma daugumai bilietų, nes jie buvo parduoti likus keliems mėnesiams iki skrydžių. Todėl agresyvus išlaidų, pavyzdžiui, patirtų dėl krizės, susijusios su Rusijos karine agresija prieš Ukrainą, padidėjimas negalėjo būti perkeltas bilieto kainai iš karto ir tam reikėjo šiek tiek laiko.

(26) Šiomis aplinkybėmis ir remdamosi tuo, kas išdėstyta, 2023 m. rugsėjo ir gruodžio mėn. Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad „Corsair“ patyrė didelių su pinigų srautais susijusių sunkumų ir 2020–2023 m. laikotarpiu, palyginti su 2020 m. restruktūrizavimo planu, jos veiklos marža sumažėjo [170–220] mln. EUR, nepaisant bendrovės pastangų per tą laikotarpį sumažinti savo pastoviąsias išlaidas [10–25] mln. EUR ir papildomų paramos priemonių, kurias Prancūzijos valstybė taikė visam sektoriui ir kurios per tą laikotarpį turėjo teigiamą [20–40] mln. EUR poveikį bendrovei „Corsair“.

(27) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat paaiškino, kad, atsižvelgiant į prastėjančius finansinius veiklos rezultatus, kuriuos lėmė nauji sunkumai, su kuriais „Corsair“ susidūrė po 2020 m. gruodžio mėn. sprendimo dėl restruktūrizavimo pagalbos, kaip nurodyta 18–25 konstatuojamosiose dalyse, bendrovės [...] grynąjį pelningumą [...] finansinių metų (kurie baigėsi [...] rugsėjo mėn.) pabaigoje [...], nuosavą kapitalą, kuris tą dieną buvo [...], ir kad, remiantis bendrovės parengtu atnaujintu verslo planu, „Corsair“ nebegalėjo laikytis 2020 m. restruktūrizavimo plano.

(28) Galiausiai, Prancūzijos valdžios institucijos pareiškė, kad degalų kaina ir euro ir dolerio keitimo kursas 2022–2023 m. laikotarpiu išliko labai nepastovūs. Jos taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad 2022–2023 m. laikotarpiu dėl infliacijos padidėjo visos šia valiuta išreikštos išlaidos, visų pirma orlaivių ir jų variklių techninės priežiūros ([...]) ir maitinimo ([...]).

(29) 2023 m. gruodžio 15 d. Prancūzijos valstybė, remdamasi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 7.2.2 skirsniu, atitinkamai iš dalies pakeitė savo prašymą iš dalies pakeisti 2020 m. restruktūrizavimo planą.

3. PATIKSLINTAS RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS

3.1. Prielaidos patikslintame restruktūrizavimo plane

(30) Nuo 2023 m. gruodžio 15 d. Prancūzijos valdžios institucijos kelis kartus atnaujino patikslintą restruktūrizavimo planą, atsižvelgdamos į „Corsair“ veiklos raidą ir geopolitinius bei makroekonominius pokyčius per pastaruosius dvejus metus.

(31) Naujausia patikslinto restruktūrizavimo plano redakcija buvo priimta 2025 m. gegužės 23 d. Tos redakcijos planas pridėtas prie taikinimo protokolo kaip dokumentas „*Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair*“, kurį 2025 m. lapkričio 7 d. pasirašė „Corsair“, Prancūzijos valdžios institucijos, naujieji investuotojai ir pasitraukiantys investuotojai, globojami *ad hoc* patikėtinių, teismo sprendimu paskirtų vykdant nemokumo prevencijos procedūrą *Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre* ir *Comité Interministeriel de Restructuring Industrielle (CIRI)* (toliau – sąlygų dokumentas). Planas grindžiamas šiomis pagrindinėmis prielaidomis, kurias Prancūzijos valdžios institucijos paskutinį kartą atnaujino 2025 m. gruodžio 15 d.:

a) nuo 2025 m. panaikinti visi apribojimai, susiję su COVID-19 sveikatos krize, o padėtis rinkoje viršija 2019 m. lygius;

b) iš faktinių „Corsair“ 2024–2025 finansinių metų, pasibaigusių 2025 m. rugsėjo 30 d., rezultatų (kurių Prancūzijos valdžios institucijos pateikė neaudituotus) matyti, kad pelningumas vėl tapo teigiamas ir grynasis rezultatas sudarė [...] mln. EUR;

c) kuro sąnaudos nuo 2025 m. balandžio mėn. sumažėjo iki [600–900] USD už toną, palyginti su vidutiniškai maždaug [500–800] USD už toną nuo 2024 m. rugsėjo mėn.;

d) USD ir EUR kursas yra [0,9–1,3], t. y. šiek tiek didesnis nei buvęs nuo 2025 m. balandžio mėn.;

e) 2025 m. sausio mėn. užbaigtas visiškas „Corsair“ orlaivių parko atnaujinimas, apimantis [...] „Airbus A330-NEO“, taigi „Airbus A330-NEO“ dabar skraidins į visas „Corsair“ paskirties vietas ir turės 343 sėdimąsias trijų kelionės klasių vietas (20 verslo klasės vietų, 21 pirmosios klasės vietą ir 302 ekonominės klasės vietas);

f) [...] orlaivių pardavimas [...] bendrovei [[...]], kaip apskaičiuota, už [25–45] mln. EUR ir [25–45] mln. EUR akcininko įnašo įsipareigojimas pagal sąlygų dokumento B skirsnį, pagal kurį i) „Blue Sky Holding“ ([8]), „Groupe Advens-Geocoton“ ([9]) ir SEMPAT ([10]) iš viso įneš [10–40] mln. EUR (atitinkamai [5–30] mln. EUR, [0–5] mln. EUR ir 3 mln. EUR) kapitalo forma arba, jei reikia, prieš Komisijai priimant sprendimą, suteiks jį kaip tarpinį finansavimą „Corsair“ likvidumo poreikiams patenkinti, kol bus užbaigtas restruktūrizavimas (vėliau jis bus kapitalizuotas), ir ii) „Groupe Advens-Geocoton“ taip pat įsipareigojo ne vėliau kaip per penkias darbo dienas nuo Europos Komisijos sprendimo priėmimo dienos suteikti „Corsair“ antrąją [5–30] mln. EUR tarpinio finansavimo dalį. Šis tarpinis [20–60] ([11]) mln. EUR finansavimas bus įtrauktas į „Corsair“ kapitalą didinant kapitalą po to, kai Europos Komisija priims sprendimą dėl patvirtinimo (taip pat tuo atveju, jei tas sprendimas bus sąlyginis);

([8]) „Blue Sky Holding, SAS“, kurios buveinėd adresas – Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, yra privatus konsorciumas, kurį sudaro kai kurie buvę „Corsair“ akcininkai.

([9]) „Groupe Advens-Geocoton“ yra Prancūzijos kilmės privati pramonės ir paslaugų grupė, vykdanti veiklą visų pirma tekstilės, žemės ūkio pramonės, logistikos ir skaitmeninių paslaugų sektoriuose ir istoriškai veikianti Afrikoje ir užjūrio teritorijose. Ji buvo įsteigta sujungus „Advens“ ir „Geocoton“ ir turi pripažintos veiklos sudėtingoje ir kapitalui imlioje aplinkoje valdymo patirties.

([10]) SEMPAT (*Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe*) yra mišrios nuosavybės bendrovė, kurios misija – investuoti į Gvadelupos teritorijoms strategiškai svarbius ekonominius projektus ir juos remti, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. Restruktūrizuojant bendrovę „Corsair“, SEMPAT veikia kaip smulkusis viešasis investuotojas, teikiantis Gvadelupos regiono suteiktą finansavimą.

([11]) „Blue Sky Holding“, „Groupe Advens-Geocoton“ ir SEMPAT taip pat įsipareigojo į kapitalą investuoti papildomą [5–20] mln. EUR sumą, jei „Corsair“ mėnesio pabaigos pinigų srautas nukristų žemiau [20–60] mln. EUR ribos. Šiuo įsipareigojimu siekiama suteikti papildomą garantiją, jei „Corsair“ patikslinto restruktūrizavimo plano rodikliai pablogėtų, ir padidinti privačių investuotojų nuosavą įnašą.

g) orlaivių parko apribojimas iki devynių orlaivių per visą patikslinto restruktūrizavimo plano laikotarpį (10-asis orlaivis bus įtrauktas tik nuo [...]);

h) sumažintas mažiausiai pelningų skrydžių skaičius ([...] % sumažinti skrydžio valandų skaičių, palyginti su [...] finansiniais metais), kad būtų galima užtikrinti geresnį apkrovos koeficientą ir padidinti vidutinę bilieto kainą;

i) 2025 m. daugiau skrydžių iš Mauricijaus ir į jį, [...] priėmus sprendimą daugiau dėmesio skirti Afrikai (atsižvelgiant į tai, kad vykdyti skrydžius šiuo maršrutu tik sezoniniu pagrindu ilguoju laikotarpiu neperspektyvu);

j) papildomos RASK ([12]) didinimo priemonės, dėl kurių RASK ilgainiui padidėtų [...] %;

k) papildomų pajamų padidėjimas remiantis palyginimu su likusiomis sektoriaus dalimis;

l) geresnis pajamingumo valdymas nustatant papildomas priemones, visų pirma, pavyzdžiui, tarifų klasių atidarymą ir uždarymą dėl transporto priemonių parko standartizavimo;

m) geresnės prognozės, pagal pagrindinį scenarijų apimančios teigiamą [...] % poveikį keleivių apyvartai [...] ir [...] % poveikį [...]. Šį pardavimo kainų padidėjimą lemia bendras poveikis, kurį sukelia keleivių salono priekinės dalies sėdimųjų vietų dalies padidinimas ir skrydžių tvarkaraščio pertvarkymas, kad būtų nutraukti mažiausiai pelningi skrydžiai (žr. pirmiau);

n) papildomos išlaidų mažinimo priemonės, pvz., pakartotinės derybos dėl struktūrinių sutarčių (išperkamosios nuomos, techninės priežiūros ir aptarnavimo ir kt.), rinkodaros išlaidų mažinimas, variklių subnuoma ir techninio valdymo paslaugų pardavimas ir

o) personalo išlaidų racionalizavimas, daugiausia susijęs su orlaivių įgulų sudėties pasikeitimais.

(32) Be šių prielaidų, Prancūzijos valdžios institucijos priduria, kad „Corsair“ pajamoms tikriausiai vis dar daro poveikį jos pigių skrydžių bendrovės įvaizdis, būdinga didelė subsidijuojamų bilietų dalis, užsakomųjų skrydžių bendrovės reputacija, pasenusi orlaivių įranga (pvz., ekranai) ir nestandartizuotas orlaivių parkas. Šiuolaikiškesnis transporto priemonių parkas, pavyzdžiui, kaip „Corsair“ turi šiuo metu, greičiausiai padės parduoti bilietus didesnėmis kainomis ir, gerėjant klientų suvokimui, apkrovos koeficientai didės. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad šis perėjimas nuo užsakomųjų skrydžių įvaizdžio jau atsispindi teigiamuose klientų atsiliepimuose apie skrydžius naujais orlaiviais, o bendrovei „Corsair“ 2024 m. „World Airline Awards“ suteiktas geriausios laisvalaikio oro transporto bendrovės Prancūzijoje vardas. Prancūzija teigia, kad net jei jos pardavimo strategijos poveikis kainoms ir apkrovos koeficientams nebūtų įtrauktas į Komisijai pateiktą patikslintą restruktūrizavimo planą, jis turėtų pasireikšti palaipsniui, keleiviams sužinant apie geresnės kokybės paslaugas ir pasikeitus jų pageidavimams.

3.2. **Patikslinto restruktūrizavimo plano finansavimas**

(33) 2023 m. rugsėjo 27 d. pateiktose pastabose Prancūzijos valdžios institucijos pasiūlė, kad patikslintas restruktūrizavimo planas apimtų laikotarpį nuo [...] iki [...]. Kita vertus, iš 2023 m. gruodžio 15 d. Prancūzijos valdžios institucijų pateiktų dokumentų matyti, kad patikslintame restruktūrizavimo plane numatyta ilgiausia papildoma trukmė būtų [...] (o ne [...]), t. y. ne vėliau kaip iki [...].

(34) Vėliau, rengiant įvairias patikslinto restruktūrizavimo plano redakcijas, Prancūzijos valdžios institucijos informavo Komisiją, kad 2026 m. rugsėjo 30 d. yra galutinė faktinė restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos data.

(35) Tuo remiantis 2025 m. gegužės 23 d. patikslintas ir 2025 m. gruodžio 15 d. atnaujintas restruktūrizavimo planas, kurį Prancūzijos valdžios institucijos pateikė Komisijai kaip galutinę redakciją, į kurią reikia atsižvelgti atliekant vertinimą, iš esmės grindžiamas šiomis finansinėmis prielaidomis:

([12]) RASK – visos oro transporto bendrovės gautos pajamos, palyginti su bendru sąlyginių sėdimųjų vietų kilometrų (ASK) skaičiumi, per tam tikrą laikotarpį.

a) pirma, nuolat gerėjantys finansiniai veiklos rezultatai (tai turėtų padėti pasiekti [...] mln. EUR veiklos pajamas [...]) ir per patikslinto restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį sukurti finansiniai srautai dėl i) optimizuotos komercinės pasiūlos padidėjus skrydžių į abi puses skaičiui naudojant visiškai atnaujintą ir standartizuotą orlaivių parką, ii) restruktūrizavimo priemonių ir išlaidų mažinimo priemonių ir iii) papildomų priemonių, skirtų pelningumui didinti, poveikio;

b) devynių visiškai modernizuotų orlaivių parkas, nuostolingų maršrutų uždarymas ir jų pakeitimas naujais maršrutais į Afriką;

c) be to, išorės finansiniai įnašai, t. y., pirma, išorės investuotojų suteiktos naujos lėšos (145,4mln. EUR ([13])) ir, antra, Prancūzijos valstybės finansinė parama (iš viso 87,8 mln. EUR).

3.2.1 *Finansavimo aprašymas*

(36) Kaip nurodyta 1 lentelėje, Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad privatusis finansavimas daugiausia bus teikiamas iš šių šaltinių: i) [...] mln. EUR kapitalo injekcija iš bendrovės „Blue Sky Holding“, ii) naujo išorės investuotojo (Prancūzijos bendrovės „Advens-Geocoton“), kaip naujos akcininkės, [...] mln. EUR kapitalo injekcija, iii) papildomas [...] mln. EUR kapitalo injekcija, kurią kartu teikia bendrovės „Blue Sky Holding“, „Groupe Advens-Geocoton“ ir SEMPAT ir kuri turi būti suteikta bendrovei „Corsair“, jei jos grynųjų pinigų srautas nukristų žemiau [...] mln. EUR ribos, iv) [...] mln. EUR pensijų įmokų moratoriumas, kurį suteikė *Caisse de Retraite du Personnel Navigant* (CRPN), v) bendrovės „Corsair“ vykdomas orlaivių „Airbus A330 F-HSKY“ pardavimas už maždaug [...] mln. EUR ir vi) bendrovės „Corsair“ 2022 m. liepos mėn. suteiktas keturių naujų orlaivių „A330-NEO“ finansavimas (pagal išperkamosios nuomos sutartis) už [...] mln. EUR sumą ([14]).

(37) Tuo remdamosi Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad nuosavo įnašo suma, taikytina prašymui iš dalies pakeisti 2020 m. restruktūrizavimo planą, yra 145,4 mln. EUR. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad 2020 m. sprendime, pagrįstame 2020 m. restruktūrizavimo planu, privataus kapitalo įnašai į „Corsair“ siekė [130–180] mln. EUR.

(38) Taigi, Prancūzijos valdžios institucijos daro išvadą, kad, atsižvelgiant į bendrovės „Corsair“ 2020 m. restruktūrizavimo plano pakeitimą, bendras nuosavas įnašas sudarytų 319,1 mln. EUR (t. y. atsižvelgiant į pirminį nuosavą įnašą).

(39) Kalbant apie Prancūzijos valstybės finansinę paramą, Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad didžiąją dalį pagalbos, kurios prašoma restruktūrizavimo plano pakeitime, sudaro 2020 m. suteiktos pagalbos paskolų, o ne naujų injekcijų forma atsisakymas, todėl valstybės finansinė parama daugiausia bus teikiama šiomis priemonėmis:

i) naujas 3 mln. EUR įnašas iš *Conseil Départemental de la Guadeloupe*;

ii) 38,1 mln. EUR užsienio mokesčių kreditas (CIOM) pagal „Corsair“ investicijų programą orlaiviui įsigyti ([15]);

iii) 19 mln. EUR sumos, atitinkančios neatsisakytiną susigrąžinti valstybės skolą, grąžinimo sąlygų pakeitimas per šešerių metų laikotarpį ([...]) ([16]);

([13]) Visiškai išstūmus ankstesnę akcininkę OMRP – panaikinus visas jos akcijas.

([14]) Atitinka orlaivių mėnesinės nuomos sumą iki 2025 m. rugsėjo 30 d., t. y. patikslinto restruktūrizavimo plano galiojimo laikotarpiu.

([15]) Prancūzijos bendrojo mokesčių kodekso 244quater W straipsnyje reglamentuojamas užsienio mokesčių kreditas yra mokesčių lengvata investicijoms užjūrio departamentuose. Ši priemonė paprastai netaikoma sunkumų patiriančioms įmonėms. Vis dėlto Prancūzijos valstybė įsipareigoja dėti visas pastangas, kad taikant nukrypti leidžiančią nuostatą ji būtų taikoma bendrovei „Corsair“, nepaisant jos, kaip sunkumų patiriančios įmonės, statuso.

([16]) Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad neatsisakytinos susigrąžinti valstybės skolos likutis, t. y. 5,5 mln. EUR, bus grąžintas tuo pačiu metu, kai bus sumokėtas 2026 m. mokesčių kreditas (atitinkantis užsienio mokesčių kreditą, kurį Prancūzijos valstybė turi sumokėti bendrovei „Corsair“ pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą).

iv) 23 mln. EUR atsisakymas, atitinkantis atsisakytiną susigrąžinti valstybės skolą, kurios galima atsisakyti ([17]), ir

v) 80 mln. EUR valstybės skolos, atitinkančios valstybės paskolas, suteiktas pagal 2020 m. restruktūrizavimo planą (paskolas, kurias suteikė *Fonds de Développement Économique et Social* ir *Prêt participatif*, toliau – FDES ir PP paskolos, žr. 1 konstatuojamosios dalies 1 ir iv punktus), taip pat 4,7 mln. EUR palūkanų už šias paskolas atsisakymas.

(40) Dėl FDES ir PP paskolų atsisakymo (39 konstatuojamosios dalies v punktas) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad, kadangi į visą šią sumą jau buvo atsižvelgta 2020 m. sprendime, jos nereikėtų dar kartą įtraukti apskaičiuojant pagalbą, kuria finansuojamos restruktūrizavimo išlaidos, siekiant nustatyti pagalbos ir nuosavo įnašo santykį, nes dėl to ta pati pagalba būtų skaičiuojama du kartus. Kita vertus, būtina atsižvelgti į sukauptų ir kapitalizuotų (dalyvavimo paskola susijusių) palūkanų sumą, kuri per visą dalyvavimo paskolos laikotarpį sudarys 4,7 mln. EUR. Be to, mainais už tokį atsisakymą „Corsair“ suteikia Prancūzijos valstybei ir atitinkamiems viešiesiems kreditoriams pirmenybinę *in bonis* sąlygą, pagal kurią, jei tenkinamos nustatytos sąlygos, „Corsair“ kasmet turi grąžinti sumą, atitinkančią [...] % teigiamo skirtumo tarp jos grynojo pelningumo, įskaitant atidėjinius techninei priežiūrai, ir pakeistų grąžinimo sąlygų skolos nuvertėjimo ([18]), neviršijant [...] mln. EUR viršutinės ribos. Faktinis šios sąlygos aktyvavimas priklauso nuo to, ar įvykdytos visos griežtos finansinės sąlygos, t. y. ar yra teigiamas nuosavas kapitalas ir ar išlaikoma pakankama pinigų srauto pozicija, užtikrinant, kad mokėjimai, atlikti pagal *in bonis* sąlygą, nepakenktų įmonės mokumui ar likvidumui.

(41) Šiuo klausimu reikia priminti, kad 2020 m. sprendime, grindžiamame 2020 m. restruktūrizavimo planu, bendrovei „Corsair“ išmokėta valstybės pagalba buvo 106,7 mln. EUR restruktūrizavimo pagalba, kurią sudarė i) 2021 m. sausio mėn. pabaigoje „Corsair“ prisiimtų viešųjų įsipareigojimų, kurie sudarė 21,9 mln. EUR, moratoriumas, ii) 4,8 mln. EUR užsienio mokesčių kreditas 2021 m. įsigyjant vieną ar daugiau orlaivių, iii) tiesioginė 18 mln. EUR valstybės lengvatinė paskola (toliau – FDES paskola) ir iv) 62 mln. EUR dalyvavimo paskola (toliau – PP paskola) ([19]).

(42) Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad 2020 m. užjūrio departamentų vietos valdžios institucijos, investuojant OMRP, sumokėjo 6 mln. EUR, o į tai 2020 m. sprendime nebuvo atsižvelgta. Todėl šią sumą reikia pridėti prie 2020 m. išmokėtos valstybės pagalbos sumos, taigi bendra valstybės pagalbos suma yra 112,7 mln. EUR.

(43) Be to, atsakydamos į sprendimo pradėti procedūrą 95 konstatuojamojoje dalyje pateiktą Komisijos pastabą, kuria abejojama, ar [10–40] mln. EUR paskirstytojo pensijų įmokų mokėjimo moratoriumas, kurį 2023 m. rugsėjo mėn. CRPN suteikė bendrovei „Corsair“, yra tinkamas finansuoti kaip nuosavas įnašas, Prancūzijos valdžios institucijos iš esmės teigia, kad CRPN yra įstaiga, savarankiškai valdanti privačios kilmės išteklius. Kadangi CRPN ištekliai nėra valstybiniai ištekliai ir sprendimas paskirstyti įnašų mokėjimą, kurį šioje byloje galima palyginti su pagrįstu privataus kreditoriaus elgesiu, negali būti priskirtas valstybei, ta priemonė nėra valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(44) 1 lentelėje parodytas nuosavų įnašų ir valstybės pagalbos paskirstymas finansuojant 2020 m. restruktūrizavimo planą. Toliau joje parodoma, kaip paskirstytas finansavimas, skirtas iš dalies pakeistam restruktūrizavimo planui. Galiausiai, joje parodomas visų privačių ir viešųjų įnašų į patikslinto restruktūrizavimo plano finansavimą santykis.

([17]) 39 konstatuojamosios dalies iii ir iv punktuose nurodytas finansavimas teikiamas per *Commission des chefs des services financiers* (CCSF), kuri yra Ūkio ministerijos Viešųjų finansų generalinio direktorato dalis, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Žr. 2025 m. lapkričio 7 d. pasirašyto sąlygų dokumento 5 priedą.

([19]) Šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad 2020 m. sprendime visa valstybės suteiktų paskolų suma (80 mln. EUR) buvo laikoma valstybės pagalba, o ne tik ekonominiu pranašumu, kuris bendrovei „Corsair“ buvo suteiktas valstybės suteiktomis paskolomis, palyginti su panašiomis privataus subjekto suteiktomis paskolomis.

1 lentelė

Pagalba ir nuosavi įnašai

Nuosavas įnašas		Pagalba	
Tipas	Suma mln. EUR	Tipas	Suma mln. EUR
TUI koncesijos (pasitraukianti akcininkė)	[80–120]	Viešųjų įsipareigojimų moratoriumas	21,9
OMRP įnašas	[10–50]	Užsienio mokesčių kreditas	4,8
Užjūrio vietos valdžios institucijų įnašas (per OMRP)	(6)	FDES ir PP valstybės paskolos	80
Trijų „Boeing 747“ pardavimas 2020 m. liepos 2 d.	[10–25]	Užjūrio vietos valdžios institucijų įnašas (per OMRP)	6
Derybos dėl dviejų orlaivių nuomos	[3–10]		
Darbo vietų apsaugos planas ir kolektyvinis susitarimas dėl abipusio nutraukimo	[7–20]		
Bendra nuosavų įnašų suma pagal 2020 m. restruktūrizavimo planą	**60,86 % 173,7**	**Bendra pagalbos suma pagal 2020 m. restruktūrizavimo planą**	**112,7 39,14 %**
„Blue Sky Holding“ (buvusių OMRP akcininkų ir reinvestuotojų) kapitalo injekcija	[5–30]	*Conseil Départemental de la Guadeloupe* kapitalo injekcija (per SEMPAT)	3
„Advens-Geocoton“ kapitalo injekcija	[5–30]	FDES ir PP valstybės paskolų atsisakymas	Kapitalizuotos ir sukauptos dalyvavimo paskolos (PP) palūkanos 2 025 m. liepos mėn. pabaigoje: 4,7 Už FDES paskolą sumokėtos palūkanos
Naujas akcininkų („Blue Sky Holding“, „Groupe Advens-Geocoton“ ir SEMPAT) įsipareigojimas atlikti papildomą kapitalo injekciją	[5–30]		
Caisse de Retraite du Personnel Navigant suteiktas įmokų moratoriumas	[10–40]	Neatsisakytinos susigrąžinti valstybės skolos grąžinimo sąlygų pakeitimas	19
F-HSKY pardavimas	[25–40]	Atsisakytinos susigrąžinti valstybės skolos atsisakymas	23
Keturių naujų „Airbus A330-NEO“ finansavimas išperkamosios nuomos priemonėmis (išperkamosios nuomos mokesčiai)	[20–80]	Užsienio mokesčių kreditas	38,1
Bendra nuosavų įnašų suma pagal patikslintą restruktūrizavimo planą	**145,4 62,3 %**	**Bendra pagalbos suma pagal patikslintą restruktūrizavimo planą**	**87,8 37,7 %**
Visa bendra nuosavų įnašų suma (pagal abu planus)	**319,1 61,4 %**	**Visa bendra pagalbos suma (pagal abu planus)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2 *Pagalbos, nuosavų įnašų ir naštos pasidalijimo proporcingumas*

(45) Tuo remdamosi Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad, atsižvelgiant į bendrovės „Corsair“ 2020 m. restruktūrizavimo plano pakeitimą, diskontuota bendra valstybės pagalbos suma būtų 200,5 mln. EUR (atsižvelgiant į pirminę pagalbą), t. y. [80–180] mln. EUR mažesnė už diskontuotą bendrą privačių įnašų sumą.

(46) Taigi, Prancūzijos valdžios institucijos daro išvadą, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punkte nustatyta sąlyga, pagal kurią nuosavas įnašas turi sudaryti ne mažiau kaip 50 % restruktūrizavimo išlaidų, yra tinkamai įvykdyta.

(47) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad dalis valstybės pastangų pagal patikslintą restruktūrizavimo planą bus kapitalo injekcijos ir kad esami akcininkai labai prisideda prie restruktūrizavimo pastangų, sumažindami savo akcijų paketą iki nulio, atsižvelgiant į būsimą kapitalo didinimą. Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punktą esami akcininkai prieš valstybės intervenciją bus visiškai padengę bendrovės „Corsair“ sukauptus nuostolius. Šiuo tikslu prieš skiriant viešąsias lėšas buvo sumažintas kapitalas siekiant padengti perkeltus nuostolius. Dėl šios operacijos, visiškai nuvertėjus neapmokėtoms akcijoms, dabartiniai akcininkai dalyvauti visiškai nustojo. Tai įvyko anksčiau, nei buvo padidintas kapitalas, todėl rekapitalizavimas visai nenaudingas buvusiems akcininkams. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad taip užtikrinamas tinkamas naštos pasidalijimas, nes esamiems akcininkams tenka visa ankstesnių nuostolių našta, kiek tai leidžiama pagal nacionalinę teisę, ir jie faktiškai išstumiami vykdant kapitalo restruktūrizavimą.

3.2.3 *Pagalbos tinkamumas*

(48) Remdamosi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad dabartiniai „Corsair“ sunkumai kyla tiek dėl neatidėliotinų likvidumo problemų, tiek dėl struktūrinio jos mokumo susilpnėjimo, kurį lemia sukaupti nuostoliai, dėl kurių jos nuosavas kapitalas kasmet mažėjo. Jos pažymi, kad planuojama pagalba, kurią iš esmės sudaro atleidimas nuo skolų ir mokesčių kreditas, ne tik laikinai pagerina bendrovės pinigų srautą, bet ir prisideda prie jos ilgalaikio mokumo stiprinimo. Pastarasis aspektas yra proporcingas bendrovės gebėjimui padengti visus savo įsipareigojimus iš nuosavų išteklių. Atleidimas nuo skolos nedelsiant ir visam laikui sumažina trumpalaikius įsipareigojimus, o mokesčių kreditas padidina grynąjį rezultatą arba turtą ir abiem atvejais pagerina grynąją poziciją. Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad toks įsipareigojimų sumažinimas kartu su nuosavo kapitalo lygio atkūrimu yra tinkamiausia priemonė nustatytiems sunkumams pašalinti. Taigi pagalba, prie kurios pridėta iki [...] mln. EUR vertės *in bonis* sąlyga, padėtų patenkinti tiek vidutinio laikotarpio likvidumo poreikius, tiek nepakankamą mokumą, todėl turėtų sudaryti sąlygas „Corsair“ grįžti prie tvarios finansinės struktūros ir teigiamos pinigų srauto pozicijos, kartu vykdant savo įsipareigojimus.

3.3. **Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas**

3.3.1 *Prielaidų ir finansinių prognozių aprašymas*

(49) Pagal pagrindinį scenarijų, pateiktą naujausiame patikslintame restruktūrizavimo plane, kurį Prancūzijos valdžios institucijos pateikė 2025 m. gegužės 23 d. ir paskutinį kartą atnaujino 2025 m. gruodžio 15 d., numatoma, kad patikslinto restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį (nuo 2023 m. rugsėjo mėn. pabaigos iki 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigos) „Corsair“ apyvarta, visų pirma keleivinio transporto apyvarta, išaugs maždaug 17 % ir iki 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigos pasieks apie [...] mln. EUR.

(50) Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad plano įgyvendinimo laikotarpiu išlaidos (kintamosios ir pastoviosios) turėtų padidėti tik [...] %, o tai yra proporcingai mažiau nei iki 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigos numatomos bendrovės pajamos. Tačiau, visų pirma kalbant apie pastoviąsias išlaidas [...], Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad tikimasi, jog šios išperkamosios nuomos išlaidos per patikslinto restruktūrizavimo laikotarpį padidės [...] %, nes į orlaivių parką bus įtraukti nauji orlaiviai. Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad šių naujų orlaivių veiklos sąnaudos (visų pirma degalų sąnaudos) mažesnės, tačiau jų nuoma brangesnė.

(51) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad, remiantis pirmiau apibūdinta padėtimi ir kaip matyti iš toliau pateiktos lentelės, tikimasi, kad per patikslinto restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį bendrovės grynasis pelningumas gerokai išaugs – nuo ([...]) mln. EUR 2023 m. rugsėjo mėn. pabaigoje iki [...] mln. EUR 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigoje, o tai reiškia, kad patikslinto restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį padėtis visiškai pasikeis pereinant nuo didelių veiklos nuostolių prie itin teigiamo grynojo pelningumo.

2 lentelė

Pagrindiniai „Corsair“ finansiniai rodikliai (pagrindinis scenarijus)

		Restruktūrizavimo laikotarpis						
mln. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Apyvarta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
įskaitant: keleivių	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynasis pelningumas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynasis rezultatas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nuosavas kapitalas (16-asis TFAS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynoji skola (16-asis TFAS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Panaudotas kapitalas (16-asis TFAS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pinigų srauto pozicija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Panaudoto kapitalo grąža, % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	[…]
Nuosavo kapitalo grąža, % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Šaltinis: įvairios pateiktos 2025 m. gegužės 23 d. patikslinto restruktūrizavimo plano skaidrės; 2025 m. birželio 20 d. pateiktų dokumentų santrauka.

(*) Apskaičiuota remiantis NOPAT (grynuoju veiklos pelnu atskaičius mokesčius) ([20]).

(**) Atskaitoma remiantis grynuoju rezultatu ir nuosavu kapitalu.

([20]) Remiantis grynuoju pelningumu vertinami įmonės veiklos rezultatai prieš atsižvelgiant į finansinius mokesčius ir pelno mokestį pagal taikytinas apskaitos taisykles. Grynasis veiklos pelnas atskaičius mokesčius (NOPAT) yra grynasis pelningumas atskaičius mokesčius, apskaičiuojamas norminiu pagrindu, tarsi įmonė būtų finansuojama tik iš nuosavo kapitalo, ir gaunamas grynajam pelningumui taikant standartizuotą mokesčio tarifą. Taikant šį metodą galima neutralizuoti finansavimo struktūros ir išimtinių mokesčių straipsnių poveikį. Taigi NOPAT yra tinkamas agreguotas rodiklis panaudoto kapitalo grąžai apskaičiuoti, kuriuo matuojama panaudoto kapitalo grąža, parodant NOPAT ir panaudoto kapitalo santykį, ir kuris leidžia įvertinti įmonės gebėjimą kurti vertę, kai ta grąža viršija vidutinę svertinę kapitalo kainą (VSKK), kuri taip pat yra grąžos norma, apskaičiuota sumokėjus mokesčius. „Corsair“ atveju NOPAT apskaičiuojamas taip: EBIT, pakoreguotos atsižvelgiant į finansines išperkamosios nuomos palūkanas (apytikris skaičiavimas, nes bendrovė neteikia konsoliduotųjų finansinių ataskaitų pagal TFAS) + papildomos personalo išlaidos + pelno mokestis.

(52) Kalbant apie bendrovės „Corsair“ grynąjį rezultatą pagal pagrindinį scenarijų, Prancūzijos valdžios institucijos tikisi, kad jis padidės tokia pačia suma ir plano įgyvendinimo laikotarpiu gerokai padidės nuo [...] mln. EUR grynojo nuostolio [...] iki numatomo [...] mln. EUR pelno 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigoje. Reikėtų pažymėti, kad šis grynasis pelnas, kurio tikimasi 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigoje, yra gerokai didesnis nei 2025 m. dėl išskirtinių įnašų, susijusių tiek su Prancūzijos valstybės reikalavimų atsisakymu, kartu su išskirtiniu [...] mln. EUR rezultatu, tiek su maždaug [...] mln. EUR pajamomis iš orlaivių F-HSKY pardavimo. Be šių išskirtinių įnašų tikėtinas grynasis rezultatas 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigoje būtų [...] mln. EUR.

(53) Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad šiuos teigiamus rezultatus, rodančius akivaizdų pagerėjimą, visų pirma lėmė i) labai gera prekybos dinamika, ii) parko atnaujinimas, leidžiantis pagerinti paslaugas, iii) RASK gerinimo priemonių įdiegimas (visų pirma papildomų pajamų padidėjimas, geresnis pelningumo valdymas ir pakartotinės derybos dėl sutarčių su tam tikrais paslaugų teikėjais) ir iv) jau nustatytų veiklos rezultatų gerinimo priemonių, į kurių teigiamą poveikį iki jų įgyvendinimo nebuvo visapusiškai atsižvelgta, poveikio įtraukimas.

(54) Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad gerinimo priemonės yra susijusios tiek su išlaidų taupymu, tiek su pajamų didinimu ir apima, be kita ko, šiuos pagrindinius elementus:

a) faktinio RASK gerinimo priemonių poveikio, kuris, kaip paaiškėjo, buvo didesnis už pirmines prielaidas ([...] % nuo 2026 m., palyginti su [...] % anksčiau), įtraukimą, atsižvelgiant į puikius veiklos rezultatus, stebėtus 2024–2025 finansiniais metais po to, kai „Corsair“ įgyvendino veiksmų planą;

b) didesnį vidutinės atkarpos kainos (VAK) poveikį, atsižvelgiant į stabilizavimąsi ar net nedidelį VAK padidėjimą, stebėtą per visus 2025 finansinius metus, nors kuro kaina gerokai sumažėjo ([...] %, palyginti su ankstesne patikslinto restruktūrizavimo plano redakcija). Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad ši VAK gerėjimo tendencija ir kuro kainos mažėjimas tęsiasi, ir pritaria patikslintame restruktūrizavimo plane numatytiems tikslams, susijusiems su keleivių vežimo pelningumu; tai visų pirma galima paaiškinti tuo, kad „Corsair“ pardavė orlaivius už didesnę kainą, kai atnaujino savo parką, o tai leido padidinti VAK, palyginti su pirminiais lūkesčiais [...], ir

c) platinimo išlaidų sumažėjimą, atsižvelgiant į neseniai pasiektus gerus rezultatus naudojantis internetiniais kanalais, užfiksuotus 2025 finansiniais metais. Kelis mėnesius vykdant dinamišką prekybos politiką, kuria siekiama paspartinti tiesioginio pardavimo, visų pirma pardavimo internetu, plėtrą, jau sumažėjo naudojimasis trečiųjų šalių tinklais, kurie struktūriškai yra brangesni.

(55) Vis dėlto tos prielaidos ir pokyčiai neleidžia [...], t. y. prielaidos ir pokyčiai pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui. Prancūzijos valdžios institucijos tikisi, kad 2026 m. rugsėjo mėn. bendrovės „Corsair“ nuosavas kapitalas vis dar bus [...] mln. EUR, o panaudoto kapitalo grąža sudarys [10,6–13,4] %, o tai atitinka bendrovės „Corsair“ kapitalo kainą, kuri, Prancūzijos valdžios institucijų vertinimu, sudaro [8,6–10,5] %. Galiausiai, Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad numatoma, jog panaudoto kapitalo grąža 2027 m. rugsėjo mėn. pabaigoje pasieks [11,4–15,2] % (ir 2027–2028 finansinių metų, kurie baigiasi 2028 m. rugsėjo mėn. pabaigoje, pabaigoje viršys [18–21] %).

(56) Šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires restruktūrizavimo planu per pagrįstą laikotarpį turi būti atkurtas ilgalaikis pagalbos gavėjo gyvybingumas, remiantis realiomis prielaidomis dėl būsimų veiklos sąlygų, dėl kurių neturėtų būti teikiama jokia kita restruktūrizavimo plane nenumatyta valstybės pagalba.

(57) Tuo remdamosi Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse numatytas pagrįstas laikotarpis nebūtinai atitinka restruktūrizavimo laikotarpį, kuris, be to, turi būti kuo trumpesnis, ir kad, jų nuomone, tai aiškiai matyti iš orientacinio restruktūrizavimo plano pavyzdžio, pateikto Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių II priede.

(58) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad šis ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo per pagrįstą laikotarpį kriterijus be apribojimų taikomas restruktūrizavimo plano pakeitimui, todėl, jų nuomone, šiuo konkrečiu atveju pagrįsto laikotarpio pradžios taškas turi būti prašymas dėl pakeitimo.

(59) Šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad ilgalaikis gyvybingumas laikomas užtikrintu tada, kai įmonė, padengusi visas išlaidas, įskaitant nuvertėjimo ir finansinių mokesčių išlaidas, gali užtikrinti tinkamą numatomą kapitalo grąžą. Kitaip tariant, restruktūrizuota įmonė laikoma gyvybinga, kai ji gali savarankiškai konkuruoti rinkoje.

(60) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad praktiškai gyvybingumo atkūrimo kriterijaus laikymąsi Komisija turi nagrinėti remdamasi įrodymų visuma ir laikydamasi savo sprendimų priėmimo praktikos. Kaip vieną iš šių įrodymų Prancūzijos valdžios institucijos nurodo, kad Komisija turėtų išnagrinėti ne tik pinigų srautų, bet ir pelningumo rodiklius (EBITDAR, panaudoto kapitalo grąžą, nuosavo kapitalo grąžą arba vidutinę svertinę kapitalo kainą (VSKK)). Jos priduria, kad Komisija visų pirma turėtų išnagrinėti, ar panaudoto kapitalo grąža per pagrįstą laikotarpį tampa didesnė už VSKK, kad įvertintų oro transporto bendrovės gebėjimą užtikrinti pakankamą pelningumą, kad būtų padengtos jos kapitalo finansavimo sąnaudos.

(61) Kaip nurodyta 3 lentelėje, Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pažymi, kad pagal bendrovės „Corsair“ restruktūrizavimo plane pateiktą pesimistinį scenarijų 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigoje bendrovės grynasis pelningumas pablogėtų maždaug [...] mln. EUR, todėl patikslinto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje ji patirtų veiklos nuostolių. Visi kiti rodikliai taip pat rodytų tokį pablogėjimą.

3 lentelė

Pagrindiniai „Corsair“ finansiniai rodikliai (pesimistinis scenarijus)

		Restruktūrizavimo laikotarpis						
mln. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Apyvarta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
įskaitant: keleivių	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynasis pelningumas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynasis rezultatas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nuosavas kapitalas (16-asis TFAS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynoji skola (16-asis TFAS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Panaudotas kapitalas (16-asis TFAS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pinigų srauto pozicija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Panaudoto kapitalo grąža, % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Restruktūrizavimo laikotarpis						
mln. EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Nuosavo kapitalo grąža, % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*

Šaltinis: įvairios pateiktos 2025 m. gegužės 23 d. patikslinto restruktūrizavimo plano skaidrės; 2025 m. birželio 20 d. pateiktų dokumentų santrauka.

(*) Apskaičiuota remiantis NOPAT (grynuoju veiklos pelnu atskaičius mokesčius) ([21]).

(**) Atskaitoma remiantis grynuoju rezultatu ir nuosavu kapitalu.

(62) Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad pesimistinis scenarijus grindžiamas šiomis patikslintomis pagrindinio scenarijaus prielaidomis:

a) kalbant apie skrydžius į Gvadelupą, nors pagrindinis scenarijus grindžiamas rinka, kuri nuo 2025 m. viršija 2019 m. lygį (taip įmonėje jau buvo), pesimistinis scenarijus grindžiamas laipsniškesniu Gvadelupos rinkos atsigavimu, prie 2019 m. skaičių grįžtant metais vėliau, nuo 2026 m., atitinkamai sumažinant „Corsair“ vežamų keleivių skaičių;

b) kalbant apie degalus, nors pagrindiniame scenarijuje daroma prielaida, kad 2025 m. gegužės mėn. degalų kaina bus [600–900] USD už toną, pesimistinis scenarijus buvo grindžiamas prielaida, kad per visą restruktūrizavimo laikotarpį kaina padidės [...] USD už toną, todėl degalų sąnaudos padidės suma, atitinkančia kainų pokyčius, atėmus numatomą perkėlimą pardavimo kainai. Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad daroma prielaida, jog trečdalis padidėjusios degalų kainos perkeliama pardavimo kainoms;

c) kalbant apie bilietų pardavimo kainas, kadangi pagrindinis scenarijus grindžiamas prielaida, kad pardavimo kainos padidės dėl i) „derinio keleivių salone“, kai padidės keleivių salono priekinės dalies sėdimųjų vietų dalis, ir ii) skrydžio plano pertvarkos, dėl kurios bus galima sumažinti mažiausiai pelningų skrydžių skaičių, o pesimistinis scenarijus buvo grindžiamas kainų didinimo restruktūrizavimo laikotarpiu apribojimu, dėl kurio apyvarta, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, sumažėjo;

d) kalbant apie „Corsair“ veiklos plėtrą Afrikoje, nors pagrindiniame scenarijuje atsižvelgiama į maršruto Paryžius–Abidžanas plėtrą, nepaisant neigiamo oro vežėjo „Air Côte d'Ivoire“ patekimo į rinką poveikio, pesimistinis scenarijus grindžiamas lėčiau, nei tikėtasi iš pradžių, didėjančiais pajėgumais, atitinkamai mažėjant pervežamų keleivių skaičiui;

e) kalbant apie pagrindiniame scenarijuje numatytų išlaidų taupymo priemonių ir RASK gerinimo priemonių įgyvendinimą, pesimistinis scenarijus grindžiamas tų priemonių įgyvendinimo vėlavimu, darančiu neigiamą poveikį 2026 finansiniams metams.

(63) Tuo remdamosi Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad pagal diskontuotą pesimistinį scenarijų i) grynasis pelningumas yra labai teigiamas ir restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje sudaro [...] mln. EUR (ir net iki [10–30] mln. EUR 2028 m. rugsėjo 30 d.), ii) pinigų srautas [...] per visą plano įgyvendinimo laikotarpį ir maždaug [...] mln. EUR 2026 m. rugsėjo 30 d. (ir [...] mln. EUR 2028 m. rugsėjo 30 d.).

([21]) Remiantis grynuoju pelningumu vertinami įmonės veiklos rezultatai prieš atsižvelgiant į finansinius mokesčius ir pelno mokestį pagal taikytinas apskaitos taisykles. Grynasis veiklos pelnas atskaičius mokesčius (NOPAT) yra grynasis pelningumas atskaičius mokesčius, apskaičiuojamas norminiu pagrindu, tarsi įmonė būtų finansuojama tik iš nuosavo kapitalo, ir gaunamas grynajam pelningumui taikant standartizuotą mokesčio tarifą. Taikant šį metodą galima neutralizuoti finansavimo struktūros ir išimtinių mokesčių straipsnių poveikį. Taigi NOPAT yra tinkamas agreguotas rodiklis panaudoto kapitalo grąžai apskaičiuoti, kuriuo matuojama panaudoto kapitalo grąža, parodant NOPAT ir panaudoto kapitalo santykį, ir kuris leidžia įvertinti įmonės gebėjimą kurti vertę, kai ta grąža viršija vidutinę svertinę kapitalo kainą (VSKK), kuri taip pat yra grąžos norma, apskaičiuota sumokėjus mokesčius. „Corsair“ atveju NOPAT apskaičiuojamas taip: EBIT, pakoreguotos atsižvelgiant į finansines išperkamosios nuomos palūkanas (apytikris skaičiavimas, nes bendrovė neteikia konsoliduotųjų finansinių ataskaitų pagal TFAS) + papildomos personalo išlaidos + pelno mokestis.

(64) Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad šie rezultatai byloja apie „Corsair“ gebėjimą, net ir esant pesimistiniam scenarijui, įvykdyti visus savo finansinius įsipareigojimus be papildomos pagalbos.

(65) Remdamosi tuo, kas išdėstyta, Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad visi Komisijai pateiktame patikslintame restruktūrizavimo plane nurodyti rodikliai patvirtina gyvybingumo atkūrimo planą net ir pagal pesimistinį scenarijų, nes:

a) pagal pagrindinį scenarijų [...] finansiniais metais buvo pasiektas teigiamas [...] mln. EUR grynasis rezultatas, [...] mln. EUR – [...] ir [...] mln. EUR – [...], o pagal pesimistinį scenarijų 2026 m. rugsėjo 30 d. – [...] mln. EUR grynasis rezultatas ir kitais metais po restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos – [...] mln. EUR pelnas ir

b) „Corsair“ pinigų srautas išliks [...] per visą patikslinto restruktūrizavimo plano laikotarpį, plano laikotarpio pabaigoje esant [...] mln. EUR grynųjų pinigų pagal pagrindinį scenarijų ir [...] mln. EUR pagal pesimistinį scenarijų.

(66) Kaip nurodyta pirmiau, numatoma, kad 2026 m. rugsėjo 30 d. panaudoto kapitalo grąža bus [10,6–13,4] %, o praėjus vieniems metams po restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos – [11,4–15,2] %, t. y. viršys tą pačią dieną apskaičiuotą [8,6–10,5] % VSKK ([22]).

(67) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad, kaip parodyta 4 lentelėje, 2019 m. į imtį įtrauktų dešimties trečiųjų šalių oro transporto bendrovių panaudoto kapitalo grąžos mediana buvo 7,3 %, o 2024 m. – 6,9 %. „Corsair“ panaudoto kapitalo grąža, kaip parodyta 3 lentelėje, per [...] metus buvo subalansuota ir sudarė [...] % [...], ir tikimasi, kad ji bus [...] pastaraisiais metais, palyginti su kitų atrinktų oro transporto bendrovių grąža patikslinto restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu.

4 lentelė

Panaudoto kapitalo grąža

		Kapitalo grąža				
mln. EUR	Kategorija	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Tradicinė	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Tradicinė	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Tradicinė	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Tradicinė	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Tradicinė	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Tradicinė	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Pigių skrydžių	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
Easy Jet	Pigių skrydžių	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	JAV	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) Siekdamos įvertinti „Corsair“ restruktūrizavimo planą ir būsimą bendrovės pelningumą, Prancūzijos valdžios institucijos apskaičiavo, kad restruktūrizavimo plano pabaigoje, t. y. iki 2026 m., bendrovės „Corsair“ vidutinės svertinės kapitalo sąnaudos (VSKK) sudarys [8,6–10,5] %. Šios VSKK apskaičiuojamos pagal standartinę formulę, pagal kurią skolos tvarkymo išlaidos (RD) lyginamos su nuosavo kapitalo kaina. Apskaičiuota, kad nuosavo kapitalo kaina (RE) yra [...] %, remiantis CAPM formule (kapitalo įkainojimo modelis (RE = RFR + βE × ERP + rizikos priedas), įskaitant rizikos priedą ir taikant prognozuojamą [...] % nerizikingą normą (RF) 2027 m., [...] % nuosavo kapitalo rizikos priedą (ERP) Prancūzijai ir 1,09 dydžio nuosavo kapitalo beta koeficientą (βE). Siekiant kompensuoti tai, kad „Corsair“ neįtraukta į biržos sąrašus, prie rizikos priedo buvo pridėtas [...] % nelikvidumo priedas. Apskaičiuotos skolos tvarkymo išlaidos (RD) atskaičius mokesčius, sudarančios [...] %, grindžiamos [...] % ikimokestiniu tarifu ir [...] % efektyviuoju mokesčio tarifu. Šiems dviem komponentams taikomas [...] % finansinis svertas, apskaičiuotas remiantis Europos oro transporto sektoriaus vidurkiu. Komisija taip pat pažymi, kad, profesoriaus A. Damodarano (pripažinto šaltinio, naudojamo atliekant finansinį vertinimą) vertinimu, vidutinės Europos oro transporto sektoriaus kapitalo sąnaudos 2025 m. sudarė apie 8 %, todėl, palyginti su Prancūzijos vertinimu, jos yra žemesnė riba (žr. https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Kapitalo grąža						
mln. EUR	Kategorija	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	JAV	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	JAV	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	JAV	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mediana						
Tradicinės		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Pigių skrydžių		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
JAV		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Visi oro vežėjai		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Šaltinis: Capital IQ (2025 m. gruodžio 15 d.)

(68) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad, atsižvelgiant į visus šiuos elementus, „Corsair“ gyvybingumo įrodymas net ir pagal pesimistinį scenarijų visiškai atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires ir Komisijos sprendimų priėmimo praktiką.

(69) Taigi, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad visi šie veiksniai rodo, jog bendrovė „Corsair“ vėl taps finansiškai pajėgi ir galės savarankiškai konkuruoti rinkoje nuo restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos.

3.4. **Konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės**

(70) Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad analizė, atlikta atsižvelgiant į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse ir jurisprudencijoje nustatytus kriterijus, patvirtina „Corsair“ įsipareigojimų tinkamumą. Kalbant apie Prancūzijos pasiūlytas priemones ir teisingą jų kalibravimą, siekiant įvykdyti Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimus ir išsklaidyti pirmines Komisijos sprendime pradėti procedūrą išreikštas abejones, Prancūzijos valdžios institucijos paaiškina, kad „Corsair“ prisiėmė pirminius įsipareigojimus, o vėliau ėmėsi papildomų priemonių, kad sumažintų savo dalyvavimą rinkoje ir atvertų galimybes konkurencijai.

3.4.1 *Laiko tarpsnių grąžinimas*

(71) Kalbant apie priemones, kuriomis siekiama sumažinti dalyvavimą rinkoje, Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad „Corsair“ įsipareigojo grąžinti į rinką 1 500 laiko tarpsnių Paryžiaus Orli oro uoste (700 visiškai atsisakyti ir 800 paskolinti), t. y. daugiau kaip [...] % jos laiko tarpsnių portfelio. Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad ši priemonė įpareigoja bendrovę struktūriškai ir ilgam apriboti savo pajėgumus, nes dėl COHOR (Prancūzijos oro uostų tvarkaraščius koordinuojanti asociacija) priimtų laiko tarpsnių paskirstymo taisyklių vidutinės trukmės laikotarpiu atgauti tokį patį skrydį yra sunku.

3.4.2 *Komercinių susitarimų siūlymas*

(72) Prancūzijos valdžios institucijos įsipareigoja užtikrinti, kad iki pratęsto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos „Corsair“ suinteresuotiems oro vežėjams suteiktų galimybę sudaryti komercinius susitarimus. „Corsair“ yra pasirengusi tiek, kiek šie susitarimai atitinka jos komercinius ir pelningumo tikslus, sąžiningai derėtis ir sudaryti standartinius komercinius susitarimus dėl keleivių ir krovinių vežimo oro transportu rinkos su suinteresuotomis trečiųjų šalių oro transporto bendrovėmis (susitarimai dėl grupinio vietų užsakymo, pagal kuriuos perkamas tam tikras sėdimųjų vietų skaičius tam tikruose „Corsair“ vykdomuose skrydžiuose; dalijimosi kodu susitarimai, kuriais oro transporto bendrovei, kuri yra trečioji šalis, suteikiama teisė vykdyti skrydžius, kuriuos vykdo „Corsair“; bendroji oro transporto bendrovių sutartis, pagal kurią trečiosios šalies oro transporto bendrovei leidžiama parduoti jungiamuosius skrydžius „Corsair“ vykdomiems skrydžiams).

3.4.3 *Naudojimo mažinimas ir parko pajėgumo ribojimas*

(73) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos aiškina, kad, laikantis šių įsipareigojimų, iki patikslinto restruktūrizavimo plano pabaigos (t. y. iki 2026 m. rugsėjo 30 d.) orlaivių parkas bus apribotas iki devynių orlaivių, o reguliarių skrydžių į užjūrio teritorijas skaičius per [...] finansinius metus bus sumažintas 97, juos paskirstant taip: […]. Apskaičiuota, kad tai turės [...]–[...] mln. EUR poveikį bendrovės apyvartai.

3.4.4 *Maršruto plano sumažinimas*

(74) Papildomi įsipareigojimai yra susiję su maršrutų uždarymu ([...]) ir naujų numatytų paskirties vietų atsisakymu ([...]). Prancūzijos valdžios institucijos pažymi, kad „Corsair“ užima labai mažą Europos oro transporto rinkos dalį ir kad jos dydis yra ribotas Orli oro uoste, jau nekalbant apie Prancūzijos rinką. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad šie įsipareigojimai visiškai atitinka tikslą sumažinti įmonės dalyvavimą rinkoje.

(75) Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad „Corsair“ pasiūlytos konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės yra tinkamos ir teisingai sukalibruotos. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad siūlomomis priemonėmis jau dedamos didelės pastangos, bet kokios papildomos priemonės galėtų pakenkti gyvybingumo atkūrimo trajektorijai ir todėl prieštarautų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytam principui.

3.5. **„Corsair“ vaidmuo Europos Sąjungoje ir priešingos padėties pagalbos scenarijus**

(76) Komisija, vertindama patikslintą „Corsair“ restruktūrizavimo planą, nagrinėja, ar siūloma pagalba, nepaisant jos galimo žalingo poveikio konkurencijai, yra būtina siekiant užkirsti kelią rinkos nepakankamumui ar socialiniams sunkumams ir yra apribota iki visiško minimumo pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

(77) Šiame kontekste Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad „Corsair“ vaidmuo Sąjungoje, visų pirma dėl to, kad ji yra labai svarbi tradicinė oro transporto bendrovė, jungianti žemyninę Prancūziją su jos atokiausiais regionais, yra esminis šių regionų ekonominės ir socialinės struktūros elementas.

(78) Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punktą „Corsair“ atlieka labai svarbų vaidmenį užtikrinant teritorinį tęstinumą ir sprendžiant įrodyto rinkos nepakankamumo gyvybiškai svarbiuose maršrutuose problemą. Ji užtikrina sklandų oro susisiekimą į užjūrio teritorijas. Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad tokia strateginė padėtis neturėtų būti laikoma vien komercine veikla, bet turėtų būti laikoma esminiu indėliu į šių regionų ekonominę ir socialinę struktūrą, pateisinančiu valstybės intervenciją, jei kiltų grėsmė bendrovės išlikimui.

(79) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad pagalbos suderinamumo analizė, kuri iš esmės grindžiama priešingos padėties scenarijumi, t. y. galimų pasekmių konkurencijai ir rinkai, jei pagalba nebūtų suteikta, taigi jei „Corsair“ būtų likviduota, vertinimu, rodo, kad įmonės žlugimas turėtų rimtų pasekmių, didesnių už paprastą rinkos dalių perskirstymą. Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad dėl „Corsair“ žlugimo labai iš karto padidėtų kainos vartotojams – apskaičiuota, kad maršrutuose į Antilus ir iš jų kainos padidėtų daugiau kaip 15 %, o maršrutuose į Majotą ir iš jo – daugiau kaip 40 %, kadangi dėl to labai pablogėtų konkurencinė aplinka, nes būtų pereita nuo duopolijos prie monopolijos maršrute Paryžius–Majotas, o Antilų maršrutuose dalyvių skaičius sumažėtų nuo trijų iki dviejų. Dėl „Corsair“ nedalyvavimo taip pat padidėtų slapto likusių veiklos vykdytojų susitarimo rizika.

(80) Galiausiai, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad dėl „Corsair“ žlugimo būtų prarastos tiesioginės paslaugos iš kitų nei Paryžius miestų į užjūrio teritorijas, o tai turėtų didelį poveikį šių teritorijų pasiekiamumui ir ekonominiam patrauklumui. Taigi Prancūzijos valdžios institucijų pateiktame priešingos padėties scenarijuje nustatyta, kad nesuteikus restruktūrizavimo pagalbos rinka būtų ne tik pakoreguota, bet ir struktūriškai pablogėtų konkurencija ir būtų padarytas didelis socioekonominis poveikis atokiausiems regionams. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos daro išvadą, kad pagalba yra būtina ne tik įmonei išgelbėti, bet visų pirma rinkos konkurencinei struktūrai išsaugoti ir teritorinio tęstinumo tikslui užtikrinti, o tai yra tinkamas pagrindimas pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

4. PRELIMINARIOS IŠVADOS 2024 M. VASARIO 5 D. SPRENDIME PRADĖTI PROCEDŪRĄ IR 2025 M. BALANDŽIO 11 D. SPRENDIME IŠPLĖSTI PROCEDŪRĄ

4.1. Sprendimas pradėti procedūrą

(81) Sprendime pradėti procedūrą konstatavusi, kad priemonės, apie kurias Prancūzija pranešė savo prašyme iš dalies pakeisti restruktūrizavimo planą, *prima facie* turėtų būti laikomos valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija išreiškė toliau nurodytas abejones dėl jų suderinamumo su vidaus rinka.

4.1.1 *Indėlis į rinkos nepakankamumo problemos sprendimą*

(82) Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad „Corsair“ veikla persiorientavo į naujas paskirties vietas Afrikoje, o tai pakenkė skraidinimo į tam tikrus atokiausius Europos Sąjungos regionus paslaugoms. Kadangi naujos paskirties vietos, į kurias „Corsair“ planavo plėtoti skrydžius pagal patikslintą restruktūrizavimo planą, nepadėjo išlaikyti Prancūzijos teritorinio tęstinumo ir atsižvelgiant į tai, kad tuose maršrutuose, kurie išliko po koronaviruso pandemijos, yra du ar net trys konkurentai, Komisija abejoja, ar „Corsair“ indėlis į ekonominės veiklos ar teritorijos plėtrą išlaikant susisiekimą ir teritorinį tęstinumą Europos Sąjungoje vis dar buvo tinkamas (naujos) pagalbos, kurią Prancūzijos valdžios institucijos norėjo suteikti „Corsair“, pagrindimas.

4.1.2 *Pagalbos tinkamumas ir proporcingumas*

(83) Komisija tvirtino, kad remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 62 punktu, pagalbos gavėjas, jo akcininkai arba kreditoriai, arba įmonių grupė, kuriai jis priklauso, arba nauji investuotojai turi iš nuosavų išteklių skirti reikšmingą įnašą restruktūrizavimo išlaidoms padengti. Toks nuosavas įnašas savo poveikiu pagalbos gavėjo mokumui ar likvidumui paprastai turėtų būti panašus į suteiktą pagalbą; už pagalbą turėjo būti tinkamai atlyginta pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 54 punktą. Be to, pagal 63 punktą šis įnašas turėjo būti realus, taigi neturėtų apimti būsimo tikėtino pelno, pvz., pinigų srautų. Galiausiai, pagal 124 punkto b papunktį, jei dėl restruktūrizavimo plano pakeitimo restruktūrizavimo išlaidos padidėtų, turėtų atitinkamai padidėti ir nuosavas įnašas.

(84) Savo sprendime Komisija teigė, kad Prancūzijos valdžios institucijos ketino suteikti naują 83,1 mln. EUR pagalbą, t. y. pakeisti valstybės skolų grąžinimo sąlygas, atsisakyti reikalavimų ir sumažinti mokesčius, susijusius su orlaivių parko atnaujinimu. Be to, Komisija laikėsi nuomonės, kad *in bonis* sąlyga, kurios viršutinė riba – [...] mln. EUR, yra nedidelė, atsižvelgiant į bendrą nuo 2020 m. bendrovei „Corsair“ suteiktos viešosios pagalbos sumą, kuri, kaip apskaičiuota, siekia beveik [...] mln. EUR.

(85) Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymėjo, kad bet kokia restruktūrizavimo nauda daugiausia būtų naudinga buvusiems ir naujiems privatiems akcininkams, o valstybė be tinkamo atlygio prisiimtų didelę rizikos dalį. Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad šį disbalansą dar labiau išryškino tai, kad nėra priemonės, kuria būtų užtikrintas tinkamas atlygis, pavyzdžiui, valstybės dalyvavimas kapitale konvertuojant skolą.

(86) Komisija taip pat pažymėjo, kad Prancūzijos pasiūlytas nuosavas įnašas buvo pagrįstas keliais hipotetiniais elementais. Pirma, [...] nebuvo nei užbaigta, nei dokumentuota. Be to, nesant konkrečių įrodymų, keturių orlaivių A330-NEO finansavimas liko neaiškus. Moratoriumo, susijusio su įnašų į CRPN paskirstymu, tinkamumas dar turėjo būti patvirtintas.

(87) Taigi, neturėdama apčiuopiamų įrodymų, Komisija laikėsi nuomonės, kad nuosavas įnašas greičiausiai išliks nedidelis ir neproporcingas bendrai viešosios pagalbos sumai. Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad nustatytos kapitalo injekcijos nebuvo pakankamas, tikras ir veiksmingas nuosavas įnašas restruktūrizavimo išlaidoms padengti, todėl jomis remiantis nebuvo galima nustatyti, kad „Corsair“ padengė teisingą finansinių pastangų, reikalingų jai atgaivinti, dalį.

(88) Galiausiai Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos neįrodė, jog tai, kad „Corsair“ yra užjūrio regionuose, pateisina mažesnį nuosavą įnašą.

(89) Todėl Komisija padarė išvadą, kad siūlomas įnašas tebėra nepakankamas atsižvelgiant į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 62, 63, 64 ir 124 punktų reikalavimus, nes atrodo, kad jis yra per mažas, iš dalies hipotetinis ir nesuteikia patikimų garantijų, kad bus įgyvendintas.

(90) Todėl Komisija abejojo, ar patikslintu restruktūrizavimo planu būtų galima užtikrinti teisingą naštos pasidalijimą tarp valstybės ir privačių akcininkų. Tuo remdamasi, Komisija išreiškė rimtų abejonių dėl siūlomos naujos pagalbos proporcingumo ir atlygio.

4.1.2.1 Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

(91) Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi nuomonės, kad Prancūzijos valdžios institucijų pateiktame patikslintame restruktūrizavimo plane yra keletas esminių trūkumų, dėl kurių labai neaišku, ar „Corsair“ gyvybingumas ilguoju laikotarpiu bus atkurtas. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto a papunktį, jei restruktūrizavimo planas buvo iš dalies pakeistas, atitinkama valstybė narė turėjo pateikti patikslintą planą, kuriuo būtų galima per pagrįstą laikotarpį atkurti ilgalaikį pagalbos gavėjo gyvybingumą. Komisijos abejonės dėl patikslinto plano atitikties Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto a papunkčiui buvo pagrįstos toliau nurodytais argumentais.

(92) Pirma, Komisija laikėsi nuomonės, kad makroekonominės ir veiklos prielaidos, kuriomis grindžiamas planas, nebuvo pakankamai pagrįstos ar dokumentuotos. Nesant išsamių paaiškinimų, Komisija nusprendė, kad šiame konkrečiame procedūros etape ji negalėjo įvertinti, ar jos buvo realistiškos ar reikšmingos.

(93) Antra, Komisija tvirtino, kad finansinės prognozės rodė labai mažas pelningumo ir mokumo maržas, todėl bendrovė buvo ypač pažeidžiama bet kokio prielaidų pablogėjimo atveju, ypač jei degalų kainos toliau didėtų. Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad vien toks nepastovumas galėtų pakenkti pateiktiems teigiamiems prognozuojamiems rezultatams, taigi ir numatomam atsigavimui.

(94) Trečia, sprendime pradėti procedūrą nurodytus naujų lėšų įnašus ([5–25] mln. EUR iš esamų investuotojų (OMRP) ir [5–25] mln. EUR iš Kongo Respublikos) Komisija laikė nedideliais, palyginti su „Corsair“ trumpalaikiais ir vidutinės trukmės pinigų srauto poreikiais. Be to, kelios priemonės, kurios buvo pristatytos kaip naujos, iš tiesų buvo senos iniciatyvos, jau įtrauktos į 2020 m. planą ir „perdirbtos“, kad būtų galima jas pagrįsti. Komisija laikėsi nuomonės, kad dėl tokio metodo plano patikimumas sumažėjo, nes jo teigiamas poveikis jau buvo absorbuotas arba jo nepakako, kad būtų išvengta papildomos pagalbos poreikio.

(95) Be to, kai kurios kitos iniciatyvos tebebuvo planavimo ar ketinimų etape ir nebuvo konkretaus įgyvendinimo tvarkaraščio. Tokiomis aplinkybėmis Komisija nusprendė, kad jas laikyti faktiniu indėliu į gyvybingumo atkūrimą labai rizikinga. Todėl Komisija nusprendė, kad šiame procedūros etape naujos privataus kapitalo injekcijos negali būti laikomos patikimu įrodymu, kad patikslintas restruktūrizavimo planas buvo įmanomas.

(96) Ketvirta, Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė pesimistinio scenarijaus, kaip reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse. Jo nepateikus nebuvo galima tinkamai įvertinti, kiek patikslintas restruktūrizavimo planas buvo jautrus nepalankiems sukrėtimams.

(97) Penkta, Komisija nustatė, kad preliminarios finansinės ataskaitos buvo neišsamios, nes nebuvo pateiktas nei prognozuojamas balansas, nei pinigų srautų ataskaita, išskyrus pelno ir nuostolio ataskaitos santrauką. Iš turimos informacijos taip pat matyti, kad „Corsair“ nuosavas kapitalas liks [...]. Tokiomis aplinkybėmis Komisija nusprendė, kad laikotarpio pabaigoje „Corsair“ ir toliau bus laikoma sunkumų patiriančia įmone, todėl kilo abejonių, ar tuo metu pateiktas restruktūrizavimo planas padės atkurti jos ilgalaikį gyvybingumą.

(98) Taigi, sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė rimtų abejonių, ar patikslintas restruktūrizavimo planas atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių kriterijus, nes, jos nuomone, nebuvo nei akivaizdu, nei tikėtina, kad „Corsair“ galėtų gauti pakankamą grąžą arba išlaikyti savo veiklą rinkoje be papildomos pagalbos.

(99) Todėl Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad patikslintame restruktūrizavimo plane neįrodytas „Corsair“ gebėjimas konkuruoti pranašumais po restruktūrizavimo, todėl siūlomos pagalbos negalima laikyti prisidedančia prie gyvybingos ekonominės veiklos plėtros, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

4.1.2.2 Konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės

(100) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių, ar pagalba, kuria grindžiamas patikslintas restruktūrizavimo planas, buvo pakankamai papildyta tinkamomis priemonėmis konkurencijos iškraipymui apriboti. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto c papunktį, atsižvelgiant į didelį pagalbos sumos padidėjimą, tokios priemonės turėjo būti didesnio masto, nei iš pradžių nustatyta. Pirma, Prancūzija pasiūlė padidinti orlaivių parką iki 10 orlaivių, kad būtų patenkinta nauja paklausa, nors padidinus pagalbos sumą ir pratęsus restruktūrizavimo laikotarpį parko dydis iš esmės turėtų būti sumažintas. Antra, neatrodo, kad su laiko tarpsnių atsisakymu susijusi priemonė būtų kokybiškai ar kiekybiškai svarbesnė už 2020 m. restruktūrizavimo plane jau numatytą priemonę.

(101) Komisijos pareikštomis abejonėmis buvo atsižvelgta ne tik į patikslintame restruktūrizavimo plane numatytą pagalbos padidinimą, bet ir į tai, kad, remiantis tuo metu Komisijos turėta informacija, „Corsair“ restruktūrizavimo laikotarpiu galėjo gauti papildomą iki 32 mln. EUR pagalbą. Todėl konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės iš esmės liko tokios pačios kaip ir jau taikomos priemonės, nepaisant to, kad patikslintame restruktūrizavimo plane gerokai padidinta pagalbos suma.

4.2. **Sprendimas išplėsti procedūrą**

(102) Sprendime išplėsti procedūrą Komisija, be sprendime pradėti procedūrą iškeltų abejonių, iškėlė naujų abejonių.

4.2.1 *Pareigos riboti orlaivių parką pažeidimas*

(103) Sprendime išplėsti procedūrą Komisija pažymėjo, kad pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį piktnaudžiavimas valstybės pagalba yra savarankiška sąvoka, kiek ji susijusi su pagalbos naudojimu pažeidžiant sprendimą, kuriuo ji buvo patvirtinta, o ne su neteisėtu jos suteikimu.

(104) 2020 m. sprendime Komisija patvirtino restruktūrizavimo pagalbą bendrovei „Corsair“ su sąlyga, kad tam tikromis priemonėmis bus apribotas konkurencijos iškraipymas, visų pirma orlaivių parko apribojimas iki devynių orlaivių per visą plano laikotarpį (iki 2023 m. rugsėjo mėn.). Šis apribojimas buvo vienas iš esminių įsipareigojimų, užtikrinančių pagalbos suderinamumą.

(105) Sprendime išplėsti procedūrą Komisija pažymėjo, kad iš konkurentų pastabų ir Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos informacijos matyti, jog 2023 ir 2024 m. bendrovė „Corsair“ eksploatavo bent 10 orlaivių vykdydama išplėstinius užsakomuosius skrydžius. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pripažino, kad ši riba buvo viršyta, kaip matyti iš bendrovės „Corsair“ 2023 ir 2024 m. IATA vasaros sezonų skrydžių planų.

(106) Komisija taip pat pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos negalėjo nežinoti apie šią padėtį ir kad jos toleravo ribos viršijimą nepranešusios apie restruktūrizavimo plano pakeitimą arba negavusios aiškaus Komisijos leidimo.

(107) Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad tie užsakomieji skrydžiai buvo vienkartiniai atvejai, pagrįsti išoriniais apribojimais, ir suteikė bendrovei „Corsair“ tik nedidelį pranašumą.

(108) 2025 m. balandžio mėn. sprendime išplėsti procedūrą Komisija atmetė šiuos argumentus ir priminė, kad kompensacine orlaivių parko ribojimo priemone buvo siekiama apriboti orlaivių skaičių, o ne jų pajėgumus, laikantis nuoseklios praktikos kituose sprendimuose (dėl restruktūrizavimo pagalbos bendrovėms TAP, „Condor“ ir SAS). Tikslas buvo įšaldyti orlaivių parką po to, kai bus integruoti nauji „Airbus“ orlaiviai, užsakyti prieš krizę, nepakenkiant patvirtinto restruktūrizavimo plano gyvybingumui.

(109) Kaip paaiškino Komisija, 2023 ir 2024 m. užsakomųjų skrydžių nebuvo galima apibūdinti kaip vienkartinių atvejų, nes sezono metu jie buvo vykdomi po kelis mėnesius ir buvo susiję su reguliariais maršrutais (Paryžius–Bamakas 2023 m. ir Paryžius–Monrealis 2024 m.). Be to, po 2023 m. rugsėjo mėn. bendrovė „Corsair“ toliau naudojo 10 orlaivių [...].

(110) Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad ši padėtis prilygsta netinkamam pagalbos naudojimui, nes patikslintame restruktūrizavimo plane, apie kurį pranešta 2023 m., nebuvo panaikinti pirminiai įsipareigojimai. Kol Komisija nepriėmė naujo sprendimo, liko galioti nustatyta devynių orlaivių riba.

(111) Be to, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires bet koks pagalbos sumos padidinimas reiškė, kad turėjo būti padidintos ir kompensacinės priemonės. Priešingai, „Corsair“ padidino savo orlaivių parką ir taip dar labiau iškraipė konkurenciją.

(112) Prancūzijos valdžios institucijų pagrindimas (veiklos apribojimai, skubumas, pristatymo vėlavimai, saugumo padėtis Malyje) neįtikino Komisijos, nes užsakomieji skrydžiai buvo vykdomi pagal anksčiau priimtus sąmoningus sprendimus, o ne dėl skubių įvykių.

(113) Galiausiai, „Corsair“ konkurentai tvirtino, kad tie užsakomieji skrydžiai leido „Corsair“ taikyti agresyvią kainodaros politiką, iškraipančią konkurenciją sezono metu.

(114) Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad kilo rimtų abejonių dėl to, ar „Corsair“ ir Prancūzija laikėsi įsipareigojimo apriboti orlaivių parką, kuris buvo esminė 2020 m. pagalbos suderinamumo sąlyga.

(115) Todėl pagal Reglamento (ES) 2015/1589 20 straipsnį Komisija nusprendė išplėsti 2024 m. vasario mėn. pradėtą oficialų tyrimą, kad nustatytų, ar tas pažeidimas yra piktnaudžiavimas restruktūrizavimo pagalba, ir pažymėjo, kad išnagrinės faktinį orlaivių parko dydį per pratęstą restruktūrizavimo laikotarpį, apie kurį pranešta 2023 m., atsižvelgdama į sprendime pradėti procedūrą jau išreikštas abejones.

4.2.2 *Papildoma pagalba, suteikta restruktūrizavimo laikotarpiu*

(116) Sprendime pradėti procedūrą Komisija, neišreiškusi jokių konkrečių abejonių šiuo klausimu, pažymėjo, kad „Corsair“ restruktūrizavimo laikotarpiu gavo keletą papildomų valstybės pagalbos priemonių, o Prancūzijos valdžios institucijos neįrodė jų teisėtumo ar suderinamumo. Sprendime išplėsti procedūrą Komisija tvirtino, kad 2021–2022 m. „Corsair“ gavo 32,4 mln. EUR dotacijų pagal schemas, kurias Komisija patvirtino pagal COVID-19 laikinąją sistemą ([23]) (toliau – laikinoji sistema). Pripažinusi šias dotacijas valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija konstatavo, kad pagal COVID-19 laikinąją sistemą jos priemonėmis aiškiai negalėjo pasinaudoti įmonės, kurios 2019 m. gruodžio 31 d. jau buvo susidūrusios su sunkumais. Tą dieną „Corsair“ jau buvo sunkumų patirianti įmonė.

(117) Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepranešė apie šios pagalbos suteikimą, taip pažeisdamos Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 129 punktą. Ji taip pat pažymėjo, kad pasikartojanti ir nuolatinė „Corsair“ priklausomybė nuo viešojo finansavimo parodė, kad jos ikipandeminiai sunkumai nebuvo įveikti. Taigi atrodo, kad 2021 ir 2022 m. suteikta papildoma pagalba prieštaravo Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 punkte nustatytam principui „pirmą ir paskutinį kartą“, pagal kurį įmonei, kuri jau gavo restruktūrizavimo pagalbą, buvo uždrausta gauti naują pagalbą prieš užbaigiant restruktūrizavimą. Komisija padarė išvadą, kad, nesant jokio kito Prancūzijos valdžios institucijų nurodyto teisinio pagrindo, negalima nustatyti, ar papildoma pagalba yra suderinama su vidaus rinka, ir kad išlieka rimtų abejonių dėl jos atitikties Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėms.

(118) Komisija taip pat nustatė, kad jei 32,4 mln. EUR suma būtų laikoma papildoma restruktūrizavimo pagalba, tai padidintų 2024 m. vasario mėn. sprendime pradėti procedūrą jau išreikštas abejones. Tos abejonės buvo susijusios su ilgalaikiu „Corsair“ gyvybingumu (dirbtinai remtu neteisėta pagalba), naujos viešosios paramos proporcingumu, tinkamo atlygio valstybei nebuvimu ir konkurencijos iškraipymą ribojančių priemonių netinkamumu.

([23]) OL C 91 I, 2020 3 20, p. 1, iš dalies pakeistas 2021 m. lapkričio 18 d. (OL C 473, 2021 11 24, p. 1).

4.2.3 *Papildomos pagalbos poveikis pagalbos, kuria finansuojamas restruktūrizavimo plano pakeitimas, suderinamumui*

(119) Galiausiai, atsižvelgdama į tai, kad restruktūrizavimo laikotarpiu bendrovei „Corsair“ buvo suteikta 32,4 mln. EUR neteisėta pagalba, Komisija išreiškė abejonių dėl tos pagalbos poveikio papildomos pagalbos, apie kurią pranešta 2023 m. ir kuri skirta patikslintam restruktūrizavimo planui finansuoti, suderinamumui.

4.3. **Prancūzijos pastabos**

4.3.1 *Sprendimas pradėti procedūrą*

(120) 2024 m. kovo 7 d. Prancūzijos valdžios institucijos pateikė Komisijai pastabas dėl sprendimų pradėti procedūrą.

(121) Tose pastabose jos pažymėjo, kad patikslintas „Corsair“ restruktūrizavimo planas, pateiktas Europos Komisijai po 2020 m. gruodžio 11 d. pirminio sprendimo dėl pagalbos (106,7 mln. EUR), visiškai atitiko pirminį planą.

(122) Šiuo atžvilgiu Prancūzijos valdžios institucijos patvirtino, kad planuojamos veiklos ir socialinės priemonės yra visiškai įgyvendintos, visų pirma orientuojantis į Antilus ir Indijos vandenyno regioną, plėtojant „Corsair“ veiklą Afrikoje, modernizuojant orlaivių parką, integruojant orlaivius „Airbus A330-NEO“ ir iš naujo derantis dėl kolektyvinių sutarčių. Tuo metu Prancūzijos valdžios institucijos tvirtino, kad „Corsair“ taip pat laikėsi savo pirminių įsipareigojimų apriboti orlaivių parką iki devynių orlaivių, kad būtų apribotas konkurencijos iškraipymas.

(123) Prancūzijos valdžios institucijos paaiškino, kad šis patikslintas restruktūrizavimo planas buvo būtinas dėl išimtinių, nenumatytų ir nuo įmonės nepriklausančių aplinkybių, dėl kurių 2020–2023 m. laikotarpiu buvo nukrypta nuo jos finansinės trajektorijos ir grynasis pelningumas sumažėjo [200–400] mln. EUR. Šios aplinkybės apėmė besitęsiančią sveikatos krizę, protesto judėjimus Antiluose, Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą poveikį, dėl kurio labai padidėjo degalų kainos ir JAV dolerio vertė, taip pat plataus masto išlaidų eurais infliaciją. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad pakeitimu, kurio buvo prašoma 2023 m. rugsėjo mėn. pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 7.2.2 skirsnį, buvo siekiama tęsti restruktūrizavimo pastangas ribotą laikotarpį, kurį tuo metu Prancūzijos valdžios institucijos vis dar nustatė 2025 m. rugsėjo 30 d.

(124) Prancūzija laikėsi nuomonės, kad „Corsair“ padėjo skatinti veiklą atokiausiuose Sąjungos regionuose, kuriuos ji aptarnauja, todėl reikėtų daryti išvadą, kad vien „Corsair“ atliko svarbų vaidmenį konkretaus atokiausio regiono (arba konkretaus užjūrio sektoriaus) ekonomikoje, kaip dar kartą parodė pastarojo meto gaivalinės nelaimės, nuo kurių nukentėjo Majotas. Todėl Prancūzija laikėsi nuomonės, kad šiuo įnašu galima pateisinti papildomą restruktūrizavimo pagalbą, kaip yra bendrovės „Air Austral“ atveju (2022 m.) Reunjone arba grupės SATA atveju (taip pat 2022 m.) Azorų salose.

(125) Šiems argumentams pagrįsti Prancūzija pateikė tyrimą ([24]), kuriame padaryta išvada, kad i) „Corsair“ žlugimas lemtų perėjimą nuo duopolijos prie paslaugų tarp Paryžiaus ir Majoto monopolijos, dėl kurios kainos galėtų padidėti 41 % (ir manoma, kad kainos Antiluose padidės 15 %, o Reunjone – 8 %), ir ii) pakaitiniai konkurentai negalėtų patekti į rinką, jei „Corsair“ nutrauktų savo veiklą, dėl didelių kliūčių patekti į rinką. Prancūzijos užjūrio regionų atokumas ir izoliuotumas atgrasė naujus veiklos vykdytojus nuo maršrutų į šiuos regionus atidarymo, ir tai buvo patvirtinta išnagrinėjus patekimą į atitinkamas rinkas ir pasitraukimą iš jų per pastaruosius aštuonerius metus. Vienintelė nuolatinė nauja rinkos dalyvė buvo „French Bee“, atidariusi maršrutą į Reunjoną. Tačiau „French Bee“ yra „Air Caraïbes“, kuri pati jau buvo įsitvirtinusi Prancūzijos užjūrio teritorijose, patronuojamoji įmonė. Kitos trys įmonės, bandžiusios pradėti veiklą šiais maršrutais, greitai ją nutraukė. Remiantis tyrimu, Prancūzijos užjūrio teritorijose

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, *Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity*, 2024 m. kovo 7 d. „Corsair“ užsakytas tyrimas.

neįsitvirtinusios bendrovės neturėjo jokių ekonominių paskatų ten įsisteigti. Tradiciniai oro vežėjai neturėjo pakankamos bazės Šarlio de Golio oro uoste, o Europos tiesioginių skrydžių tinklų veiklos vykdytojai neturėjo orlaivių parkų, reikalingų tolimiesiems skrydžiams vykdyti; be to, tokių skrydžių vykdymas neatitiko jų komercinės strategijos, pagrįstos vidutinio nuotolio skrydžiais. Galiausiai Orli oro uostas, iš kurio išvyko dauguma skrydžių į Prancūzijos užjūrio teritorijas, yra perpildytas, todėl mažai tikėtina, kad jame atsiras naujų skrydžių. Tyrime taip pat atkreiptas dėmesys į didelę riziką, kad „Corsair“ pasitraukus iš šios rinkos likę veiklos vykdytojai pasieks slaptą susitarimą, ir į neigiamą socialinį ir ekonominį poveikį, kurį toks pasitraukimas galėtų turėti „Corsair“ aptarnaujamiems regionams. Galiausiai Prancūzija taip pat paaiškino, kad bet kokio hipotetinio kainų padidėjimo dėl visiško „Corsair“ pasitraukimo klausimo negalima išspręsti nustatant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kuriais esamiems vežėjams būtų laikinai uždrausta didinti tarifus, ir (arba) teikiant tiesiogines subsidijas gyventojams, nes tokios intervencinės priemonės būtų intervencinis rinkos reguliavimas ir valstybės biudžetui, taigi ir Prancūzijos piliečiams, kainuotų daug brangiau nei pagalba, teikiama kartu su pagalbos gavėjos nuosavais įnašais.

(126) Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad patikslintame restruktūrizavimo plane pateiktos patikimos „Corsair“ gyvybingumo atkūrimo perspektyvos, net ir esant pesimistiniam scenarijui. Be to, jos pažymėjo, kad pagal nepriklausomo auditoriaus patvirtintą pagrindinį scenarijų numatyta [20–50] mln. EUR nuosavo kapitalo injekcija, 103 mln. EUR viešųjų įsipareigojimų atsisakymas ir 38,1 mln. EUR užsienio mokesčių kreditų suteikimas ir kad numatoma, jog grynasis pelningumas bus [...] ir 2026–2027 m. pasieks [...] mln. EUR. Tą pačią dieną Prancūzijos valdžios institucijos tvirtino, kad veiklos atžvilgiu planas buvo grindžiamas nuolatiniu orlaivių parko atnaujinimu „Airbus A330-NEO“ orlaiviais ir 10-ojo orlaivio (F-HSKY) eksploatavimu, siekiant optimizuoti sąnaudas, stiprinti užjūrio paslaugas ir sudaryti sąlygas labiau įvairinti maršrutus į Afriką ([...]), kad būtų kompensuotas pasitraukimas iš Šiaurės Amerikos maršrutų ([...]). Todėl Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad, kiek tai susiję su gyvybingumo atkūrimu, patikslintas restruktūrizavimo planas atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, iš jo matyti teigiama panaudoto kapitalo grąža nuo 2023–2024 m. ir pelningumo rodiklis (EBITDAR), suderintas su Europos oro transporto bendrovių pelningumo rodikliu 2019 m. (apie 15 %) nuo 2025–2026 m., o numatomas pinigų srautas yra teigiamas.

(127) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat manė, kad nuosavi įnašai yra pakankami, veiksmingi ir proporcingi. Remdamosi sprendimų dėl plano pakeitimo priėmimo praktika, jos teigė, kad reikėtų atsižvelgti į visas nuo 2020 m. dedamas pastangas, įskaitant „Boeing 747“ pardavimą, naujas derybas dėl išperkamosios nuomos sutarčių, darbo vietų išsaugojimo planą ir kolektyvinę sutartį dėl abipusio nutraukimo. Jos patvirtino, kad [...] buvo konkretus, tačiau reikėjo gauti Komisijos leidimą, kad [...] finansavimas ir įnašų moratoriumas yra tinkami finansuoti, nes juos skyrė privati įstaiga. Iš viso nuosavų įnašų suma (293,9 mln. EUR) padengė 60,14 % visų restruktūrizavimo išlaidų (neįskaitant verslo veiklos padengto likučio), tinkamai laikantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse reikalaujamos 50 % ribos, net ir papildomoms išlaidoms (59,9 %).

(128) Kalbant apie valstybės intervenciją (83,1 mln. EUR), Prancūzijos valdžios institucijos manė, kad tikslinga užpildyti likvidumo spragą ir restruktūrizuoti netvarią skolą. Jos pridūrė, kad valstybei buvo tinkamai atlyginta taikant *in bonis* sąlygą (iki [...] mln. EUR), kuri buvo viršesnė už dividendų paskirstymą, taip pat draudimą šešerius metus mokėti dividendus akcininkams.

(129) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės buvo tinkamai sukalibruotos ir platesnės nei numatytosios pirminiame restruktūrizavimo plane, nes „Corsair“, atsižvelgdama į tą dieną Prancūzijos pateiktas pastabas, įsipareigojo visam laikui ir neatšaukiamai atsisakyti iki 365 laiko tarpsnių Paryžiaus Orli oro uoste, visam laikui uždaryti [...] Šiaurės Amerikos maršrutus ir neatidaryti kitų maršrutų, taip pat apriboti bendrą savo orlaivių parko pajėgumą iki [...] orlaivių (daugiau kaip [...] %, palyginti su pajėgumais iki restruktūrizavimo). Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad šios priemonės yra pakankamos ir tinkamos, atsižvelgiant į bendrovės „Corsair“ dydį ir jos veiklą remiamose vietovėse, nes 10-ojo orlaivio techninė priežiūra laikoma itin svarbia bendrovės „Corsair“ veiklos plėtrai Afrikoje ir jos pelningumo atkūrimui nepakenkiant tradicinei pagrindinei bendrovės veiklai, t. y. jos veiklai užjūrio teritorijose.

4.3.2 *Pareigos riboti orlaivių parką pažeidimas*

(130) 2025 m. gegužės 30 d. pastabose, pateiktose atsakant į sprendimą išplėsti procedūrą, Prancūzijos valdžios institucijos iš esmės teigė, kad „Corsair“ laikėsi įsipareigojimų, prisiimtų pagal pirminį restruktūrizavimo planą, ir kad vienkartiniai užsakomieji skrydžiai buvo vykdomi dėl aplinkybių, dėl kurių įmonė turėjo imtis tokių veiksmų, ir tai nebuvo restruktūrizavimo plano nesilaikymas ar netinkamas pagalbos naudojimas. Pagrindinis Prancūzijos valdžios institucijų argumentas buvo tas, kad iš 2020 m. sprendimo teksto aiškiai matyti, jog Komisija, siekdama paprastumo ir žinodama, kiek sėdimųjų vietų turi „Corsair“ su devyniais orlaiviais, nusprendė išreikšti savo poziciją dėl orlaivių skaičiaus tik siekdama apriboti „Corsair“ sėdimųjų vietų skaičių. Iš 2020 m. išsiųstos išankstinio pranešimo apie restruktūrizavimo pagalbą formos matyti, kad orlaivių parko apribojimas turi būti vertinamas pagal sėdimųjų vietų skaičių, palyginti su pajėgumais, kuriuos „Corsair“ planavo pasiekti iki restruktūrizavimo 2020–2024 m. laikotarpiu. Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad Komisijai kitaip aiškinant orlaivių parko ribojimo priemonę, nesusijusią su sėdimųjų vietų skaičiumi, būtų pažeisti bendrieji ES teisės principai, pavyzdžiui, teisinio tikrumo ir gero administravimo principai. Toks pažeidimas būtų dar akivaizdesnis, nes nuolatinis dviprasmiškas „Corsair“ pareigų formulavimas ir aiškinimas galėtų sukelti rimtų teisinių pasekmių. „Corsair“ gerokai sumažino savo sėdimųjų vietų skaičių, palyginti su pajėgumais, kuriuos ji planavo pasiekti iki restruktūrizavimo 2020–2024 m. laikotarpiu, vykdydama tiek Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 78 punkte nurodytą tikslą sumažinti savo pajėgumus ar rinkos dalį, tiek pareigas pagal 2020 m. sprendimą. Prancūzijos valdžios institucijos (5 lentelė) parodė, kaip keitėsi faktiniai „Corsair“ pajėgumai nuo 2020 m. sprendimo priėmimo (įskaitant užsakomuosius skrydžius), palyginti su pajėgumais, kuriuos „Corsair“ planavo pasiekti iki restruktūrizavimo.

5 lentelė

„Corsair“ faktinių pajėgumų raida, palyginti su numatomais pajėgumais (pagal sėdimųjų vietų skaičių)

Sėdimųjų vietų skaičius	2020 ([1])	2021 ([2])	2022 ([3])	2023 m. vasara ([4])	2023 m. gruodžio mėn.	2024 m. vasara ([5])	2024 m. gruodžio mėn.
„Corsair“ verslo plane numatyti pajėgumai prieš restruktūrizavimą	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Faktiniai pajėgumai nuo sprendimo, kuriuo patvirtintas 2020 m. restruktūrizavimo planas (išskyrus vienkartinius užsakomuosius skrydžius), priėmimo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Faktiniai pajėgumai priėmus sprendimą, kuriuo patvirtintas 2020 m. restruktūrizavimo planas (įskaitant vienkartinius užsakomuosius skrydžius)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([1]) Sėdimųjų vietų skaičius 2020 m. rugsėjo 30 d.
([2]) Sėdimųjų vietų skaičius 2021 m. rugsėjo 30 d.
([3]) Sėdimųjų vietų skaičius 2022 m. rugsėjo 30 d.
([4]) Sėdimųjų vietų skaičius 2023 m. vasarą.
([5]) Sėdimųjų vietų skaičius 2024 m. vasarą.

(131) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad užsakomieji skrydžiai neturėjo jokio poveikio prašymo iš dalies pakeisti 2020 m. restruktūrizavimo planą suderinamumui. Šiuo atžvilgiu Prancūzija pažymėjo, kad vidutinis IATA sezono metu per dieną eksploatuojamų orlaivių skaičius visada buvo mažesnis nei devyni, nes tikrai vienkartinius užsakomuosius skrydžius buvo lengva kompensuoti dienomis, kai „Corsair“ naudojo mažiau nei devynis orlaivius. Prancūzijos valdžios institucijos paragino Komisiją *in concreto* išnagrinėti, kaip bendrovė „Corsair“ vykdė iš 2020 m. sprendimo kylančias pareigas, atsižvelgiant ne tik į sąlygų ar įsipareigojimų sąlygas, bet ir į jų kontekstą bei tikslus. Šiuo klausimu jos pažymėjo, kad užsakomieji skrydžiai buvo būtini dėl svarbių priežasčių, kurių „Corsair“ negalėjo kontroliuoti, pavyzdžiui, dėl skrydžio Paryžiaus–Bamako maršrutu įgulos atsisakymo vykdyti skrydžius šiuo maršrutu dėl vietos geopolitinės ir saugumo padėties. Kalbant apie Paryžiaus–Monrealio maršrutą, vėlavimas greičiau pristatyti naujus orlaivius atnaujinant orlaivių parką sukėlė pavojų bendrovės „Corsair“ devynių orlaivių skrydžių tvarkaraščiams piko metu. Prancūzijos valdžios institucijos pažymėjo, kad, atsižvelgdama į [...] orlaivio pardavimą, bendrovė „Corsair“ 2023 m. rugsėjo mėn. užsakė orlaivį, kad 2024 m. vasarą dviem mėnesiams vykdytų skrydžius Paryžiaus–Monrealio maršrutu, t. y. laikotarpiu po ankstyvo pakartotinio pristatymo, per kurį F-HSKY nebuvo prieinamas, o pakaitinis orlaivis A330-NEO dar nebuvo pristatytas. Dėl valstybės [...] „Corsair“ buvo priversta pasilikti orlaivį [...]. Bet koks kitas sprendimas būtų labai žalingas bendrovės verslui. Prancūzijos valdžios institucijos primygtinai teigė, kad sprendimai, priimti dėl šio užsakomųjų skrydžių maršruto, būtų vertinami atsižvelgiant į 2023 m. vasaros pabaigoje „Corsair“ žinomą sektoriaus informaciją. Nors diskusijos su galimu [...], kuris turėjo būti pašalintas iš orlaivių parko 2024 m. vasarą, pirkėju gerokai pasistūmėjo į priekį, buvo paskelbta, kad „Airbus“ orlaivio, kuris turėjo jį pakeisti, pristatymas atidėtas.

4.3.3 *Papildoma pagalba, suteikta restruktūrizavimo laikotarpiu*

(132) Kalbant apie papildomą 32,4 mln. EUR pagalbą, suteiktą bendrovei „Corsair“ 2021–2022 m., Prancūzijos valdžios institucijos 2024 m. gruodžio 16 d. rašte pripažino, kad bendrovė „Corsair“, kuri 2019 m. gruodžio 31 d. jau buvo sunkumų patirianti įmonė, neatitiko pagal COVID-19 laikinąją sistemą patvirtintų pagalbos schemų reikalavimų, todėl neturėjo jomis pasinaudoti. Vis dėlto Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad susidarius ekstremaliajai visuomenės sveikatos situacijai jos administracija veikė sąžiningai.

(133) 2025 m. gegužės 30 d. pastabose, pateiktose reaguojant į oficialaus tyrimo pratęsimą, Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad papildoma pagalba nebuvo suteikta pažeidžiant principą „pirmą ir paskutinį kartą“.

(134) Pirma, šiuo klausimu jos neigė, kad „Corsair“ nuolat patyrė sunkumų, ir tvirtino, kad juos lėmė išorės ir nenumatytos aplinkybės, visų pirma COVID-19 krizės poveikio pratęsimas, kurio nebuvo galima numatyti kalibruojant „Corsair“ restruktūrizavimo planą. Tačiau paskutinių visų finansinių metų (pasibaigusių 2024 m. rugsėjo 30 d.) rezultatai patvirtintų gyvybingumo atkūrimo trajektoriją. Antra, Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad principas „pirmą ir paskutinį kartą“ buvo taikomas tik tais atvejais, kai buvo suteikta nauja sanavimo arba restruktūrizavimo pagalba, o nagrinėjama pagalba nebuvo „Corsair“ sanavimo arba restruktūrizavimo operacijos dalis, bet buvo suteikta siekiant sušvelninti COVID-19 poveikį. Trečia, jos pažymėjo, kad jei Komisija COVID pagalbą laikytų restruktūrizavimo pagalba (o Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad taip nebuvo), Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse buvo numatytos principo „pirmą ir paskutinį kartą“ išimtys, visų pirma „išskirtinėmis ir nenumatytomis aplinkybėmis, už kurias pagalbos gavėjas nėra atsakingas“, pavyzdžiui, dėl besitęsiančio COVID-19 krizės poveikio.

(135) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos įsipareigojo savanoriškai susigrąžinti iš „Corsair“ 32,4 mln. EUR papildomos pagalbos su palūkanomis prieš galimą papildomos restruktūrizavimo pagalbos patvirtinimą, kad būtų panaikintas bet koks ekonominis pranašumas, kurį „Corsair“ galėjo įgyti dėl neteisėtos pagalbos, ir neutralizuotas bet koks galimas tokios pagalbos poveikis papildomos restruktūrizavimo pagalbos proporcingumui.

4.4. **Suinteresuotųjų šalių pastabos**

(136) Kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą rezoliucinėje dalyje, Komisija informavo suinteresuotąsias šalis paskelbdama sprendimą kartu su prasminga santrauka *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(137) Po šio paskelbimo pastabų dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikė kelios suinteresuotosios šalys. Pastabos, kurios yra aktualiausios Komisijos vertinimui, apibendrinamos toliau.

4.4.1 *„Groupe Dubreuil Aéro“*

(138) GDA („Groupe Dubreuil“ oro transporto padalinys) tvirtino, kad ji yra svarbi Prancūzijos tolimojo susisiekimo oro transporto rinkos dalyvė, daugiausia veikianti per dvi savo bendroves – „Air Caraïbes“ ir pigių skrydžių patronuojamąją įmonę „French Bee“. Šios oro transporto bendrovės save laiko tiesioginėmis ir svarbiomis „Corsair“ konkurentėmis, nes jų tinklai ir veiklos bazės iš esmės sutampa: GDA aptarnaujami maršrutai, visų pirma svarbiausios jungtys su Antilais (Martinika, Gvadelupa ir Prancūzijos Gviana) ir Indijos vandenyno regionu (Reunjonu), buvo strateginiai maršrutai, kuriais buvo dalijamasi su „Corsair“.

(139) Ši konkurencija intensyvi buvo ypač dėl to, kad abi grupės daugiausia veikė tame pačiame pagrindiniame oro uoste – Paryžiaus Orli oro uoste. Be to, „French Bee“ tuose pačiuose maršrutuose darė didelį konkurencinį spaudimą kainoms, nes abiejų grupių tradicinio vežėjo modeliai tiesiogiai konkuravo su pigių tolimųjų skrydžių pasiūla. Taigi, GDA buvo pagrindinis konkurencijos šaltinis geografinėse rinkose, kurios yra labai svarbios būsimam „Corsair“ gyvybingumui.

(140) GDA, kaip tiesioginė konkurentė, kurią paveikė konkurencijos iškraipymas, 2024 m. gegužės 24 d. iš pradžių paprašė Komisijos atšaukti pirminę 2020 m. pagalbą ir atmesti patikslintą „Corsair“ restruktūrizavimo planą. Tas prašymas buvo grindžiamas trimis pagrindiniais skundais: i) įrodytu 2020 m. pagalbos sąlygų nesilaikymu, ii) papildomos neteisėtos pagalbos suteikimu ir iii) patikslinto restruktūrizavimo plano nesuderinamumu su vidaus rinka.

(141) Pirma, GDA pasmerkė 2020 m. sprendime nustatytų privalomų sąlygų nesilaikymą. Šiuo klausimu GDA atkreipė dėmesį į skaidrumo ir lojalaus bendradarbiavimo pareigų pažeidimą, be kita ko, dėl to, kad kas šešis mėnesius nebuvo teikiamos ataskaitos ir informacija nebuvo paskelbta Prancūzijos ižd o svetainėje. Kalbant rimčiau, GDA teigė, kad nebuvo įgyvendintos pagrindinės kompensacinės priemonės: i) orlaivių parkas buvo padidintas bent iki 10 orlaivių, pažeidžiant įsipareigojimą jį apriboti iki devynių, ir ii) „Corsair“ be išankstinio Komisijos leidimo atidarė naujus maršrutus į Afriką (Antananaryvą, Kotonu ir Bamaką), o tai prieštarauja iš pradžių nustatytai perorientavimo strategijai. Be to, GDA turėjo rimtų abejonių dėl abiejų valstybės paskolų (iš viso 80 mln. EUR) grąžinimo, nes tai, kad Prancūzijos valstybė dabar norėjo šios skolos atsisakyti, reiškė, kad „Corsair“ niekada neinicijavo grąžinimo, o tai yra akivaizdus pirminių sąlygų pažeidimas.

(142) Antra, GDA teigė, kad po 2020 m. buvo išmokėta neteisėta ir nauja valstybės pagalba. Be kiekybiškai neįvertintos pagalbos (apskaičiuota, kad ji sudarė ne mažiau kaip 32 mln. EUR, visų pirma mokesčių ir socialinio draudimo įmokų lengvatų forma), GDA teigė, kad 2023 m. rugsėjo mėn. suteiktas paskirstytasis CRPN įmokų mokėjimas pats savaime yra nauja neteisėta pagalba, kurios negalima laikyti nuosavu įnašu.

(143) Trečia, GDA teigė, kad patikslintas restruktūrizavimo planas yra nauja restruktūrizavimo pagalba, kuri turi būti pripažinta nesuderinama pagal principą „pirmą ir paskutinį kartą“. GDA tokį klasifikavimą grindė pakeitimų mastu (reikšmingas bendros pagalbos padidėjimas), oficialaus pranešimo termino nesilaikymu ir, svarbiausia, radikaliu strategijos pakeitimu (nuo racionalizavimo iki plėtros į Afriką). GDA teigimu, net kaip pakeitimas pagalba neatitiko suderinamumo sąlygų, nes atsisakius 80 mln. EUR skolos ir pridėjus 83,1 mln. EUR papildomą pagalbą visa pagalba (163,1 mln. EUR) tapo neproporcinga, palyginti su nuosavu akcininkų įnašu, kurį GDA laikė nepakankamu.

(144) Galiausiai GDA ginčijo gyvybingumo atkūrimo patikimumą ir teigė, kad planas nebeatitinka bendro intereso (teritorinio tęstinumo). Šiuo klausimu GDA paaiškino, kad „Corsair“, kuri sukaupė ankstesnių laikotarpių nuostolių (beveik 500 mln. EUR 2000–2018 m.), neturėjo patikimos ilgalaikio gyvybingumo perspektyvos, ypač atsižvelgiant į tai, kad planas buvo pratęstas, todėl ši pagalba neatitiko pagrindinių Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių sąlygų.

(145) Taigi GDA paprašė Komisijos konstatuoti, kad pagalba buvo netinkamai naudojama ir kad naujosios priemonės yra nesuderinamos. Ji paragino nedelsiant atšaukti 2020 m. sprendimą dėl pagalbos ir nurodyti nedelsiant susigrąžinti visą pagalbą (pirminę ir neteisėtą) su palūkanomis. Jei Komisija vis dėlto pagalbą patvirtintų, GDA primygtinai reikalavo taikyti gerokai griežtesnes kompensacines priemones (drastiškai išparduoti orlaivių parką ir perleisti laiko tarpsnius esamuose maršrutuose), taip pat paskirti nepriklausomą ekspertą, kuris vykdytų griežtą stebėseną, ir mokėti pagalbą dalimis su tam tikromis sąlygomis.

(146) 2024 m. spalio 11 d. GDA pakartojo ir papildė savo prieštaravimus, padarydama išvadą, kad „Corsair“ nesilaikė 2020 m. pagalbos sąlygų, gavo papildomą neteisėtą pagalbą ir pasiūlė patikslintą restruktūrizavimo planą, kuris yra struktūriškai nesuderinamas su ES teise, visų pirma su principu „pirmą ir paskutinį kartą“.

(147) Visų pirma GDA tvirtino, kad Prancūzijos valdžios institucijos ir „Corsair“ nesilaikė 2020 m. sprendime nustatytų pareigų, nes, pirma, nebuvo laikomasi draudimo apriboti orlaivių parką iki devynių orlaivių, o išanalizavusi IATA 2024 m. vasaros ir žiemos tvarkaraščius GDA padarė išvadą, kad „Corsair“ eksploatavo arba turėjo galimybę užsakomiesiems skrydžiams eksploatuoti bent dešimt ar net vienuolika orlaivių, taip pažeisdama 2020 m. sprendime nustatytą „pagrindinę struktūrinę priemonę“. Antra, GDA pakartojo, kad „Corsair“ gavo papildomą neteisėtą pagalbą, nes 2020 m. gautoms tiesioginėms valstybės paskoloms buvo taikomas vienų metų mokėjimo atidėjimas, o tai yra nauja pagalba, apie kurią nepranešta. GDA teigimu, ši pagalba papildė jau nurodytas neteisėtas sumas. GDA taip pat pasmerkė akivaizdų interesų konfliktą, susijusį su CRPN įnašų paskirstymu (dar viena įtariama neteisėtos pagalbos priemonė), kai dabartinis „Corsair“ žmogiškųjų išteklių direktorius taip pat yra CRPN administratorius.

(148) Tada GDA užginčijo strategiją, pagal kurią buvo persiorientuojama į užjūrio maršrutus ir kuria buvo grindžiama 2020 m. pagalba, teigdama, kad dabartinė „Corsair“ strategija dabar buvo orientuota į Afriką. „Corsair“ buvo vadinama „Afrikos oro transporto bendrove“, atsižvelgiant į naujus arba planuojamus maršrutus į Brazavilį, Senegalą (Dakarą) ir Gaboną (Librevilį). GDA teigimu, tos iniciatyvos, grindžiamos užimtumu ir vietos konkurencija, prieštarauja teritorinio tęstinumo tikslui ir kelia abejonių dėl pateikto viešosios pagalbos pagrindimo. Be to, GDA teigė, kad vienintelė pelninga „Corsair“ veikla 2023 m. buvo krovinių vežimas, daugiausia į Afriką.

(149) Tą pačią dieną GDA taip pat kritikavo akcininkų nestabilumą dėl Kongo Respublikos pasitraukimo ir naujo neformalaus investuotojo akcininko Abbas Jaber, kuris, GDA teigimu, kelerius metus nepaskelbė savo ataskaitų, bankrotų istoriją.

(150) GDA taip pat griežtai kritikavo patikslintame „Corsair“ restruktūrizavimo plane pateiktų ekonominių prielaidų rimtumą. Nustatyta, kad nuo 2023 m. rugsėjo mėn. laipsniškai mažėjanti reaktyvinių degalų kaina iki 900 USD už toną buvo neteisinga, o kainos išliko didesnės; tai reiškė, kad nebuvo elgiamasi realistiškai, be to, nebuvo kuo padengti degalų kainų. Be to, GDA laikėsi nuomonės, kad prielaidai, jog skrydžių tarp žemyninės Prancūzijos ir užjūrio teritorijų vidutinės kainos padidės, prieštarauja Civilinės aviacijos generalinis direktoratas, kuris pranešė, kad 2024 m. kainos sumažėjo.

(151) GDA taip pat pasmerkė tai, kad „Corsair“ trūko finansinio skaidrumo, nes ji savo 2022 ir 2023 m. finansines ataskaitas paskelbė tik po to, kai buvo imtasi teisinių veiksmų. GDA šiuo klausimu nurodė, kad auditoriai išreiškė abejonių dėl mokėjimo terminų nuoširdumo, teigdami, kad „Corsair“ norėjo nuslėpti tiesą apie savo padėtį. GDA apskaičiavo, kad „Corsair“ finansinė padėtis buvo katastrofiška, o grynasis pelningumas 2023 m. buvo 37,1 mln. EUR. GDA teigimu, toks nuostolių lygis, nepaisant gautos valstybės pagalbos, buvo įrodymas, kad bendrovė buvo struktūriškai nuostolinga ir netvari.

(152) Tą dieną GDA pakartojo savo išvadą, kad tolesnė Prancūzijos parama buvo netinkamas neteisėtos pagalbos mokėjimas, dėl kurio rinkoje buvo akivaizdžiai iškraipyta konkurencija. Tuo remdamasi GDA pakartojo savo prašymus Komisijai atšaukti 2020 m. sprendimą, visą išmokėtą pagalbą (įskaitant naują pagalbą, apie kurią nepranešta) pripažinti nesuderinama ir neteisėta ir nurodyti ją nedelsiant susigrąžinti. GDA apskaičiavo, kad „Corsair“ likvidavimas atitiktų Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, nes būtų sudarytos sąlygos augti veiksmingesniems konkurentams.

(153) 2024 m. lapkričio 8 d. GDA pateikė papildomų pastabų, siekdama patvirtinti, kad „Corsair“ sistemingai ir ilgą laiką pažeidė 2020 m. sprendime nustatytą sąlygą, pagal kurią ji turėjo apriboti savo orlaivių parką iki devynių orlaivių, ir kad tos pareigos vengimas buvo ilgalaikis, todėl „Corsair“ galėjo padidinti savo išteklius ir faktinį savo orlaivių parko dydį.

(154) GDA teigimu, iš bendrovės „Corsair“ orlaivių parko istorijos matyti, kad ji reguliariai eksploatavo 10 orlaivių, be kita ko, nuo 2021 m. lapkričio mėn. iki 2022 m. spalio mėn.

(155) GDA paaiškino, kad IATA 2024 m. vasaros sezonu skrydžių tvarkaraštis labai išaugo piko laikotarpiais, o tam reikėjo ne mažiau kaip vienuolikos orlaivių. GDA taip pat apskaičiavo, kad „Corsair“ vykdė ilgalaikius užsakomuosius skrydžius (122 skrydžiai maršrutu Paryžius–Monrealis su „Iberojet“, 26 skrydžiai su „Gallistair“ maršrutu Paryžius–Bamakas). Tuo remdamasi GDA tvirtino, kad „Corsair“ sistemingai, tikriausiai nuolat beveik ketverius metus, apėjo orlaivių parko apribojimus, reguliariai vykdydama užsakomuosius skrydžius, o tai byloja apie norą nuslėpti, kad ji apeina Komisijos nustatytus apribojimus.

(156) Sausio 6 d. GDA sureagavo į „Corsair“ pranešimus apie teigiamą grynąjį pelningumą ir grynąjį rezultatą 2024 m. rugsėjo mėn. pabaigoje, teigdama, kad šie pranešimai yra mėginimas užmaskuoti faktus ir jie neturėtų klaidinti Komisijos. GDA pažymėjo, kad tokį rezultatą visų pirma lėmė spartus krovinių vežimo augimas Afrikoje ir papildomos pajamos, o tai prieštarauja pirminiam 2020 m. pagalbos tikslui, t. y. pagerinti patekimą į užjūrio teritorijas ir apsaugoti vartotojus naudojant „ribotus išteklius“. Šiuo klausimu GDA pažymėjo, kad „Corsair“ vadovybė patvirtino savo užmojus, susijusius su veikla Afrikoje, ir strateginiame plane numatytus lūkesčius dėl dešimto orlaivio, t. y. orlaivių parko padidinimo, dėl kurio dar labiau iškraipoma konkurencija, ir patvirtino, kad tai iš tikrųjų yra naujas restruktūrizavimo planas, kurį Komisija turėtų atmesti. Visų pirma GDA atkreipė Komisijos dėmesį į „Corsair“ vadovybės pareiškimą, kuriame kalbama apie „susitarimus su valstybe“, pagal kuriuos planą galima įgyvendinti „bet kokiomis aplinkybėmis“, net ir nebalsuojant dėl biudžeto pakeitimų. GDA tai laikė naujos neteisėtos pagalbos (mokėjimų atidėjimo arba viešųjų įsipareigojimų moratoriumų) ir dar vieno 2020 m. patvirtintos restruktūrizavimo pagalbos pažeidimo požymiu, „Corsair“ naudojantis šia valstybės parama kaip konkurenciniu pranašumu. Galiausiai GDA laikėsi nuomonės, kad pranešimas apie Monrealio maršruto uždarymą siekiant atidaryti maršrutą į Brazavilį (Komisijai nedavus leidimo) patvirtino „Corsair“ strategijos pasikeitimą ir abejingumą jos įsipareigojimams, taip sustiprinant argumentą, kad planas yra naujas restruktūrizavimo planas, kuriam turi būti taikomas principas „pirmą ir paskutinį kartą“. Baigdama GDA pakartojo savo prašymą atšaukti 2020 m. patvirtintą pagalbą ir nurodyti nedelsiant susigrąžinti visą išmokėtą pagalbą.

(157) Galiausiai 2025 m. gegužės 23 d. GDA palankiai įvertino Komisijos sprendimą išplėsti tyrimą 2025 m. balandžio 11 d. sprendimu išplėsti procedūrą ir pažymėjo, kad tas sprendimas patvirtino jos abejones dėl pareigos apriboti „Corsair“ orlaivių parką iki devynių orlaivių pažeidimo ir neteisėtos 32,4 mln. EUR pagalbos, apie kurią nepranešta, suteikimo. Šiuo atžvilgiu GDA tvirtino, kad „Corsair“ nuolat ir atvirai pažeidinėjo orlaivių parko apribojimą, naudodama 10–11 orlaivių agresyviai apimtimi grindžiamai strategijai vykdyti, o tai iškraipė konkurenciją, nes kainos krito ir nesant neteisėtos viešosios paramos būtų netvarios. GDA pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos jau pripažino neteisėtai suteikusios 32,4 mln. EUR pagal schemą, kuri nebuvo taikoma, taip pažeisdamos principą „pirmą ir paskutinį kartą“. GDA teigimu, šie pasikartojantys trūkumai ir piktnaudžiavimas pirmine pagalba, taip pat tai, kad pakeistas planas buvo naujas nesuderinamas restruktūrizavimo planas, reiškė, jog reikia imtis neatidėliotinų veiksmų. Taigi tą pačią dieną GDA dar kartą paprašė Komisijos pradėti procedūrą dėl netinkamo pagalbos naudojimo, atšaukti 2020 m. sprendimą, pripažinti visą pagalbą neteisėta ir nesuderinama su vidaus rinka ir nurodyti ją nedelsiant susigrąžinti.

4.4.2 *„Air Austral“*

(158) Reunjone įsikūrusi Prancūzijos bendrovė „Air Austral“, kuri yra svarbi veikėja Indijos vandenyno regione, daugiausia aptarnauja žemyninę Prancūziją (kasdien vykdo skrydžius į Paryžiaus CDG oro uostą ir kitus miestus pagal partnerystę „Train plus Air“), Reunjono, Majoto, Mauricijaus, Komorų, Madagaskaro ir Seišelių salas, Pietų Afriką, Tailandą ir Indiją.

(159) „Air Austral“ yra tiesioginė „Corsair“ konkurentė, nes abi bendrovės vykdo veiklą pagrindiniais ir strateginiais tolimojo susisiekimo maršrutais, visų pirma maršrutais tarp žemyninės Prancūzijos ir užjūrio teritorijų, ypač Reunjono, Majoto ir Antilų. Ši konkurencija reiškia, kad jų veikla pagrindiniuose maršrutuose sutampa ir jos konkuruoja kainomis bei pajėgumais.

(160) 2024 m. gegužės 24 d. „Air Austral“ pateikė Komisijai savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. „Air Austral“ nuomone, „Corsair“ restruktūrizavimo plano pakeitimas arba išplėtimas yra nepriimtinas ir neįsivaizduojamas. Ši pozicija buvo grindžiama tvirtinimu, kad nuo 2020 m. „Corsair“ iš esmės ir nuolat nesilaikė pirminės pagalbos sąlygų ir kad, net jei naujasis restruktūrizavimo planas būtų patikslintas, juo nebūtų užtikrintas ilgalaikis bendrovės gyvybingumas, o konkurencijos iškraipymas rinkoje būtų gerokai didesnis.

(161) Savo pastabose „Air Austral“ pasmerkė „Corsair“ padarytus kelis šiurkščius pažeidimus, laikydama juos netinkamu gautos pagalbos panaudojimu. Didžiausias pažeidimas buvo pareigos apriboti savo orlaivių parką iki devynių orlaivių pažeidimas. „Air Austral“ teigimu, 2023 ir 2024 m. vasaros sezonų skrydžių tvarkaraščių analizė parodė, kad nuolat vykdomi užsakomieji skrydžiai, todėl piko laikotarpiais faktinis orlaivių parkas padidėjo iki dešimties orlaivių. Tai buvo suvokiama kaip grynai komercinis ir ekspansinis manevras, o „Corsair“ argumentą, kad šis apribojimas galėtų būti pakeistas sėdimųjų vietų skaičiaus apribojimu, „Air Austral“ atmetė kaip prieštaraujantį jurisprudencijai ir nuosekliai Komisijos sprendimų priėmimo praktikai. Be to, „Air Austral“ paaiškino, kad 2023 m. atidariusi maršrutą Reunjonas–Antananaryvas (Madagaskaras) „Corsair“ viršijo 50 % pajėgumų dalies ribą, nustatytą bet kokiam naujam reguliariajam skrydžiui. Galiausiai „Air Austral“ pabrėžė, kad nuo 2022 m. kas šešis mėnesius nepateikiamos ataskaitos ir neskelbiamos finansinės ataskaitos, o tai, jos nuomone, trukdė Komisijai vykdyti stebėseną ir sukėlė rimtų įtarimų, kad pagalba galėjo viršyti tai, kas „tikrai būtina“.

(162) Be to, „Air Austral“ manė, kad patikslintu restruktūrizavimo planu neįmanoma užtikrinti ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo, nes „Corsair“ vykdė agresyvią ir netvarią kainų politiką, pagal kurią kainos buvo gerokai mažesnės už jos konkurentų kainas maršrute Paryžius–Reunjonas. „Air Austral“ laikėsi nuomonės, kad dėl šios mažų kainų politikos, kuri buvo vykdoma atsižvelgiant į bendrą infliaciją, atsirado akivaizdus sąnaudų pokyčių ir tarifų pokyčių skirtumas.

(163) Be to, „Air Austral“ manė, kad neigiamas poveikis konkurencijai labai padidėjo. 2019–2024 m. „Corsair“ pajėgumų dalis labai padidėjo – 20,6 % padidėjo maršrute Paryžius–Reunjonas, o dominuojanti Reunjono–Madagaskaro pajėgumų dalis sudarė 56 % Dėl šio perteklinio pajėgumo ir kainų dempingo labai sumažėjo „Air Austral“ pelningumas maršrute tarp žemyninės Prancūzijos ir Reunjono bei maršrute Reunjonas–Majotas. „Corsair“ perteklinių pajėgumų politika darė neigiamą poveikį maršrutui Paryžius–Majotas ir paralyžiavo jos konkurentų galimybes vystytis. Šiuo atžvilgiu „Air Austral“ atmetė Prancūzijos argumentą, susijusį su „ekstremalia konkurencija“, ir primygtinai pabrėžė, kad „Corsair“ ir buvo ta veiklos vykdytoja, kuri savo nevaržoma strategija sukėlė tokią nesąžiningą konkurenciją.

(164) „Air Austral“ padarė išvadą, kad pirminės kovos su konkurencijos iškraipymu priemonės buvo nesėkmingos dėl to, kad bendrovė „Corsair“ nesilaikė reikalavimų, ir kad patikslintame restruktūrizavimo plane, nepaisant gerokai padidintos pagalbos sumos, nebuvo pasiūlyta jokių papildomų rimtų kompensacinių priemonių.

(165) Galiausiai „Air Austral“ oficialiai paprašė Komisijos atmesti patikslintą restruktūrizavimo planą ir pradėti procedūrą dėl netinkamo pirminės pagalbos panaudojimo, nes neigiamas poveikis akivaizdžiai nusvertų teigiamą poveikį.

4.4.3 *„Diamondale Limited“*

(166) 2024 m. gegužės 23 d. savo pastabas Komisijai pateikė „Diamondale Limited“ (toliau – „Diamondale“), buvusi pagrindinė „Corsair“ akcininkė, iki 2021 m. turėjusi 75,03 % kapitalo ir 100 % balsavimo teisių. Remdamasi šia patirtimi ir žiniomis apie bendrovę, „Diamondale“ išreiškė didelį susirūpinimą dėl „Corsair“ patikslinto restruktūrizavimo plano įgyvendinamumo ir griežtai prieštaravo valstybės pagalbos didinimui.

(167) Savo pastabose „Diamondale“ laikėsi nuomonės, kad patikslintas restruktūrizavimo planas yra nerealistiškas, ir paprašė Komisijos pareikalauti grąžinti visą 139,6 mln. EUR pagalbą, kuri jau buvo suteikta „Corsair“, užuot ją padidinant, nes toks padidinimas būtų SESV 108 straipsnio 2 dalies pažeidimas. Be to, „Diamondale“ pritarė Komisijos abejonėms dėl galimos papildomos valstybės pagalbos, kurią „Corsair“ gavo restruktūrizavimo laikotarpiu, atsižvelgiant į tai, kad dėl šios pagalbos buvo iškraipyta konkurencija.

(168) „Diamondale“ analizė atskleidė struktūrinį „Corsair“ sąskaitų pablogėjimą nuo 2018 m., o 2021 m. nuostoliai sudarė 48 mln. EUR. „Diamondale“ laikėsi nuomonės, kad bendrovė nuolat patiria finansinį disbalansą, nes dėl nuosavo kapitalo sumažėjimo nuo 2018 m. trūksta apyvartinio kapitalo. „Diamondale“ laikėsi nuomonės, kad „Corsair“ savo ilgalaikes investicijas finansavo trumpalaikiais ištekliais, todėl nuo 2018 m. grynasis pinigų srautas buvo neigiamas ir bendrovei kilo įsipareigojimų neįvykdymo rizika. „Diamondale“ manė, kad skola yra per didelė ir kad dėl nepakankamo pelningumo išlikimas tapo neįmanomas net ir suteikus papildomą 200 mln. EUR pagalbą.

(169) Be to, „Diamondale“ turėjo rimtų abejonių dėl faktinio „Corsair“ nuosavo įnašo ir dėl to, ar jo pakanka, taip pat dėl „Corsair“ gebėjimo atkurti savo ilgalaikį gyvybingumą, ir laikėsi nuomonės, kad kai kurie pateikti įnašai buvo senos, „perdirbtos“ iniciatyvos.

(170) Todėl „Diamondale“ užginčijo valstybės intervenciją į privačią bendrovę, kuri jau buvo labai įsiskolinusi, laikydamasi nuomonės, kad vienintelis būdas išvengti naujo bankroto buvo privatus finansavimas.

4.4.4 *Anoniminė suinteresuotoji šalis*

(171) Suinteresuotoji šalis, pageidavusi išsaugoti anonimiškumą, kritikavo papildomą pagalbą, teikiamą tiesioginių dotacijų forma ir atsisakant reikalavimų, nesant apčiuopiamų kompensacinių priemonių, t. y. „Corsair“ įsipareigojimus užkirsti kelią konkurencijos iškraipymo rizikai, dėl kurių kilo susirūpinimas dėl didelio disbalanso, kenkiančio konkurencijai.

4.5. **Prancūzijos valdžios institucijų pastabos dėl suinteresuotųjų šalių pastabų**

(172) 2024 m. liepos 26 d. Prancūzijos valdžios institucijos, atsakydamos į trečiųjų šalių (GDA, „Air Austral“ ir „Diamondale“) pastabas, pateikė Komisijai pastabas, kad įrodytų patikslinto restruktūrizavimo plano priimtinumą ir suderinamumą su vidaus rinka.

(173) Tose pastabose Prancūzijos valdžios institucijos dar kartą patvirtino, kad visiškai laikosi 2020 m. restruktūrizavimo plane nustatytų pareigų, ir atmetė trečiųjų šalių teiginius. Kaltinimas skaidrumo stoka buvo atmestas, nes Prancūzijos valdžios institucijos tvirtino, kad reguliariai keitėsi informacija su Komisija ir kad 2021–2022 m. ir 2022–2023 m. įmonių finansinės ataskaitos buvo paskelbtos.

(174) Kalbant apie orlaivių parko ribojimą, vienkartiniai užsakomieji skrydžiai, visų pirma į Bamaką ir Monrealį, buvo pateikti kaip būtinybė, susijusi su išorės veiksniais (geopolitine rizika, pristatymo vėlavimais), o ne kaip ekspansinė politika, nes siūlomas sėdimųjų vietų skaičius, net ir su užsakytais orlaiviais, niekada neviršijo iki restruktūrizavimo buvusio lygio. Šiuo klausimu Prancūzijos valdžios institucijos pridūrė, kad Komisija taip pat aiškiai leido perkelti paslaugas į Afriką (Kotonu, Bamaką, Antananaryvą). Kalbant apie konkurencijos iškraipymą, „Corsair“ įvykdė savo įsipareigojimą ir suteikė trečiųjų šalių oro transporto bendrovėms Paryžiaus Orli oro uoste vidutiniškai daugiau kaip 365 laiko tarpsnius. Galiausiai buvo nuspręsta, kad pakeitimo prašymas atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytą principą „pirmą ir paskutinį kartą“, nes, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, juo buvo užtikrintas visiškas pirminių restruktūrizavimo pastangų tęstinumas, tų pastangų tikslų (užjūrio teritorijų krypties, kaip pagrindinės veiklos, plėtros Afrikoje) nekvestionuojant, o jo pratęsimas iki [...] (restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos data tuo metu, kai buvo pateiktos šios pastabos) buvo apribotas tik tuo, kas būtina.

(175) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad pakeitimo prašymas yra suderinamas su vidaus rinka, nes atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto kriterijus.

(176) Remdamosi išsamia įmonės išorės konsultanto analize, Prancūzijos valdžios institucijos patvirtino teigiamą bendrovės „Corsair“ pažangą: teigiamas grynasis pelningumas per 12 tęstinių mėnesių (nuo 2023 m. birželio mėn. iki 2024 m. gegužės mėn.) buvo [...] mln. EUR, o 2024 m. gegužės mėn. pabaigos rezultatai buvo didesni už numatytuosius biudžete ir gerokai viršijo pesimistinį scenarijų. Šie teigiami veiklos rezultatai, susiję su sąnaudų ir pasiūlos optimizavimu, patvirtino [...] mln. EUR grynojo pelningumo perspektyvą iki 2026–2027 m. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat tvirtino, kad konsultacinės įmonės „Analysis Group“ parengtoje papildomoje ataskaitoje patvirtinta, kad „Corsair“ kainų politika buvo suderinama su bendrovės gyvybingumu, be perteklinių pajėgumų ar kainų mažinimo.

(177) Prancūzijos valdžios institucijos dar kartą paaiškino, kad „Corsair“ atliko svarbų vaidmenį užtikrinant teritorinį tęstinumą ir pateisino valstybės intervenciją siekiant ištaisyti rinkos nepakankamumą. Jos paaiškino, kad iš priešingos padėties analizės matyti, jog dėl jos žlugimo labai padidėtų kainos užjūrio maršrutuose (visų pirma + 15,6 % į Antilus ir + 41,5 % į Majotą), kiltų slapto susitarimo rizika ir labai pablogėtų konkurencinė aplinka (pereinant prie monopolijos maršrute Paryžius–Majotas).

(178) Dėl valstybės ir privačių pastangų proporcingumo Prancūzijos valdžios institucijos pažymėjo, kad trečiųjų šalių prieštaravimus dėl nuosavų įnašų atmetė. CRPN suteiktų įnašų paskirstymas buvo laikomas privačiu įnašu, nes, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, CRPN buvo privatinės teisės reglamentuojamas juridinis asmuo, kurio lėšos nebuvo valstybiniai ištekliai. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat laikėsi nuomonės, kad valstybės skolų, susidariusių dėl paskolų pagal 2020 m. restruktūrizavimo planą, atsisakymas negali būti laikomas nauja papildoma pagalba, nes tai prieštarautų Komisijos sprendimų priėmimo praktikai. Todėl, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, „Corsair“ nuosavas įnašas ir toliau viršijo 50 % visų restruktūrizavimo išlaidų ribą.

(179) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad siūlomos konkurenciją iškraipančios priemonės yra pakankamos ir labiau ribojančios nei 2020 m. restruktūrizavimo plane numatytos priemonės, nes, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, „Corsair“ įsipareigojo neatšaukiamai atsisakyti 365 laiko tarpsnių Paryžiaus Orli oro uoste, visam laikui uždaryti Šiaurės Amerikos maršrutus ([...]), kad daugiausia dėmesio būtų skiriama Afrikai, ir apriboti savo pajėgumus. „Corsair“ gauta su COVID-19 susijusi pagalba (32 mln. EUR) buvo laikoma teisėta, nes buvo suteikta pagal bendrąją teisę ir prieinama konkurentams.

(180) Todėl Prancūzijos valdžios institucijos padarė išvadą, kad, neišmokėjus pagalbos iki Komisijos sprendimo priėmimo, pakeitimo prašymas atitiko visus kriterijus ir turėtų būti patenkintas.

(181) Atsakydamos į suinteresuotųjų šalių argumentus, pateiktus 2025 m. balandžio 11 d. pastabose dėl sprendimo išplėsti procedūrą, Prancūzijos valdžios institucijos iš esmės pakartojo savo pastabas dėl dešimtojo orlaivio vienkartinių užsakomųjų skrydžių riboto ir pagrįsto pobūdžio. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pažymėjo, kad, priešingai nei teigia GDA, „Corsair“ skrydžių tvarkaraščiai buvo sudaryti remiantis devyniais orlaiviais ir kad ji niekada nenaudojo 11 orlaivių. Prancūzijos valdžios institucijos taip pat pažymėjo, kad GDA teiginiai, jog užsakomieji skrydžiai turėjo įtakos rinkai, nebuvo pagrįsti įrodymais. Prancūzijos valdžios institucijos laikėsi nuomonės, kad skrydžių į užjūrio teritorijas kainos sumažėjo ne dėl „Corsair“ vykdomos apimtimi grindžiamos strategijos ir kainų politikos, įgyvendinamos remiantis valstybės parama, o dėl bendros tendencijos, matomos ne tik Gvadelupoje ir Martinikoje, į kur „Corsair“ vykdo skrydžius, bet ir kitose vietovėse, į kurias „Corsair“ skrydžių nevykdo, pavyzdžiui, Prancūzijos Gvianoje ir kitose vidutinio ir ilgo nuotolio paskirties vietose, į kurias „Corsair“ skrydžių nevykdo. Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos teigė, kad, atsižvelgiant į aplinkybes, nuomonė, jog dešimtojo orlaivio naudojimas užsakomiesiems skrydžiams kelia abejonių dėl prašymo iš dalies pakeisti restruktūrizavimo planą suderinamumo arba yra piktnaudžiavimas 2020 m. restruktūrizavimo pagalba, prieštarautų proporcingumo principui ir Komisijos sprendimų priėmimo praktikai.

5. **VERTINIMAS**

5.1. **Valstybės pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį**

(182) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, „[i]šskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(183) Vadinasi, kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba pagal šią nuostatą, turi būti įvykdytos visos šios sąlygos: i) priemonė turi būti priskirtina valstybei ir finansuojama iš valstybinių išteklių; ii) priemonė turi suteikti pranašumą jos adresatui; iii) tas pranašumas turi būti atrankusis ir iv) priemone turi būti iškraipoma konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir turi būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

5.1.1 *Į 2020 m. restruktūrizavimo planą įtrauktos priemonės*

(184) Pranešime apie restruktūrizavimo plano pakeitimą Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad 2020 m. dalis OMRP investuotojų konsorciumo kapitalo injekcijos, t. y. 6 mln. EUR, iš tikrųjų buvo gauta iš užjūrio departamentų vietos valdžios institucijų išteklių (42 konstatuojamoji dalis). Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad ši finansavimo dalis turi būti laikoma valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(185) Kaip ir visas kitas finansavimas iš valstybės biudžeto ar mokesčių išteklių, kuris 2020 m. buvo suteiktas „Corsair“ pagal taikinimo protokolą, sudarytą vykdant su „Corsair“ susijusią nemokumo prevencijos procedūrą, nagrinėjamas finansavimas gaunamas iš vietos valdžios institucijų išteklių, todėl turi būti laikomas skiriamu iš Prancūzijos valstybinių išteklių ir priskirtinu jai, nes protokolą Prancūzijos valstybės vardu pasirašė CIRI (*Comité Interministériel de Restructuration Industrielle* – Tarpžinybinis pramonės restruktūrizavimo komitetas). Šia individualia finansavimo priemone bendrovei „Corsair“ buvo suteiktas atrankusis pranašumas, nes tuo metu, kai ji buvo suteikta, bendrovė patyrė sunkumų, kuriuos dar labiau padidino COVID-19 pandemija, todėl finansavimas rinkos sąlygomis nebuvo teikiamas. Priemonė sustiprino „Corsair“ konkurencinę padėtį, palyginti su kitomis Europos ekonominėje erdvėje veikiančiomis oro transporto bendrovėmis, todėl iškraipė arba galėjo iškraipyti konkurenciją ir valstybių narių tarpusavio prekybą (žr. 2020 m. sprendimo 3.1.1 skirsnį).

(186) Todėl bendrovės ORMP kapitalo injekcija, suteikta pagal 2020 m. restruktūrizavimo planą, turėtų būti laikoma valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.1.2 *Į patikslintą restruktūrizavimo planą įtrauktos priemonės*

(187) Pirma, patikslintame restruktūrizavimo plane numatytos šios priemonės, apie kurias Prancūzija pranešė kaip apie valstybės pagalbą: i) nauja 3 mln. EUR injekcija iš *Conseil Départemental de la Guadeloupe*, ii) 38,1 mln. EUR užsienio mokesčių kreditas (pranc. *crédit d'impôt outre-mer*, CIOM) pagal „Corsair“ investicijų programą orlaiviui įsigyti, iii) 19 mln. EUR sumos, atitinkančios neatsisakytiną susigrąžinti valstybės skolą, grąžinimo sąlygų pakeitimas per šešerių metų laikotarpį ([...]), iv) 23 mln. EUR reikalavimo, atitinkančio atsisakytiną susigrąžinti valstybės skolą, kurios galima negrąžinti, atsisakymas ir v) 80 mln. EUR valstybės skolų, atitinkančių valstybės paskolas, suteiktas pagal pirminį restruktūrizavimo planą (FDES ir PP paskolos), atsisakymas, taip pat 4,7 mln. EUR palūkanų už šias paskolas (39 konstatuojamoji dalis).

(188) Tarpininkaujant CIRI, 2025 m. lapkričio 7 d. Prancūzijos valstybė kartu su pagalbą gaunančios bendrovės atstovais, pasitraukiančiais akcininkais ir naujais investuotojais pasirašė sąlygų dokumentą, kurį Prancūzijos valdžios institucijos pateikė Komisijai (31 konstatuojamoji dalis). Sąlygų dokumento D dalyje numatyta, kad 187 konstatuojamosios dalies i–v punktuose nurodytas finansavimas teikiamas iš centrinės valdžios arba Gvadelupos regiono biudžeto arba mokesčių išteklių. Vadinasi, šias priemones Prancūzijos valstybė suteikė iš savo išteklių ir jos yra jai priskirtinos.

(189) „Corsair“ patiria labai didelių sunkumų, todėl jai buvo pradėta nemokumo prevencijos procedūra („*mandat ad hoc*“, vėliau – taikinimas) ir paskirtas *ad hoc* patikėtinis, vėliau – taikintojai ([25]). Kaip nurodyta 18–29 konstatuojamosiose dalyse, „Corsair“ padėtis, kuri jau 2020 m., kai buvo parengtas ir priimtas 2020 m. restruktūrizavimo planas, buvo labai sudėtinga, dar labiau pablogėjo, todėl nebuvo jokios galimybės gauti finansavimą rinkos sąlygomis. Net jei sąlygų dokumente numatytas privatus finansavimas naujo kapitalo injekcijų forma, jis ir toliau priklauso nuo valstybės paramos. Todėl viešasis finansavimas, kurį sudaro atsisakytinų susigrąžinti valstybės skolų arba paskolų nurašymas, mokesčių kreditai, kapitalo injekcijos arba neatsisakytinos susigrąžinti valstybės skolos dalies grąžinimo sąlygų pakeitimas, suteikia bendrovei „Corsair“ aiškų pranašumą, kurio ji negalėtų įgyti įprastomis rinkos sąlygomis.

(190) 189 konstatuojamojoje dalyje nurodytas pranašumas yra atrankusis, nes viešojo finansavimo priemonės yra individualios pagalbos priemonės, naudingos tik bendrovei „Corsair“ ([26]).

(191) 187 konstatuojamosios dalies i–v punktuose išvardytos priemonės sustiprina „Corsair“ konkurencinę padėtį, palyginti su kitomis oro transporto bendrovėmis, vykdančiomis veiklą Europos ekonominėje erdvėje, visų pirma tomis, kurios vykdo skrydžius tais pačiais maršrutais iš Paryžiaus į paskirties vietas Prancūzijos teritorijoje arba į trečiąsias valstybes. Taigi, priemonėmis iškraipoma oro transporto bendrovių konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir, tikėtina, bus daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

(192) Iš pirmesnių konstatuojamųjų dalių matyti, kad 187 konstatuojamosios dalies i–v punktuose išvardytos priemonės yra valstybės pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(193) Antra, patikslintame restruktūrizavimo plane numatytas moratoriumas, pasiektas 2023 m. rugsėjo mėn. CRPN (*Caisse de Retraite des Personnels Navigants* – orlaivių įgulų pensijų sistema) leidus bendrovei „Corsair“ paskirstyti pensijų įmokas (43 konstatuojamoji dalis). Sprendime pradėti procedūrą Komisija iš pradžių nepateikė savo pozicijos dėl to, ar šis finansavimas gali būti laikomas nuosavo įnašo dalimi, ir nusprendė, kad jis gali būti valstybės pagalba (86 konstatuojamoji dalis).

(194) Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad šis moratoriumas turi būti laikomas nuosavu įnašu, nes tai yra privataus subjekto suteiktas pranašumas, nesusijęs su valstybiniais ištekliais. „Groupe Dubreuil Aéro“ nesutinka su Prancūzijos valdžios institucijų nuomone ir pažymi, kad narystė CRPN yra privaloma, įmokų dydį ir apskaičiavimo metodą nustato valstybė, CRPN teikia visuotinės svarbos paslaugą ir yra prižiūrima ministro.

(195) Valstybiniai ištekliai yra visi viešojo sektoriaus ištekliai, įskaitant valstybių vidaus subjektų (decentralizuotų, federacinių, regioninių ar kitokių) išteklius ([27]). Valstybinių įmonių ištekliai taip pat yra valstybiniai ištekliai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([28]). Be to, to, kad sumas, atitinkančias nagrinėjamą priemonę, nuolat kontroliuoja valstybė, taigi jos yra žinomos kompetentingoms nacionalinėms institucijoms, pakanka, kad jas būtų galima laikyti valstybiniais ištekliais ([29]). Be to, kai priemonę teikia privatus subjektas, turi būti pakankamai įrodymų, kuriais remiantis galima nustatyti, kad nagrinėjama pagalbos priemonė buvo priimta valdžios institucijoms darant realią įtaką arba ją kontroliuojant ir kad dėl to ši priemonė priskirtina valstybei ([30]).

(196) Pagal Prancūzijos transporto kodeksą profesionaliems civilinės aviacijos orlaivių įgulų nariams taikoma papildomo pensijų kaupimo sistema, kurioje privaloma dalyvauti. Įmokų dalį moka darbdavys, o dalį – darbuotojas. Šią sistemą administruoja CRPN; CRPN yra privatinės teisės reglamentuojamas ne pelno juridinis asmuo, teikiantis bendrojo intereso paslaugas prižiūrint už socialinę apsaugą atsakingam ministrui. Jos valdančiąją tarybą sudaro 22 nariai: 11 iš jų yra administracinės institucijos paskirti darbdavių atstovai, likusieji 11 – narių atstovai, renkami

([25]) Komercinio kodekso L611-3 ir paskesni straipsniai.
([26]) 2015 m. birželio 4 d. Sprendimas *Komisija / MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 punktas.
([27]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 261, 2016 7 19, p. 1), 48 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.
([28]) Ten pat, 49 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.
([29]) Sprendimas *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 36 punktas.
([30]) Sprendimas *Italija / Komisija*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 67 punktas.

Valstybės tarybos dekrete nustatytomis sąlygomis. Darbdavių atstovus siūlo profesinės organizacijos (8 nariai), aeronautikos sektoriaus įstaigos (1 narys) ir ministerijos, kuriose dirba orlaivių įgulų nariai, (2 nariai). Be to, vyksta svarstymai, kuriuose dalyvauja vyriausybės įgaliotinis ir už civilinę aviaciją atsakingas ministras; jie abu gali būti išklausyti tiek kartų, kiek prašo. Įmokų dydis ir apskaičiavimo metodas nustatyti teisės aktuose. CRPN vien nuosavais ištekliais užtikrina sistemos finansinę pusiausvyrą; kai išteklių nepakanka, mokėjimai proporcingai sumažinami ([31]).

(197) CRPN ištekliai gaunami iš jos narių ir nariais esančių darbdavių įnašų. Nėra įrodymų, kad šie privatūs ištekliai buvo pateikti valstybės peržiūrai, kad juos būtų galima naudoti kaip „Corsair“ suteiktą finansavimą. Visų pirma CRPN valdybos, kurią sudaro CRPN narių, taigi ir „Corsair“ konkurentų, atstovai ir kurioje valstybės atstovai sudaro mažumą (2:22), sudėtis neleidžia daryti išvados, kad valstybė galėjo daryti lemiamą įtaką išteklių, gautų iš įnašų, naudojimui ir nusprendė juos daugiausia naudoti tam tikroms įmonėms remti. Be to, Komisija neturi jokių įrodymų, kad Prancūzijos valdžios institucijos gali daryti lemiamą įtaką CRPN išteklių naudojimui naudodamosi teise būti išklausytam, kuria naudojasi vyriausybės įgaliotinis ir už civilinę aviaciją atsakingas ministras svarstymų CRPN valdyboje metu. Be to, ministerijos vykdoma CRPN priežiūra yra ribota ir daugiausia susijusi su pensijų apskaičiavimu, o ne su įmokų rinkimo tvarka. Todėl CRPN bendrovei „Corsair“ suteiktas moratoriumas negali būti laikomas suteiktu iš valstybinių išteklių.

(198) Be to, įrodymų, susijusių su valstybės priežiūra, valdybos narių skyrimu ir įmokų dydžio bei apskaičiavimo metodo nustatymu, nepakanka siekiant įrodyti, kad CRPN suteiktas tarpinis finansavimas buvo patvirtintas valdžios institucijoms darant įtaką, ypač atsižvelgiant į vienodą atstovavimą valdyboje ir į tai, kad darbdavių atstovai, nors juos skiria administracinė institucija, iš tikrųjų turi atstovauti darbdaviams ([32]). Be to, Transporto kodekse patvirtinama, kad CRPN valdo savo išteklius savarankiškai, nes pati privalo užtikrinti savo finansinę pusiausvyrą ir negali pasikliauti valstybės parama, jei išteklių nepakanka. Todėl negalima daryti išvados, kad sprendimas paskelbti „Corsair“ moratoriumą atidedant 2023 m. įnašų mokėjimą buvo priimtas valdžios institucijoms darant faktinę įtaką. Todėl priemonė nėra priskirtina valstybei.

(199) Tai neturi įtakos CRPN sprendimo atidėti bendrovės „Corsair“ mokėtinų įnašų mokėjimą 2020–2023 m. laikotarpiu po to, kai ji gavo patikinimą, kad kiti kreditoriai taip pat sutiko nusileisti ([33]), kad jos reikalavimas būtų patenkintas sudarant palankesnes sąlygas jos skolininkui atkurti finansinį pajėgumą, o ne verčiant jį bankrutuoti, ekonominiam pagrindimui.

(200) Todėl, kadangi šios priemonės negalima priskirti valstybei ir ji nebuvo finansuojama iš valstybinių išteklių, 2023 m. rugsėjo mėn. CRPN bendrovei „Corsair“ skirtų įnašų mokėjimų paskirstymas nėra valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir gali būti teisėtai laikomas nuosavo įnašo, skirto „Corsair“ restruktūrizavimo papildomoms išlaidoms padengti, dalimi.

(201) Atsižvelgdama į tokį visų valstybės pagalbos buvimo sąlygų vertinimą, Komisija daro išvadą, kad 187 konstatuojamojoje dalyje išvardytos priemonės, kuriomis finansuojamas restruktūrizavimo plano pakeitimas, ir 184–186 konstatuojamosiose dalyse nurodyta kapitalo injekcija yra valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([31]) Transporto kodekso L6527-1–L6527-4 ir L6527-8 straipsniai.

([32]) Tai, kad valstybė skiria visus tarpšakinės organizacijos atstovus, nereiškia, kad jie yra valstybės atstovai, žr. 1985 m. sausio 30 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) / Guy Clair*, C-123/83, 18 ir 19 punktus.

([33]) Žr. 2023 m. lapkričio 7 d. CRPN specialiosios valdybos rezoliuciją, kurią Prancūzijos valdžios institucijos pateikė 2025 m. vasario 10 d.

5.1.3 *Papildoma pagalba, suteikta restruktūrizavimo laikotarpiu*

(202) Neginčijama, kad laikotarpiu nuo 2021 m. balandžio 12 d. iki 2022 m. gegužės 31 d., nesusijusiu su Komisijos patvirtinta 2020 m. restruktūrizavimo pagalba, „Corsair“ gavo 32,4 mln. EUR, paskirstytų taip: i) 1,8 mln. EUR iš Solidarumo fondo, ii) 10 mln. EUR kaip parama pastoviosioms išlaidoms padengti ir iii) 20,6 mln. EUR kaip pagalba dėl „uždarymo“, skirta įmonių, kurias paveikė sienų uždarymas 2021 m. sausio–rugsėjo mėn., neigiamam bendrajam likutiniam pertekliui finansuoti.

(203) 202 konstatuojamojoje dalyje išvardytos priemonės yra individualios priemonės, kurių imtasi pagal pagalbos schemas, Prancūzijos priimtas kaip laikinosios sistemos dalis ir Komisijos sprendimais patvirtintas kaip valstybės pagalba ([34]). Todėl šios individualios priemonės turi būti laikomos valstybės pagalba dėl tuose Komisijos sprendimuose nurodytų priežasčių.

(204) Bet kuriuo atveju šios priemonės buvo suteiktos atskirais kompetentingų institucijų (Ūkio ministerijos, Viešųjų finansų generalinio direktorato) sprendimais, priimtais įsakymais ir dekretais. Jos buvo finansuojamos iš Prancūzijos valstybės biudžeto. Taigi jos finansuojamos iš valstybinių išteklių ir yra priskirtinos valstybei.

(205) Šios individualios priemonės yra palankios bendrovei „Corsair“, nes jomis finansuojama jos veikla arba sudaromos sąlygos padengti tam tikras išlaidas, kurias ji patyrė per COVID-19 pandemiją ir kurios sudaro 32,4 mln. EUR, ir kurias įprastomis aplinkybėmis ji būtų turėjusi padengti pati. Dėl bendrovės finansinės padėties 2021 ir 2022 m., kai buvo suteiktas viešasis finansavimas, „Corsair“ negalėjo lengvai gauti šios sumos finansavimo rinkos sąlygomis. Jei toks finansavimas būtų suteiktas kaip finansų įstaigos suteikta paskola, o tai mažai tikėtina, nes „Corsair“ pinigų srauto pozicija tuo metu tikriausiai buvo mažesnė nei 32,4 mln. EUR, jos finansinės išlaidos būtų lygiavertės beveik bankrutuojančio emitento išlaidoms. Be to, viešasis finansavimas buvo suteiktas subsidijų forma, o su tuo nebūtų sutikęs nė vienas rinkos dalyvis. Taigi nagrinėjamomis individualiomis priemonėmis „Corsair“ suteikiamas ekonominis pranašumas, kurio ji negali gauti rinkos sąlygomis.

(206) Šis pranašumas yra atrankusis, nes buvo suteiktas bendrovei „Corsair“, kuri, kartu su kitais nagrinėjamos individualios pagalbos gavėjais, buvo laikoma įmone, kurią ypač paveikė COVID-19 epidemijos plitimo padariniai.

(207) Bendrovei „Corsair“ suteiktas viešasis finansavimas gali iškraipyti konkurenciją ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, nes dėl jo pagerėja „Corsair“ finansinė padėtis, o „Corsair“ vykdo veiklą oro transporto sektoriuje, kuris yra atviras konkurencijai ir investicijoms iš kitų valstybių narių. „Corsair“ įgijo tiesioginį konkurencinį pranašumą, nes jai nereikėjo taikyti kainų, kurios padengtų paslaugų, kurias ji teikė konkuruodama su kitomis oro transporto bendrovėmis, vykdančiomis skrydžius į tas pačias paskirties vietas, sąnaudas. Todėl 202 konstatuojamojoje dalyje išvardytos atskiros priemonės turi būti laikomos valstybės pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.2. **Pagalbos teisėtumas**

(208) Pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį apie visus ketinimus pakeisti pagalbą Komisija turi būti laiku informuojama, kad galėtų pateikti savo pastabas. Jei Komisija mano, kad projektas pagal 107 straipsnį nesuderinamas su bendrąja rinka, ji nedelsdama pradeda 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą. Suinteresuota valstybė narė planuojamų priemonių neįgyvendina tol, kol procedūroje nepriimamas galutinis sprendimas.

([34]) 2020 m. kovo 30 d. Sprendimas C(2020) 2059 byloje SA.56823 (2020/N) – Prancūzija – *Fonds de solidarité ą destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie COVID-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation* (OL C 144, 2020 4 30, p. 1); 2021 m. kovo 9 d. Komisijos sprendimas C(2021) 1706 final byloje SA.61330 (2021/N) – Prancūzija – COVID-19: *Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises* (OL C 242, 2023 7 7, p. 1) ir 2021 m. lapkričio 26 d. Sprendimas C(2021) 8710 *final* byloje SA.64114 (2021/N) – Prancūzija – COVID 19 – *Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public* (OL C 500, 2021 12 10, p. 1). Taip pat žr. sprendimo išplėsti procedūrą 27 konstatuojamąją dalį.

(209) Be to, pagal 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([35]) 1 straipsnio c punktą, esamos pagalbos pakeitimai yra nauja pagalba, apie kurią reikia pranešti pagal to reglamento 2 straipsnio 1 dalį. SESV 108 straipsnio 3 dalyje ir Reglamento (ES) 2015/1589 3 straipsnyje įtvirtinta esamos padėties nekeitimo nuostata, pagal kurią pagalba, apie kurią reikia pranešti, negali būti suteikta tol, kol Komisija nepriima tokią pagalbą patvirtinančio sprendimo arba kol nelaikoma, kad Komisija tokį sprendimą priėmė.

(210) Pirma, dėl konsorciumui OMRP priklausančios kapitalo injekcijos dalies, kurią galiausiai finansuoja užjūrio departamentų vietos valdžios institucijos, teisėtumo (186 konstatuojamoji dalis) Prancūzijos valdžios institucijos savanoriškai pareiškė, kad šią injekciją laikyti privačiu finansavimu yra neteisinga. Vis dėlto šis teiginys buvo pateiktas po to, kai priemonė buvo faktiškai įgyvendinta pagal 2020 m. restruktūrizavimo planą, o tai reiškia, kad priemonė turi būti laikoma neteisėta pagalba.

(211) Antra, dėl pagalbos, kuria grindžiamas patikslintas restruktūrizavimo planas, teisėtumo, kaip nurodyta 187 konstatuojamojoje dalyje, pirmiausia reikia patikslinti, kad FDES ir PP paskolos, kurias buvo leista suteikti 2020 m. sprendimu, turi būti laikomos esama pagalba. Tačiau viešojo reikalavimo, susijusio su šiomis paskolomis, įskaitant palūkanas, atsisakymas yra esamos pagalbos pakeitimas, o tai reiškia, kad apie jį reikia pranešti. Prancūzijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie visas priemones, kuriomis finansuojamas jų prašymas pakeisti 2020 m. „Corsair“ restruktūrizavimo planą, t. y. tiek 187 konstatuojamosios dalies i–iv punktuose nurodytas priemones, tiek viešųjų reikalavimų, kylančių iš FDES ir PP paskolų, atsisakymą (187 konstatuojamosios dalies v punktas). Kadangi apie priemones buvo pranešta prieš jų įgyvendinimą, kuris vis dar sustabdytas, kol bus priimtas Komisijos sprendimas, Komisija mano, kad jos yra teisėta valstybės pagalba. Tai nedaro poveikio pagalbos proporcingumo vertinimui, visų pirma viešosios ir privačiosios restruktūrizavimo išlaidų finansavimo dalies santykiui (40, 282 ir 293 konstatuojamosios dalys).

(212) Galiausiai, kalbant apie papildomą 32,4 mln. EUR pagalbą, suteiktą restruktūrizavimo laikotarpiu, (202–207 konstatuojamosios dalys) reikia pažymėti, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 129 punkte nurodyta, jog apie visą restruktūrizavimo laikotarpiu faktiškai teikiamą pagalbą, įskaitant pagal patvirtintą schemą teikiamą pagalbą, Komisijai turi būti pranešta atskirai, jeigu apie ją Komisijai nebuvo pranešta, kai ji priėmė sprendimą dėl restruktūrizavimo pagalbos. Neginčijama, kad šiuo atveju Prancūzijos valdžios institucijos nepranešė Komisijai apie nagrinėjamą individualią pagalbą nei tuo metu, kai pranešė apie restruktūrizavimo pagalbą, nei vėliau. Be to, pagalbos suteikimas „Corsair“ negali būti laikomas patvirtintu remiantis Komisijos sprendimais dėl atitinkamų pagalbos schemų, nes sunkumų patiriančios įmonės, pavyzdžiui, „Corsair“, aiškiai negalėjo pasinaudoti šiomis schemomis. Taigi ši pagalba yra neteisėta.

5.3. **Pagalbos suderinamumas ir restruktūrizavimo plano pakeitimo vertinimo teisinis pagrindas**

(213) SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nustatyta, kad pagalba gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jei ji skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių plėtrai skatinti, kai ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(214) Taigi tam, kad pagalba būtų pripažinta suderinama, pirma, ja turi būti skatinama tam tikros veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtra, ir, antra, ji neturi trikdyti tarpusavio prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(215) Vertindama pirmą sąlygą Komisija nagrinėja, ar pagalba skirta skatinti tam tikros ekonominės veiklos rūšies plėtrą. Vertindama antrą sąlygą Komisija lygina numatytos pagalbos teigiamą poveikį veiklos, kuriai remti yra skirta pagalba, plėtrai ir galimą neigiamą pagalbos poveikį vidaus rinkai dėl konkurencijos iškraipymo ir pagalbos sukelto nepageidaujamo poveikio tarpusavio prekybai ([36]).

([35]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

([36]) 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Austrija / Komisija (Hinkley Point C)*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19 punktas.

(216) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse Komisija nustatė kriterijus, kuriuos ji taiko vertindama, ar įmonės restruktūrizavimo pagalba yra suderinama su vidaus rinka. Remiantis gairių 7.2.2 punktu, jeigu restruktūrizavimo planas patvirtinamas, atitinkama valstybė narė restruktūrizavimo laikotarpiu gali prašyti Komisijos pritarti restruktūrizavimo plano ir pagalbos sumos pakeitimams.

(217) Šiuo atžvilgiu pirmąjį pranešimą, susijusį su prašymu pakeisti bendrovės „Corsair“ restruktūrizavimo planą, Prancūzija Komisijai pateikė 2023 m. rugsėjo 27 d., t. y. likus trims dienoms iki bendrovės „Corsair“ restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos. 2023 m. gruodžio 15 d. Prancūzija Komisijai pateikė papildomos informacijos, susijusios su papildomais 2020 m. restruktūrizavimo plano pakeitimais.

(218) Dėl restruktūrizavimo plano pakeitimų pobūdžio Komisija pažymi, kad „Corsair“ restruktūrizavimo plano pakeitimai nekeičia jo tikslo, ekonominio pagrindimo ar 2020 m. sprendime patvirtintų struktūrinių tikslų. Patikslintu restruktūrizavimo planu siekiama to paties tikslo, t. y. atkurti ilgalaikį bendrovės gyvybingumą ir išsaugoti teritorinį tęstinumą tarp žemyninės Prancūzijos ir jos užjūrio departamentų bei regionų. Pateikti pakeitimai yra praktinio prisitaikymo prie pokyčių rinkoje po pandemijos rezultatas ir nėra strateginis pokytis.

(219) Komisija visų pirma pažymi, kad „Corsair“ veiklos sritis išlieka nepakitusi; įmonė neįvairino savo veiklos už oro transporto sektoriaus ribų, nepakeitė savo verslo modelio ir neatliko jokių struktūrinių pokyčių, dėl kurių pasikeistų jos ekonominė tapatybė. Atitinkamos rinkos iš esmės išlieka panašios ir įmonė toliau daugiausia aptarnauja jungtis tarp užjūrio teritorijų ir žemyninės Prancūzijos pagal visuotinės ekonominės svarbos įgaliojimą, kuriuo buvo grindžiamas pirminis planas.

(220) Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad, remdamasi nuodugnia patikslinto restruktūrizavimo plano peržiūra ir Prancūzijos pateiktais argumentais, įmonė toliau vykdo savo įgaliojimus užtikrinti teritorinį tęstinumą tarp žemyninės Prancūzijos ir užjūrio teritorijų bei regionų, kartu užtikrindama tiekimo įvairinimą ir konkurencingas kainas, kurios yra ypač svarbios klientams, kuriems taikomi SESV 349 straipsniu pripažinti apribojimai ([37]). Ji tai daro nepaisydama to, kad dalį savo pajėgumų perorientavo į Afriką, ir tai nekelia abejonių dėl jos regioninių ryšių, o veikiau yra komercinis prisitaikymas, kuriuo siekiama optimizuoti orlaivių parko naudojimą, (žr. 231 konstatuojamąją dalį).

(221) Komisijos atlikta finansinė analizė rodo, kad esminiai patikslinto restruktūrizavimo plano parametrai ir toliau atitinka 2020 m. patvirtinto plano parametrus. Išlaidų ir skolos mažinimo ir našumo bei veiklos efektyvumo didinimo trajektorijos lieka nepakitusios. Pajamų prognozės ir pajėgumų paskirstymo pokyčiai atspindi natūralią rinkos raidą ir makroekonomines sąlygas nuo 2021 m. Ši peržiūra, atsižvelgiant į jos ribotą mastą, nekeičia plano ekonominės struktūros, o veikiau padidina jo patikimumą.

(222) Komisija norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad restruktūrizavimo planai gali būti koreguojami, kai to reikia dėl rinkos raidos ar veiklos sąlygų, su sąlyga, kad šie koregavimai atitinka pirminius tikslus. Prancūzijos pasiūlytais pakeitimais siekiama būtent šių tikslų: jais siekiama užtikrinti pirminio plano įgyvendinimą nestabilioje rinkos aplinkoje, kartu išlaikant 2020 m. nustatytą strateginę kryptį. Visiškai išlaikomi teritorinio tęstinumo įgaliojimai, kurie yra esminė patvirtinto plano dalis.

([37]) Prancūzijoje tai visų pirma susiję su Gvadelupa, Martinika, Reunjonu, Sen Bartelemi ir Sen Martenu.

(223) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 2020 m. patvirtinto restruktūrizavimo plano pakeitimai yra ne naujas planas, o jo pritaikymas, būtinas dėl ciklišků pokyčių rinkoje. Patikslintas planas atitinka pirminio sprendimo esmę ir turinį ir nedaro poveikio leidžiamos pagalbos apimčiai ar siekiamiems gyvybingumo tikslams; jis taip pat visiškai atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių pagrindimą. Todėl šis planas turi būti laikomas esamo plano pakeitimu.

(224) Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad patikslintas restruktūrizavimo planas atitinka 2020 m. Komisijos patvirtintą restruktūrizavimo planą ir yra jo pakeitimas, o ne naujas planas.

(225) Iš esmės pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punktą Komisija gali leisti daryti tokius pakeitimus, jei jie atitinka šias sąlygas:

a) pakeistame plane vis tiek turi būti numatytas gyvybingumo atkūrimas per pagrįstą laikotarpį;

b) jeigu padidinamos restruktūrizavimo išlaidos, atitinkamai turi būti padidintas ir nuosavas įnašas;

c) jeigu padidinama pagalbos suma, turi būti išplėstos konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės, nei iš pradžių nustatyta;

d) jeigu siūlomos konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės yra labiau ribotos už iš pradžių nustatytas priemones, pagalbos suma turi būti atitinkamai sumažinta;

e) nauji konkurencijos priemonių įgyvendinimo terminai, palyginti su pirmiau patvirtintais terminais, gali būti atidedami tik dėl priežasčių, kurių gavėjas ar valstybė narė nekontroliuoja: jei taip nėra, pagalbos suma turi būti atitinkamai sumažinta ([38]).

(226) Taip pat reikėtų pažymėti, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 7.2.2 skirsnis taikomas tik restruktūrizavimo planų pakeitimams, o ne planams, susijusiems su naujomis restruktūrizavimo operacijomis.

5.3.1. *Tam tikros rūšies ekonominės veiklos arba ekonomikos srities plėtros skatinimas*

5.3.1.1. Indėlis į rinkos nepakankamumo problemos sprendimą arba socialinių sunkumų užkardymą

(227) Remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 straipsnio b punktu, valstybės intervencija turi būti vykdoma tais atvejais, kai ja galima iš esmės pagerinti padėtį taip, kaip to negali padaryti pati rinka. Gairių 44 punkte nurodyta, kad restruktūrizavimo pagalba negali būti teikiama vien tam, kad pagalbos gavėjas galėtų tęsti savo veiklą, bet gali būti leidžiama tik tuo atveju, jei ji pateisinama socialinių sunkumų prevencijos arba rinkos nepakankamumo šalinimo sumetimais. Taip gali būti, pavyzdžiui, kai kyla pavojus, kad bus sutrikdyta esminė oro transporto paslauga, kurią sunku atkurti ir konkurentui būtų sunku tiesiog pradėti teikti tokią paslaugą ([39]).

(228) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad „Corsair“ ketino išplėsti savo tiesioginių maršrutų tinklą į Afriką ir Indijos vandenyno regioną ([40]). Atsižvelgiant į tai, sprendime pradėti procedūrą kilo abejonių, ar teritorinio tęstinumo ir susisiekimo su užjūrio regionais išlaikymas vis dar gali būti laikomas papildomos restruktūrizavimo pagalbos pagrindu, ypač atsižvelgiant į i) dviejų–trijų konkuruojančių reguliariojo susisiekimo oro transporto bendrovių veiklą tuose pačiuose „Corsair“ aptarnaujamuose ES vidaus maršrutuose ir ii) tai, kad patikslintame „Corsair“ plane daugiausia dėmesio skirta naujų maršrutų atidarymui į paskirties vietas už ES ribų (žr. sprendimo pradėti procedūrą 80–82 konstatuojamąsias dalis).

([38]) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punktas.

([39]) Žr. paraišką vidutinio dydžio oro transporto bendrovei, aptarnaujančiai konkrečius keleivinio transporto paklausos segmentus, byloje SA.57026 (2020/N) – Rumunija – COVID-19: Pagalba bendrovei „Blue Air“, OL C 430, 2020 12 11, patvirtinta 2023 m. kovo 29 d. Bendrojo Teismo sprendimu *Wizz Air Hungary Zrt. / Europos Komisija*, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, 66–74 punktai.

([40]) [...].

(229) Komisija savo abejones dėl to, ar įvykdyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkte nustatyta sąlyga, pagrindė pažymėdama, kad bent dar dvi konkuruojančios oro transporto bendrovės („Air Austral“, „Air France“, „Air Caraïbes“ /„French Bee“) iš trijų maršrutų, kuriuos „Corsair“ toliau aptarnautų (t. y. Puant a Pitro, For de Franso ir Reunjono), teikė paslaugas, panašias į „Corsair“ paslaugas, pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su dažnumu, kokybe ir veiklos tęstinumu. Todėl Komisija nustatė, kad „Corsair“ teikiamos keleivių vežimo paslaugos nebuvo konkrečiai ar iš esmės gyvybiškai svarbios, nes kitos trys oro transporto bendrovės, atrodo, galėjo kompensuoti bendrovės „Corsair“ pasitraukimą iš rinkos padidindamos savo pajėgumus, dažnumą ar paskirties vietų skaičių.

(230) Atsižvelgiant į tai, pirma, Prancūzijos valdžios institucijų pateikto tyrimo (žr. 125 konstatuojamąją dalį) išvados dėl kliūčių patekti į rinkas, kurias aptarnauja „Corsair“, ir jos žlugimo pasekmių pasiūlos koncentracijai ir kainų didėjimui tam tikrose pažeidžiamose rinkose (Majote) yra patikimos. Taigi, gali būti, kad dėl „Corsair“ žlugimo kiltų didelių socialinių sunkumų, t. y. pablogėtų pažeidžiamų gyventojų grupių padėtis SESV 349 straipsnyje nurodytuose regionuose.

(231) Antra, „Corsair“ toliau aptarnaus Prancūzijos užjūrio teritorijas įvairindama savo pasiūlą ir siūlydama maršrutus ne tik iš Paryžiaus Orli oro uosto, bet ir iš regioninių oro uostų, pavyzdžiui, Liono ir Marselio. Tiesioginių jungčių iš regioninių oro uostų atidarymas ir išlaikymas padeda plėsti klientų ratą ir stiprinti nacionalinį susisiekimą, nekvestionuojant pagrindinio „Corsair“ vaidmens aptarnaujant atokiausius užjūrio regionus. Be to, šiuo atžvilgiu „Corsair“ žlugimas greičiausiai sukeltų didelių socialinių sunkumų šių regionų pažeidžiamiems gyventojams.

(232) Šiomis aplinkybėmis taip pat svarbu pažymėti, kad dėl planuojamo finansavimo užsienio mokesčių kredito (CIOM) forma „Corsair“ turi dislokuoti pagal šią priemonę finansuojamus orlaivius užjūrio teritorijose vykdomai veiklai ([41]).

(233) Kalbant apie Afrikos maršrutų atidarymą restruktūrizavimo laikotarpiu ([...]), tai buvo padaryta gavus išankstinį Komisijos leidimą, suteiktą gavus pagrįstą „Corsair“ prašymą, (žr. 2020 m. sprendimo 88 konstatuojamosios dalies d punktą). Taigi tai buvo priemonė, kurią įmonė naudojo siekdama savo ilgalaikio gyvybingumo tikslo, vykdydama savo pareigas pagal 2020 m. sprendimą. Todėl šių maršrutų atidarymas buvo specialus pajamų įvairinimo ir orlaivių parko naudojimo optimizavimo mechanizmas, nepanaikinant jokių įsipareigojimų dėl esamų užjūrio maršrutų. Priešingai, iš pateiktos informacijos matyti, kad geografinio įvairinimo strategija siekiama bendrovės finansinio stabilizavimo tikslo, kuris yra būtina sąlyga siekiant užtikrinti jai pavestų jungčių su atokiausiais Prancūzijos regionais užtikrinimo paslaugų tęstinumą. Tai reiškia, kad, nepaisant dalies „Corsair“ pajėgumų perskirstymo, ji ir toliau aktyviai veikia Prancūzijos užjūrio teritorijose, o Prancūzijos užjūrio paskirties vietos tebėra pagrindinė jos veiklos dalis (apie [...] % „Corsair“ veiklos, vertinant pagal sėdimųjų vietų pasiūlą, yra nukreipta į Prancūzijos užjūrio teritorijas).

(234) Todėl Komisija mano, kad, nepaisant bendrovės „Corsair“ tinklo pritaikymo ir tikslinio Afrikos maršrutų nustatymo, ji tebėra tvirtai įsipareigojusi aptarnauti Prancūzijos užjūrio regionus ir toliau užtikrina būtiną susisiekimą su šiomis teritorijomis, taip tenkindama struktūrinius judumo ir teritorinio tęstinumo poreikius, nustatytus vertinant priemonę.

(235) Darytina išvada, kad, pirma, „Corsair“ restruktūrizavimo plano pakeitimo projektas gali būti nagrinėjamas pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 7.2.2 skirsnį ir, antra, plane numatyti pakeitimai nepaneigia 2020 m. sprendime Komisijos pateikto pagalbos indėlio į rinkos nepakankamumo ar socialinių sunkumų įveikimą vertinimo ([42]).

([41]) Sąlygų dokumento 16 punkte ir prie jo pridėtame restruktūrizavimo plane nustatyta, kad CIOM forma finansuojami orlaiviai turės būti eksploatuojami užsienio maršrutais [...] % jų skrydžio laiko, o į kitas paskirties vietas – [...] %.

([42]) 2020 m. sprendimo 60–65 konstatuojamosios dalys.

5.3.1.2. Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

(236) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto a papunktį, kai restruktūrizavimo planas iš dalies keičiamas, Komisija pareikalaus, kad atitinkama valstybė narė pateiktų restruktūrizavimo planą, pagal kurį per pagrįstą laikotarpį, palyginti su iš pradžių pateiktu restruktūrizavimo planu, būtų įmanoma atkurti gyvybingumą.

(237) Be to, restruktūrizavimo planas turi užtikrinti, kad būtų atkurtas ilgalaikis pagalbos gavėjo gyvybingumas, remiantis realiomis būsimų veiklos sąlygų prielaidomis; ilgalaikis gyvybingumas užtikrinamas tik tada, kai įmonė, padengusi visas išlaidas, įskaitant nuvertėjimo ir finansinių mokesčių išlaidas, gali užtikrinti tinkamą numatomą kapitalo grąžą.

(238) Sprendime pradėti procedūrą Komisija nustatė, kad Prancūzijos valdžios institucijų pateiktame restruktūrizavimo plane yra tam tikrų trūkumų, dėl kurių kyla abejonių, ar pavyks atkurti ilgalaikį „Corsair“ gyvybingumą.

(239) Pirma, Prancūzijos valdžios institucijų taikytos ekonominės ir veiklos prielaidos nebuvo pagrįstos išsamiais argumentais, kurie leistų įvertinti jų realumą, o tai kelia abejonių dėl jų apdairumo ar patikimumo.

(240) Antra, iš pagrindinių finansinių prognozių matyti, kad maržos, palyginti su standartiniais pelningumo ir mokumo rodikliais, yra labai ribotos, todėl bendrovė galėtų atsidurti silpnoje padėtyje, jei tam tikros pagrindinės prielaidos, pavyzdžiui, dėl degalų kainų, kistų nepalankiai.

(241) Trečia, Komisija pažymėjo, kad nuosavo kapitalo įnašai, įvardyti kaip nauji pinigai, t. y. [5–25] mln. EUR iš ankstesnių investuotojų ir [5–25] mln. EUR iš Kongo Respublikos (Brazavilio), kaip naujos investuotojos, išliko nedideli, palyginti su „Corsair“ grynųjų pinigų poreikiais. Be to, kelios kitos priemonės, pristatytos kaip naujos iniciatyvos, iš tikrųjų buvo ankstesnės priemonės, į kurias jau buvo atsižvelgta įgyvendinant 2020 m. planą arba kurios tuo metu buvo suplanuotos, todėl jų nebuvo galima laikyti veiksmingu indėliu į gyvybingumo atkūrimą. Šiomis sąlygomis Komisija nustatė, kad nustatyti įnašai neįrodė plano įgyvendinamumo.

(242) Ketvirta, Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė pesimistinio scenarijaus, kaip reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 50 punkte, todėl nebuvo galima tinkamai įvertinti plano jautrumo nepalankiems pokyčiams.

(243) Galiausiai, Komisija pažymėjo, kad pateiktos finansinės prognozės buvo neišsamios ir apsiribojo glausta pelno ir nuostolio ataskaita. Jose taip pat parodyta, kad nuosavas kapitalas per restruktūrizavimo laikotarpį ir vėliau kito neigiamai, o tai prieštarauja Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 50 punkto reikalavimams. Tokiomis sąlygomis tikėtina, kad restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje „Corsair“ vis dar buvo sunkumų patirianti įmonė.

(244) Tuo remdamasi Komisija išreiškė rimtų abejonių dėl to, ar patikslintas restruktūrizavimo planas atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytus kriterijus, taigi ir dėl „Corsair“ gebėjimo be papildomos pagalbos atkurti ilgalaikį gyvybingumą ir veikti konkurencingai savo jėgomis.

5.3.1.2.1. Prielaidų, kuriomis grindžiamas gyvybingumo atkūrimas, vertinimas

(245) Peržiūrėjus Prancūzijos valdžios institucijų priimtas prielaidas matyti, kad bendrovės „Corsair“ ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas, kaip numatyta pagrindiniame scenarijuje, grindžiamas realiomis, nuosekliomis ir tinkamai pagrįstomis veiklos ir finansinėmis prognozėmis, laikantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 45–52 punktų reikalavimų.

(246) Prielaidomis užtikrinama keleivių skaičiaus didinimo priemonių ir struktūrinių išlaidų ribojimo priemonių pusiausvyra. Šių priemonių poveikis jau matomas iš naujausių „Corsair“ veiklos rezultatų.

(247) Visų pirma Komisija pažymi, kad prielaidos dėl RASK pagerinimo dabar rodo tikrąjį „Corsair“ įgyvendintų priemonių poveikį. Rezultatas yra didesnės RASK, palyginti su iš pradžių patikslintame restruktūrizavimo plane naudotomis prielaidomis, pagrįstomis atsargiu metodu, nes tuo metu nebuvo įmanoma pateikti patikimos prognozės; 2025 m. gruodžio 15 d. pateiktoje plano versijoje taip nebėra. Taigi Prancūzijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį į tai, kad nuo [...] RASK pagerėjo [...] %, palyginti su iš pradžių numatytais [...] %, atsižvelgiant į neįvykdytus veiklos rezultatus, užfiksuotus 2024–2025 finansiniais metais po faktinio komercinių ir veiklos priemonių įgyvendinimo. Komisija mano, kad toks padidinimas grindžiamas naujausia faktine informacija ir nėra susijęs su pernelyg optimistinėmis prielaidomis.

(248) Be to, Komisija pažymi, kad keleivių vežimo pelningumo prielaidos grindžiamos vidutine atkarpos kaina, kuri yra didesnė, nei iš pradžių prognozuota, ir atspindi stabilizavimąsi, net nedidelį padidėjimą, kurį „Corsair“ užfiksavo per kelis mėnesius ir per visus 2025 finansinius metus, t. y. +[...] %, palyginti su ankstesne restruktūrizavimo plano redakcija, pateikta 2025 m. gegužės mėn. Tokia palanki tendencija pasireiškė smarkiai sumažėjus degalų kainoms (-[...] %, palyginti su plano prielaidomis), o tai sustiprino būsimų prognozių dėl veiklos maržos patikimumą. Komisija mano, kad vidutinių atkarpos kainų pagerėjimo ir degalų sąnaudų sumažėjimo derinys yra tvirtas pelningumo veiksnys.

(249) Komisija taip pat pažymi, kad vidutinių atkarpos kainų padidėjimas daugiausia susijęs su „Corsair“ vykdomu pardavimu atnaujinant jos orlaivių parką, todėl jos komercinis pasiūlymas tapo patrauklesnis ir keleivių vežimo pelningumas buvo didesnis, nei iš pradžių tikėtasi. 2025 finansinių metų rezultatai ir 2026 m. prognozės patvirtina, kad šis poveikis nėra nei vienkartinis, nei ciklinškas, o yra struktūrinių sprendimų, atitinkančių bendrovės prekių ženklo keitimo strategiją, rezultatas. Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad „Corsair“ numatytas bilietų kainos padidinimo lygis tebėra suderinamas su restruktūrizavimo pagalbos tikslu, nes jis atspindi siūlomų paslaugų kokybinį pagerėjimą ir laipsnišką keleivių vežimo pelningumo normalizavimąsi, o ne dirbtinio kainų didinimo dėl valstybės pagalbos strategiją. Be to, Komisija pažymi, kad pagal priešingos padėties scenarijų negavus pagalbos taip pat būtų reikėję didinti bilietų kainas, kad būtų galima spręsti padidėjusių sąnaudų (infliacijos) ir finansinės struktūros pablogėjimo problemas, arba jos būtų buvusios dar ryškesnės arba kartu būtų sumažėjęs pajėgumas ir paslaugų kokybė. Šiomis sąlygomis vidutinės atkarpos kainos prognozės tendencija pagal scenarijų su pagalba nesuteikia bendrovei „Corsair“ nepagrįsto konkurencinio pranašumo, palyginti su šiuo priešingos padėties scenarijumi, o veikiau atitinka ekonomiškai pagrįstą ir proporcingą trajektoriją, atsižvelgiant į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių tikslus.

(250) Galiausiai, Komisija atkreipia dėmesį į prielaidas, susijusias su platinimo sąnaudų sumažėjimu, remiantis naujausiais tiesioginio pardavimo kanalo, visų pirma internetinio kanalo, veiklos rezultatais 2025 finansiniais metais. Jau keletą mėnesių įgyvendinant dinamišką prekybos politiką, kuria siekiama padidinti tiesioginio pardavimo dalį, pastebimai sumažėjo naudojimasis trečiųjų šalių platinimo tinklais, kurie struktūriškai yra brangesni. Komisija mano, kad dėl šio jau vykdomo ir užfiksuoto pokyčio pagrindiniame scenarijuje prognozuojamo išlaidų sumažėjimo patikimumas padidėja.

(251) Atsižvelgdama į visus šiuos veiksnius, Komisija mano, kad prielaidos, kuriomis grindžiamas pagrindinis scenarijus, yra atsargios, pagrįstos faktiškai stebėtais rezultatais ir dera su įgyvendinta veiklos priemone. Remiantis šiomis priemonėmis galima pagrįstai daryti išvadą, kad restruktūrizavimo planu galima atkurti ilgalaikį „Corsair“ gyvybingumą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimus.

(252) Kalbant apie Prancūzijos valdžios institucijų pateiktą pesimistinio scenarijaus analizę, iš jos matyti, kad šis scenarijus yra apdairaus ir patikimo jautrumo pavyzdys, atitinkantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimus, nes juo siekiama patikrinti patikslinto restruktūrizavimo plano patvarumą atsižvelgiant į tikėtinus nepalankius sukrėtimus, darančius poveikį pagrindiniams „Corsair“ ekonominės veiklos rezultatų veiksniams.

(253) Komisija mano, kad pesimistinis scenarijus grindžiamas išsamia trijų pagrindinių rodiklių, t. y. degalų kainų, vidutinės atkarpos kainos ir užimtumo rodiklio, kritinių verčių analize. Analizėse nustatomi sąlygų pokyčiai, dėl kurių kiekvieno iš šių parametrų, vertinamų atskirai, grynasis rezultatas būtų lygus nuliui. Bendrovės finansų patarėjų atlikta jautrumo analizė ([43]) parodė, kad, jei visos sąlygos būtų vienodos, siekiant neutralizuoti grynąjį rezultatą, kuris atitiktų degalų kainą nuo [1 000–1 500] iki [1 000–1 500] USD už toną, degalų kainą reikėtų padidinti nuo [...] % iki [...] %, palyginti su pagrindinio scenarijaus prielaidomis, t. y. gerokai daugiau nei tiek pagal patikslintame restruktūrizavimo plane naudotas prielaidas, tiek pagal vidutinę kainą, faktiškai nustatytą 2024–2025 finansiniais metais ([500–800] USD už toną). Komisija mano, kad šios ribinės vertės rodo didelę su degalais susijusios rizikos patikimumo maržą.

(254) Be to, kalbant apie keleivių vežimo pelningumą, Komisija pažymi, kad grynasis rezultatas būtų lygus nuliui tik jeigu vidutinė atkarpos kaina sumažėtų [...] %, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, t. y. sumažėtų [...]–[...] EUR vienam keleiviui, priklausomai nuo nagrinėjamų finansinių metų. Kalbant apie užimtumo lygį, norint pasiekti nulinį grynąjį rezultatą, sumažėjimas turėtų sudaryti [...] procentinių punktų, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, taip pasiekiant [...]–[...] % lygį. Komisija mano, kad tokie sąlygų pokyčiai, nagrinėjami atskirai, viršija įprastus pokyčius „Corsair“ aptarnaujamose rinkose ir patvirtina, kad prielaidos yra apdairaus pobūdžio.

(255) Remdamosi šiomis jautrumo analizėmis, Prancūzijos valdžios institucijos parengė pesimistinį scenarijų, apimantį vienu metu patiriamus nepalankius sukrėtimus, t. y. i) degalų kainų padidėjimą [...] USD už toną, palyginti su verslo planu (t. y. +[...] %, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, ir +[...] %, palyginti su 2024–2025 m. nustatytu vidurkiu), ii) vidutinės atkarpos kainos sumažėjimą [...] % ir iii) užimtumo rodiklio sumažėjimą [...] procentinių punktų. Komisija pažymi, kad šios bendros prielaidos yra griežtesnės nei paprastai per trumpą laikotarpį pastebimi sąlygų pokyčiai, todėl tai yra patikimas „Corsair“ verslo modelio testavimas nepalankiausiomis sąlygomis.

(256) Komisija pažymi, kad pagal šį pesimistinį scenarijų bendras poveikis grynajam pelningumui vis dar yra didelis, tačiau taip pat kontroliuojamas, o neigiamas poveikis 2025–2026 finansiniams metams yra [...] mln. EUR, 2026–2027 m. jis iš viso padidės iki [...] mln. EUR, o 2027–2028 m. – iki [...] mln. EUR. Pinigų srauto pokyčiai yra panašūs. Tačiau, nepaisant šių bendrų sukrėtimų, bendrovei „Corsair“ pavyksta trumpuoju laikotarpiu išlaikyti teigiamą grynąjį pelningumą, o tai rodo, kad bendrovė gali atlaikyti pagrįstai nepalankų savo ekonominės aplinkos pablogėjimą, jos veiklos gyvybingumui nepablogėjant nedelsiant.

(257) Atsižvelgdama į visą šią informaciją, Komisija mano, kad pesimistinis scenarijus nekelia abejonių dėl „Corsair“ ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo patikimumo. Priešingai, jis rodo, kad restruktūrizavimo planas yra pakankamai patvarus, kad atlaikytų pagrindines nustatytas rizikas, visų pirma susijusias su degalų kainų nepastovumu ir nedideliu prekybos sąlygų pablogėjimu, kaip numatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse. Ši išvada dar svarbesnė dėl to, kad restruktūrizavimo laikotarpio pabaiga nustatyta 2026 m. rugsėjo 30 d., t. y. vos po kelių mėnesių, ir kad, nors negalima visiškai atmesti tokios galimybės, tikriausiai nebus taip, kad toks scenarijus pasitvirtins visais savo aspektais ir per tokį trumpą laikotarpį padėtis pablogės iki tokio lygio.

(258) Dėl bendros pagrindinio scenarijaus ir pesimistinio scenarijaus analizės Komisija mano, kad prielaidos, kuriomis „Corsair“ rėmėsi siekdama įrodyti savo gyvybingumo atkūrimą, yra patikimos, atsargios ir pakankamai pagrįstos. Pagrindinio scenarijus grindžiamas veiklos ir komercinėmis prielaidomis, pagrįstomis jau užfiksuotomis ir dokumentuotomis tendencijomis, visų pirma susijusiomis su keleivių skaičiaus didinimu, pardavimu ir pardavimo kanalų optimizavimu, nesiremiant pernelyg optimistiniais trikdžiais. Kita vertus, pesimistinis scenarijus yra griežtas testavimas nepalankiausiomis sąlygomis, grindžiamas įtikinamais nepalankiais sukrėtimais, kurie vienu metu daro poveikį pagrindiniams ekonominės veiklos rezultatų veiksniams, ir juo pabrėžiama didelė patikimumo marža,

([43]) Šaltinis: 2025 m. gruodžio 15 d. Komisijai pateikto atnaujinto restruktūrizavimo plano 7 puslapis.

palyginti su kritinėmis ribomis, dėl kurių būtų gautas nulinis grynasis rezultatas. Tai, kad net ir pagal pesimistinį scenarijų „Corsair“ per trumpą laiką vis dar sugeba pasiekti teigiamą grynąjį pelningumą, rodo, kad restruktūrizavimo planas iš esmės yra patvarus. Todėl Komisija mano, kad visos prielaidos, kuriomis grindžiami abu scenarijai, atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimus ir patvirtina teigiamą išvadą dėl „Corsair“ ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo patikimumo.

5.3.1.2.2. Numatomų finansinių veiklos rezultatų vertinimas

(259) Pateikdamos naujausias pastabas Prancūzijos valdžios institucijos persiuntė kelis „Corsair“ finansinių duomenų ir prognozių patikslinimus (paskutinį kartą – 2025 m. gruodžio 15 d.). Iš šių atnaujintų prognozių (žr. 49–65 konstatuojamąsias dalis) matyti, kad restruktūrizavimo laikotarpiu, kuris pratęstas iki 2026 m. rugsėjo 30 d., bendrovės veiklos ir finansiniai rezultatai nuosekliai ir struktūriškai gerėjo. Pagal pagrindinį scenarijų „Corsair“ grynasis rezultatas yra teigiamas – [...] mln. EUR (arba [...] mln. EUR, jei neatsižvelgiama į išskirtinį [...] mln. EUR rezultatą dėl valstybės pagalbos) ir panaudoto kapitalo grąža laikotarpio pabaigoje yra [10,6–13,4] %, o tai patvirtina nuo 2023 m. stebimą didėjimo tendenciją ir rodo, kad bendrovė turėtų galėti teikti tinkamą numatomą kapitalo grąžą po to, kai padengs visas savo išlaidas, įskaitant nuvertėjimą ir finansinius mokesčius, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 52 punktą. Iš vidutinės trukmės laikotarpio projekcijų matyti, kad ši tendencija tęsis – iki finansinių metų, kurie baigsis 2027 m. rugsėjo mėn., pabaigos numatomas [...] mln. EUR grynasis rezultatas ir [11,4–15,2] % panaudoto kapitalo grąža.

(260) Komisija pažymi, kad panaudoto kapitalo grąžos norma, numatyta patikslinto restruktūrizavimo plano pabaigoje, yra didesnė už Prancūzijos valdžios institucijų apskaičiuotą [8,6–10,5] % VSKK. Pats šis VSKK lygis yra gerokai didesnis už vidutinius tarifus, kuriuos Komisija naudojo savo naujausiuose sprendimuose, susijusiuose su aviacijos sektoriumi, ir kurie yra maždaug [...] ([44]). Komisija mano, kad šis skirtumas pateisinamas ypatinga „Corsair“ padėtimi, t. y. didesniu rizikos profiliu ir aiškių rezultatų iš patvirtinto pirmojo restruktūrizavimo plano nebuvimu, o kitų oro transporto bendrovių, dėl kurių priimti panašūs restruktūrizavimo sprendimai, atveju taip nebuvo. Visų pirma, „Corsair“ nėra įtraukta į biržos sąrašus, yra mažesnė ir veikia tik keliose tolimojo susisiekimo rinkose; jos ilgalaikis gyvybingumas labai priklauso nuo patikslinto restruktūrizavimo plano veiksmingo įgyvendinimo ir griežtų eismo ir pelningumo prielaidų. Atsižvelgiant į tai, atrodo tikslinga taikyti didesnę VSKK nei kitais atvejais šiame sektoriuje, kad būtų atspindėtas likutinės rizikos, kurią investuotojai prisiima po restruktūrizavimo, lygis ir išvengta bet kokio tikėtino ekonominio pelningumo pervertinimo.

(261) Šiuo atžvilgiu, remdamasi Prancūzijos valdžios institucijų pateikta informacija, visų pirma išsamia analize, pateikta tyrime „*Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair*“ („Corsair VSKK apskaičiavimo metodas“), Komisija mano, kad VSKK apskaičiavimo metodas yra pagrįstas ([45]).

(262) Kalbant konkrečiau, Komisija taip pat mano, kad tikslinga naudoti [...] % tikslinį finansinį svertą, nes jis grindžiamas ne pačios „Corsair“ finansine padėtimi sunkumų laikotarpiu, o Europos oro transporto bendrovių vidurkiu. Šis metodas atitinka nebiržinėms įmonėms, tokioms kaip „Corsair“, rekomenduojamą taikyti metodą ([46]). Taip pat naudojamas nuosavo kapitalo beta koeficientas, lygus [...], gaunamas iš sektoriaus turto beta koeficiento, apskaičiuoto remiantis didele Europos oro transporto bendrovių imtimi, vėliau mažinant finansinį svertą ir taikant pakartotinį finansinį svertą remiantis imties finansiniu svertu. Šis metodas plačiai pripažįstamas finansų teorijoje ir Prancūzijos valdžios institucijų tyrime nurodytų reguliavimo institucijų ([47]).

([44]) Komisijos apskaičiuotas „Condor“, SAS, TAP, TAROM vidurkis.

([45]) Tyrime VSKK apskaičiuota restruktūrizavimo plano pabaigoje remiantis rinkos duomenimis, o ne atsižvelgiant į dabartinę „Corsair“ padėtį ir jai būdingas finansavimo išlaidas bei finansinio sverto prognozes 2026 m. laikotarpio pabaigoje. Tai atitinka įmonės gebėjimo padengti savo kapitalo sąnaudas ilguoju laikotarpiu įprastomis rinkos sąlygomis analizę. Alternatyva – apskaičiuoti alternatyviąją kapitalo kainą, kai kapitalas (arba skola) yra investuojamas ir analizuojamas.

([46]) Taikant šį metodą pirmenybė teikiama standartizuotiems sektoriaus parametrams, o ne idiosinkratiniams duomenims apie pagalbos gavėją, atspindintiems restruktūrizavimo pagalbos gavėjui suteiktą valstybės pagalbą, pavyzdžiui, „Corsair“ atveju – viešųjų reikalavimų nurašymą.

([47]) Taikant šį metodą galima parodyti oro transporto sektoriui būdingą sisteminę riziką, o ne „Corsair“ pereinamojo laikotarpio rizikos profilį.

(263) Be to, Komisija pažymi, kad nuosavo kapitalo sąnaudos apima konkrečią nelikvidumo priemoką, kuri pateisinama tuo, kad „Corsair“ nėra įtraukta į biržos sąrašus, o finansinių sunkumų priemoka netaikoma, nes VSKK apskaičiuojama tuo metu, kai numatoma, kad įmonė vėl taps gyvybinga. Galiausiai, naudojamos skolos tvarkymo išlaidos grindžiamos objektyviais rinkos lyginamaisiais dydžiais, apimančiais Prancūzijos sektorių ir makroekonominius duomenis ir atspindinčiais oro transporto sektoriuje veikiančios vidutinės gyvybingos įmonės finansavimo sąnaudas, o ne sąnaudas, kurias „Corsair“ patiria dabar arba patirs ateityje.

(264) Todėl Komisija daro išvadą, kad [8,6–10,5] % VSKK yra apdairi ir patikima orientacinė norma bendrovės „Corsair“ ilgalaikiam gyvybingumui įvertinti ir patikrinti, ar pagal patikslintame restruktūrizavimo plane pateiktas finansines prognozes kapitalo kainą galima padengti ilguoju laikotarpiu, laikantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių ir nuoseklios Komisijos praktikos panašiais atvejais aviacijos sektoriuje.

(265) Be to, bendrovės nuosavo kapitalo padėtis [...], kuri rodo, kad „Corsair“ galutinai nebeturi sunkumų patiriančios įmonės statuso, kaip tai suprantama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

(266) Tuo remdamasi Komisija mano, kad net jei „Corsair“ nuosavas kapitalas būtų visiškai atkurtas pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui, pateiktame plane pateikiamos tvirtos ir patikimos gyvybingumo atkūrimo perspektyvos. Naujausiose prognozėse atsižvelgiama į papildomas bendrovės priimtas racionalizavimo ir konkurencingumo priemones, visų pirma veiklos sąnaudų kontrolę, orlaivių parko modernizavimą, apkrovos koeficiento gerinimą ir veiksmingesnę kainodaros politiką. Jose taip pat atsižvelgiama į Prancūzijos valdžios institucijų pasiūlytas priemones, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymą. Numatomas pelningumo lygis ([10,6–13,4] % 2026 m. ir [11,4–15,2] % panaudoto kapitalo grąža 2027 m.) rodo tikrą ir tvarų atsigavimą, juo labiau stebinantį, nes jis buvo pasiektas kontekste, kuriame vis dar jaučiamas Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą poveikis.

(267) Šiuo atžvilgiu, remdamasi Prancūzijos valdžios institucijų pateikta 4 lentele, Komisija norėtų pateikti toliau išdėstytas papildomas pastabas, kuriomis papildoma „Corsair“ gyvybingumo atkūrimo analizė.

a) Pirma, Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos pagrindė savo analizę palygindamos „Corsair“ panaudoto kapitalo grąžą su didele reprezentatyvia dešimties trečiųjų šalių Europos ir Šiaurės Amerikos oro transporto bendrovių imtimi. Ta imtis apima tradicinius vežėjus, pigių skrydžių bendroves ir Šiaurės Amerikos oro transporto bendroves, o tai leidžia tiksliai atspindėti struktūrinius kapitalo grąžos skirtumus, priklausančius nuo verslo modelių. Komisija pažymi, kad toks suskirstymas pagal kategorijas yra svarbus atskaitos taškas bendrovei „Corsair“, kurios padėtis ir rizikos profilis yra panašūs į tradicinių oro transporto bendrovių, vykdančių veiklą tolimojo susisiekimo tinkluose ir pasižyminčių dideliu kapitalo intensyvumu, padėtį ir rizikos profilį, nors jos dydis yra akivaizdžiai mažesnis nei šių oro transporto bendrovių.

b) Antra, Komisija pažymi, kad 2019–2024 m. stebėta panaudoto kapitalo grąžos raida byloja apie didelius išorės sukrėtimus, kurie paveikė aviacijos sektorių: 2019 m. pasiekę iš esmės patenkinamą lygį (vidutinė visų oro transporto bendrovių panaudoto kapitalo grąža buvo 7,3 %), 2021 ir 2022 m. rodikliai smarkiai sumažėjo, o vidurkis tapo neigiamas arba labai žemas, visų pirma dėl COVID-19 krizės, judumo apribojimų ir vertės grandinių sutrikimų. 2023 m. užfiksuota ir 2024 m. patvirtinta didėjimo tendencija, kai vidutinė panaudoto kapitalo grąža buvo 6,9 %, rodo, kad laipsniškai grįžtama prie labiau normalizuotų rinkos sąlygų, nors prie iki COVID-19 buvusio lygio grįžtama nevienodai.

c) Tokiame sektoriaus kontekste Komisija pažymi, kad „Corsair“ panaudoto kapitalo grąža, 2023–2024 finansiniais metais pasiekusi beveik subalansuotą lygį, 2024–2025 m. buvo [...] %. Tai rodo, kad įgyvendinus pirmąsias restruktūrizavimo priemones jos ekonominės veiklos rezultatai pastebimai pagerėjo. Kalbant konkrečiau, iš patikslintame restruktūrizavimo plane pateiktų projekcijų matyti, kad iki plano pabaigos bendrovės „Corsair“ panaudoto kapitalo grąža didės.

(268) Komisija mano, kad ši trajektorija atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, nes rodo pagalbos gavėjo gebėjimą vidutinės trukmės laikotarpiu gauti kapitalo grąžą, kuri ilgainiui būtų teigiama ir suderinama su kapitalo kaina, kad jis galėtų veikti įprastomis rinkos sąlygomis ir nebūtų nuolat priklausomas nuo valstybės pagalbos. Šiuo atžvilgiu prognozuojama panaudoto kapitalo grąžos tendencija yra svarbus ir patikimas „Corsair“ ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo rodiklis.

(269) Be to, nors nuosavas kapitalas restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje išlieka neigiamas, Komisija mano, kad vien šios padėties nepakanka, kad būtų galima atmesti ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo galimybę. Sąvoka „gyvybingumas“, kaip ją aiškina Komisija panašiais didelio masto restruktūrizavimo atvejais, grindžiama ne tik balanso mokumu, bet ir bendrovės struktūriniu ir nuolatiniu gebėjimu kurti teigiamus pinigų srautus, taigi ir finansuoti save be papildomos valstybės pagalbos. Šiuo atžvilgiu iš patikslinto restruktūrizavimo plano matyti teigiama veiklos pelningumo trajektorija, kuria užtikrinama, kad „Corsair“ ekonomikos atsigavimas būtų negrįžtamas ir kad „Corsair“ galiausiai galėtų finansuoti savo investicijas ir grąžinti skolas, nors jai reikės (šiek tiek) ilgesnio laikotarpio ankstesniems nuostoliams padengti (nuosavo kapitalo trūkumas). Todėl laikinas neigiamo nuosavo kapitalo išlaikymas turi būti pripažintas kaip neišvengiama ankstesnių nuostolių pasekmė, nedaranti poveikio būsimam ekonominiam gyvybingumui.

(270) Be to, Komisija pažymi, kad pateiktą atsigavimo trajektoriją taip pat patvirtina dabartinė ir numatoma pagrindinių makroekonominių parametrų tendencija. Pirma, stabilizavus padėtį ir tikintis, kad 2025–2027 m. euro kursas dolerio atžvilgiu šiek tiek padidės ([48]), automatiškai sumažės doleriais išreikštų pirkinių, visų pirma aviacinių degalų ir orlaivių išperkamosios nuomos sutarčių, kaina. Antra, po 2022 ir 2023 m. stebėtų nepastovumo šuolių žibalo ateities sandorių rinkose matyti kainų mažėjimo tendencija ([49]) restruktūrizavimo plano laikotarpiu, o tai gerokai sumažina veiklos maržoms tenkančią riziką. Šie du veiksniai – palankaus valiutos kurso tendencija ir degalų kainų mažėjimas – yra išoriniai svertai, kuriais remiamas „Corsair“ pelningumas ir didinamas jos ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo patikimumas.

(271) Komisija taip pat pažymi, kad, pasibaigus plano laikotarpiui, „Corsair“ turėtų patikimesnę finansinę struktūrą ir pakankamą pinigų srautą, kad galėtų tęsti savo plėtrą be papildomos viešosios pagalbos; taip yra tiek pagal pagrindinį scenarijų, tiek pagal pesimistinį scenarijų.

(272) Kalbant apie pesimistinį scenarijų, Komisija pažymi, kad grynasis rezultatas, kurio tikimasi restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje, yra teigiamas ir sudaro [...] EUR, neatsižvelgiant į valstybės pagalbos poveikį. Tas pats pasakytina apie bendrovės pinigų srautą, kuris, kaip tikimasi, turėtų būti nuo [...] mln. EUR iki [...] EUR.

([48]) Tiek rinkos prognozės, tiek makroekonominės prielaidos rodo, kad 2025–2027 m. euro kursas JAV dolerio atžvilgiu stabilizuosis ar net šiek tiek didės. Pirma, Eurosistemos techninėse prognozėse apskaičiuota, kad 2025–2027 m. euro ir JAV dolerio kursas galėtų šiek tiek padidėti – nuo maždaug 1,08 2025 m. iki 1,11, o vėliau iki 1,13 2026–2027 m., t. y. euro kursas, palyginti su ankstesniais lygiais, pakiltų, atsižvelgiant į mažėjančias žaliavų kainas ir gerėjančias ilgalaikes palūkanų normas euro zonoje. Antra, iš rinkos specialistų prognozių (ECB profesionaliųjų prognozuotojų apklausos) matyti, kad euro kursas dolerio atžvilgiu turėtų didėti, o 2026 m. euro ir JAV dolerio kursai turėtų būti didesni, palyginti su 2025 m., o vidutinės trukmės laikotarpiu turėtų didėti. Tai patvirtina ir tarptautinių finansų įstaigų prognozės; kai kurios mano, kad 2025–2026 m. euro ilguoju laikotarpiu galėtų viršyti 1,15–1,20 USD ribą dėl struktūrinių veiksnių, pavyzdžiui, galimų Europos Centrinio Banko ir JAV federalinio rezervo pinigų politikos skirtumų, taip pat dėl santykinio euro zonos ekonomikos atsparumo. Apskritai šie faktais pagrįsti argumentai patvirtina prielaidą, kad euro kursas stabilizuosis, o per nagrinėjamą laikotarpį šiek tiek pakils dolerio atžvilgiu.

([49]) Iš surinktų naftos produktų rinkos ir ateities sandorių rinkos duomenų matyti bendra distiliato, įskaitant žibalą, kurio kaina 2022 ir 2023 m. labai svyravo, kainų mažėjimo tendencija. Žalios naftos tarptautinės kainos, kurios yra pagrindinis žibalo kainos veiksnys, nuo pastaraisiais metais pasiekto aukščiausio taško gerokai sumažėjo ir 2025 m. išliko rekordiškai mažesnės, o „Brent“ kaina dažnai buvo mažesnė nei 70 USD už barelį ir tai rodo perteklinę pasiūlą ir mažesnę, nei tikėtasi, pasaulinę paklausą. Iš patikimų prognozių matyti, kad tokia mažėjimo tendencija gali tęstis ir 2026 bei 2027 m., nes apskaičiuota, kad vidutinės trukmės laikotarpiu „Brent“ kainos sudarys apie 58–60 USD už barelį, o tai atitinka gerokai mažesnį lygį nei pastarojo meto pikai ir daro spaudimą mažinti žibalo kainas.
Be to, iš distiliatų produktų ateities sandorių rinkų matyti, kad reaktyvinių degalų (žibalo) kainos sumažėjo, palyginti su kitais distiliatų degalais, o tai rodo, kad lūkesčiai dėl įtampos tiekimo srityje paneigti. Europos priemokos už reaktyvinius degalus, palyginti su gazolio ateities sandoriais, beveik išnyko, o tai rodo, kad sumažėjo baimės, jog jų pritrūks, ir kad ateities sandorių rinkose kainų struktūros normalizuosis (žr. https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
Šiomis aplinkybėmis nuolat nuosaikesnių žalios naftos kainų ir sumažėjusių distiliato produktų priemokų derinys atspindi lūkesčius, kad aviacinio žibalo kaina 2025–2027 m. planavimo laikotarpiu išliks stabili arba šiek tiek sumažės, o tai gerokai sumažina riziką, darančią neigiamą poveikį nuo šių būtinų degalų priklausomų oro transporto bendrovių, pavyzdžiui, „Corsair“, veiklos maržoms.

(273) Prancūzijos valdžios institucijų taikytos prielaidos, nors ir apdairios, atrodo patikimos, atsižvelgiant į aviacijos sektoriaus tendencijas ir naujausius „Corsair“ veiklos rezultatus, visų pirma į jos tolimojo susisiekimo maršrutus į užjūrio departamentus ir Afriką. Nors pesimistiniame scenarijuje pabrėžiamas likutinis jautrumas sąnaudų ir paklausos pokyčiams, Komisija vis dėlto mano, kad dėl nuolat mažesnių sąnaudų, tikslingesnės komercinės padėties, palankesnės išorės ekonominės aplinkos ir nuolatinio tarptautinio eismo atnaujinimo bendrovės gyvybingumo atkūrimas iki restruktūrizavimo laikotarpio, kuris bus užbaigtas jau 2026 m. rugsėjo mėn. pabaigoje, pabaigos yra patikimas.

(274) Remdamasi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 52 punktu, Komisija pakartoja, kad gyvybingumo atkūrimas apima tiek ilgalaikį įmonės gebėjimą padengti visas savo išlaidas, įskaitant nuvertėjimą ir finansinius mokesčius, kartu teikiant tinkamą numatomą kapitalo grąžą, tiek, kaip atskirą kriterijų, restruktūrizuotos įmonės pajėgumą savarankiškai konkuruoti rinkoje, nebesinaudojant valstybės parama. Šiuo atžvilgiu Komisija nurodo, kad šis kriterijus neapsiriboja nuosavo kapitalo pozicija apskaitos požiūriu restruktūrizavimo etape, kuri gali būti laikinai neigiama, bet turi būti vertinama atsižvelgiant į ateities perspektyvas, plano sudarymo laikotarpiu, remiantis atitinkamais ekonominiais ir finansiniais rodikliais.

(275) Šiuo atveju Komisija mano, kad pasibaigus restruktūrizavimo plano laikotarpiui „Corsair“ turėtų turėti teigiamą ir pasikartojantį grynąjį pelningumą, teigiamus turimus pinigų srautus ir panaudoto kapitalo grąžą, kuri nuolat būtų didesnė už vidutinę svertinę kapitalo kainą. Šie veiksniai įrodo įmonės gebėjimą finansuoti savo veiklą ir būsimas investicijas įprastomis rinkos sąlygomis, nesiremiant tolesne valstybės pagalba. Be to, Komisija pažymi, kad planuojama finansinė struktūra leidžia bendrovei „Corsair“ įvykdyti standartinius rinkos reikalavimus, susijusius su mokumu ir skolos tvarkymo draudimu, o tai jai suteiks įprastą prieigą prie rinkos finansavimo šaltinių pasibaigus restruktūrizavimui.

(276) Šiomis sąlygomis ir laikydamasi savo požiūrio ankstesnėse bylose, visų pirma TAP, kuriam pritarė Teisingumo Teismas (Sprendimas *Ryanair DAC / Europos Komisija*, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, 104 ir paskesni punktai), Komisija mano, kad iki restruktūrizavimo plano pabaigos ir ne vėliau kaip 2026 m. rugsėjo mėn. bendrovė „Corsair“ galės rinkoje konkuruoti savarankiškai. Todėl pagal patikslintą restruktūrizavimo planą įgyvendintomis priemonėmis galima atkurti ilgalaikį „Corsair“ gyvybingumą ir užtikrinti jos finansinį savarankiškumą be papildomos valstybės pagalbos.

5.3.2. *Poveikis prekybai ir konkurencijai*

5.3.2.1. Pagalbos tinkamumas, proporcingumas, nuosavas įnašas ir naštos pasidalijimas

(277) Remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 62 punktu, pagalbos gavėjas, jo akcininkai arba kreditoriai, arba verslo grupė, kuriai jis priklauso, arba nauji investuotojai turi iš nuosavų išteklių skirti reikšmingą įnašą restruktūrizavimo išlaidoms padengti. Toks nuosavas įnašas savo poveikiu pagalbos gavėjo mokumo ar likvidumo pozicijai paprastai turėtų būti panašus į suteiktą pagalbą; be to, už pagalbą turi būti tinkamai atlyginama (Gairių 54 punktas). Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 63 punktą, šis įnašas turi būti tikras, t. y. faktinis, neįtraukiantis ateityje laukiamo pelno, pvz., grynųjų pinigų srautų. Be to, pagal Gairių 124 punkto b papunktį, jei dėl restruktūrizavimo plano pakeitimų padidinamos restruktūrizavimo išlaidos, atitinkamai turi būti padidintas ir nuosavas įnašas.

(278) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos svarsto naujas 83,1 mln. EUR vertės paramos bendrovei „Corsair“ priemones ([50]), įskaitant naują *Conseil Départemental de Guadeloupe* 3 mln. EUR injekciją, 19 mln. EUR valstybės skolos grąžinimo sąlygų pakeitimą, 23 mln. EUR reikalavimų atsisakymą, naują mokesčių sumažinimą dėl orlaivių parko atnaujinimo maždaug 38,1 mln. EUR suma, taip pat valstybės skolų, atitinkančių FDES ir PP paskolų, suteiktų vykdant pirminį restruktūrizavimą, sumas, atsisakymą (iš viso 80 mln. EUR).

(279) Be to, Komisija pažymėjo, kad numatyta *in bonis* sąlyga ir toliau buvo apribota iki [...] mln. EUR, o bendra nuo 2020 m. suteiktos viešosios pagalbos suma buvo beveik 200 mln. EUR. Tokiomis aplinkybėmis Komisija laikėsi nuomonės, kad net jei restruktūrizavimas būtų sėkmingas, didžioji pelno dalis atitektų privatiems akcininkams, o valstybei tektų didžiausia našta dėl skolų nurašymo ir mokesčių lengvatų, lygiaverčių negrąžinamoms subsidijoms, suteikimo. Todėl ji pažymėjo, kad valstybės gaunamas atlygis neatrodė tinkamas ir kad dalinis valstybės reikalavimų konvertavimas į kapitalą būtų galėjęs užtikrinti geresnę simetriją su kitais investuotojais.

(280) Be to, Komisija laikėsi nuomonės, kad patikslintame restruktūrizavimo plane dar neįrodytas pakankamas, tikras ir veiksmingas nuosavas įnašas, kaip tai suprantama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punktą ir 124 punkto b papunktį. Visų pirma, paaiškėjo, kad kai kurie minėti finansavimo šaltiniai, pavyzdžiui, numatyta pardavimo ir atgalinės nuomos operacija už maždaug 21,7 mln. EUR arba keturių „Airbus A330-NEO“, kurie dar turi būti pristatyti, finansavimas, šiame etape buvo nepakankamai dokumentuoti arba buvo tik hipotetiniai.

(281) Todėl Komisija nusprendė, kad nuosavas įnašas yra ribotas ir neaiškus, palyginti su bendra viešosios pagalbos apimtimi, ir kad Prancūzijos valdžios institucijos neįrodė, jog ypatinga „Corsair“ geografinė padėtis pateisina tokį mažą įnašą. Todėl ji išreiškė rimtų abejonių dėl numatytos pagalbos proporcingumo ir atlygio, atsižvelgiant į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimus.

(282) Tačiau, remiantis išsamia naujausių Prancūzijos pastabų analize ir Prancūzijos valdžios institucijų pateiktais paaiškinimais ir pakeitimais, visų pirma susijusiais su įvairiomis pagalbos gavėjo nuosavo įnašo sudedamosiomis dalimis (žr. 36–43 konstatuojamąsias dalis ir 44 konstatuojamosios dalies 1 lentelę), patikslintame restruktūrizavimo plane nurodytos bendros 233 mln. EUR išlaidos, finansuojamos 145,4 mln. EUR nuosavu įnašu (62,3 %) ir 87,8 mln. EUR valstybės pagalba (37,7 %), ir 519,4 mln. EUR išlaidos, finansuojamos 319,1 mln. EUR nuosavu įnašu (61,4 %) ir 200,5 mln. EUR pagalba (38,6 %), įtraukus pirminį restruktūrizavimo planą (nuo 2020 m.) ir įtraukus 6 mln. EUR iš užjūrio departamentų per OMRP, kuriais jis buvo remiamas, kaip pagalbą, o ne kaip nuosavą įnašą.

(283) Atsižvelgdama į tai, Komisija turi užtikrinti, kad įnašai būtų tikri, nesusiję su valstybės pagalba ir pakankami. 145,4 mln. EUR nuosavas įnašas gerokai viršija reikalaujamą 50 % minimalią ribą, taip užtikrinant, kad pagalbos gavėjas ir jo kreditoriai ir (arba) akcininkai padengtų didžiąją dalį restruktūrizavimo išlaidų. Šiuo atžvilgiu išsami šių pastabų analizė rodo, kad kiekviena iš šių priemonių atitinka reikalavimus.

(284) Privačių investuotojų „Blue Sky Holding“ ir „Advens-Geocoton“ kapitalo injekcijos, kurių bendra suma yra [10–50] mln. EUR, yra naujos lėšos, kurios bus tiesiogiai suteiktos remiantis akcininkų susitarimu, kuris turi būti pasirašytas pagal sąlygų dokumente nustatytą jų įsipareigojimą. Tą patį galima pasakyti apie papildomą įsipareigojimą suteikti [5–30] mln. EUR injekciją, dėl kurio susitarė visos trys akcininkės („Blue Sky Holding“, „Advens-Geocoton“ ir SEMPA), jei „Corsair“ grynųjų pinigų atsargos būtų mažesnės už [...] mln. EUR. Šiuo atžvilgiu, nors Prancūzijos valdžios institucijos teigia, kad bendrovės „Corsair“ kapitalo padidinimas 3 mln. EUR iš Gvadelupos regiono išteklių yra valstybės pagalba (žr. 39 konstatuojamosios dalies i punktą), jos nepateikia

([50]) Žr. sprendimo pradėti procedūrą 32 konstatuojamąją dalį, kurioje nieko nepasakyta apie FDES ir PP paskolų, kurias atsisakyta susigrąžinti, palūkanas.

informacijos apie tai, kaip klasifikuoti ar kiekybiškai įvertinti SEMPAT dalyvavimą teikiant šį papildomą finansavimą. Be to, Komisija pažymi, kad, atsižvelgiant į Gvadelupos regiono dalį būsimame „Corsair“ kapitale, net jei SEMPAT papildomo finansavimo dalis būtų laikoma valstybės pagalba, o ne nuosavo įnašo dalimi, tai turėtų tik nedidelį poveikį viešojo ir privačiojo finansavimo santykiui finansuojant patikslintą restruktūrizavimo planą, todėl šiame sprendime pateiktas apskaitos vertinimas, be kita ko, proporcingumo požiūriu, nepasikeistų. Taigi, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires šiuos įnašus galima laikyti patikimais, tikrais ir nesusijusiais su valstybės pagalba.

(285) Kalbant apie keturių naujų orlaivių „Airbus A330-NEO“, nuomojamų už [20–80] mln. EUR sumą, finansavimą, nors jis susijęs su nuomos mokesčiais, pagal nuomos sutarties teikėjo verslo planą jis vis tiek laikomas privačiomis finansavimo pastangomis. Išperkamosios nuomos sutartys, susijusios su „Corsair“ orlaivių parko atnaujinimu, buvo pasirašytos ir prekės jau pristatytos. Visų pirma, viena iš didžiausių orlaivių išperkamosios nuomos bendrovių pasaulyje „AerCap“, atnaujinant orlaivių parką, patiekė ir pristatė pirmąjį iš keturių „A330-900-NEO Airbus“ orlaivių, nuomojamų bendrovei „Corsair“. Prekės buvo pristatytos [...], o kitus tris orlaivius numatyta perduoti bendrovei „Corsair“ pagal tą pačią išperkamosios nuomos sutartį 2024 m. Taigi šis įnašas gali būti laikomas tikru ir nesusijusiu su valstybės pagalba.

(286) Be to, [25–45] mln. EUR suma už H-SKY pardavimą 2025 m. vasarą yra priimtina kaip pajamos iš pardavimo, kuris jau įvyko su privačia sandorio šalimi (žr. 31 konstatuojamosios dalies f punktą) ir kuris neatšaukiamai priskirtas patikslintam restruktūrizavimo planui.

(287) Kalbant apie [10–40] mln. EUR vertės CRPN suteiktą įnašų moratoriumą, iš 193–200 konstatuojamųjų dalių matyti, kad ši priemonė nėra valstybės pagalba. Kadangi ji grindžiama savarankišku komerciniu „Corsair“ ir CRPN susitarimu, o ne valstybei priskirtinu sprendimu, ji gali būti laikoma nesusijusia su valstybės pagalba. Dėl šio moratoriumo nuspręsta 2023 m. lapkričio 7 d. CRPN specialiosios valdybos nutarimu, kurį Prancūzijos valdžios institucijos pateikė Komisijai, todėl jis gali būti laikomas tikra, veiksminga ir patikrinama nuosavo įnašo sudedamąja dalimi, kaip tai suprantama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punktą, kuriame reikalaujama, kad nuosavas įnašas sudarytų bent 50 % didelių įmonių restruktūrizavimo išlaidų.

(288) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad didelė nuosavo įnašo dalis tiesiogiai didina „Corsair“ nuosavą kapitalą, nes skiriamos naujo kapitalo injekcijos (žr. 283 konstatuojamąją dalį). Likusios priemonės, nors ir tiesiogiai nedidina nuosavo kapitalo, vis dėlto labai padeda atkurti „Corsair“ mokumą, nes stiprina jos gebėjimą vykdyti finansinius įsipareigojimus ir remia ilgalaikį jos verslo modelio gyvybingumą.

(289) Įmonės mokumas atitinka jos gebėjimą įvykdyti visus finansinius įsipareigojimus vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu iš nuosavų išteklių ir būsimųjų pinigų srautų. Jis turi būti vertinamas ne tik statiškai, lyginant balanse nurodytą turtą ir įsipareigojimus, bet ir dinamiškai, remiantis įmonės gebėjimu pasiekti pakankamų rezultatų ir pinigų srautų savo skoloms padengti suėjus jų terminui. Taigi mokumą galima padidinti tiesiogiai didinant nuosavą kapitalą arba tvariai mažinant įsipareigojimus, mažinant skolos tvarkymo arba struktūriškai mažėjančias finansavimo išlaidas.

(290) Todėl dėl nuosavo įnašo priemonių, įgyvendintų pagal patikslintą restruktūrizavimo planą, Komisija pažymi, kad kiekviena iš jų atskirai prisideda prie „Corsair“ mokumo gerinimo, net jei jų poveikis ne visada gali būti iš karto matomas balanse esančiame nuosavame kapitale. CRPN paskelbtas moratoriumas reiškia, kad mokėjimo terminai buvo atidėti, o finansinė našta laikinai sumažinta, todėl trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu sumažėja pinigų išmokos ir padidėja bendrovės gebėjimas vykdyti kitus finansinius įsipareigojimus, taip padedant stabilizuoti jos bendrą finansinę struktūrą. Naujų orlaivių finansavimas, sudarant sąlygas atnaujinti orlaivių parką pernelyg nesutelkiant nuosavo kapitalo, sumažina vieneto veiklos sąnaudas ir pagerina veiklos efektyvumą; tai savo ruožtu didina pinigų srautų generavimo pajėgumus ir taip didina mokumą restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu. Galiausiai, orlaivio pardavimas sukuria likvidumą ir sumažina atitinkamo turto eksploatavimo ir laikymo išlaidas, o tai savo ruožtu sumažina būsimus finansavimo poreikius ir pagerina mokumą bei bendrovės finansinės rizikos profilį.

(291) 87,8 mln. EUR valstybės pagalba ([...] % visų išlaidų, susijusių su bendrovės „Corsair“ restruktūrizavimo plano pakeitimais) yra apribota iki minimumo, būtino bendrovės „Corsair“ gyvybingumui užtikrinti, t. y. laikomasi pagrindinio Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių principo, nes šia suma siekiama kompensuoti finansavimo trūkumą, atsiradusį dėl nenumatytų aplinkybių, dėl kurių įmonė negali būti kaltinama. Be 3 mln. EUR pagalbos, kurią sudaro *Conseil Départemental de la Guadeloupe* kapitalo injekcija, pagalbą daugiausia sudaro atleidimas nuo atsisakytinos susigrąžinti valstybės skolos (23 mln. EUR), sukauptų ir kapitalizuotų palūkanų už PP paskolą (4,7 mln. EUR vertės) atsisakymas, užsienio mokesčių kreditas (38,1 mln. EUR vertės) ir neatsisakytinos susigrąžinti valstybės skolos grąžinimo sąlygų pakeitimas (19 mln. EUR), o pagalbos suma vertinama pagal suteiktą pranašumą.

(292) Pirmiausia dėl 3 mln. EUR pagalbos, kurią sudaro *Conseil Départemental de la Guadeloupe* kapitalo injekcija, Komisija mano, kad pagal atitinkamus Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių punktus ši priemonė yra tikslinė ir būtina restruktūrizavimui, nes pasirinkta priemonė – kapitalo injekcija – yra tiesioginė priemonė „Corsair“ įsipareigojimams padengti ir jos mokumui nedelsiant sustiprinti, taip pašalinant neišvengiamą žlugimo riziką. Be to, pagalbos kilmė, tiesiogiai susijusi su užjūrio regiono vietos valdžios institucija, pabrėžia tiek regioninės sanglaudos aspektą, tiek su paskirties vieta susijusį esminio viešojo intereso aspektą. Tiesioginis *Conseil Départemental de la Guadeloupe* dalyvavimas kapitale patvirtina patikslinto restruktūrizavimo plano patikimumą ir suteikia lėšų, kurios struktūriniu požiūriu yra lemiamos įmonės gyvybingumui ateityje. Ši priemonė taip pat laikoma proporcinga, nes ji padeda apriboti pasitraukimo iš rinkos poveikį, taigi ir jos iškraipymą, kartu užtikrinant, kad iš pagalbos gaunama nauda būtų naudojama tik bendrovės „Corsair“ konkurencingumui ir finansiniam savarankiškumui atkurti.

(293) Kalbant apie paskolas, dėl kurių susitarta ir kurios išmokėtos 2020 m. pagal pirmąjį restruktūrizavimo sprendimą (kuriame apskaičiuota visa pagrindinė suma), reikalavimo, kuriuo grindžiamas iš dalies pakeistas planas, atsisakymas iš tiesų yra nauja pagalba, papildanti kitą pagalbą, (211 konstatuojamoji dalis). Tačiau nagrinėjant papildomos restruktūrizavimo pagalbos proporcingumą nebeturėtų būti atsižvelgiama į pagrindinės sumos atsisakymą, nes priešingu atveju tie patys viešieji ištekliai vienam restruktūrizavimo planui paremti būtų įskaičiuojami du kartus. Todėl kadangi į pagrindinę sumą jau buvo visiškai atsižvelgta vertinant pirminę „Corsair“ restruktūrizavimo pagalbą, tikrinant naujos ir ankstesnės pagalbos proporcingumą (1 lentelė) atsižvelgiama tik į mokėtinas palūkanas, taip užtikrinant skaidrumą ir visišką priemonės atsekamumą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 58 punktą.

(294) Komisija mano, kad numatyta papildoma pagalba, daugiausia atsisakant pretenzijų, kaip nurodyta pirmiau, iš tikrųjų yra tinkama ir proporcinga priemonė, kaip tai suprantama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 60 ir paskesnius punktus, nes ja siekiama atkurti ilgalaikį „Corsair“ gyvybingumą ir kartu apriboti konkurencijos iškraipymą. Toks skolos atsisakymas, kuris iš esmės prilygsta kapitalo injekcijai, iš esmės pagerins bendrovės mokumą ir padidins jos gebėjimą vykdyti finansinius įsipareigojimus be papildomos pagalbos.

(295) Be to, Komisija mano, kad numatyta papildoma 38,1 mln. EUR pagalba, daugiausia mokesčių kredito (CIOM) forma, taip pat yra tinkama ir proporcinga priemonė, kaip tai suprantama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 60 ir paskesnius punktus, nes ja siekiama atkurti ilgalaikį „Corsair“ gyvybingumą ir kartu apriboti konkurencijos iškraipymą. Kadangi ši finansinė parama yra funkcinis kapitalo injekcijos ekvivalentas, ji labai pagerina pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo struktūrą ir mokumą. Taip užtikrinamas likvidumas yra labai svarbus, kad „Corsair“ galėtų padengti su restruktūrizavimu susijusias išlaidas ir finansuoti išlaidas, būtinas patikslintam restruktūrizavimo planui įgyvendinti. Laikoma, kad toks balanso ir finansavimo savo lėšomis pajėgumų sustiprinimas yra minimaliojo reikalavimo, kad įmonė galėtų įvykdyti savo būsimus finansinius įsipareigojimus ir taip užtikrinti savo gyvybingumą nepriklausomai nuo naujos pagalbos, dalis.

(296) Tuo remiantis, bendrovės „Corsair“ nuosavas įnašas sudaro 61,4 % visų restruktūrizavimo išlaidų, vertinant du restruktūrizavimo laikotarpius (2020–2026 m.), o papildomu laikotarpiu (2023–2026 m.) jis yra didesnis – 62,3 %.

(297) Šie santykiai gerokai viršija Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punkte nustatytą minimalią 50 % ribą, taip užtikrinant, kad viešoji pagalba ir toliau būtų griežtai proporcinga likusiam finansavimo poreikiui ir kad didžioji ekonominės rizikos dalis tektų akcininkams ir privatiems investuotojams. Tai pasakytina tiek apie pirminiame plane numatytą finansavimą, tiek apie patikslinto plano finansavimą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto b papunktį, kiek tai susiję su atskirai vertinamu plano pakeitimu.

(298) Be to, pirmiau nurodytas numatytų priemonių derinys visiškai atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 61 ir 65 punktų reikalavimus, nes juo užtikrinama, kad pagalba būtų apribota iki mažiausios būtinos sumos, o restruktūrizavimo našta būtų vienodai paskirstyta suinteresuotiesiems subjektams.

(299) Didelis nuosavas įnašas (62,3 %) yra geriausias rodiklis, kad viešoji pagalba yra apribota iki būtino minimumo, kad įmonė galėtų atkurti ilgalaikį gyvybingumą, taigi visiškai atitinka restruktūrizavimo pagalbos proporcingumo kriterijų.

(300) Be to, net jei pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punktą nereikalaujama tikrinti šio patikslinto restruktūrizavimo plano aspekto, Komisija mano, kad šios restruktūrizavimo priemonės taikomos visiškai padengus „Corsair“ sukauptus nuostolius, dėl kurių sumažėjo esamų akcininkų, rėmusių ankstesnį restruktūrizavimą, turimų akcijų vertė (47 konstatuojamoji dalis).

(301) Galiausiai, kalbant apie valstybės atlygį, Komisija savo sprendime pradėti procedūrą išreiškė abejonių dėl to, kad Prancūzijos valdžios institucijos neplanavo skolos konvertuoti į kapitalą, ir nusprendė, kad vien skolos atsisakymas gali reikšti, kad visas būsimas restruktūrizavimo pelnas bus naudingas naujiems privatiems akcininkams.

(302) Tačiau, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nustatyta, kad valstybės pagalba, dėl kurios pagerėja gavėjo nuosavo kapitalo pozicija, turėtų būti teikiama tokiomis sąlygomis, pagal kurias valstybei suteikiama pagrįsta gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis, atsižvelgiant į valstybės suteikto nuosavo kapitalo sumą, palyginti su bendrovės nuosavu kapitalu, likusiu po nuostolių apskaitos. Šiuo atžvilgiu reikėtų pažymėti, kad bet kokios pagalbos, įskaitant nuosavo kapitalo didinimo komponentus, sąvoka „pagrįsta padidėjimo ateityje dalis“ priklauso nuo sąvokos „bendrovės nuosavas kapitalas, likusiu po nuostolių apskaitos“, ir kad šios dvi sąvokos turi būti taikomos kartu.

(303) Įgyvendinus restruktūrizavimo priemones, esamų akcininkų (OMRP) ir užtikrinimo priemones turinčių kreditorių (Prancūzijos valstybės) akcijos buvo visiškai panaikintos, o jų reikalavimai beveik visiškai panaikinti (47 konstatuojamoji dalis). Todėl nebėra nuosavo kapitalo, kuris ateityje galėtų gauti pelno iš viešųjų lėšų injekcijos arba skolos nurašymo.

(304) Šiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad, atsižvelgiant į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkto reikalavimus, specialaus atlygio už „Corsair“ skolų nurašymą nebuvimas yra visiškai pagrįstas. Akcininkai ir užtikrinimo priemones turintys kreditoriai buvo (beveik) visiškai paaukoti, todėl jie nebegali prisiimti „Corsair“ restruktūrizavimo naštos.

(305) Vis dėlto Komisija pažymi, kad Prancūzijos valdžios institucijos įtikinamai įrodė, jog numanomas ekonominis atlygis už reikalavimų atsisakymą būtų tiesiogiai susijęs su restruktūrizavimo plano sėkme, taigi ir su perspektyvomis, kad „Corsair“ bus vėl taikoma *in bonis* sąlyga. Be to, atlygio suma, išreikšta nurašytų reikalavimų procentine dalimi, yra didelė ir ji būtų sumokėta pirmiausia prieš mokant atlygį naujiems akcininkams, įskaitant *Conseil départemental*. Tačiau ši sutinka prisiimti su injekcijomis susijusią riziką, kurios valstybė neprisiima, nurašydama tuos reikalavimus, kurie greičiausiai nebus patenkinti. Taigi, valstybės asimetriškas ir mažesnės rizikos profilis pateisina atlygį taikant *in bonis* sąlygą, o tai išsklaido kilusias abejones.

(306) Tuo remdamasi Komisija išnagrinėjo atlygį už pagalbą, kurią sutiko suteikti Prancūzijos valstybė, visų pirma skolų nurašymą, atsižvelgdama į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 54 ir 67 punktuose nustatytus reikalavimus dėl atlygio už pagalbą ir naštos pasidalijimo.

(307) Pirma, dėl atlygio už pagalbą Komisija mano, kad Prancūzijos valdžios institucijų pasirinkta struktūra atitinka tinkamo atlygio, kuriuo atsižvelgiama į kritinę finansinę padėtį ir rizikos, kurią valstybė prisiėmė „Corsair“ padėties aplinkybėmis, pobūdį, reikalavimą. Prancūzijos valdžios institucijos pasirinko *in bonis* sąlygą, o ne fiksuotą ir neatidėliotiną atlygį (kuris galėtų kelti pavojų „Corsair“ gyvybingumui) arba neaiškios vertės ir atlygio akcijas. Pagal šią sąlygą valstybės atlygis priklauso nuo būsimų veiklos rezultatų ir faktinio balanso atkūrimo, o sąlyga aktyvuojama tik tada, kai pasiekiamas grynasis pelnas. Todėl grąžinimo mechanizmu, grindžiamu [...] % sumos, susijusios su veiklos rezultatu, užtikrinama, kad valstybei būtų atlyginta iš bendrovės veiklos finansinių srautų, o ne iš susikaupusių naujų skolų. Šiuo galimu atlygiu, kuris negali viršyti [...] mln. EUR, imituojamas kreditoriaus, sutinkančio savo reikalavimą (kurio dabartinė vertė lygi nuliui, nes „Corsair“ negali jo grąžinti) konvertuoti į sąlyginę dalyvavimo priemonę, elgesys, taip užtikrinant, kad pagalba būtų kompensuojama tik restruktūrizavimo pelnu.

(308) Antra, Komisija mano, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nereikalaujama papildomo naštos pasidalijimo, kai esamų „Corsair“ akcininkų (kurie dalyvavo finansuojant pirminį planą) akcijos visiškai nuvertėja, kad būtų padengti nuostoliai, todėl nėra „likusio nuosavo kapitalo“, kurio turėtojai turėtų dalytis restruktūrizavimo našta kartu su valstybe, (žr. 302–304 konstatuojamąsias dalis) nesvarbu, ar tai būtų akcininkai prieš 2020 m. gruodžio mėn. patvirtintą planą, ar akcininkai, kurie finansavo iš pradžių patvirtintą planą. Atsižvelgiant į tai, net jei pagal atitinkamą Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių punktą būtų reikalaujama pasidalyti naštą ne tik visiškai panaikinant esamas kapitalo priemones, o 2020 m. gruodžio mėn. patvirtinto plano akcininkai to negali padaryti, *in bonis* sąlyga taip pat užtikrintų sąžiningo naštos pasidalijimo principo laikymąsi, nes ja užtikrinama prisiimamos rizikos ir pasidalyto pelno simetrija. Sutikdama atsisakyti reikalavimo, valstybė iš pradžių prisiima riziką ir, apribodama didžiausią kompensacijos sumą iki [...] mln. EUR, atsisako susigrąžinti visą sumą, o tai galėtų atgrasyti naujus akcininkus ir privačius kreditorius nuo ilgalaikių investicijų į bendrovę. Todėl ši viršutinė riba leidžia privatiems investuotojams visapusiškai pasinaudoti būsimais veiklos rezultatais, viršijančiais tą viršutinę ribą, kuri nustatyta tik valstybei.

(309) Remdamasi būtent šiais Prancūzijos valdžios institucijų pateiktais paaiškinimais ir pagrindimais, Komisija daro išvadą, kad ši struktūra garantuoja, jog valstybė turės pakankamą „Corsair“ vertės padidėjimo ateityje dalį. Todėl valstybės pagalba, suteikta atsisakant reikalavimų, dėl kurios pagerėja bendrovės nuosavo kapitalo padėtis, yra kompensuojama taikant *in bonis* sąlygą. Šiuo mechanizmu užtikrinama, kad valstybė gautų pagrįstą būsimo restruktūrizavimo pelno dalį, proporcingą pastangoms, kurių imtasi įmonei sanuoti. Šiuo metodu, pagal kurį kompensacija valstybei susiejama su veiklos rezultatais ir grynojo pelno pasiekimu, nustatomas subalansuotas rizikos ir pelno pasidalijimas su privačiais investuotojais, o tai yra teigiamas ir patikimas ženklas, kad „Corsair“ verslo modelis tvarus.

(310) Kalbant konkrečiau, tokia sąlyga nustatoma, kad, jei bus įvykdytos nustatytos sąlygos, „Corsair“ per metus grąžins sumą, atitinkančią [...] % teigiamo skirtumo tarp jos veiklos rezultato, įskaitant atidėjinius techninei priežiūrai, ir grąžintos skolos amortizacijos ([51]). Faktinis šios sąlygos aktyvavimas priklauso nuo to, ar įvykdytos visos griežtos finansinės sąlygos, t. y. ar yra teigiamas nuosavas kapitalas ir ar išlaikoma pakankama pinigų srauto pozicija, taip užtikrinant, kad mokėjimai, atlikti pagal *in bonis* sąlygą, nepakenktų įmonės mokumui ar likvidumui.

(311) Be to, į mechanizmą įtraukta nuostata dėl grynųjų pinigų perviršio, kuria siekiama aprėpti didesnę sukuriamos vertės dalį tuo atveju, jei „Corsair“ pinigų srautas viršytų 75 % teisės aktais nustatytų veiklos poreikių sumos. Šiuo atveju, jei būtų išlaikytas teigiamas nuosavas kapitalas ir pinigų srautas, nuolat viršijantys šią ribą, bendrovės „Corsair“ metinis įnašas būtų padidintas iki 75 % jos metinio veiklos rezultato, laikantis bendros [...] mln. EUR viršutinės ribos. Šia tvarka užtikrinama, kad *in bonis* sąlygos taikymas dinamiškai prisitaikytų prie faktinio įmonės pajėgumo mokėti, pernelyg neapsunkinant jos finansinės struktūros.

([51]) Žr. 2025 m. lapkričio 7 d. pasirašyto sąlygų dokumento 5 priedą.

(312) Komisija taip pat pažymi, kad šioje sąlygoje numatytas ankstyvo išpirkimo mechanizmas, jei „Corsair“ būtų perleista, pagal kurį mokėtinas likutis šiuo metu būtų grąžintas neviršijant nustatytos bendros viršutinės ribos. Ši nuostata leidžia užtikrinti, kad valstybė gautų teisingą naudą iš bet kokio teigiamo likvidumo įvykio.

(313) Remdamasi Prancūzijos valdžios institucijų pateiktomis finansinėmis prognozėmis, Komisija mano, kad pagal pagrindinį scenarijų *in bonis* sąlygos aktyvavimo sąlygos būtų įvykdytos tik nuo [...] finansinių metų, kai „Corsair“ nuosavas kapitalas vėl taptų nuolat teigiamas, o pinigų srauto pozicija pasiektų pakankamą lygį. Tokiu atveju sąlyga, neviršijanti [...] mln. EUR viršutinės ribos, būtų aktyvuota nekeliant pavojaus laipsniškam nuosavo kapitalo didinimui, kuris išliktų teigiamas per visą nagrinėjamąjį laikotarpį, arba „Corsair“ gebėjimui finansuoti savo veiklą ir būsimas investicijas.

(314) Šiomis sąlygomis Komisija mano, kad numatytas *in bonis* sąlygos taikymo mechanizmas yra proporcingas, griežtai priklausomas nuo faktinio „Corsair“ gyvybingumo atkūrimo ir atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių tikslus, nes leidžia apriboti valstybės intervencijos grynąsias išlaidas, kartu išvengiant bet kokių kliūčių ilgalaikiam įmonės atsigavimui.

(315) Todėl pirminės Komisijos abejonės dėl planuojamos pagalbos proporcingumo dabar yra išsklaidytos ir visas valstybės ir privačių intervencijų paketas bendrovei „Corsair“ gali būti laikomas suderinamu su vidaus rinka pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

5.3.2.2. Konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės

(316) Remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 76 ir paskesniais punktais, kai teikiama restruktūrizavimo pagalba, būtina imtis konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonių, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų kuo labiau sumažintas, o teigiamas poveikis nusvertų neigiamą poveikį.

(317) Šiomis priemonėmis turėtų būti sprendžiamos tiek neatsakingo elgesio rizikos problemos, tiek galimas iškraipymas rinkose, kuriose veikia pagalbos gavėjas. Tokių priemonių mastas nustatomas kiekvienu konkrečiu atveju atliekant analizę, kuri apima tokius kriterijus kaip pagalbos dydis ir pobūdis, sąlygos ir aplinkybės, kuriomis ji buvo suteikta, pagalbos gavėjo dydis ir santykinė svarba rinkoje, taip pat nuosavo įnašo ir naštos pasidalijimo priemonių mastas.

(318) Visų pirma, konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės paprastai turėtų būti struktūrinės, t. y. aiškus gyvybingos veiklos, o ne nuostolingos veiklos, kurios bet kuriuo atveju reikėtų atsisakyti, kad būtų išsaugotas gyvybingumas, pardavimas. Pagrindinis principas yra tas, kad priemonės neturi kelti pavojaus pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimo perspektyvoms ar būti taikomos vartotojų ir konkurencijos sąskaita.

(319) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto c ir d papunkčius, jeigu restruktūrizavimo planas buvo iš dalies pakeistas, Komisija pareikalaus, kad atitinkama valstybė narė, jeigu pagalbos suma padidinama, taikytų konkurencijos iškraipymo ribojimo priemones, kurios yra platesnės už iš pradžių nustatytas priemones, ir, jeigu siūlomos konkurencijos iškraipymą ribojančios priemonės yra labiau ribotos už iš pradžių nustatytas priemones, atitinkamai sumažintų pagalbos sumą. Be to, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 127–129 punktus, kai restruktūrizavimo pagalba nagrinėjama pagal gaires, bet kokios kitos pagalbos suteikimas restruktūrizavimo laikotarpiu, net ir pagal jau patvirtintą schemą, gali turėti įtakos Komisijos vertinimui dėl konkurencijos iškraipymą ribojančių priemonių būtino masto. Todėl Komisija vertina priemonių, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymą, mastą, atsižvelgdama į kitą bet kokios rūšies pagalbą, suteiktą pagalbos gavėjui restruktūrizavimo laikotarpiu.

(320) Sprendime pradėti procedūrą Komisija tvirtino, kad patikslintame „Corsair“ restruktūrizavimo plane Prancūzija ketino pakoreguoti iš pradžių patvirtintas priemones. Praktiškai Prancūzija numatė, kad i) „Corsair“ įsipareigos atsisakyti iki 365 kilimo ir tūpimo laiko tarpsnių, perduodama juos asociacijai COHOR, ir ii) nuo 2024 m. rugpjūčio mėn. orlaivių parkas bus padidintas iki dešimties orlaivių. Be to, nebuvo užsiminta apie ankstesnių priemonių atnaujinimą ar sustiprinimą.

(321) Tuo remdamasi ir atsižvelgdama į papildomą valstybės pagalbą (įskaitant 32,4 mln. EUR), gautą ir gautiną restruktūrizavimo laikotarpiu, Komisija išreiškė rimtų abejonių dėl priemonių, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymą, tinkamumo. Remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 124 punkto c papunkčiu, jeigu padidinama pagalbos suma, turi būti išplėstos konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės, nei iš pradžių nustatyta. Tačiau priemonės iš esmės nepasikeitė, nepaisant to, kad pagalba gerokai padidėjo. Padidinus orlaivių parką iki dešimties orlaivių buvo pažeistas orlaivių parko dydžio mažinimo didinant pagalbą principas ir, net skaičiuojant pagal sėdimąsias vietas, pajėgumai šiek tiek viršijo 2020 m. plane nustatytus pajėgumus.

(322) Be to, laiko tarpsnių atsisakymas neatrodė nei kokybiškai, nei kiekybiškai svarbesnis nei pirminė priemonė suteikti metinę kvotą trečiajai įmonei, dėl kurios, beje, nebuvo laikomasi specifikacijos patvirtinimo procedūros. Todėl dėl patikslintos restruktūrizavimo pagalbos kilo rimtų abejonių dėl jos suderinamumo su Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis.

(323) Kalbant apie „Corsair“ orlaivių parko padidinimą, pasikeitus nuomonėmis su Prancūzijos valdžios institucijomis, „Corsair“, jos akcininkų ir Prancūzijos valstybės pasirašytame sąlygų dokumente, susijusiame su „Corsair“ restruktūrizavimo plano pritaikymu, dabar, kitaip nei ankstesnėse redakcijose, numatytas verslo planas [...] ([52]). Be to, laiko tarpsnių, kurie galėjo būti laikinai perduoti jų paprašiusiems konkurentams, skaičius padidėjo daugiau nei dvigubai. Kartu su orlaivių parko dydžio pokyčiais šis padvigubinimas tinkamai išsklaidė Komisijos sprendime pradėti procedūrą išreikštas abejones.

(324) Be pirminiame plane nustatytų priemonių, priemonių rinkinį dabar sudaro šios priemonės: i) gerokai sumažinti skrydžių skaičių užjūrio departamentų maršrutais: Prancūzijos valdžios institucijos sutiko 2025–2026 finansiniais metais panaikinti 97 „Corsair“ skrydžius į abi puses iš žemyninės Prancūzijos į For de Fransą, Puant a Pitrą ir Reunjoną, kad būtų pasiektas vidutinis metinis vieno „Corsair“ orlaivio skrydžių į abi puses skaičius, ii) „Corsair“ visam laikui atsisakė 700 laiko tarpsnių Paryžiaus Orli oro uoste ir iii) „Corsair“ laikinai atlaisvino 800 laiko tarpsnių Paryžiaus Orli oro uoste iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos.

(325) Kalbant apie priemonių vertinimą, visų pirma, „Corsair“ veikla vykdoma remiamose vietovėse, nurodytose SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte (užjūrio teritorijose), o tai pateisina lankstesnį Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytų principų taikymą, kaip nurodyta gairių 98 punkte. Tai pateisina ne tokius griežtus reikalavimus, susijusius su pajėgumų arba rinkos dalies mažinimu. Šiuo atžvilgiu dėl elgsenos priemonės, kuria mažinamas skrydžių į užjūrio paskirties vietas skaičius, sumažėja orlaivių ir transporto paslaugų, teikiamų už [...], naudojimas per likusį restruktūrizavimo laikotarpį. Tuo siekiama sumažinti konkurencijos vykdant skrydžius į paskirties vietas vidaus rinkoje iškraipymą, kai skrydžius vykdo tik konkuruojančios ES registruotos oro transporto bendrovės, o „Corsair“ skrydžių į paskirties vietas Afrikoje atveju taip nėra.

(326) Be to, laiko tarpsniai, kuriems taikoma priemonė, sudaro nemažą [...] % laiko tarpsnių, kuriais bendrovė „Corsair“ gali naudotis Paryžiaus Orli oro uoste, dalį. Dėl spūsčių ir oro eismo apribojimų tame oro uoste laiko tarpsnių paklausa viršija pasiūlą, o tai trukdo patekti į rinką konkurentams, norintiems siūlyti skrydžius. Todėl ši priemonė taip pat skirta bendrovės „Corsair“ aptarnaujamiems maršrutams.

(327) Galiausiai, tikėtina, kad atvirumas susitarimams su kitomis bendrovėmis, kurios to prašo, atvers dalį „Corsair“ rinkos ir tinklo konkurencijai ir paskatins susitarimų išplėtimą, o tai, kadangi dėl to padidės siūlomų paslaugų kiekis, gali būti tik naudinga konkurencijai ir vartotojams. „Corsair“ įsipareigojimas sąžiningai derėtis dėl dalijimosi kodu susitarimų padėtų sustiprinti tinklų sujungimą ir pagerinti kitų oro transporto bendrovių patekimą į rinką. Tai visų pirma pasakytina apie mažas oro transporto bendroves, kurios, atsižvelgiant į ribotą jų tinklo dydį, negali pasiūlyti klientams paslaugų ir patirties, panašių į didelių oro transporto bendrovių, kurios gali teikti tokias paslaugas savo orlaivių parku savo tinkluose, teikiamas paslaugas ir patirtį.

([52]) Sąlygų dokumento II priedas: *Presentation ‘Gwalior project’*, 2025 m. gegužės 23 d., p. 11.

(328) Visos priemonės taip pat turėtų būti vertinamos atsižvelgiant į santykinį „Corsair“ dydį ir svarbą rinkoje, taip pat į atitinkamos rinkos ypatybes. Iš turimų duomenų matyti, kad Europos aviacijos rinka auga ir 2025 m. veiklos lygis vėl pasiekė 2019 m. lygį; jie taip pat rodo, kad dėl atliktų koregavimų perteklinių pajėgumų nėra. Kalbant konkrečiau apie Prancūziją ir pagalbos gavėją, 2024 m., t. y. paskutiniais ištisais metais, apie kuriuos turima duomenų, vykdydama vidutiniškai 16 skrydžių per dieną, bendrovė „Corsair“ vykdė [...] % visų 4 086 skrydžių per dieną iš Prancūzijos ir (arba) į ją, t. y. 2 % daugiau nei ankstesniais metais ([53]). Be to, pagal vertę [...] mln. EUR „Corsair“ pajamų sudarė tik ([...] %) iš 8,5 mlrd. EUR, kuriuos Prancūzijoje registruotos oro transporto bendrovės pervedė 2023 m., t. y. paskutiniais ištisais metais, kurių duomenys turimi ([54]).

(329) Todėl pagalbos sukeltas konkurencijos iškraipymas yra labai nedidelis ir į tai turi būti atsižvelgta imantis priemonių padėčiai ištaisyti. Taip yra juo labiau dėl to, kad „Corsair“ neturi nuosavo turto, pavyzdžiui, orlaivių, kuriuos būtų galima parduoti siekiant paskatinti naujus konkurentus patekti į rinką, o esamus konkurentus – plėstis arba vykdyti tarpvalstybinę veiklą.

(330) Kalbant apie aplinkybes, kuriomis buvo suteikta pagalba, reikėtų pažymėti, kad restruktūrizavimo planas buvo iš dalies pakeistas dėl neišvengiamų įvykių, kurių „Corsair“ negalėjo kontroliuoti, visų pirma dėl užsitęsusios COVID-19 krizės ir Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą, dėl kurios ji nukrypo nuo pirminio verslo plano tiek finansinės trajektorijos (346 konstatuojamoji dalis), tiek paskirties vietų, persiorientuojant į Afriką, taigi už vidaus rinkos ribų, atžvilgiu. Be to, didžiąją dalį pagalbos, kurios prašoma pagal patikslintą restruktūrizavimo planą, sudaro 2020 m. paskolų, o ne naujų injekcijų forma suteiktos pagalbos atsisakymas. Į šias aplinkybes taip pat reikia atsižvelgti analizuojant priemonių, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymą, tinkamumą.

(331) Be to, taip pat reikėtų atsižvelgti į nuosavo įnašo sumą, kuri yra santykinai didelė, palyginti su pagalbos suma. Net pridėjus 6 mln. EUR paramą, kurią užjūrio regionų vietos valdžios institucijos suteikė per OMRP (kuri buvo pirminio restruktūrizavimo plano pagrindas), tiek ankstesne pagalba, tiek pagalba, apie kurią dabar pranešta, finansuojama procentinė dalis yra gerokai mažesnė nei pusė restruktūrizavimo išlaidų. Kaip ir taikant pagalbos priemones, „Corsair“ nuosavais įnašais, sumokėtais vykdant restruktūrizavimą, tenkinami ir „Corsair“ mokumo, ir likvidumo poreikiai, taip sumažinant valstybės intervencijos mastą. Taip pat reikėtų atsižvelgti į esamų akcininkų dalyvavimą, kaip ir ankstesnių akcininkų, dėl kurių priimtas 2020 m. sprendimas ir kurių dalyvavimas ateityje didinant kapitalą sumažėjo iki nulio, dalyvavimą. „Corsair“ atveju didesnis nuosavas įnašas ir naštos pasidalijimas, ribojant pagalbos sumą ir neatsakingo elgesio riziką, sumažina būtiną konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonių mastą, kaip nustatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 90 punkte.

(332) Galiausiai, kalbant apie siūlomų įsipareigojimų poveikį įmonės ilgalaikiam gyvybingumui, esminis kriterijus yra tai, kad iškraipymą ribojančios priemonės neturėtų sumažinti veiklos tiek, kad kiltų pavojus jos gyvybingumo atkūrimui. Šiuo atžvilgiu, kaip matyti iš naujausios patikslinto restruktūrizavimo plano redakcijos, „Corsair“ grįžta prie gyvybingumo atkūrimo, net ir esant pesimistiniam scenarijui, apimančiam siūlomas iškraipymą mažinančias priemones.

(333) Komisija mano, kad, atsižvelgiant į aplinkybes ir veiksnius, į kuriuos buvo atsižvelgta kalibruojant priemones, ir į tai, kad, be pirminiame plane numatytų priemonių, laikinai atlaisvinti papildomi laiko tarpsniai, šis akivaizdžiai patobulintas priemonių rinkinys visiškai atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių, visų pirma jų 124 punkto c papunkčio, reikalavimus, užtikrinant, kad būtų tinkamai atsvertas bet koks neigiamas papildomos pagalbos poveikis konkurencijai. Be to, „Corsair“ visam laikui atsisakys 700 laiko tarpsnių Paryžiaus Orli oro uoste ir 2025–2026 finansiniais metais nutrauks 97 skrydžius iš žemyninės Prancūzijos į For de Fransą, Puant a Pitrą ir Reunjoną.

([53]) Eurokontrolė, Europos aviacijos apžvalga, 2025 m. sausio 23 d. „Corsair“ duomenys iš projekto „Gwailor“, 2025 m. gegužės 23 d., p. 11.

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

5.3.2.3. Teigiamo pagalbos poveikio ir neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai palyginimas

(334) Valstybės pagalbos priemonė yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jeigu jos teigiamas poveikis nusveria jos neigiamą poveikį. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatyti kriterijai, pagal kuriuos Komisija vertina pagalbos sunkumų patiriančios įmonės restruktūrizavimui suderinamumą su vidaus rinka, užtikrindama, kad atitinkamos rūšies ekonominės veiklos plėtra netrikdytų prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(335) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse Komisija nustatė kriterijus, pagal kuriuos ji vertina įmonės restruktūrizavimo pagalbos suderinamumą su vidaus rinka, užtikrindama, kad atitinkamos ekonominės veiklos plėtra nedarytų neigiamo poveikio prekybos sąlygoms tiek, kad prieštarautų bendram interesui. Komisija taip pat numatė galimybę pakeisti jau patvirtintą restruktūrizavimo pagalbą gairių 124 punkte nustatydama tokių pakeitimų suderinamumo sąlygas.

(336) Šiuo atveju 5.3.1 ir 5.3.2 skirsniuose pateiktas vertinimas (taip pat 5.3.3 skirsnyje pateiktas vertinimas dėl principo „pirmą ir paskutinį kartą“) rodo, kad gairėse nustatytos sąlygos yra įvykdytos ir kad visos Komisijos sprendime pradėti procedūrą iškeltos problemos buvo išspręstos. „Corsair“ restruktūrizavimo plane numatyta atkurti gyvybingumą; restruktūrizavimo išlaidų padidėjimą ir pagalbos sumą kompensuoja nuosavo įnašo padidėjimas ir priemonių, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymą, sustiprinimas.

(337) Galiausiai, nors pagalbos padidinimas ir restruktūrizavimo plano išplėtimas turi nemažą poveikį oro transporto sektoriui, reikėtų pabrėžti, kad ši iš dalies pakeista pagalba leidžia spręsti rinkos nepakankamumo problemą ir užkirsti kelią socialiniams sunkumams, kurie galėtų paveikti vietoves, kurias riboja jų izoliuotumas ir atokumas. Komisija taip pat atsižvelgia į tai, kad bendrovės „Corsair“ aptarnaujami maršrutai jungia ne dvi skirtingas ES valstybes nares, o Prancūzijos teritorijas su trečiosiomis valstybėmis arba, dar svarbiau, su atokiausiais regionais, kuriuos paveikė SESV 349 straipsnyje nustatytos konkrečios kliūtys (Gvadelupa, Martinika, Reunjonu, Sen Bartelemi ir Sen Martenu), nes jais prisidedama prie teritorinio tęstinumo su žemynine Prancūzija. Todėl „Corsair“ restruktūrizavimo pagalba nedaro netinkamo poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai, atsižvelgiant į tai, kad kitų valstybių narių veiklos vykdytojai dėl įvairių priežasčių yra mažai suinteresuoti aptarnauti šiuos maršrutus (žr. 16 konstatuojamąją dalį).

(338) Todėl teigiamas iš dalies pakeistos restruktūrizavimo pagalbos poveikis nagrinėjamos ekonominės veiklos plėtrai nusveria galimą neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, todėl joms nedaromas toks neigiamas poveikis, kuris prieštarautų bendram interesui.

5.3.2.4. Išvada dėl suderinamumo

(339) Atsižvelgdama į pirmiau pateikto vertinimo išvadas, Komisija laikosi nuomonės, kad nauja restruktūrizavimo pagalba atitinka pagrindinius Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimus, todėl prekybos sąlygoms vidaus rinkoje nedaromas toks neigiamas poveikis, kuris prieštarautų bendram interesui, todėl restruktūrizavimo pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

5.3.3. *Restruktūrizavimo laikotarpiu „Corsair“ suteiktos papildomos pagalbos suderinamumas*

(340) Sprendime pradėti procedūrą (žr. 116–118 konstatuojamąsias dalis) Komisija nustatė, kad apie papildomą pagalbą, kurią „Corsair“ gavo restruktūrizavimo laikotarpiu, nebuvo atskirai pranešta, priešingai nei reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 129 punkte. Prancūzijos valdžios institucijos pripažino, kad, kadangi 2019 m. gruodžio 31 d. „Corsair“ buvo sunkumų patirianti įmonė, ji neturėjo naudotis priemonėmis, įgyvendintomis pagal laikinąją sistemą, ir pripažino, kad išimtinėmis COVID-19 krizės aplinkybėmis galėjo būti padaryta klaida (žr. 18–21 konstatuojamąsias dalis). Vis dėlto jos išreiškė viltį, kad bus rastas sprendimas padėčiai sureguliuoti.

(341) Komisija pakartojo, kad pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 punkte nustatytą principą „pirmą ir paskutinį kartą“ įmonė, kuri jau gavo restruktūrizavimo pagalbą, plano įgyvendinimo laikotarpiu negalėjo gauti naujos tokio pobūdžio pagalbos. Šiuo atveju bendrovė „Corsair“ nuo 2021 m. kovo mėn. iki 2022 m. balandžio mėn., kai ji jau buvo restruktūrizuojama, toliau prašė ir kelis kartus gavo viešąją pagalbą.

(342) Komisija pažymėjo, kad nors COVID-19 pandemija galėjo pateisinti tam tikrą nuostolių, susijusių su kelionių apribojimais, kompensavimą, Prancūzijos valstybės intervencinės priemonės (sudarančios 32,4 mln. EUR papildomos pagalbos) papildė 2020 m. jau patvirtintus 136,9 mln. EUR. Šis pasikartojantis pagalbos pobūdis sukėlė rimtų abejonių dėl principo „pirmą ir paskutinį kartą“ laikymosi ir pirmosios restruktūrizavimo operacijos tinkamumo.

(343) Todėl, nesant jokio alternatyvaus teisinio pagrindo įvertinti pagalbos suderinamumą su vidaus rinka, Komisija nustatė, kad tebekyla abejonių dėl jos suderinamumo pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, visų pirma dėl „Corsair“ ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo, pagalbos proporcingumo ir priemonių, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymą, tinkamumo.

(344) Šiomis aplinkybėmis Komisija pažymėjo, kad 2025 m. gruodžio 19 d. „Corsair“ savanoriškai grąžino visą 32,4 mln. EUR sumą, atitinkančią 2021 ir 2022 m. suteiktą papildomą pagalbą, įskaitant susijusias palūkanas. Dėl faktinio neteisėtos pagalbos susigrąžinimo „Corsair“ netenka pagalbos jai suteikto pranašumo ir pašalinama bet kokia dvigubos valstybės intervencijos arba neleistino pagalbos sumavimo rizika. Vėliau konstatuotas reikalavimų nesilaikymas buvo visiškai ištaisytas ir buvo išsklaidytos abejonės, visų pirma dėl pagalbos proporcingumo ir priemonių, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymą, tinkamumo.

(345) Atsižvelgiant į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 punkte nustatytą principą „pirmą ir paskutinį kartą“, vertinant papildomos neteisėtos pagalbos gavimą turi būti atsižvelgiama į aplinkybes laikotarpiu, kuriuo pagalba buvo suteikta (t. y. nuo 2021 m. balandžio mėn. iki 2022 m. gegužės mėn.); tos aplinkybės pasižymėjo nuolatiniu didžiausios krizės, su kuria nuo pat pradžių susidūrė oro transportas, poveikiu visame pasaulyje. Toks poveikis buvo dar didesnis bendrovės „Corsair“ atveju, nes oro transporto bendrovė aptarnavo beveik tik tas teritorijas, kuriose kelionės oro transportu buvo labai apribotos dėl visuomenės sveikatos priežasčių ir neišvengiamų aplinkybių (19 ir 20 konstatuojamosios dalys).

(346) Tos aplinkybės ir poveikis kartu prisidėjo prie to, kad „Corsair“ nuostoliai padidėjo labiau, nei buvo numatyta restruktūrizavimo plane. 2020 m. gruodžio mėn. Komisijai patvirtinus restruktūrizavimo pagalbą, bendri nuostoliai, kurių tikėtasi 2020–2022 m., sudarė [...] mln. EUR. Faktiniai to laikotarpio nuostoliai sudarė [...] mln. EUR ([55]). Šis skirtumas toli gražu nebuvo kompensuotas kita tuo metu patvirtinta pagalba, suderinama pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą ([56]).

(347) Galiausiai paaiškėjo, kad įgyvendinant restruktūrizavimo planą buvo suteikta neteisėta pagalba. Net jei ši pagalba būtų analizuojama kaip papildoma pagalba (nepaisant to, kad ji buvo susigrąžinta), kuria padengiamos 2021 m. patirtos išlaidos ([57]), ji tebėra gerokai mažesnė už papildomą nuosavą įnašą restruktūrizavimo išlaidoms padengti, palyginti su visa suma, ir gerokai mažesnė už 2020 m. gruodžio mėn. patvirtintą restruktūrizavimo pagalbą, papildančią priemones, kurioms taikomas šis sprendimas, (1 lentelė). Be to, dėl 2020 m. gruodžio mėn. apskaičiuotų restruktūrizavimo išlaidų ir 2021 m. „Corsair“ faktiškai patirtų išlaidų skirtumo negalima atmesti galimybės, kad tos pačios išlaidos bus padengtos iš restruktūrizavimo pagalbos ir bet kokios neteisėtos pagalbos.

([55]) 2020 m. gruodžio mėn. sprendimas, 1 lentelė, išnaša p. 3 ir patikslintas restruktūrizavimo planas.
([56]) 2020 m. gruodžio mėn. sprendimas, išnaša p. 4.
([57]) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad atitinkama pagalba, kurią „Corsair“ gavo 2022 m., buvo suteikta siekiant kompensuoti išlaidas, kurias ji patyrė iki 2021 m. pabaigos, (žr. sprendimo išplėsti procedūrą 21 konstatuojamosios dalies iii punktą ir sprendimo išplėsti procedūrą išnašoje p. 12 nurodytą sprendimą).

(348) Šiomis aplinkybėmis 32,4 mln. EUR neteisėtos pagalbos gavimas dėl išimtinių ir nenumatytų aplinkybių, kurios nepriskirtinos „Corsair“, leidžia taikyti Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 72 punkto c papunktyje nustatyto principo „pirmą ir paskutinį kartą“ išimtį. Taigi, atsižvelgiant į visos šios pagalbos ir su ja susijusių palūkanų grąžinimą, toks pagalbos suteikimas nėra kliūtis teikti papildomą pagalbą, skirtą patikslintam restruktūrizavimo planui finansuoti, ir neturi įtakos jo apskaičiavimo būdui (žr. 119 konstatuojamąją dalį).

(349) 348 konstatuojamojoje dalyje nurodytos išimties nereikia taikyti 6 mln. EUR paramai, kurią užjūrio regionų vietos valdžios institucijos suteikė per OMRP ir kuria buvo grindžiamas pirminis restruktūrizavimo planas, dėl kurio priimtas 2020 m. sprendimas. Nors paaiškėjo, kad ši parama yra neteisėta pagalba, ji jau buvo numatyta pirminiame restruktūrizavimo plane ir buvo išmokėta kartu su kita restruktūrizavimo pagalba ir tuo pačiu tikslu kaip tos pačios operacijos dalis, todėl tai nėra pakartotiniai pagalbos atvejai, kuriais gali būti pažeistas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 ir 71 punktuose nustatytas principas „pirmą ir paskutinį kartą“. Tai restruktūrizavimo operacijos, kurios bendras finansavimas nurodytas 1 lentelėje, sudedamoji dalis, kuri turi būti laikoma suderinama su vidaus rinka dėl tų pačių priežasčių, kurios buvo taikomos 2020 m. sprendimu patvirtintai pagalbai, taip pat atsižvelgiant į 331 konstatuojamosios dalies formuluotę.

(350) Todėl Komisija mano, kad anksčiau išreikštos abejonės dėl papildomos pagalbos suteikimo buvo išsklaidytos. Taigi, šie per tą laiką susigrąžintos neteisėtos pagalbos atvejai nebekelia abejonių dėl pagalbos, kuria grindžiamas patikslintas restruktūrizavimo planas, suderinamumo su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

5.4. **Netinkamas restruktūrizavimo pagalbos panaudojimas**

(351) Sprendime išplėsti procedūrą Komisija pakartojo, kad pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą pagalba gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jei ji skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių plėtrai skatinti, kai ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(352) Komisija taip pat pakartojo SESV 108 straipsnio 2 dalies ir Reglamento (ES) 2015/1589 20 straipsnio nuostatas, kuriose nurodyta, kad dėl bet kokio netinkamo pagalbos taikymo atitinkamai valstybei narei gali tekti ją pakeisti arba panaikinti.

(353) 2020 m. sprendime Komisija nustatė, kad „Corsair“ restruktūrizavimo pagalba yra suderinama su SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, jeigu ji visiškai atitinka restruktūrizavimo planą ir jame numatytas konkurencijos iškraipymą ribojančias priemones, (sprendimo pradėti procedūrą 101 konstatuojamoji dalis). Be to, Prancūzijos valdžios institucijos įsipareigojo du kartus per metus teikti Komisijai ataskaitas, kad būtų užtikrinta reguliari plano įgyvendinimo, pagalbos išmokų ir bet kokių nukrypimų nuo iš pradžių patvirtintų finansinių trajektorijų stebėsena, (2020 m. sprendimo 102 konstatuojamoji dalis).

(354) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 122, 126 ir 129 punktus apie bet kokį plano neįgyvendinimą arba bet kokią papildomą pagalbą, suteiktą ne pagal pirminį sprendimą, turi būti pranešta Komisijai ir tai turi būti laikoma netinkamu pirminės pagalbos panaudojimu.

5.4.1. *Reikalavimas apriboti orlaivių parką iki devynių orlaivių*

(355) Sprendime pradėti procedūrą Komisija konstatavo, kad „Corsair“ restruktūrizavimo pagalbos naudojimas pažeidžiant pagal 2020 m. sprendimą prisiimtus įsipareigojimus, visų pirma to sprendimo 88 konstatuojamosios dalies b punkte nustatytą orlaivių parko apribojimą iki devynių orlaivių, gali būti laikomas netinkamu pagalbos naudojimu, kaip tai suprantama pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, (sprendimo išplėsti procedūrą 65 konstatuojamoji dalis). Tokiu atveju Komisija turėtų nuspręsti, ar Prancūzija turėtų panaikinti patvirtintą pagalbą ją susigrąžindama arba pakeisdama per terminą, kurį reikia nustatyti.

(356) Remdamasi konkurentų pastabomis ir Prancūzijos valdžios institucijų pateikta informacija, Komisija nustatė, kad 2023 ir 2024 m. IATA vasaros sezonais „Corsair“ naudojo ne mažiau kaip dešimties orlaivių parką, pakartotinai ilgą laiką pasitelkdama orlaivius užsakomiesiems skrydžiams (sprendimo išplėsti procedūrą 48–62 konstatuojamosios dalys). Prancūzijos valdžios institucijos pripažino, kad ribos buvo viršytos, ir nurodė, kad tai buvo vienkartiniai atvejai, kurie buvo pateisinami dėl išimtinių aplinkybių, kurių „Corsair“ negalėjo kontroliuoti, (žr. sprendimo išplėsti procedūrą 49 konstatuojamąją dalį).

(357) Tačiau, kalbant apie „Corsair“ orlaivių parko dydį 2021 ir 2022 m., iš Prancūzijos valdžios institucijų pateiktos informacijos matyti, kad bet kokį 2020 m. sprendime nustatytos ribos viršijimą galima paaiškinti orlaivių registravimo procesui būdinga delsa, o ne dešimtojo lėktuvo panaudojimu užsakomiesiems skrydžiams (žr. sprendimo išplėsti procedūrą 62 konstatuojamąją dalį).

(358) Atsižvelgdama į tai, Komisija nusprendė, kad didžiausio patvirtinto orlaivių parko ribos viršijimas gali būti laikomas netinkamu pagalbos naudojimu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (ES) 2015/1589 20 straipsnį, (žr. sprendimo išplėsti procedūrą 65 konstatuojamąją dalį). Todėl ji nusprendė išplėsti oficialią tikrinimo procedūrą, kad įvertintų, ar dėl šio orlaivių parko apribojimo pažeidimo kilo abejonių dėl 2020 m. sprendimu patvirtintos restruktūrizavimo pagalbos suderinamumo, ir, kai taikytina, patikrinti faktinį „Corsair“ orlaivių parko dydį pratęstu restruktūrizavimo laikotarpiu.

5.4.2. *Restruktūrizavimo pagalbos pakeitimų, kuriuos reikia padaryti, vertinimas*

(359) Tačiau iš Prancūzijos pateiktos informacijos matyti, kad nustatyti nukrypimai nuo 2020 m. sprendimo yra *de minimis* pobūdžio; trečiųjų šalių pastabomis tai nepaneigiama.

(360) Visų pirma Komisija pažymi, kad nuo 2020 m. bendrovė „Corsair“ naudojo papildomus orlaivius tik išimtiniais atvejais, pateisinamais nuo bendrovės nepriklausančių išorės aplinkybių (pvz., pristatymo vėlavimų, saugos reikalavimų ar techninės priežiūros operacijų) ir dėl to faktiškai nebuvo viršyta 2020 m. sprendime nustatyta devynių orlaivių viršutinė riba. Paaiškėjo, kad tokie vienkartiniai atvejai, sudarantys mažiau nei [...] % restruktūrizavimo plane numatytos veiklos, buvo ribotos trukmės ir neturėjo didelio poveikio konkurencijai, kaip patvirtinta Prancūzijos valdžios institucijų pateiktame tyrime, (žr. xx konstatuojamąją dalį). Be to, Komisija pažymi, kad išplėstoje oficialioje tyrimo procedūroje nenustatyta, kad „Corsair“ 2021 ar 2022 m. būtų viršijusi viršutinę orlaivių parko ribą. Suinteresuotosios šalys nepateikė jokių įrodymų, kurie paneigtų Prancūzijos valdžios institucijų paaiškinimus, pateiktus 357 konstatuojamojoje dalyje. Vieninteliai atvejai, kai buvo nustatyta, kad „Corsair“ viršijo viršutines ribas, yra susiję su 2023 ir 2024 m. įvykiais.

(361) Todėl Komisija mano, kad net jei būtų nustatytas formalus pažeidimas, jis būtų visiškai nereikšmingas. Todėl Komisija mano, kad, užuot nurodžius susigrąžinti atitinkamą restruktūrizavimo pagalbą, pakankama priemonė nustatytiems pažeidimams pašalinti pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį yra pagalbos pakeitimas.

(362) Šiuo atveju Komisija mano, kad, kadangi netinkamas naudojimas yra susijęs su konkurencijos iškraipymą ribojančia priemone, taip pat turi būti atitinkamai iš dalies pakeistas konkurencijos priemonių planas. Todėl būtinos papildomos sąlygos arba priemonės, kad būtų sumažintas konkurencijos iškraipymas, palyginti su priemonėmis, kurias planuojama taikyti teikiant pirminę pagalbą ir kurios viršija priemones, nustatytas atsižvelgiant į naują pagalbą. Šį reikalavimą atitiks nuolatinis 700 laiko tarpsnių Paryžiaus Orli oro uoste atsisakymas ir skrydžių į abi puses iš metropolinės Prancūzijos į For de Fransą, Puant a Pitrą ir Reunjoną sumažinimas. Tai priemonės, kuriomis mažinamos kliūtys patekti į rinką arba palengvinama Paryžiaus Orli oro uoste įsikūrusių konkurentų plėtra (pirmuoju atveju) ir kurios skirtos konkretiems maršrutams, kuriuose laikinas dešimties lėktuvų naudojimas užsakomiesiems skrydžiams galėjo turėti tiesioginį ar netiesioginį poveikį (antruoju atveju).

(363) Abiejų priemonių atveju, kadangi nė viena iš jų nebuvo taikoma pirminei restruktūrizavimo pagalbai, jų nustatymas kaip sąlygų lemia jau patvirtintos pagalbos pakeitimus. Tačiau nebūtina formaliai atskirti priemonių, kurių turi būti imtasi, ar Prancūzijos pasiūlytų įsipareigojimų nuo konkrečių sąlygų, kuriomis iš dalies keičiama iš pradžių patvirtinta pagalba. Taigi, visos sąlygos, kurių turi laikytis Prancūzija (prireikus – „Corsair“), turi atsispindėti pagalbos patvirtinimo sąlygose.

5.5. **Sprendimo laikymosi stebėsena**

(364) Be to, atsižvelgiant į atvejus, kai 2021 ir 2022 m. bendrovei „Corsair“ buvo suteikta papildoma pagalba, ir į tai, kad 2023 ir 2024 m. nebuvo laikomasi orlaivių parko dydžio apribojimų, turėtų būti užtikrinta, kad būtų griežtai laikomasi visų šiame sprendime nustatytų sąlygų, taip pat turėtų būti užtikrinta galimybė tai patikrinti. Šiuo tikslu Komisija mano, kad būtina nustatyti įpareigojimą, kad ji galėtų patikrinti, ar laikomasi jos sprendimo, kurio Prancūzija turės laikytis tarpininkaujant nuo Prancūzijos valdžios institucijų ir bendrovės „Corsair“ nepriklausomam patikėtiniui. Toks patikėtinis, kurį turės patvirtinti Komisija, bus atsakingas už atidžią sprendime nustatytų sąlygų laikymosi stebėseną, įskaitant tikslų patikslinto restruktūrizavimo plano įgyvendinimą ir pasiektų rezultatų, palyginti su atitinkamose finansinėse trajektorijose numatytais rezultatais, tikrinimą. Prancūzijos valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su „Corsair“, perduos visą informaciją ir imsis visų būtinų priemonių, kad patikėtinis galėtų tinkamai vykdyti savo pareigas. Patikėtinis reguliariai teiks ataskaitas Komisijai,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. 167,8 mln. EUR restruktūrizavimo pagalba, iš kurios 80 mln. EUR suteikiama panaikinant valstybės skolas, atitinkančias pagal 2020 m. restruktūrizavimo planą suteiktų valstybės paskolų sumą, ir 87,8 mln. EUR papildoma pagalba, kurią Prancūzijos Respublika planuoja suteikti ūkio subjektui, kurį sudaro bendrovė „Corsair SAS“ ir visos jos kontroliuojamos patronuojamosios įmonės, taip pat 6 mln. EUR suma, kuri 2020 m. bendrovei „Corsair SAS“ jau buvo suteikta kaip bendrovės „Outre-Mer R-Plane“ investicijos į bendrovę „Corsair“ dalis, yra suderinamos su vidaus rinka, jei laikomasi 2 straipsnyje nustatytų sąlygų.

2 straipsnis

1. Prancūzijos Respublika užtikrina, kad „Corsair SAS“ arba, kai taikytina, jos patronuojamosios įmonės visiškai ir nedelsdamos įgyvendintų priemones, įtrauktas į šiame sprendime aprašytą patikslintą restruktūrizavimo planą.

2. Prancūzijos Respublika užtikrina, kad „Corsair SAS“ arba, kai taikytina, jos patronuojamosios įmonės visiškai ir nedelsdamos įgyvendintų šiame sprendime aprašytas konkurencijos iškraipymą ribojančias priemones, būtent:

a) iki patikslinto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos apribotų bendrovės „Corsair SAS“ orlaivių parką iki devynių orlaivių;

b) iki patikslinto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 97 skrydžiais į abi puses sumažintų tarp Paryžiaus Orli oro uosto ir trijų paskirties vietų – Puant a Pitro, For de Franso ir Reunjono – oro uostų bendrovės „Corsair SAS“ vykdomų skrydžių skaičių;

c) kuo greičiau ir ne vėliau kaip iki patikslinto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos Paryžiaus Orli oro uoste neatšaukiamai atsisakytų 700 laiko tarpsnių;

d) kuo greičiau iki patikslinto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos Paryžiaus Orli oro uoste vienai ar kelioms trečiosioms šalims suteiktų 800 laiko tarpsnių;

e) iki patikslinto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos sąžiningai siūlytų sudaryti komercinius susitarimus su to pageidaujančiomis oro transporto bendrovėmis ir dėl jų derėtųsi;

f) per visą patikslintą restruktūrizavimo laikotarpį neįsigytų jokios bendrovės akcijų, išskyrus atvejus, kai tai būtina siekiant užtikrinti ilgalaikį bendrovės „Corsair SAS“ arba, kai taikytina, jos patronuojamųjų įmonių gyvybingumą, ir tokiu atveju su sąlyga, kad Komisija patvirtins įsigijimą;

g) visu patikslintu restruktūrizavimo laikotarpiu nenaudotų valstybės paramos kaip konkurencinio pranašumo parduodamos savo produktus ir paslaugas.

3 straipsnis

1. Prancūzijos Respublika kas tris mėnesius nuo šio sprendimo priėmimo dienos iki patikslinto restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos reguliariai teikia restruktūrizavimo plano įgyvendinimo ir šio sprendimo sąlygų laikymosi ataskaitas.

2. Ataskaitos teikiamos per nuo pagalbos gavėjo nepriklausomą patikėtinį; patikėtinio pasirinkimą Komisija patvirtina per 30 dienų nuo šio sprendimo priėmimo.

3. Ataskaitose nurodomos pagalbos išmokėjimo arba faktinio suteikimo datos ir pagalbos gavėjo nuosavas įnašas, tinklo pokyčiai, padėtis rinkoje, orlaivių parkas ir tai, kaip juo naudojasi bendrovė „Corsair SAS“. Ataskaitose tiriamas bet koks nukrypimas nuo patikslintame restruktūrizavimo plane numatytų finansinių ar veiklos trajektorijų, kiek tai susiję su pajamomis ir išlaidų kontrole bei mažinimu, taip pat restruktūrizavimo metu pasiekti rezultatai; kai taikytina, jose nurodomos taisomosios priemonės, kurios jau įgyvendintos arba turi būti įgyvendintos, kad būtų pasiekti plane numatyti rezultatai. Kiekvienoje ataskaitoje patikėtinis išsamiai įvertina, kaip laikomasi šio sprendimo 2 straipsnyje nustatytų sąlygų, kad nedelsdamas praneštų apie bet kokį aptiktą ar numatomą nukrypimą.

4 straipsnis

Ši Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatyta oficiali tyrimo procedūra, kiek ji susijusi su 32,4 mln. EUR valstybės pagalba, kurią 2021–2022 m. Prancūzijos Respublika suteikė bendrovei „Corsair SAS“ pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, nustačius, kad bendrovė „Corsair SAS“ grąžino pagalbą su palūkanomis, netenka prasmės.

5 straipsnis

Prancūzijos Respublika per vieną mėnesį nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos informuoja Komisiją apie priemones, kurių ji ėmėsi tam, kad būtų laikomasi šio sprendimo nuostatų.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2025 m. gruodžio 23 d.

Komisijos vardu
Teresa RIBERA
Vykdomoji pirmininko pavaduotoja