C/2026/3952

24.7.2026.

KOMISIJAS LĒMUMS

(2025. gada 23. decembris)

par valsts atbalstu SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), ko Francija plāno īstenot attiecībā uz *Corsair*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2025) 9292)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(C/2026/3952)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem pantiem ([1]) un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2020. gada 11. decembrī nolēma necelt iebildumus pret plānoto pārstrukturēšanas atbalstu *Corsair SAS* (“*Corsair*”) 106,7 miljonu EUR apmērā (“2020. gada pārstrukturēšanas atbalsts”), ko veido i) nodokļu maksājumu atlikšana (21,9 miljoni EUR), ii) nodokļa kredīts (4,8 miljoni EUR), iii) aizdevums ar atvieglotiem nosacījumiem (18 miljoni EUR) un iv) līdzdalības aizdevums (62 miljoni EUR), saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (“LESD”) 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kā tas interpretēts Pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (“Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes” ([2])) (“2020. gada lēmums” ([3])) ([4]).

(2) Francija 2023. gada 27. septembrī, pamatojoties uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 7.2.2. iedaļu, iesniedza Komisijai ar 2020. gada lēmumu apstiprinātā pārstrukturēšanas plāna grozījumu pieprasījumu. Saskaņā ar 2020. gada lēmumu minētais pārstrukturēšanas plāns bija jāīsteno laikposmā līdz (..) (“2020. gada pārstrukturēšanas plāns”). Francijas iestādes 2023. gada 29. novembrī un 15. decembrī sniedza papildu informāciju par *Corsair* 2020. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumiem. Pārstrukturēšanas plāna grozījumu pieprasījumam bija pievienots atjaunināts pārstrukturēšanas plāns, kas vēlāk tika vairākkārt atjaunināts (“pārskatītais pārstrukturēšanas plāns”, sk. 30. un 31. apsvērumu).

([1]) OV C, C/2024/2822, 24.4.2024., un OV C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.
([3]) Komisijas 2020. gada 11. decembra lēmums lietā SA.58463 (2020/N) – Francija – Pārstrukturēšanas atbalsts *Corsair SA* (OV C 41, 5.2.2021., 8. lpp.).
([4]) Tajā pašā dienā Komisija saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu apstiprināja atbalstu *Corsair* 30,2 miljonu EUR apmērā aizjūras nodokļa kredīta veidā (nodokļa kredīts uzņēmumiem, kas atrodas Francijas aizjūras departamentos, reģionos un teritoriālajās kopienās). Ar šo atbalstu *Corsair* tika kompensēts kaitējums, kas laikposmā no 2020. gada 17. marta līdz 30. jūnijam radās Francijas un citu galamērķa valstu ieviesto ierobežošanas pasākumu un ceļošanas ierobežojumu dēļ, kuru mērķis bija ierobežot Covid-19 vīrusa izplatību. Sk. Komisijas 2020. gada 11. decembra lēmumu lietā SA.58125 (2020/N) – Francija – *Corsair* – Covid-19 uzliesmojuma radītā kaitējuma kompensācija (OV C 242, 24.6.2022., 1. lpp.).

(3) Komisija 2024. gada 5. februārī nolēma sākt oficiālās izmeklēšanas procedūru par *Corsair* atbalsta un pārstrukturēšanas plāna grozīšanu ("lēmums par procedūras sākšanu") ([5]). *Corsair* un trīs citas ieinteresētās personas, proti, divi *Corsair* konkurenti – *Air Austral* un *Groupe Dubreuil Aéro* (*GDA*) – un bijušais *Corsair* akcionārs *Diamondale Limited*, 2024. gada 24. maijā iesniedza Komisijai piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

(4) Komisija 2024. gada 19. jūnijā šīs piezīmes pārsūtīja Francijas iestādēm, kuras atbildēja ar piezīmēm 2024. gada 26. jūlijā. Pēc tam *GDA* 2024. gada 22. novembrī iesniedza papildu piezīmes, kas 2024. gada 17. decembrī tika pārsūtītas Francijas iestādēm. Francijas iestādes 2025. gada 19. janvārī iesniedza piezīmes, kuru saturs tika precizēts divās sanāksmēs ar Komisiju 2025. gada 20. un 23. janvārī. Francijas iestādes attiecīgi 2025. gada 23. janvārī, 10. februārī un 3. martā iesniedza papildu piezīmes un atbildes uz Komisijas jautājumiem.

(5) Komisija 2024. gada 19. jūnijā uzdeva jautājumus Francijas iestādēm par papildu atbalstu, kas *Corsair* piešķirts pārstrukturēšanas periodā. Francijas iestādes atbildēja ar 2024. gada 26. jūlija un 16. decembra vēstulēm.

(6) Komisija rīkoja arī vairākas sanāksmes ar Francijas iestādēm, it īpaši 2024. gada 7. novembrī un 6. un 17. decembrī, kā arī 2025. gada 10. un 29. janvārī, 14. februārī un 3. un 19. martā.

(7) Komisija 2025. gada 11. aprīlī nolēma ([6]) paplašināt oficiālās izmeklēšanas procedūru par atbalsta un pārstrukturēšanas plāna grozīšanu, ņemot vērā to, ka Francijas iestādes un ieinteresētās personas bija norādījušas jaunus faktus, kas nebija ņemti vērā lēmumā par procedūras sākšanu un kas pamatoja oficiālās izmeklēšanas procedūras paplašināšanu ("lēmums par procedūras paplašināšanu").

(8) Francijas iestādes 2025. gada 20. maijā nosūtīja Komisijai revidētos *Corsair* pārskatus par 2024. gada 30. septembrī slēgto finanšu gadu.

(9) *Corsair* un *GDA* 2025. gada 23. maijā iesniedza piezīmes par 2025. gada 11. aprīļa lēmumu par procedūras paplašināšanu. Cits uzņēmums, kas vēlējās palikt anonīms, iesniedza piezīmes 2025. gada 2. jūnijā. Komisija 2025. gada 6. jūnijā šīs piezīmes pārsūtīja Francijas iestādēm, kuras atbildēja 2025. gada 17. jūnijā.

(10) Francijas iestādes 2025. gada 30. maijā nosūtīja Komisijai atjauninātu uzņēmuma pārskatītā pārstrukturēšanas plāna versiju un tā pielikumus.

(11) Komisija 2025. gada 27. jūnijā nosūtīja Francijas iestādēm papildu jautājumus par papildu atbalstu, kas *Corsair* piešķirts pārstrukturēšanas periodā, un par *Corsair* flotes lielumu un tās attīstību 2023. un 2024. gadā. Francijas iestādes atbildēja ar 2025. gada 11. jūlija vēstuli.

(12) Komisija 2025. gada 4. novembrī nosūtīja Francijas iestādēm pieprasījumu iesniegt dokumentus un papildu jautājumus par pārstrukturēšanas plāna finansēšanu. Francijas iestādes atbildēja ar 2025. gada 10., 17. un 20. novembra vēstulēm. Komisija 2025. gada 10. decembrī nosūtīja Francijas iestādēm papildu pieprasījumu saistībā ar pārskatīto pārstrukturēšanas plānu. Francijas iestādes 2025. gada 15. decembrī atbildēja, iesniedzot plāna atjauninājumu.

(13) Komisija rīkoja arī vairākas sanāksmes ar Francijas iestādēm par šiem dažādajiem jautājumiem, it īpaši 2025. gada 28. aprīlī, 15. maijā, 17. jūnijā, 27. jūnijā un 17. septembrī, kā arī 10. un 12. decembrī.

([5]) Komisijas Lēmums C(2024) 8537 final (2024. gada 5. februāris) lietā SA.109662 – Francija – *Corsair* atbalsta un pārstrukturēšanas plāna grozīšana (OV C, C/2024/2822, 24.4.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

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

2. ATBALSTA SAŅĒMĒJS

2.1. *Corsair* darbība

(14) *Corsair* ir vienkāršota akciju sabiedrība (*société par actions simplifiée, SAS*), kuras pamatkapitāls ir 5 000 000,00 EUR un kuras juridiskā adrese ir *Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes*, Gvadelupa, Francija. Tā ir reģistrēta Puentapitras Tirdzniecības un sabiedrību reģistrā ar numuru 328 621 586.

(15) Kopš 2020. gada beigām *Corsair* vērtspapīri pilnībā pieder pārvaldītājsabiedrībai *Outre-Mer R-Plane* (*OMRP*) ([7]).

(16) 2023. gada septembra beigās *Corsair* flotē bija deviņi gaisa kuģi, ar kuriem galvenokārt tiek apkalpoti Francijas tālākie reģioni Karību jūras reģionā (Martinika, Gvadelupa) un Indijas okeānā (Reinjona, Majota), kā arī cita starpā Kanāda. Citas aviosabiedrības, kas darbojas tajos pašos maršrutos, ir *Air France*, *Air Austral* un *Groupe Dubreuil Aéro*, kurā ietilpst aviosabiedrības *Air Caraïbes* un *French Bee*.

(17) Saskaņā ar 2020. gada lēmumu *Corsair* bija jāīsteno 2020. gada pārstrukturēšanas plāns laikposmā līdz (..), lai atjaunotu savu ilgtermiņa dzīvotspēju.

2.2. Grūtības, ar kurām saskārās *Corsair*

(18) Savā 2020. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumu pieprasījumā Francijas iestādes paskaidroja, ka 2020. gada pārstrukturēšanas plāna pamatā esošais darījumdarbības plāns bija balstīts uz pieņēmumiem, kas neīstenojās, un ka notikumi, kuru mērogu nevarēja paredzēt, īpaši negatīvi ietekmēja *Corsair*.

(19) Pirmkārt, Francijas iestādes paskaidroja, ka starp grūtībām, ar kurām *Corsair* saskārās kopš 2020. gada pārstrukturēšanas plāna apstiprināšanas, ar sabiedrības veselību saistītie ierobežojumi, kas bija spēkā līdz 2022./2023. finanšu gada sākumam, ļoti nopietni ietekmēja *Corsair* komerciālos un finansiālos rādītājus.

(20) Lidojumu ierobežojumi – un pat pagaidu aizliegumi – starp Francijas Eiropas daļu un dažiem aizjūras departamentiem un teritorijām (piemēram, Antiļu salām un Reinjonu), kas tika saglabāti līdz 2022. gada martam Covid-19 gadījumu skaita jauna pieauguma dēļ un saistībā ar grūtībām izvērst vakcināciju šajās teritorijās vietējo iedzīvotāju zemās vakcinācijas aptveres dēļ, padarīja *Corsair* darbību tālāk norādītajos laikposmos īpaši apgrūtinātu vai pat neiespējamu:

a) pēc 2020. gada novembra, kad Francijas Eiropas daļā un it īpaši Antiļu salās un Reinjonā atkārtoti tika noteikti stingri pārvietošanās ierobežojumi 2020. gada novembrī–decembrī un 2021. gada aprīlī–maijā, kā arī 2021. gada jūlijā–augustā Antiļu salās un Reinjonā;

b) 2021. gada februārī–maijā, kad ceļošana Francijas Eiropas daļā, Antiļu salās un Reinjonā bija stingri ierobežota, atļaujot ceļot tikai neatliekamu iemeslu dēļ; attiecībā uz nevakcinētām personām šī prasība tika saglabāta līdz 2022. gada maijam;

c) 2021. gada beigās, kad *Omicron* varianta vilnis vēl vairāk pastiprināja ierobežojumus šiem galamērķiem, un arī Maurīcija uz dažām dienām tika klasificēta kā "tumši sarkana", izraisot strauju atcelto rezervāciju skaita kāpumu un krasu rezervāciju kritumu, un

d) lidojumus uz Kanādu varēja atsākt tikai 2022. gada jūnijā, jo ļoti stingrie ceļošanas ierobežojumi tika saglabāti līdz 2022. gada pavasarim.

([7]) *OMRP* ir pārvaldītājsabiedrība, kas izveidota 2020. gada 24. augustā kā daļa no *Corsair* atveseļošanas un pārstrukturēšanas Covid-19 krīzes apstākļos. *OMRP* vienīgais mērķis ir turēt un pārvaldīt līdzdalību *Corsair*, apvienojot akcionārus, kuri iesaistīti uzņēmuma glābšanā, tai skaitā privātos ieguldītājus un publiskā sektora aktorus. *OMRP* neveic patstāvīgu darbību un ir kapitāla turēšanas struktūra, ar kuras starpniecību akcionāri īsteno savas tiesības un uzņemas ekonomisko risku, kas saistīts ar *Corsair* pārstrukturēšanu. Daži *OMRP* privātie akcionāri, kas vēlējās atkārtoti investēt *Corsair*, apvienojās pārvaldītājsabiedrībā *Blue Sky*, kura *Corsair* pārstrukturēšanas plāna grozījumu ietvaros iegādājās līdzdalību *Corsair* kapitālā (sk. dokumentu "Firm Offer", 2. pielikums, kas Komisijai nosūtīts 2023. gada 15. decembrī).

(21) Francijas iestādes turklāt piebilda, ka *Corsair* darbību ietekmēja arī protesta kustības Antiļu salās laikposmā no 2021. gada novembra līdz 2022. gada janvārim pēc obligātās vakcinācijas ieviešanas veselības aprūpes darbiniekiem un "veselības pases" ieviešanas vairākās sabiedriskās vietās.

(22) Tāpēc, kā norādīja Francijas iestādes, *Corsair*, kas bija plānojusi, ka 2021. gada beigās tirgus apstākļi atgriezīsies normālā gultnē, konstatēja, ka tās rezultāti atšķiras no sākotnējā darījumdarbības plānā paredzētajiem.

(23) Turklāt Francijas iestādes norādīja, ka ar Krievijas militāro agresiju pret Ukrainu saistītā krīze un no tās izrietošais globālās inflācijas konteksts pēc uzņēmuma normālas darbības atjaunošanas izraisīja ļoti strauju izmaksu pieaugumu, proti, i) ļoti strauju aviācijas degvielas cenas kāpumu, kas augstākajā punktā pārsniedza 1 200 USD/t salīdzinājumā ar darījumdarbības plānā sākotnēji norādītajiem [500–900] USD/t, un ii) euro vērtības samazināšanos attiecībā pret ASV dolāru, jo sākotnējais darījumdarbības plāns bija sagatavots, pamatojoties uz EUR/USD maiņas kursu [0,9–1,3], salīdzinājumā ar 0,97, kas tika sasniegts zemākajā punktā 2022. gada oktobrī.

(24) Šajā saistībā Francijas iestādes norādīja, ka pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā, kas sākotnēji tika iesniegts 2023. gada decembrī, aviācijas degvielas izmaksas veidoja [100–180] miljonus EUR no (..), un ka aviācijas degvielas cenas kāpums un euro vērtības samazināšanās attiecībā pret ASV dolāru minētajā periodā tikai šajā izmaksu pozīcijā vien radīja papildu izmaksas aptuveni [80–120] miljonu EUR apmērā gadā.

(25) Visbeidzot, Francijas iestādes apgalvoja, ka, lai gan uzņēmums daļēji varēja paaugstināt cenas, lai šo situāciju novirzītu uz klientiem (kopā ar vispārējo inflācijas ietekmi uz visām uzņēmuma izmaksām), kompensācija, pirmkārt, bija tikai daļēja un, otrkārt, to nevarēja piemērot lielākajai daļai biļešu, jo tās bija pārdotas vairākus mēnešus pirms lidojumiem. Tāpēc tik strauju izmaksu pieaugumu, kāds radās ar Krievijas militāro agresiju pret Ukrainu saistītās krīzes dēļ, nebija iespējams nekavējoties iekļaut biļešu cenā, un tam bija vajadzīgs zināms laiks.

(26) Šajā kontekstā un pamatojoties uz iepriekš minēto, Francijas iestādes 2023. gada septembrī un decembrī paskaidroja, ka *Corsair* bija saskārusies ar nopietnām naudas plūsmas grūtībām un ka tās darbības peļņas norma laikposmā no 2020. līdz 2023. gadam bija samazinājusies par [170–220] miljoniem EUR salīdzinājumā ar 2020. gada pārstrukturēšanas plānu, neraugoties uz uzņēmuma centieniem minētajā periodā samazināt pastāvīgās izmaksas par [10–25] miljoniem EUR un Francijas valsts ieviestajiem papildu atbalsta pasākumiem visai nozarei kopumā, kuri minētajā periodā deva pozitīvu ietekmi uz *Corsair* [20–40] miljonu EUR apmērā.

(27) Francijas iestādes arī paskaidroja, ka, pamatojoties uz finanšu rādītāju pasliktināšanos, ko izraisīja jaunās grūtības, ar kurām *Corsair* saskārās pēc 2020. gada decembra lēmuma par pārstrukturēšanas atbalstu, kā izklāstīts iepriekš 18.–25. apsvērumā, uzņēmuma peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem (..) finanšu gada beigās (kas beidzās (..) septembrī) (..) pašu kapitāls, kas minētajā datumā bija (..), un ka, pamatojoties uz uzņēmuma sagatavoto atjaunināto darījumdarbības plānu, *Corsair* vairs nespēja ievērot 2020. gada pārstrukturēšanas plānu.

(28) Visbeidzot, Francijas iestādes norādīja, ka degvielas cena un euro/dolāra maiņas kurss 2022./2023. gadā joprojām bija ļoti svārstīgi. Tās arī norādīja uz inflācijas izraisītu visu attiecīgajās valūtās izteikto izmaksu pieaugumu, it īpaši gaisa kuģu un to dzinēju tehniskās apkopes ((..)) un ēdināšanas ((..)) izmaksu pieaugumu 2022./2023. gada periodā.

(29) Tāpēc Francijas valsts 2023. gada 15. decembrī grozīja savu 2020. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumu pieprasījumu, pamatojoties uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 7.2.2. iedaļu.

3. PĀRSKATĪTAIS PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS

3.1. Pārskatītā pārstrukturēšanas plāna pieņēmumi

(30) Kopš 2023. gada 15. decembra Francijas iestādes pārskatīto pārstrukturēšanas plānu ir vairākkārt atjauninājušas, ņemot vērā *Corsair* darbības attīstību un ģeopolitiskās un makroekonomiskās norises pēdējo divu gadu laikā.

(31) Pārskatītā pārstrukturēšanas plāna jaunākā versija tika pieņemta 2025. gada 23. maijā. Šī plāna versija ir pievienota samierināšanas procedūras protokolam *Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair*, ko 2025. gada 7. novembrī parakstīja *Corsair*, Francijas iestādes, jaunie ieguldītāji un aizejošie ieguldītāji tiesas nolēmumā ieceltu *ad hoc* pilnvarnieku vadībā maksātnespējas novēršanas procedūras ietvaros Puentapitras Jauktajā komerctiesā un *Comité Interministériel de Restructuration Industrielle* (*CIRI*) ("darbības nosacījumi"). Plāna pamatā ir šādi galvenie pieņēmumi, kurus Francijas iestādes pēdējo reizi atjauninājа 2025. gada 15. decembrī:

a) visu ar Covid-19 veselības krīzi saistīto ierobežojumu izbeigšanās un tirgus līmenis, kas no 2025. gada pārsniedz 2019. gada līmeni;

b) *Corsair* faktiskie rezultāti (ko Francijas iestādes iesniedza nerevidētā veidā) par 2024.–2025. finanšu gadu, kas noslēdzās 2025. gada 30. septembrī, liecina par rentabilitātes atjaunošanos, neto rezultātam sasniedzot (..) miljonus EUR;

c) degvielas izmaksu aplēse no 2025. gada aprīļa [600–900] USD/t apmērā salīdzinājumā ar aptuveni [500–800] USD/t vidēji kopš 2024. gada septembra;

d) USD/EUR maiņas kurss [0,9–1,3], t. i., nedaudz augstāks nekā kopš 2025. gada aprīļa novērotais kurss;

e) *Corsair* flotes pilnīgas atjaunošanas pabeigšana 2025. gada janvārī ar tās (..) *Airbus A330-NEO* gaisa kuģiem, kā rezultātā visus *Corsair* galamērķus tagad apkalpos *Airbus A330-NEO* gaisa kuģi ar trim ceļošanas klasēm un 343 sēdvietu ietilpību (20 sēdvietas biznesa klasē, 21 sēdvieta *Premium* klasē un 302 sēdvietas ekonomiskajā klasē);

f) (..) gaisa kuģu pārdošana (..) uzņēmumam [(..)] par aplēstajiem [25–45] miljoniem EUR un akcionāru ieguldījuma saistības [25–45] miljonu EUR apmērā saskaņā ar darbības nosacījumu B iedaļu, saskaņā ar kuru i) *Blue Sky Holding* ([8]), *Groupe Advens-Geocoton* ([9]) un *SEMPAT* ([10]) kopumā būs ieguldījuši [10–40] miljonus EUR (attiecīgi [5–30] miljonus EUR, [0–5] miljonus EUR un 3 miljonus EUR) kapitāla veidā vai, ja tas būs vajadzīgs pirms Komisijas lēmuma pieņemšanas, būs darījuši šo summu pieejamu kā pagaidu finansējumu, lai segtu *Corsair* likviditātes vajadzības līdz pārstrukturēšanas pabeigšanai (vēlāk kapitalizējamu), un ii) *Groupe Advens-Geocoton* būs arī apņēmusies sniegt *Corsair* pagaidu finansējuma otro daļu [5–30] miljonu EUR apmērā ne vēlāk kā piecu darbdienu laikā pēc Eiropas Komisijas lēmuma pieņemšanas dienas. Šis pagaidu finansējums, kas kopumā ir [20–60] miljoni EUR ([11]), tiks iekļauts *Corsair* kapitālā kā daļa no kapitāla palielināšanas, kas jāveic pēc Eiropas Komisijas apstiprinājuma lēmuma pieņemšanas (arī tad, ja šis lēmums būs ar nosacījumiem);

([8]) *Blue Sky Holding, SAS*, kuras juridiskā adrese ir *Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes*, ir privāts konsorcijs, kurā ietilpst daži bijušie *Corsair* akcionāri.

([9]) *Groupe Advens-Geocoton* ir privāta Francijas izcelsmes rūpniecības un pakalpojumu grupa, kas darbojas it īpaši tekstilizstrādājumu, agrorūpniecības, loģistikas un digitālo pakalpojumu nozarēs un kam vēsturiski ir klātbūtne Āfrikā un aizjūras teritorijās. Tā izveidota, apvienojoties *Advens* un *Geocoton*, un tai ir atzīta pieredze darbību pārvaldībā sarežģītā un kapitālietilpīgā vidē.

([10]) *SEMPAT* (*Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe*) ir jaukta kapitāla sabiedrība, kuras uzdevums ir ieguldīt Gvadelupas teritorijām stratēģiski svarīgos ekonomikas projektos un atbalstīt tos, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. *Corsair* pārstrukturēšanas kontekstā *SEMPAT* darbojas kā publisks mazākuma investors, nodrošinot Gvadelupas reģiona piešķirto finansējumu.

([11]) *Blue Sky Holding*, *Groupe Advens-Geocoton* un *SEMPAT* arī apņēmās kapitālā ieguldīt papildu summu [5–20] miljonu EUR apmērā, ja *Corsair* naudas plūsma mēneša beigās nokristos zem [20–60] miljonu EUR robežvērtības. Šī apņemšanās nodrošina papildu drošību gadījumā, ja *Corsair* pārskatītā pārstrukturēšanas plāna parametri pasliktinātos, un palielina privāto ieguldītāju pašu ieguldījumu.

g) flotes ierobežošana līdz deviņiem gaisa kuģiem visā pārskatītā pārstrukturēšanas plāna darbības laikā (desmitais gaisa kuģis tiks iekļauts tikai no (..));

h) vismazāk rentablo lidojumu samazināšana ((..) % lidojumu stundu skaita samazinājums salīdzinājumā ar (..) finanšu gadu), lai panāktu labāku slodzes koeficientu un vidējās cenas pieaugumu;

i) reisu skaita palielināšana 2025. gadā no Maurīcijas un uz Maurīciju, (..) pēc lēmuma koncentrēties uz Āfriku (ņemot vērā, ka šā maršruta apkalpošana tikai sezonāli ilgtermiņā nav dzīvotspējīga);

j) papildu pasākumi *RASK* uzlabošanai ([12]), kas laika gaitā nodrošinās *RASK* pieaugumu par (..) %;

k) papildieņēmumu uzlabošana, pamatojoties uz salīdzinājumu ar pārējo nozari;

l) ienesīguma pārvaldības uzlabošana, ieviešot papildu pasākumus, piemēram, tarifu klašu atvēršanu un slēgšanu, pateicoties flotes standartizācijai;

m) uzlabotas prognozes, kas pamatscenārijā ietver pozitīvu ietekmi (..) % apmērā uz pasažieru pārvadājumu apgrozījumu (..) un (..) % apmērā (..). Šis pārdošanas cenu pieaugums izriet no kombinētas ietekmes, ko rada salona priekšdaļas sēdvietu īpatsvara palielināšana un lidojumu grafika pārveidošana, lai samazinātu vismazāk rentablos lidojumus (sk. iepriekš);

n) papildu izmaksu ietaupījuma pasākumi, piemēram, strukturālo līgumu pārskatīšana (izpirkumnoma, tehniskā apkope un uzturēšana u. c.), tirgvedības izmaksu samazināšana, dzinēju apakšnoma un tehniskās pārvaldības pakalpojumu pārdošana, un

o) personāla izmaksu racionalizācija, kas galvenokārt saistīta ar izmaiņām gaisa kuģa apkalpes sastāvā.

(32) Papildus šiem pieņēmumiem Francijas iestādes norāda, ka *Corsair* ieņēmumus, iespējams, joprojām ietekmē tās zemo cenu aviosabiedrības tēls, ko raksturo liels subsidēto biļešu īpatsvars, čarterreisu aviosabiedrības reputācija, novecojis aprīkojums gaisa kuģos (piemēram, ekrāni) un nestandartizēta gaisa kuģu flote. Tādējādi ar modernāku floti, kāda pašlaik ir *Corsair*, iespējams pārdot biļetes par augstākām cenām un palielināt slodzes koeficientus, uzlabojoties klientu uztverei. Turklāt Francijas iestādes norāda, ka šī attālināšanās no čarterreisu aviosabiedrības tēla jau atspoguļojas pozitīvās klientu atsauksmēs par lidojumiem, kas veikti ar jaunajiem gaisa kuģiem, kā arī faktā, ka *Corsair* 2024. gadā *World Airline Awards* konkursā Francijā tika piešķirts tituls "Labākā atpūtas ceļojumu aviosabiedrība". Francija norāda, ka, pat ja pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā, kas iesniegts Komisijai, tās augstākas klases pakalpojumu pārdošanas stratēģijas ietekme uz biļešu cenām un slodzes koeficientiem nav iekļauta, paredzams, ka tā īstenosies pakāpeniski, pasažieriem uzzinot par uzlaboto pakalpojumu un mainoties viņu vēlmēm.

3.2. **Pārskatītā pārstrukturēšanas plāna finansēšana**

(33) Francijas iestādes 2023. gada 27. septembra iesniegumā ierosināja, ka pārskatītajam pārstrukturēšanas plānam būtu jāaptver laikposms no (..) līdz (..). Savukārt dokumentācija, ko Francijas iestādes iesniedza 2023. gada 15. decembrī, liecina, ka pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā paredzētais maksimālais papildu ilgums būtu (..) (nevis (..)), t. i., vēlākais līdz (..).

(34) Pēc tam, izstrādājot dažādās pārskatītā pārstrukturēšanas plāna versijas, Francijas iestādes informēja Komisiju, ka 2026. gada 30. septembris galu galā ir faktiskais pārstrukturēšanas perioda beigu datums.

(35) Pamatojoties uz to, pārstrukturēšanas plāns, kas pārskatīts 2025. gada 23. maijā, atjaunināts 2025. gada 15. decembrī un ko Francijas iestādes Komisijai iesniedza kā galīgo versiju, kas jāņem vērā tās novērtējumā, būtībā balstās uz šādiem finanšu pieņēmumiem:

([12]) *RASK* ir visi aviosabiedrības gūtie ieņēmumi attiecībā pret kopējo pieejamo sēdvietas kilometru (*ASK*) skaitu konkrētā laikposmā.

a) pirmkārt, finanšu rādītāju noturīga uzlabošanās (kurai vajadzētu ļaut sasniegt peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem (..) miljonu EUR apmērā (..)) un finanšu plūsmas, kas radītas pārskatītā pārstrukturēšanas plāna darbības laikā, pateicoties i) optimizētam komerciālajam piedāvājumam pēc reisu turp un atpakaļ skaita palielināšanas, izmantojot floti, kas tagad ir pilnībā atjaunota un standartizēta, ii) pārstrukturēšanas pasākumiem un izmaksu samazināšanas pasākumiem un iii) papildu rentabilitātes uzlabošanas pasākumu ietekmei;

b) deviņu pilnībā modernizētu gaisa kuģu flote, zaudējumus nesošu maršrutu slēgšana un to aizstāšana ar jauniem maršrutiem uz Āfriku;

c) turklāt ārējās finanšu iemaksas, proti, pirmkārt, ārējo ieguldītāju jaunu līdzekļu piešķiršana 145,4 miljonu EUR apmērā ([13]) un, otrkārt, Francijas valsts finansiāls atbalsts kopumā 87,8 miljonu EUR apmērā.

3.2.1. *Finansējuma apraksts*

(36) Kā sīkāk izklāstīts 1. tabulā, Francijas iestādes paskaidro, ka privāto finansējumu galvenokārt veidos: i) *Blue Sky Holding* kapitālieguldījums (..) miljonu EUR apmērā, ii) jauna ārējā ieguldītāja (Francijas uzņēmuma *Advens-Geocoton*) kā jauna akcionāra kapitālieguldījums (..) miljonu EUR apmērā, iii) papildu kapitālieguldījums (..) miljonu EUR apmērā, kas sadalīts starp *Blue Sky Holding*, *Groupe Advens-Geocoton* un *SEMPAT* un kas jāsniedz *Corsair*, ja tās naudas plūsma nokristos zem (..) miljonu EUR robežvērtības, iv) pensiju iemaksu moratorijs, ko piešķīrusi *Caisse de Retraite du Personnel Navigant* (*CRPN*), (..) miljonu EUR apmērā, v) *Corsair* īstenota *Airbus A330 F-HSKY* gaisa kuģa pārdošana par aplēstajiem (..) miljoniem EUR, un vi) *Corsair* 2022. gada jūlijā īstenota četru jaunu *A330-NEO* gaisa kuģu finansēšana (izmantojot izpirkumnomas līgumus) (..) miljonu EUR apmērā ([14]).

(37) Pamatojoties uz to, Francijas iestādes norāda, ka pašu ieguldījuma summa, kas piemērojama saistībā ar 2020. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumu pieprasījumu, tādējādi ir 145,4 miljoni EUR. Francijas iestādes arī norāda, ka saistībā ar 2020. gada lēmumu, kura pamatā bija 2020. gada pārstrukturēšanas plāns, privātā kapitāla ieguldījumi *Corsair* sasniedza [130–180] miljonus EUR.

(38) Tādējādi Francijas iestādes secina, ka *Corsair* 2020. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumu kontekstā kopējais pašu ieguldījums būtu 319,1 miljoni EUR (t. i., ņemot vērā sākotnējo pašu ieguldījumu).

(39) Attiecībā uz Francijas valsts finansiālo atbalstu Francijas iestādes paskaidro, ka lielāko daļu pārstrukturēšanas plāna grozījumā pieprasītā atbalsta veido atteikšanās no 2020. gadā aizdevumu veidā piešķirtā atbalsta, nevis jauni līdzekļu ieguldījumi, un ka tāpēc valsts finansiālais atbalsts galvenokārt tiks sniegts šādi:

i) *Conseil Départemental de la Guadeloupe* jauna iemaksa 3 miljonu EUR apmērā;

ii) aizjūras nodokļa kredīts (*CIOM*) 38,1 miljona EUR apmērā saskaņā ar *Corsair* investīciju programmu gaisa kuģa iegādei ([15]);

iii) neatlaižamā parāda valsts iestādēm 19 miljonu EUR apmērā atmaksas grafika pārskatīšana sešu gadu periodā ((..)) ([16]);

([13]) Pēc vēsturiskā akcionāra *OMRP* pilnīgas izstumšanas, anulējot visas tā akcijas.

([14]) Atbilst gaisa kuģu ikmēneša līzinga maksājumu summai līdz 2025. gada 30. septembrim, t. i., pārskatītā pārstrukturēšanas plāna darbības laikam.

([15]) Aizjūras nodokļa kredīts, ko reglamentē Francijas Vispārējā nodokļu kodeksa 244.*quater* W pants, ir nodokļu atvieglojums investīcijām aizjūras departamentos. Šis pasākums parasti nav pieejams grūtībās nonākušiem uzņēmumiem. Francijas valsts tomēr apņemas darīt visu iespējamo, lai to izņēmuma kārtā piešķirtu *Corsair*, neraugoties uz šīs aviosabiedrības grūtībās nonākuša uzņēmuma statusu.

([16]) Francijas iestādes norāda, ka neatlaižamā parāda valsts iestādēm atlikums, t. i., 5,5 miljoni EUR, tiks atmaksāts vienlaikus ar 2026. gada nodokļa kredīta izmaksu (kas atbilst aizjūras nodokļa kredītam, kurš Francijas valstij jāizmaksā *Corsair* saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu).

iv) atteikšanās no 23 miljoniem EUR, kas atbilst atlaižamajam parādam valsts iestādēm, no kura var atteikties ([17]), un

v) atteikšanās no parādiem valsts iestādēm 80 miljonu EUR apmērā, kas atbilst valsts aizdevumiem, kuri piešķirti 2020. gada pārstrukturēšanas plāna ietvaros (aizdevumi no *Fonds de Développement Économique et Social* un *Prêt Participatif* – "*FDES* un *PP* aizdevumi"; sk. 1. apsvēruma i) un iv) punktu), kā arī no procentiem par šiem aizdevumiem 4,7 miljonu EUR apmērā.

(40) Attiecībā uz atteikšanos no *FDES* un *PP* aizdevumiem (39. apsvēruma v) punkts) Francijas iestādes apgalvo, ka, tā kā šī summa jau tika pilnībā ņemta vērā 2020. gada lēmumā, tā nebūtu atkārtoti jāiekļauj pārstrukturēšanas izmaksu finansēšanai paredzētā atbalsta aprēķinā, ko veic, lai noteiktu atbalsta un pašu ieguldījuma attiecību, jo tādā gadījumā viens un tas pats atbalsts tiktu uzskaitīts divreiz. Savukārt ir jāņem vērā uzkrāto un kapitalizēto procentu summa (par līdzdalības aizdevumu), kas visā līdzdalības aizdevuma darbības laikā sasniegs 4,7 miljonus EUR. Turklāt apmaiņā pret šādu atteikšanos *Corsair* piešķir Francijas valstij un attiecīgajiem publiskajiem kreditoriem prioritāru klauzulu par finanšu stāvokļa uzlabošanos, saskaņā ar kuru, ja ir izpildīti paredzētie nosacījumi, *Corsair* katru gadu atmaksā summu, kas atbilst (..) % no pozitīvās starpības starp tās peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem – arī tehniskās apkopes uzkrājumiem – un pārplānotā parāda amortizāciju ([18]), nepārsniedzot (..) miljonu EUR maksimālo apmēru. Šīs klauzulas faktiskā piemērošana ir atkarīga no stingru finanšu nosacījumu kumulatīvas izpildes, proti, pozitīva pašu kapitāla esības un pietiekamas naudas līdzekļu pozīcijas saglabāšanas, nodrošinot, ka maksājumi, kas veikti saskaņā ar klauzulu par finanšu stāvokļa uzlabošanos, neapdraud uzņēmuma maksātspēju vai likviditāti.

(41) Šeit jāatgādina, ka saistībā ar 2020. gada lēmumu, kura pamatā bija 2020. gada pārstrukturēšanas plāns, *Corsair* izmaksātais valsts atbalsts bija pārstrukturēšanas atbalsts 106,7 miljonu EUR apmērā, ko veidoja i) moratorijs saistībām pret valsti, kas *Corsair* bija radušās līdz 2021. gada janvāra beigām un tika lēstas 21,9 miljonu EUR apmērā, ii) 4,8 miljoni EUR aizjūras nodokļa kredīta veidā par viena vai vairāku gaisa kuģu iegādi 2021. gadā, iii) valsts tiešs aizdevums ar atvieglotiem nosacījumiem 18 miljonu EUR apmērā ("*FDES* aizdevums") un iv) līdzdalības aizdevums 62 miljonu EUR apmērā ("*PP* aizdevums") ([19]).

(42) Francijas iestādes norāda, ka 2020. gadā *OMRP* investīcijas ietvaros aizjūras departamentu pašvaldības samaksāja 6 miljonus EUR, kas 2020. gada lēmumā netika ņemti vērā. Tāpēc šī summa ir jāpieskaita 2020. gadā izmaksātā valsts atbalsta summai, tātad valsts atbalsta kopējā summa ir 112,7 miljoni EUR.

(43) Turklāt, atbildot uz Komisijas piezīmi lēmuma par procedūras sākšanu 95. apsvērumā, kurā tika apšaubīts, vai moratoriju [10–40] miljonu EUR apmērā, kas iegūts, sadalot pensiju iemaksu maksājumu termiņos un ko *CRPN* 2023. gada septembrī piešķīra *Corsair*, var uzskatīt par atbilstīgu pašu ieguldījumu, Francijas iestādes būtībā apgalvo, ka *CRPN* ir struktūra, kas neatkarīgi pārvalda privātas izcelsmes resursus. Tā kā *CRPN* resursi nav valsts līdzekļi un lēmumu sadalīt iemaksu maksājumu termiņos – ko šīs lietas kontekstā var salīdzināt ar privāta kreditora saprātīgu rīcību – nevar attiecināt uz valsti, šis pasākums nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(44) 1. tabulā ir parādīts pašu ieguldījumu un valsts atbalsta sadalījums 2020. gada pārstrukturēšanas plāna finansēšanā. Pēc tam tajā ir parādīts šis sadalījums grozītā pārstrukturēšanas plāna finansējumā. Visbeidzot, tajā ir parādīta attiecība starp visiem privātajiem un publiskajiem ieguldījumiem pārskatītā pārstrukturēšanas plāna finansēšanā.

([17]) 39. apsvēruma iii) un iv) punktā minēto finansējumu nodrošina *Commission des chefs des services financiers* (*CCSF*), kas ir daļa no Ekonomikas ministrijas Publisko finanšu ģenerāldirektorāta, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Sk. 2025. gada 7. novembrī parakstīto darbības nosacījumu dokumenta 5. pielikumu.

([19]) Šajā saistībā Francijas iestādes norāda, ka 2020. gada lēmuma kontekstā par valsts atbalstu tika uzskatīta visa valsts piešķirto aizdevumu summa (80 miljoni EUR), nevis tikai ekonomiskā priekšrocība, ko *Corsair* guva no valsts piešķirtajiem aizdevumiem salīdzinājumā ar līdzīgiem aizdevumiem, ko būtu piešķīris privāts aktors.

1. tabula

Atbalsts un pašu ieguldījumi

Pašu ieguldījumi		Atbalsts	
Veids	Summa, miljoni EUR	Veids	Summa, miljoni EUR
TUI piekāpšanās pasākumi (aizejošais akcionārs)	[80–120]	Saistību pret valsti moratorijs	21,9
OMRP ieguldījums	[10–50]	Aizjūras nodokļa kredīts	4,8
Aizjūras pašvaldību ieguldījums (ar *OMRP* starpniecību)	(6)	*FDES* un *PP* valsts aizdevumi	80
Trīs *Boeing 747* gaisa kuģu pārdošana 2020. gada 2. jūlijā	[10–25]	Aizjūras pašvaldību ieguldījums (ar *OMRP* starpniecību)	6
Sarunas par divu gaisa kuģu nomu	[3–10]		
Nodarbinātības saglabāšanas plāns un koplīgums par darba attiecību izbeigšanu pēc savstarpējas vienošanās	[7–20]		
Kopējie pašu ieguldījumi 2020. gada pārstrukturēšanas plānā	**60,86 % 173,7**	**Kopējais atbalsts 2020. gada pārstrukturēšanas plānā**	**112,7 39,14 %**
Blue Sky Holding kapitāla iepludināšana (bijušie *OMRP* akcionāri un reinvestori)	[5–30]	*Conseil Départemental de la Guadeloupe* kapitāla iepludināšana (ar *SEMPAT* starpniecību)	3
Advens-Geocoton kapitāla iepludināšana	[5–30]	Atteikšanās no *FDES* un *PP* valsts aizdevumiem	Līdz 2 025. gada jūlija beigām kapitalizētie un uzkrātie procenti par līdzdalības aizdevumu (*PP*) 4,7 Par *FDES* aizdevumu samaksātie procenti
Jaunas saistības veikt akcionāru (*Blue Sky Holding*, *Groupe Advens-Geocoton* un *SEMPAT*) papildu kapitāla iepludināšanu	[5–30]		
Caisse de Retraite du Personnel Navigant piešķirtais iemaksu moratorijs	[10–40]	Neatlaižamā parāda valsts iestādēm atmaksas grafika pārskatīšana	19
F-HSKY pārdošana	[25–40]	Atteikšanās no atlaižamā parāda valsts iestādēm	23
Četru jaunu *Airbus A330-NEO* finansēšana, izmantojot izpirkumnomu (izpirkumnomas maksas)	[20–80]	Aizjūras nodokļa kredīts	38,1
Kopējie pašu ieguldījumi pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā	**145,4 62,3 %**	**Kopējais atbalsts pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā**	**87,8 37,7 %**
Kopējais pašu ieguldījumu apjoms (abi plāni kopā)	**319,1 61,4 %**	**Kopējais atbalsta apjoms (abi plāni kopā)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2. *Atbalsta, pašu ieguldījumu un sloga sadales samērīgums*

(45) Pamatojoties uz to, Francijas iestādes norāda, ka *Corsair* 2020. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumu kontekstā valsts atbalsta diskontētā kopējā summa būtu 200,5 miljoni EUR (ņemot vērā sākotnējo atbalstu), t. i., par [80–180] miljoniem EUR mazāka nekā privāto ieguldījumu diskontētā kopējā summa.

(46) Tāpēc Francijas iestādes secina, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktā paredzētais nosacījums, saskaņā ar kuru pašu ieguldījumu uzskata par pietiekamu, ja tā apjoms ir vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām, ir pārliecinoši izpildīts.

(47) Turklāt Francijas iestādes norāda, ka daļa no publiskā ieguldījuma saskaņā ar pārskatīto pārstrukturēšanas plānu izpaudīsies kā kapitāla iepludināšana un ka pašreizējie akcionāri sniedz ļoti būtisku ieguldījumu pārstrukturēšanas centienos, gaidāmās kapitāla palielināšanas kontekstā samazinot savu līdzdalību līdz nullei. Šajā sakarā Francijas iestādes paskaidro, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punktu esošie akcionāri pirms valsts iejaukšanās būs pilnībā absorbējuši *Corsair* uzkrātos zaudējumus. Šajā nolūkā pirms publisko līdzekļu piešķiršanas tika īstenota kapitāla samazināšana, lai dzēstu pārnestos zaudējumus. Šīs darbības rezultātā esošo akcionāru līdzdalība ir pilnībā izzudusi, pilnībā norakstot apgrozībā esošās akcijas. Tas notika pirms kapitāla palielināšanas, tādējādi rekapitalizācija nekādā veidā nesniedz labumu bijušajiem akcionāriem. Tāpēc Francijas iestādes uzskata, ka šī pieeja nodrošina pienācīgu sloga sadali, jo esošie akcionāri sedz visu iepriekšējo zaudējumu slogu pilnā apmērā, kādā to pieļauj valsts tiesību akti, un kapitāla pārstrukturēšanas ietvaros faktiski tiek izstumti.

3.2.3. *Atbalsta piemērotība*

(48) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Francijas iestādes uzskata, ka *Corsair* pašreizējās grūtības izriet gan no tūlītējām likviditātes problēmām, gan no tās maksātspējas strukturālas pavājināšanās, ko izraisījuši uzkrātie zaudējumi, kuri gadu no gada ir samazinājuši tās pašu kapitālu. Tās norāda, ka plānotais atbalsts, ko būtībā veido atteikšanās no parāda prasījumiem un nodokļa kredīts, kalpo ne tikai uzņēmuma naudas plūsmas pagaidu uzlabošanai, bet arī tā maksātspējas ilgtermiņa stiprināšanai. Šis pēdējais aspekts ir samērīgs ar uzņēmuma spēju no saviem resursiem segt visas savas saistības. Atteikšanās no parāda prasījumiem nekavējoties un pastāvīgi samazina īstermiņa saistības, savukārt nodokļa kredīts palielina neto rezultātu vai aktīvus, abos gadījumos uzlabojot neto pozīciju. Francijas iestādes uzskata, ka šāds saistību samazinājums apvienojumā ar pašu kapitāla līmeņa atjaunošanu ir vispiemērotākais mehānisms konstatēto grūtību novēršanai. Tādējādi atbalsts, ko papildinātu klauzula par finanšu stāvokļa uzlabošanos līdz (..) miljonu EUR apmēram, risinātu gan vidēja termiņa likviditātes vajadzības, gan nepietiekamas maksātspējas problēmu, un tāpēc tam būtu jāļauj *Corsair* atjaunot ilgtspējīgu finanšu struktūru un pozitīvu kases stāvokli, vienlaikus izpildot savas saistības.

3.3. **Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana**

3.3.1. *Pieņēmumu un finanšu prognožu apraksts*

(49) Saskaņā ar pamatscenāriju jaunākajā pārskatītā pārstrukturēšanas plāna atjauninājumā, ko Francijas iestādes iesniedza 2025. gada 23. maijā un pēdējo reizi atjaunināja 2025. gada 15. decembrī, paredzams, ka *Corsair* apgrozījums, it īpaši pasažieru pārvadājumu apgrozījums, pārskatītā pārstrukturēšanas plāna darbības laikā (no 2023. gada septembra beigām līdz 2026. gada septembra beigām) pieaugs par aptuveni 17 % un līdz 2026. gada septembra beigām sasniegs aptuveni (..) miljonus EUR.

(50) Francijas iestādes uzskata, ka paredzams, ka plāna darbības laikā izmaksas (mainīgās un fiksētās) palielināsies tikai par (..) %, kas proporcionāli ir mazāk nekā uzņēmuma paredzamais ieņēmumu pieaugums līdz 2026. gada septembra beigām. Tomēr, īpaši attiecībā uz pastāvīgajām izmaksām, (..), Francijas iestādes norāda, ka sagaidāms, ka šīs izpirkumnomas izmaksas pārskatītās pārstrukturēšanas laikā palielināsies par (..) %, jo flotei tiks pievienoti jauni gaisa kuģi. Francijas iestādes paskaidro, ka šo jauno gaisa kuģu ekspluatācijas izmaksas ir zemākas (īpaši degvielas patēriņa ziņā), tomēr to līzinga izmaksas ir augstākas.

(51) Francijas iestādes norāda, ka, pamatojoties uz iepriekš minēto situāciju un kā redzams nākamajā tabulā, sagaidāms, ka uzņēmuma peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem pārskatītā pārstrukturēšanas plāna darbības laikā būtiski uzlabosies – no (..) miljonu EUR zaudējumiem 2023. gada septembra beigās līdz (..) miljoniem EUR 2026. gada septembra beigās –, un tas nozīmē pilnīgu situācijas pavēršanos uz pretējo pārskatītā pārstrukturēšanas plāna darbības laikā – no būtiskiem darbības zaudējumiem uz izteikti pozitīvu peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem.

2. tabula

***Corsair* galvenie finanšu rādītāji (pamatscenārijs)**

		Pārstrukturēšanas periods						
Miljonos EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Apgrozījums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
t. sk. pasažieru pārvadājumi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto rezultāts	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāls (16. SFPS)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto parāds (16. SFPS)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Izmantotais kapitāls (16. SFPS)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kases stāvoklis	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Izmantotā kapitāla atdeve (*"ROCE"*), % (*)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	(..)
Pašu kapitāla atdeve (*ROE*), % (**)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

Avots: dažādi slaidi no 2025. gada 23. maija pārskatītā pārstrukturēšanas plāna iesniegtajā redakcijā; 2025. gada 20. jūnija "Iesniegto dokumentu kopsavilkums".

(*) Aprēķināts, pamatojoties uz *NOPAT* (neto pamatdarbības peļņa pēc nodokļu nomaksas) ([20]).

(**) Aprēķināts, pamatojoties uz neto rezultātu un pašu kapitālu.

([20]) Ar peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem mēra uzņēmuma pamatdarbības sniegumu pirms finanšu izmaksu un uzņēmumu ienākuma nodokļa ņemšanas vērā saskaņā ar piemērojamajiem grāmatvedības noteikumiem. Neto pamatdarbības peļņa pēc nodokļiem (*NOPAT*) ir darbības rezultāts pēc nodokļiem, kas aprēķināts standartizētā veidā, it kā uzņēmums tiktu finansēts tikai ar pašu kapitālu, un to iegūst, darbības rezultātam piemērojot standartizētu nodokļa likmi. Šāda pieeja ļauj neitralizēt finansējuma struktūras un ārkārtas nodokļu posteņu ietekmi. Tādējādi *NOPAT* ir atbilstošais rādītājs, lai aprēķinātu izmantotā kapitāla atdevi (*ROCE*), ar ko mēra izmantotā kapitāla atdevi, parādot *NOPAT* attiecību pret izmantoto kapitālu, un ļauj novērtēt uzņēmuma spēju radīt vērtību, ja šī atdeve pārsniedz vidējo svērto kapitāla cenu (*WACC*), kas arī ir pēc nodokļiem aprēķināta atdeves likme. *Corsair* gadījumā *NOPAT* aprēķina šādi: *EBIT*, kas koriģēta, ņemot vērā finanšu procentus par izpirkumnomu (aptuvens aprēķins, jo uzņēmums neiesniedz konsolidētos finanšu pārskatus saskaņā ar SFPS) + papildu personāla izmaksas + uzņēmumu ienākuma nodoklis.

(52) Attiecībā uz *Corsair* neto rezultātu pamatscenārijā Francijas iestādes sagaida, ka tas uzlabosies līdzīgā apmērā, plāna darbības laikā būtiski pieaugot no neto zaudējumiem (..) miljonu EUR apmērā (..) līdz paredzamajai peļņai (..) miljonu EUR apmērā 2026. gada septembra beigās. Jānorāda, ka šī 2026. gada septembra beigās paredzamā neto peļņa ir ievērojami lielāka nekā 2025. gadā, pateicoties ārkārtas ieguldījumiem, kas saistīti gan ar Francijas valsts atteikšanos no saviem prasījumiem apvienojumā ar ārkārtas rezultātu (..) miljonu EUR apmērā, gan ar ieņēmumiem aptuveni (..) miljonu EUR apmērā no *F-HSKY* gaisa kuģa pārdošanas. Bez šiem ārkārtas ieguldījumiem 2026. gada septembra beigās paredzamais neto rezultāts būtu (..) miljoni EUR.

(53) Francijas iestādes norāda, ka šos pozitīvos rezultātus, kas liecina par nepārprotamu uzlabojumu, it īpaši ir nodrošinājusi i) ļoti laba komercdarbības dinamika, ii) flotes atjaunošana, kas ļauj uzlabot pakalpojumu, iii) pasākumu ieviešana *RASK* uzlabošanai (it īpaši papildieņēmumu palielināšana, ienesīguma pārvaldības uzlabošana un līgumu pārskatīšana ar dažiem pakalpojumu sniedzējiem) un iv) snieguma uzlabošanas pasākumu ietekmes iekļaušana – šie pasākumi jau bija apzināti, bet to pozitīvā ietekme līdz to īstenošanai vēl nebija pilnībā ņemta vērā.

(54) Šajā saistībā Francijas iestādes precizē, ka uzlabošanas pasākumi attiecas gan uz izmaksu ietaupījumiem, gan ieņēmumu palielināšanu un cita starpā ietver šādus galvenos elementus:

a) *RASK* uzlabošanas pasākumu faktiskās ietekmes iekļaušana – tā izrādījās lielāka, nekā sākotnēji pieņemts ((..) % no 2026. gada salīdzinājumā ar iepriekšējiem (..) %), atbilstoši izcilajiem rādītājiem, kas novēroti 2024./2025. finanšu gadā pēc *Corsair* rīcības plāna īstenošanas;

b) lielāka vidējās kupona cenas (*ACP*) ietekme, ņemot vērā *ACP* stabilizāciju vai pat nelielu pieaugumu, kas novērots visā 2025. finanšu gadā, lai gan degvielas cena būtiski samazinājās ((..) % salīdzinājumā ar pārskatītā pārstrukturēšanas plāna iepriekšējo versiju). Francijas iestādes norāda, ka šī *ACP* uzlabošanās tendence apvienojumā ar degvielas cenas samazināšanos turpinās un pamato pārskatītā pārstrukturēšanas plāna turpmākos mērķrādītājus attiecībā uz ienesīgumu uz pasažieri; tas it īpaši skaidrojams ar *Corsair* augstākas klases pakalpojumu pārdošanas stratēģiju saistībā ar flotes atjaunošanu, kas (..) laikā ļāva paaugstināt *ACP* virs sākotnējām prognozēm, un

c) izplatīšanas izmaksu samazinājums, ņemot vērā nesen novērotos spēcīgos rādītājus tiešsaistes kanālos 2025. finanšu gadā. Dinamiskas komercpolitikas īstenošana vairāku mēnešu garumā ar mērķi paātrināt tiešās pārdošanas un it īpaši tiešsaistes pārdošanas attīstību jau ir samazinājusi strukturāli dārgāku trešo personu tīklu izmantošanu.

(55) Tomēr šie pieņēmumi un norises neļauj (..), t. i., periodā pēc pārstrukturēšanas perioda beigām. Francijas iestādes sagaida, ka 2026. gada septembrī *Corsair* pašu kapitāls joprojām būs (..) (..) miljonu EUR apmērā, savukārt *ROCE* būs aptuveni [10,6–13,4] %, kas atbilst *Corsair* kapitāla izmaksām, kuras saskaņā ar Francijas iestāžu aplēsēm ir [8,6–10,5] %. Visbeidzot, Francijas iestādes norāda, ka paredzams, ka *ROCE* 2027. gada septembra beigās sasniegs [11,4–15,2] % (un 2027./2028. finanšu gada beigās, kas noslēdzas 2028. gada septembra beigās, pārsniegs [18–21] %).

(56) Šajā sakarā Francijas iestādes norāda, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm pārstrukturēšanas plānam jāļauj atjaunot atbalsta saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju pieņemamā termiņā un pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem attiecībā uz turpmākajiem darbības apstākļiem, izslēdzot jebkādu papildu valsts atbalstu, kas nav paredzēts pārstrukturēšanas plānā.

(57) Pamatojoties uz to, Francijas iestādes uzskata, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs paredzētais pieņemamais termiņš ne vienmēr atbilst pārstrukturēšanas periodam, kam turklāt jābūt pēc iespējas īsākam, un ka, pēc to domām, tas skaidri izriet no indikatīvā pārstrukturēšanas plāna parauga, kas sniegts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu II pielikumā.

(58) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka šis kritērijs par ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu pieņemamā termiņā bez ierobežojumiem attiecas uz pārstrukturēšanas plāna grozīšanu, tāpēc šajā konkrētajā gadījumā pieņemamā termiņa sākumpunktam, pēc to domām, jābūt grozījuma pieprasījumam.

(59) Šajā saistībā Francijas iestādes norāda, ka ilgtermiņa dzīvotspēja tiek uzskatīta par atjaunotu tad, kad uzņēmums pēc visu savu izmaksu – arī nolietojuma un finanšu izmaksu – segšanas spēj nodrošināt pienācīgu prognozēto kapitāla atdevi. Citiem vārdiem sakot, pārstrukturēts uzņēmums tiek uzskatīts par dzīvotspējīgu, ja tas spēj patstāvīgi konkurēt tirgū.

(60) Pamatojoties uz to, Francijas iestādes uzskata, ka praksē Komisijai dzīvotspējas atjaunošanas kritērijs ir jāizvērtē, pamatojoties uz pierādījumu kopumu, saskaņā ar tās lēmumu pieņemšanas praksi. Šā pierādījumu kopuma ietvaros Francijas iestādes apgalvo, ka Komisijai būtu jāpārbauda naudas plūsmas rādītāji, kā arī rentabilitātes rādītāji (*EBITDAR*, *ROCE*, pašu kapitāla atdeve (*ROE*) vai vidējā svērtā kapitāla cena (*WACC*)). Tās piebilst, ka Komisijai it īpaši būtu jāanalizē, vai *ROCE* pieņemamā termiņā kļūst augstāka par *WACC*, lai novērtētu aviosabiedrības spēju nodrošināt pietiekamu rentabilitāti tās kapitāla finansējuma izmaksu segšanai.

(61) Kā izklāstīts 3. tabulā, Francijas iestādes arī norāda, ka pesimistiskais scenārijs *Corsair* pārstrukturēšanas plānā liecinātu par uzņēmuma peļņas pirms procentu maksājumiem un nodokļiem pasliktināšanos 2026. gada septembra beigās līdz aptuveni –(..) miljoniem EUR un tādējādi izraisītu darbības zaudējumus pārskatītā pārstrukturēšanas perioda beigās. Arī visi pārējie rādītāji atspoguļotu šo pasliktināšanos.

3. tabula

Corsair galvenie finanšu rādītāji (pesimistiskais scenārijs)

		Pārstrukturēšanas periods						
Miljonos EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Apgrozījums	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
t. sk. pasažieru pārvadājumi	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto rezultāts	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Pašu kapitāls (16. SFPS)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Neto parāds (16. SFPS)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Izmantotais kapitāls (16. SFPS)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Kases stāvoklis	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Izmantotā kapitāla atdeve (“*ROCE*”), % (*)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

		Pārstrukturēšanas periods						
Miljonos EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Pašu kapitāla atdeve (*ROE*), % (**)	*(..)*	*(..)*	*(..)*	*(..)*	*(..)*	*(..)*	*(..)*	*(..)*

Avots: dažādi slaidi no 2025. gada 23. maija pārskatītā pārstrukturēšanas plāna iesniegtajā redakcijā; 2025. gada 20. jūnija "Iesniegto dokumentu kopsavilkums".

(*) Aprēķināts, pamatojoties uz *NOPAT* (neto pamatdarbības peļņa pēc nodokļu nomaksas) ([21]).

(**) Aprēķināts, pamatojoties uz neto rezultātu un pašu kapitālu.

(62) Francijas iestādes norāda, ka pesimistiskā scenārija pamatā ir šādu pamatscenārija pieņēmumu pārskatīšana:

a) attiecībā uz lidojumiem uz Gvadelupu – pamatscenārijs ir balstīts uz tirgu, kas no 2025. gada pārsniedz 2019. gada līmeni (ko uzņēmums jau ir novērojis), savukārt pesimistiskā scenārija pamatā ir pakāpeniskāka Gvadelupas tirgus atveseļošanās, atgriežoties pie 2019. gada rādītājiem vienu gadu vēlāk, proti, no 2026. gada, un attiecīgi samazinot arī *Corsair* pārvadāto pasažieru skaitu;

b) attiecībā uz degvielu – pamatscenārijā ir pieņemta degvielas cena [600–900] USD/t apmērā no 2025. gada maija, savukārt pesimistiskais scenārijs tika veidots, pamatojoties uz pieņēmumu par cenas pieaugumu (..) USD/t apmērā visā pārstrukturēšanas periodā, un tādējādi tas izraisa degvielas izmaksu pieaugumu par summu, kas atbilst cenu izmaiņām, no kurām atskaitīta paredzamā izmaksu pārnešana uz pārdošanas cenām. Šajā saistībā Francijas iestādes norāda, ka tiek pieņemts, ka viena trešdaļa degvielas cenas pieauguma tiek pārnesta uz pārdošanas cenām;

c) attiecībā uz biļešu pārdošanas cenām – pamatscenārija pamatā ir pieņēmums par pārdošanas cenu pieaugumu, ko rada i) "salona sēdvietu struktūra", palielinoties "salona priekšdaļas" sēdvietu īpatsvaram, un ii) lidojumu plāna pārstrādāšana, kas ļauj samazināt vismazāk rentablos lidojumus, savukārt pesimistiskā scenārija pamatā bija cenu pieauguma ierobežošana pārstrukturēšanas periodā, un tā rezultātā apgrozījums ir mazāks nekā pamatscenārijā;

d) attiecībā uz *Corsair* darbības attīstību Āfrikā – pamatscenārijā ir ņemta vērā maršruta Parīze–Abidžana attīstība, neraugoties uz *Air Côte d'Ivoire* ienākšanas tirgū negatīvo ietekmi, savukārt pesimistiskā scenārija pamatā ir lēnāka darbības izvēršana, nekā sākotnēji paredzēts, un attiecīgs pārvadāto pasažieru skaita samazinājums;

e) attiecībā uz pamatscenārijā paredzēto izmaksu ietaupījuma pasākumu un *RASK* uzlabošanas pasākumu īstenošanu pesimistiskā scenārija pamatā ir minēto pasākumu īstenošanas kavēšanās, kas negatīvi ietekmē 2026. finanšu gadu.

(63) Pamatojoties uz to, Francijas iestādes norāda, ka diskontētais pesimistiskais scenārijs liecina par i) ļoti pozitīvu peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem pārstrukturēšanas perioda beigās (..) miljonu EUR apmērā (un pat līdz [10–30] miljoniem EUR 2028. gada 30. septembrī) un ii) naudas plūsmu (..) visā plāna darbības laikā un aptuveni (..) miljonu EUR apmērā 2026. gada 30. septembrī (un (..) miljonu EUR apmērā 2028. gada 30. septembrī).

([21]) Ar peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem mēra uzņēmuma pamatdarbības sniegumu pirms finanšu izmaksu un uzņēmumu ienākuma nodokļa ņemšanas vērā saskaņā ar piemērojamajiem grāmatvedības noteikumiem. Neto pamatdarbības peļņa pēc nodokļiem (*NOPAT*) ir darbības rezultāts pēc nodokļiem, kas aprēķināts standartizētā veidā, it kā uzņēmums tiktu finansēts tikai ar pašu kapitālu, un to iegūst, darbības rezultātam piemērojot standartizētu nodokļa likmi. Šāda pieeja ļauj neitralizēt finansējuma struktūras un ārkārtas nodokļu posteņu ietekmi. Tādējādi *NOPAT* ir atbilstošais rādītājs, lai aprēķinātu izmantotā kapitāla atdevi (*ROCE*), ar ko mēra izmantotā kapitāla atdevi, parādot *NOPAT* attiecību pret izmantoto kapitālu, un ļauj novērtēt uzņēmuma spēju radīt vērtību, ja šī atdeve pārsniedz vidējo svērto kapitāla cenu (*WACC*), kas arī ir pēc nodokļiem aprēķināta atdeves likme. *Corsair* gadījumā *NOPAT* aprēķina šādi: *EBIT*, kas koriģēta, ņemot vērā finanšu procentus par izpirkumnomu (aptuvens aprēķins, jo uzņēmums neiesniedz konsolidētos finanšu pārskatus saskaņā ar SFPS) + papildu personāla izmaksas + uzņēmumu ienākuma nodoklis.

(64) Francijas iestādes paskaidro, ka šie rezultāti apliecina *Corsair* spēju pat pesimistiskajā scenārijā izpildīt visas savas finanšu saistības bez nepieciešamības pēc papildu atbalsta.

(65) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Francijas iestādes paskaidro, ka visi rādītāji, kas iekļauti Komisijai nosūtītajā pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā, apstiprina dzīvotspējas atjaunošanas trajektoriju pat pesimistiskajā scenārijā, tā kā:

a) pamatscenārijā ir sasniegts pozitīvs neto rezultāts (..) miljonu EUR apmērā (..) finanšu gadā, (..) miljonu EUR apmērā (..) un (..) miljonu EUR apmērā (..), savukārt pesimistiskajā scenārijā – (..) miljonu EUR apmērā 2026. gada 30. septembrī, kā arī peļņu (..) miljonu EUR apmērā (..) – gadā pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, un

b) *Corsair* naudas plūsma visā pārskatītā pārstrukturēšanas plāna darbības laikā saglabāsies (..), un naudas līdzekļu atlikums plāna beigās būs (..) miljoni EUR pamatscenārijā un (..) miljoni EUR pesimistiskajā scenārijā.

(66) Kā norādīts iepriekš, paredzams, ka *ROCE* 2026. gada 30. septembrī būs [10,6–13,4] % un vienu gadu pēc pārstrukturēšanas perioda beigām – [11,4–15,2] %, t. i., virs *WACC*, kas tam pašam datumam aprēķināta [8,6–10,5] % līmenī ([22]).

(67) Turklāt Francijas iestādes norāda – kā redzams 4. tabulā, medianālā izmantotā kapitāla atdeve divpadsmit citu aviosabiedrību grupā 2019. gadā bija 7,3 % un 2024. gadā – 6,9 %. *Corsair* izmantotā kapitāla atdeve, kā parādīts iepriekš 3. tabulā, gadu (..) laikā bija stabila, sasniedzot (..) % (..), un paredzams, ka pārskatītā pārstrukturēšanas plāna gaitā tā (..) nekā citām izlasē iekļautajām aviosabiedrībām, ņemot vērā pēdējos gados novēroto.

4. tabula

Izmantotā kapitāla atdeve

		Kapitāla atdeve				
miljoni EUR	Kategorija	2019	2021	2022	2023	2024
Air France-KLM	Tradicionālās aviosab.	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Tradicionālās aviosab.	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Tradicionālās aviosab.	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Tradicionālās aviosab.	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Tradicionālās aviosab.	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Tradicionālās aviosab.	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Zemo cenu aviosab.	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
easyJet	Zemo cenu aviosab.	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	ASV aviosab.	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) Lai izvērtētu *Corsair* pārstrukturēšanas plānu un novērtētu uzņēmuma nākotnes rentabilitāti, Francijas iestādes aplēsa, ka *Corsair* vidējā svērtā kapitāla cena (*WACC*) pārstrukturēšanas plāna beigās, t. i., 2026. gadā, būs [8,6–10,5] %. Šī *WACC* tiek aprēķināta, pamatojoties uz standarta formulu, kurā parāda izmaksas (*RD*) tiek svērtas pret pašu kapitāla izmaksām. Pašu kapitāla izmaksas (*RE*) tiek aprēķinātas (..) % apmērā, pamatojoties uz *CAPM* formulu (kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modelis) ($RE = RFR + \beta E \times ERP$ + riska prēmija), ietverot riska prēmiju un bezriska likmi (*RF*), kas 2027. gadam prognozēta (..) % apmērā, pašu kapitāla riska prēmiju (*ERP*) (..) % apmērā Francijai un pašu kapitāla beta koeficientu (βE) 1,09. Riska prēmijai tika pievienota nelikviditātes prēmija (..) % apmērā, lai kompensētu to, ka *Corsair* nav iekļauta biržas sarakstā. Parāda izmaksas (*RD*) pēc nodokļiem, kas aplēstas (..) % apmērā, balstās uz pirmsnodokļu likmi (..) % apmērā un faktisko nodokļa likmi (..) % apmērā. Šie divi komponenti tiek svērti, izmantojot finanšu sviru (..) % apmērā, kas aplēsta, pamatojoties uz Eiropas gaisa transporta nozares vidējo rādītāju. Komisija arī norāda, ka vidējās kapitāla izmaksas gaisa transporta nozarē Eiropā, ko aplēsis profesors Damodarans – atzīts eksperts, kura datus izmanto finanšu izvērtēšanā –, 2025. gadā bija aptuveni 8 %, un tāpēc tās veido apakšējo robežu attiecībā pret Francijas novērtējumu (sk. https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

		Kapitāla atdeve				
miljoni EUR	Kategorija	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	ASV aviosab.	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
United Airlines	ASV aviosab.	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	ASV aviosab.	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mediāna						
Tradicionālās aviosab.		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Zemo cenu aviosab.		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
ASV aviosab.		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Visas aviosab.		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Avots: "Capital IQ" (2025. gada 15. decembris).

(68) Tāpēc Francijas iestādes uzskata, ka, ņemot vērā visus šos elementus, pierādījumi par *Corsair* dzīvotspēju pat pesimistiskajā scenārijā pilnībā atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm un Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei.

(69) Tāpēc Francijas iestādes uzskata, ka visi šie faktori liecina par dzīvotspējas atjaunošanos, kas no pārstrukturēšanas perioda beigām ļaus *Corsair* patstāvīgi konkurēt tirgū.

3.4. **Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai**

(70) Francijas iestādes uzskata, ka analīze, kas veikta, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs un judikatūrā noteiktos kritērijus, apstiprina *Corsair* saistību pietiekamību. Attiecībā uz Francijas ierosinātajiem pasākumiem un to pareizu pielāgošanu, lai izpildītu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasības un kliedētu sākotnējās šaubas, ko Komisija pauda lēmumā par procedūras sākšanu, Francijas iestādes paskaidro, ka *Corsair* uzņēmās sākotnējās saistības, pēc kurām tika noteikti papildu pasākumi, lai samazinātu tās tirgus daļu un pavērtu iespējas konkurencei.

3.4.1. *Laika nišu atpakaļnodošana*

(71) Attiecībā uz pasākumiem tirgus daļas samazināšanai Francijas iestādes atsaucas uz *Corsair* apņemšanos nodot atpakaļ tirgum 1 500 laika nišas Parīzes–Orlī lidostā (700 laika nišas, no kurām atteikšanās ir pastāvīga, un 800 aizdotas laika nišas), kas veido vairāk nekā (..) % no tās laika nišu portfeļa. Francijas iestādes uzskata, ka šis pasākums uzņēmumam uzliek pienākumu strukturāli un ilgstoši ierobežot savu kapacitāti, jo Francijas lidostu grafikus koordinējošās apvienības *COHOR* pieņemtie laika nišu piešķiršanas noteikumi apgrūtina identiska lidojuma atgūšanu vidējā termiņā.

3.4.2. *Komerclīgumu piedāvāšana*

(72) Francijas iestādes apņemas nodrošināt, ka līdz pagarinātā pārstrukturēšanas perioda beigām *Corsair* ieinteresētajām aviosabiedrībām piedāvās iespēju noslēgt komerclīgumus. *Corsair* ir gatava apņemties – ciktāl šādi līgumi atbilst tās komerciālajiem un rentabilitātes mērķiem – godprātīgi risināt sarunas un noslēgt pasažieru un kravu gaisa pārvadājumu tirgū standarta komerclīgumus ar ieinteresētām trešo personu aviosabiedrībām (sēdvietu rezervēšanas (bloka) līgumus par noteikta sēdvietu skaita iegādi konkrētos *Corsair* veiktos lidojumos, koda koplietošanas līgumus, ar kuriem trešās personas aviosabiedrībai tiek nodrošināta piekļuve *Corsair* veiktajiem lidojumiem, starplīniju ("interline") līgumu, kas trešās personas aviosabiedrībai ļauj pārdot savienojuma galamērķus *Corsair* veiktajos lidojumos).

3.4.3. *Flotes izmantošanas samazināšana un kapacitātes ierobežošana*

(73) Francijas iestādes turklāt paskaidro, ka papildus šīm saistībām flote līdz pārskatītā pārstrukturēšanas plāna beigām (t. i., līdz 2026. gada 30. septembrim) tiks ierobežota līdz deviņiem gaisa kuģiem un regulāro reisu turp un atpakaļ skaits uz aizjūras teritorijām (..) finanšu gadā tiks samazināts par 97 reisiem, sadalot to šādi: (..). Tiek lēsts, ka ietekme uz uzņēmuma apgrozījumu būs no (..) līdz (..) miljoniem EUR.

3.4.4. *Maršrutu plāna samazināšana*

(74) Papildu saistības ir maršrutu slēgšana ((..)) un atteikšanās no jauniem plānotiem galamērķiem ((..)). Francijas iestādes norāda, ka *Corsair* ir ļoti maza tirgus daļa Eiropas gaisa transporta tirgū un ka tās klātbūtne Orlī lidostā ir ierobežota, nemaz nerunājot par Francijas tirgu. Tāpēc Francijas iestādes uzskata, ka ar šīm saistībām ir pilnībā sasniegts mērķis samazināt uzņēmuma klātbūtni tirgū.

(75) Francijas iestādes uzskata, ka *Corsair* ierosinātie pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai ir pienācīgi un pareizi pielāgoti. Tāpēc, ņemot vērā jau tā ievērojamos centienus, ko nozīmē ierosinātie pasākumi, jebkādi papildu pasākumi varētu apdraudēt virzību uz dzīvotspējas atjaunošanu un tādējādi būtu pretrunā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktajam principam.

3.5. ***Corsair* loma Eiropas Savienībā un hipotētiskais atbalsta scenārijs**

(76) Novērtējot *Corsair* pārskatīto pārstrukturēšanas plānu, Komisija pārbauda, vai ierosinātais atbalsts – neraugoties uz tā potenciāli kaitējošo ietekmi uz konkurenci – ir nepieciešams, lai sasniegtu mērķi novērst tirgus nepilnību vai sociālās grūtības, un vai tas saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm ir ierobežots līdz stingram minimumam, kas nepieciešams, lai veiktu pārstrukturēšanu.

(77) Šajā kontekstā Francijas iestādes uzskata, ka *Corsair* loma Savienībā, it īpaši kā būtiskam tradicionālajam operatoram, kas savieno Francijas Eiropas daļu ar tās tālākajiem reģioniem, ir nozīmīgs šo reģionu ekonomiskās un sociālās struktūras elements.

(78) Francijas iestādes uzskata, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktu *Corsair* ir izšķiroša nozīme teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanā un pierādītas tirgus nepilnības novēršanā vitāli svarīgos maršrutos. Aviosabiedrība garantē gaisa transporta netraucētu darbību uz aizjūras teritorijām. Francijas iestādes uzskata, ka šāda stratēģiskā pozicionēšana nebūtu jāuzskata tikai par komercdarbību, bet gan par būtisku ieguldījumu šo reģionu ekonomiskajā un sociālajā struktūrā, kas pamato publisko intervenci gadījumā, ja tiek apdraudēta *Corsair* pastāvēšana.

(79) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka atbalsta saderības analīze, kuras pamatā būtībā ir hipotētiskais scenārijs, t. i., novērtējums par iespējamām sekām konkurencei un tirgum, ja atbalsts netiktu piešķirts un līdz ar to *Corsair* tiktu likvidēta, pierāda, ka uzņēmuma sabrukumam būtu smagas sekas, kas pārsniegtu vienkāršu tirgus daļu pārdali. Francijas iestādes norāda, ka *Corsair* sabrukums izraisītu ļoti būtisku un tūlītēju cenu pieaugumu patērētājiem – aplēses liecina, ka tas pārsniegtu 15 % maršrutos uz Antiļu salām un no tām un vairāk nekā 40 % maršrutos uz Majotu un no tās, tā kā tas kritiski pasliktinātu konkurences vidi, izraisot pāreju no duopola uz monopolu maršrutā Parīze–Majota un samazinot dalībnieku skaitu no trim uz diviem Antiļu salu maršrutos. *Corsair* neesība arī palielinātu klusējot noslēgtas slepenas vienošanās risku starp pārējiem operatoriem.

(80) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka *Corsair* sabrukums izraisītu tiešo reisu pārtraukšanu no citām pilsētām, kas nav Parīze, uz aizjūras teritorijām, un tas būtiski ietekmētu šo teritoriju piekļūstamību un ekonomisko pievilcību. Tādējādi Francijas iestāžu iesniegtais hipotētiskais scenārijs parāda, ka pārstrukturēšanas atbalsta neesība neizraisītu tikai vienkāršu tirgus korekciju, bet gan konkurences strukturālu pasliktināšanos un būtisku sociālekonomisko ietekmi uz tālākajiem reģioniem. Tāpēc Francijas iestādes secina, ka atbalsts ir nepieciešams ne tikai uzņēmuma glābšanai, bet galvenokārt tirgus konkurences struktūras saglabāšanai un teritoriālās nepārtrauktības mērķa nodrošināšanai, kas ir pienācīgs pamatojums saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

4. SĀKOTNĒJIE KONSTATĒJUMI 2024. GADA 5. FEBRUĀRA LĒMUMĀ PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU UN 2025. GADA 11. APRĪĻA LĒMUMĀ PAR PROCEDŪRAS PAPLAŠINĀŠANU

4.1. Lēmums par procedūras sākšanu

(81) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pēc tam, kad *prima facie* bija konstatējusi, ka Francijas paziņotie pasākumi tās pārstrukturēšanas plāna grozījumu pieprasījumā ir kvalificējami kā valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, pauda šādas šaubas par to saderību ar iekšējo tirgu.

4.1.1. *Ieguldījums tirgus nepilnību novēršanā*

(82) Komisija norādīja uz *Corsair* darbības pārvirzi uz jauniem galamērķiem Āfrikā, kaitējot pakalpojumiem uz dažiem Eiropas Savienības tālākajiem reģioniem. Ciktāl jaunie galamērķi, ko *Corsair* plānoja attīstīt saskaņā ar pārskatīto pārstrukturēšanas plānu, neveicināja Francijas teritoriālās nepārtrauktības saglabāšanu un ņemot vērā divu vai pat trīs esošo konkurentu klātbūtni šajos maršrutos, kuri joprojām tika apkalpoti pēc koronavīrusa pandēmijas, pēc Komisijas domām, bija apšaubāms, vai *Corsair* ieguldījums saimnieciskās darbības vai teritorijas attīstībā, saglabājot savienotību un teritoriālo nepārtrauktību Eiropas Savienībā, joprojām ir derīgs pamatojums (jaunajam) atbalstam, ko Francijas iestādes vēlējās piešķirt *Corsair*.

4.1.2. *Atbalsta piemērotība un samērīgums*

(83) Komisija norādīja, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 62. punktu būtisks ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās bija jāveic no atbalsta saņēmēja, tā akcionāru vai kreditoru, vai tā uzņēmumu grupas pašu resursiem, vai arī no jauniem ieguldītājiem. Šādam pašu ieguldījumam principā ietekmes uz atbalsta saņēmēja maksātspēju vai likviditāti ziņā vajadzētu būt salīdzināmam ar piešķirto atbalstu; par atbalstu bija jāsaņem pienācīga atlīdzība saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 54. punktu. Turklāt saskaņā ar 63. punktu šim ieguldījumam bija jābūt reālam, tādējādi izslēdzot nākotnē sagaidāmo peļņu, piemēram, naudas plūsmu. Visbeidzot, saskaņā ar 124. punkta b) apakšpunktu, ja pārstrukturēšanas plāna grozījums izraisīja pārstrukturēšanas izmaksu pieaugumu, pašu ieguldījumam bija attiecīgi jāpalielinās.

(84) Savā lēmumā Komisija norādīja, ka Francijas iestādes plāno piešķirt jaunu atbalstu 83,1 miljona EUR apmērā parādu valsts iestādēm atmaksas grafika pārskatīšanas, atteikšanās no prasījumiem un ar flotes atjaunošanu saistītu nodokļu samazinājumu veidā. Turklāt Komisija uzskatīja, ka klauzula par finanšu stāvokļa uzlabošanos, kuras maksimālais apmērs ir (..) miljoni EUR, ir maznozīmīga, ņemot vērā kopējo publiskā atbalsta apjomu, kas *Corsair* piešķirts kopš 2020. gada un tiek lēsts gandrīz (..) miljonu EUR apmērā.

(85) Šajā kontekstā Komisija norādīja, ka jebkādi pārstrukturēšanas ieguvumi galvenokārt nāktu par labu privātajiem akcionāriem – gan vecajiem, gan jaunajiem –, savukārt valsts uzņemtos būtisku riska daļu bez pienācīga atlīdzinājuma. Komisija arī uzskatīja, ka šo nelīdzsvarotību pastiprina tas, ka nav instrumenta, kas nodrošinātu pienācīgu atlīdzību, piemēram, valsts iesaistīšanās kapitālā, konvertējot parādu.

(86) Komisija turklāt norādīja, ka Francijas ierosinātais pašu ieguldījums balstījās uz vairākiem hipotētiskiem elementiem. Pirmkārt, (..) nebija ne pabeigts, ne dokumentēts. Tāpat vēl arvien bija neskaidra četru *A330-NEO* gaisa kuģu finansēšana, jo nebija konkrētu pierādījumu. Vēl bija jāapstiprina tā moratorija atbilstība, kas saistīts ar iemaksu, kas veicamas *CRPN*, maksājumu sadalīšanu termiņos.

(87) Tā kā nebija reālu pierādījumu, Komisija tāpēc uzskatīja, ka pašu ieguldījums, visticamāk, joprojām būs ierobežots un nebūs samērīgs ar publiskā atbalsta kopējo apjomu. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka identificētā kapitāla iepludināšana nav pietiekams, reāls un efektīvs pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās un tādējādi neļauj konstatēt, ka *Corsair* ir uzņēmusies taisnīgu daļu no finanšu centieniem, kas vajadzīgi tās atveseļošanai.

(88) Visbeidzot, Komisija norādīja, ka Francijas iestādes nav pierādījušas, ka *Corsair* atrašanās aizjūras reģionos pamatotu mazāku pašu ieguldījumu.

(89) Līdz ar to Komisija secināja, ka ierosinātais ieguldījums joprojām ir nepietiekams, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 62., 63., 64. un 124. punkta prasības, – tas šķita pārāk mazs, daļēji hipotētisks un bez ticamām garantijām par tā īstenošanu.

(90) Tāpēc Komisija apšaubīja, vai pārskatītais pārstrukturēšanas plāns varētu nodrošināt sloga taisnīgu sadali starp valsti un privātajiem akcionāriem. Pamatojoties uz to, Komisija pauda nopietnas šaubas par ierosinātā jaunā atbalsta samērīgumu un atlīdzību par to.

4.1.2.1. Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

(91) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija uzskatīja, ka Francijas iestāžu iesniegtajā pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā ir vairāki būtiski trūkumi, kuru dēļ ir ļoti neskaidrs, vai *Corsair* dzīvotspēja ilgtermiņā tiks atjaunota. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta a) apakšpunktu gadījumā, ja pārstrukturēšanas plāns tika grozīts, attiecīgajai dalībvalstij bija jāiesniedz pārskatīts plāns, ar kuru pieņemamā termiņā var atjaunot atbalsta saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju. Komisijas šaubas par pārskatītā plāna atbilstību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta a) apakšpunktam bija balstītas uz tālāk izklāstītajiem apsvērumiem.

(92) Pirmkārt, Komisija uzskatīja, ka plāna pamatā esošie makroekonomiskie un darbības pieņēmumi nav pietiekami pamatoti vai dokumentēti. Tā kā nebija detalizētu paskaidrojumu, Komisija uzskatīja, ka šajā konkrētajā procedūras posmā tā nevar novērtēt, cik realizējami vai būtiski tie ir.

(93) Otrkārt, Komisija norādīja, ka finanšu prognozes liecina par ļoti mazām rentabilitātes un maksātspējas rezervēm, padarot uzņēmumu īpaši neaizsargātu pret jebkādu pieņēmumu pasliktināšanos, it īpaši turpmāka degvielas cenu pieauguma gadījumā. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka šāds svārstīgums pats par sevi varētu apdraudēt izvirzītos pozitīvos prognozētos rezultātus un līdz ar to paredzēto atveseļošanos.

(94) Treškārt, Komisija lēmumā par procedūras sākšanu minētās jauno līdzekļu iemaksas ([5–25] miljoni EUR no esošajiem ieguldītājiem (*OMRP*) un [5–25] miljoni EUR no Kongo Republikas) uzskatīja par nelielām salīdzinājumā ar *Corsair* īstermiņa un vidēja termiņa naudas plūsmas vajadzībām. Turklāt vairāki pasākumi, kas tika norādīti kā jauni, faktiski izrādījās vecas iniciatīvas, kas jau bija iekļautas 2020. gada plānā un izmantotas atkārtoti pamatojuma sniegšanai. Komisija uzskatīja, ka šī pieeja vājina plāna ticamību, jo šo pasākumu pozitīvā ietekme vai nu jau bija absorbēta, vai nebija pietiekama, lai izvairītos no vajadzības pēc turpmāka atbalsta.

(95) Turklāt dažas citas iniciatīvas joprojām bija plānošanas vai nodoma stadijā, un nebija noteikts konkrēts īstenošanas grafiks. Šādos apstākļos Komisija uzskatīja, ka ir ļoti spekulatīvi šīs iniciatīvas uzskatīt par efektīvu ieguldījumu dzīvotspējas atjaunošanā. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka šajā procedūras posmā jaunos privātā kapitāla ieguldījumus nevar uzskatīt par ticamu pierādījumu tam, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns ir īstenojams.

(96) Ceturtkārt, Komisija norādīja, ka Francijas iestādes nav iesniegušas pesimistisku scenāriju, kā prasīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs. Tas, ka šāds scenārijs nebija iesniegts, neļāva pienācīgi novērtēt pārskatītā pārstrukturēšanas plāna jutīgumu pret nelabvēlīgiem satricinājumiem.

(97) Piektkārt, Komisija konstatēja, ka provizoriskie finanšu pārskati ir nepilnīgi, jo netika nosūtīta ne prognozētā bilance, ne arī naudas plūsmas pārskats, izņemot peļņas un zaudējumu pārskata kopsavilkumu. Pieejamā informācija arī liecināja, ka *Corsair* pašu kapitāls paliks (..). Šādos apstākļos Komisija uzskatīja, ka perioda beigās *Corsair* joprojām tiks klasificēta kā grūtībās nonācis uzņēmums, un tas radīja šaubas par to, vai tobrīd iesniegtais pārstrukturēšanas plāns atjaunos tās ilgtermiņa dzīvotspēju.

(98) Līdz ar to lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda nopietnas šaubas par to, vai pārskatītais pārstrukturēšanas plāns atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu kritērijiem, tā kā Komisija uzskatīja, ka nav ne acīmredzams, ne ticams, ka *Corsair* spēs gūt pietiekamu atdevi vai saglabāt savu darbību tirgū bez papildu atbalsta.

(99) Tāpēc Komisija sākotnēji uzskatīja, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns nepierāda *Corsair* spēju pēc pārstrukturēšanas konkurēt patstāvīgi un ka tādēļ ierosināto atbalstu nevar uzskatīt par tādu, kas veicina dzīvotspējīgas saimnieciskās darbības attīstību LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

4.1.2.2. Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai

(100) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par to, vai atbalstu, kas ir pārskatītā pārstrukturēšanas plāna pamatā, pietiekamā mērā papildina pienācīgi pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta c) apakšpunktu, ņemot vērā atbalsta summas būtisko palielinājumu, šādiem pasākumiem bija jābūt plašākiem nekā sākotnēji noteiktajiem pasākumiem. Pirmkārt, Francija ierosināja palielināt floti līdz 10 gaisa kuģiem, lai apmierinātu jauno pieprasījumu, lai gan flotes lielums principā būtu jāsamazina, palielinoties atbalsta summai un pagarinot pārstrukturēšanas periodu. Otrkārt, pasākums par atteikšanos no laika nišām nešķita ne kvalitatīvi, ne kvantitatīvi nozīmīgāks par pasākumu, kas jau bija paredzēts 2020. gada pārstrukturēšanas plānā.

(101) Paužot šīs šaubas, Komisija papildus pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā paredzētajam atbalsta palielinājumam ņēma vērā arī faktu, ka saskaņā ar tobrīd Komisijas rīcībā esošo informāciju *Corsair* pārstrukturēšanas periodā, iespējams, bija saņēmusi papildu atbalstu līdz 32 miljoniem EUR. Tāpēc, neraugoties uz atbalsta summas būtisko palielinājumu pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā, pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai būtībā palika tādi paši kā jau ieviestie pasākumi.

4.2. **Lēmums par procedūras paplašināšanu**

(102) Lēmumā par procedūras paplašināšanu Komisija papildus lēmumā par procedūras sākšanu paustajām šaubām pauda jaunas šaubas.

4.2.1. *Pienākuma ierobežot gaisa kuģu floti pārkāpums*

(103) Lēmumā par procedūras paplašināšanu Komisija norādīja, ka saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu valsts atbalsta ļaunprātīga izmantošana ir patstāvīgs jēdziens, ciktāl tas attiecas uz atbalsta izmantošanu, pārkāpjot lēmumu, ar kuru tas atļauts, nevis uz tā nelikumīgu piešķiršanu.

(104) Komisija 2020. gada lēmumā bija apstiprinājusi *Corsair* pārstrukturēšanas atbalstu ar nosacījumu, ka tiek īstenoti noteikti konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumi, it īpaši flotes ierobežošana līdz deviņiem gaisa kuģiem visā plāna darbības laikā (līdz 2023. gada septembrim). Šis ierobežojums bija daļa no būtiskajām saistībām, kas nodrošina atbalsta saderību.

(105) Lēmumā par procedūras paplašināšanu Komisija norādīja, ka konkurentu piezīmes un Francijas iestāžu sniegtā informācija liecina, ka 2023. un 2024. gadā *Corsair*, izmantojot ilgstošu gaisa kuģu fraktēšanu, bija ekspluatējusi vismaz 10 gaisa kuģus. Francijas iestādes arī atzina, ka šis ierobežojums ir pārsniegts; par to liecina *Corsair* lidojumu plāni 2023. un 2024. gada *IATA* vasaras sezonai.

(106) Komisija arī norādīja, ka Francijas iestādes nevarēja nezināt par šo situāciju un ka tās bija pieļāvušas ierobežojuma pārsniegšanu, nepaziņojot pārstrukturēšanas plāna grozījumu vai nelūdzot Komisijas skaidru atļauju.

(107) Francijas iestādes apgalvoja, ka šīs fraktēšanas bija vienreizēji gadījumi, ko noteica ārēji ierobežojumi, un ka tā *Corsair* sniedza tikai nelielu priekšrocību.

(108) Komisija šos argumentus noraidīja 2025. gada aprīļa lēmumā par procedūras paplašināšanu, atgādinot, ka kompensējošā flotes ierobežošanas pasākuma mērķis saskaņā ar konsekventu praksi citos lēmumos (par pārstrukturēšanas atbalstu *TAP*, *Condor* un *SAS*) bija ierobežot gaisa kuģu skaitu, nevis to kapacitāti. Mērķis bija iesaldēt floti pēc to jauno *Airbus* gaisa kuģu integrēšanas, kuri bija pasūtīti pirms krīzes, neapdraudot apstiprinātā pārstrukturēšanas plāna dzīvotspēju.

(109) Kā paskaidroja Komisija, 2023. un 2024. gada fraktēšanas gadījumi nebija uzskatāmi par vienreizējiem, jo šāda fraktēšana ilga vairākus mēnešus sezonas maksimumā un attiecās uz regulārajiem maršrutiem (Parīze–Bamako 2023. gadā un Parīze–Monreāla 2024. gadā). Turklāt *Corsair* pēc 2023. gada septembra turpināja izmantot 10 gaisa kuģus, (..).

(110) Tāpēc Komisija uzskatīja, ka šī situācija ir uzskatāma par atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu, jo 2023. gadā paziņotais pārskatītais pārstrukturēšanas plāns neatcēla sākotnējās saistības. Kamēr Komisija nebija pieņēmusi jaunu lēmumu, joprojām bija spēkā ierobežojums par deviņiem gaisa kuģiem.

(111) Turklāt saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm jebkurš atbalsta summas palielinājums nozīmēja kompensējošo pasākumu palielinājumu. *Corsair*, gluži pretēji, palielināja savas flotes lielumu, tādējādi saasinot konkurences izkropļojumus.

(112) Francijas iestāžu pamatojums (darbības ierobežojumi, steidzamība, piegādes kavējumi, drošības situācija Mali) nepārliecināja Komisiju, jo fraktēšana izrietēja no apzinātiem, iepriekš plānotiem lēmumiem, nevis no neatliekamiem apstākļiem.

(113) Visbeidzot, *Corsair* konkurenti apgalvoja, ka šī fraktēšana ļāva *Corsair* īstenot agresīvu cenu politiku, kropļojot konkurenci sezonas maksimumā.

(114) Tāpēc Komisija uzskatīja, ka pastāv nopietnas šaubas par to, vai *Corsair* un Francija ir izpildījušas saistības ierobežot floti, kas bija būtisks 2020. gada atbalsta saderības nosacījums.

(115) Tādēļ saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 20. pantu Komisija nolēma paplašināt 2024. gada februārī sākto oficiālo izmeklēšanu, lai noteiktu, vai minētais pārkāpums ir uzskatāms par pārstrukturēšanas atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu, un norādīja, ka tā analizēs flotes faktisko lielumu 2023. gadā paziņotās pagarinātās pārstrukturēšanas laikā, ņemot vērā šaubas, kas jau paustas lēmumā par procedūras sākšanu.

4.2.2. *Papildu atbalsts, kas piešķirts pārstrukturēšanas periodā*

(116) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija, šajā ziņā nepaužot nekādas konkrētas šaubas, norādīja, ka *Corsair* pārstrukturēšanas periodā bija saņēmusi vairākus papildu publiskā atbalsta pasākumus, bet Francijas iestādes nebija pierādījušas to likumību vai saderību. Lēmumā par procedūras paplašināšanu Komisija norādīja, ka laikposmā no 2021. līdz 2022. gadam *Corsair* bija saņēmusi dotācijas 32,4 miljonu EUR apmērā, kas piešķirtas saskaņā ar shēmām, kuras Komisija apstiprinājusi atbilstoši Covid-19 pagaidu regulējumam ([23]) ("pagaidu regulējums"). Pēc šo dotāciju kvalificēšanas par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē Komisija norādīja, ka Covid-19 pagaidu regulējums skaidri izslēdza iespēju no tā pasākumiem gūt labumu uzņēmumiem, kuri 2019. gada 31. decembrī jau bija nonākuši grūtībās. Minētajā datumā *Corsair* jau bija grūtībās nonācis uzņēmums.

(117) Komisija norādīja, ka Francijas iestādes nav paziņojušas par šā atbalsta piešķiršanu, tādējādi pārkāpjot Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 129. punktu. Tā arī norādīja, ka *Corsair* atkārtotā un pastāvīgā paļaušanās uz publisko finansējumu liecina, ka tās pirmspandēmijas grūtības nav atrisinātas. Tādējādi 2021. un 2022. gadā piešķirtais papildu atbalsts šķita pretrunā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. punktā noteiktajam principam "vienreiz un pēdējoreiz", kas uzņēmumam, kurš jau saņem pārstrukturēšanas atbalstu, aizliedza saņemt jaunu atbalstu pirms pārstrukturēšanas pabeigšanas. Komisija secināja, ka, tā kā Francijas iestādes nav norādījušas nekādu citu juridisko pamatu, nav iespējams konstatēt, ka papildu atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, un ka joprojām pastāv nopietnas šaubas par tā atbilstību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

(118) Komisija arī konstatēja, ka gadījumā, ja 32,4 miljoni EUR būtu jāuzskata par papildu pārstrukturēšanas atbalstu, tas pastiprinātu šaubas, kas jau paustas 2024. gada februāra lēmumā par procedūras sākšanu. Šīs šaubas bija saistītas ar *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspēju (kas mākslīgi atbalstīta ar nelikumīgu atbalstu), jaunā publiskā atbalsta samērīgumu, pienācīgas atlīdzības trūkumu valstij un konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu nepietiekamību.

([23]) OV C 91 I, 20.3.2020., 1. lpp., jaunākie grozījumi izdarīti 2021. gada 18. novembrī (OV C 473, 24.11.2021., 1. lpp.).

4.2.3. *Papildu atbalsta ietekme uz tā atbalsta saderību, ar kuru finansē pārstrukturēšanas plāna grozījumu*

(119) Visbeidzot, ņemot vērā nelikumīga atbalsta 32,4 miljonu EUR apmērā piešķiršanu *Corsair* pārstrukturēšanas periodā, Komisija pauda šaubas par šā atbalsta ietekmi uz tā papildu atbalsta saderību, kurš 2023. gadā tika paziņots pārskatītā pārstrukturēšanas plāna finansēšanai.

4.3. **Francijas piezīmes**

4.3.1. *Lēmums par procedūras sākšanu*

(120) Francijas iestādes 2024. gada 7. martā iesniedza Komisijai savas piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

(121) Šajās piezīmēs tās norādīja, ka *Corsair* pārskatītais pārstrukturēšanas plāns, kas Eiropas Komisijai iesniegts pēc sākotnējā 2020. gada 11. decembra lēmuma par atbalstu (106,7 miljoni EUR), pilnībā atbilst sākotnējam plānam.

(122) Šajā saistībā Francijas iestādes apstiprināja plānoto darbības un sociālo pasākumu pilnīgu īstenošanu, it īpaši pārorientēšanos uz Antiļu salām un Indijas okeānu, *Corsair* darbības attīstīšanu Āfrikā, flotes modernizāciju, integrējot *Airbus A330-NEO* gaisa kuģus, un koplīgumu pārskatīšanu. Francijas iestādes tolaik apgalvoja, ka *Corsair* arī pilda savas sākotnējās saistības ierobežot floti līdz deviņiem gaisa kuģiem, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus.

(123) Francijas iestādes paskaidroja, ka šis pārskatītais pārstrukturēšanas plāns bija kļuvis nepieciešams ārkārtēju un neparedzamu apstākļu dēļ, kuros uzņēmums nebija vainojams un kuru rezultātā tas novirzījās no savas finanšu trajektorijas un laikposmā no 2020. līdz 2023. gadam peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem samazinājās par [200–400] miljoniem EUR. Šie apstākļi ietvēra veselības krīzes turpināšanos, protesta kustības Antiļu salās, Krievijas militārās agresijas pret Ukrainu ietekmi, kuras rezultātā būtiski pieauga degvielas cenas un ASV dolāra vērtība, kā arī plašu euro izteikto izmaksu pieaugumu. Tāpēc Francijas iestādes apgalvoja, ka 2023. gada septembrī, pamatojoties uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 7.2.2. iedaļu, pieprasītā grozījuma mērķis bija ierobežotu laiku turpināt pārstrukturēšanas pasākumus, kuru termiņu Francijas iestādes tobrīd vēl bija noteikušas līdz 2025. gada 30. septembrim.

(124) Francija uzskatīja, ka *Corsair* palīdz veicināt ekonomisko aktivitāti Savienības tālākajos reģionos, kurus tā apkalpo, un ka tāpēc būtu jāsecina, ka *Corsair* pati par sevi ir nozīmīga konkrēta tālākā reģiona (vai konkrētas aizjūras nozares) ekonomikā, kā to vēl vairāk apliecināja nesenās dabas katastrofas, kas skāra Majotu. Tāpēc Francija uzskatīja, ka šis ieguldījums bija pietiekams, lai pamatotu papildu pārstrukturēšanas atbalstu, tāpat kā *Air Austral* gadījumā (2022. gadā) Reinjonā vai *SATA* grupas gadījumā (arī 2022. gadā) Azoru salās.

(125) Šo argumentu pamatošanai Francija iesniedza pētījumu ([24]), kurā secināts, ka i) *Corsair* sabrukums izraisītu pāreju no duopola uz monopolu pakalpojumos starp Parīzi un Majotu ar iespējamu cenu pieaugumu 41 % apmērā (un paredzamo cenu pieaugumu 15 % apmērā Antiļu salās un 8 % apmērā Reinjonā), un ka ii) gadījumā, ja *Corsair* pārtrauktu darbību, aizstājošie konkurenti nevarētu ienākt tirgū augsto ienākšanas šķēršļu dēļ. Francijas aizjūras reģionu attālums un fakts, ka tās ir salas, atturēja jaunus operatorus no maršrutu atvēršanas uz šiem reģioniem, un to apstiprināja ienākšanas attiecīgajos tirgos un iziešanas no tiem izpēte iepriekšējo astoņu gadu laikā. Vienīgais pastāvīgais ienācējs bija *French Bee*, kas bija atvērusi maršrutu uz Reinjonu. Tomēr *French Bee* bija *Air Caraïbes* meitasuzņēmums, savukārt *Air Caraïbes* pati jau bija labi nostiprinājusi savu darbību Francijas aizjūras teritorijās. Trīs citi uzņēmumi, kas mēģināja nostiprināties šajos maršrutos, drīz pārtrauca lidojumus tajos. Saskaņā ar

([24]) *E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot*, "Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity", 2024. gada 7. marta pētījums, ko pasūtīja *Corsair*.

pētījumu uzņēmumiem, kuri nav nostiprinājušies Francijas aizjūras teritorijās, nebija ekonomisku stimulu tur nostiprināties. Tradicionālajiem operatoriem nebija pietiekamas bāzes Šarla de Golla lidostā, un Eiropas operatoriem, kas izmanto punkta–punkta maršrutu tīklus, nebija tālsatiksmes lidojumu veikšanai nepieciešamo flotu; turklāt šādu lidojumu veikšana neatbilda to komercstratēģijai, kuras pamatā bija vidēja attāluma lidojumi. Visbeidzot, Orlī lidosta, no kuras izlido lielākā daļa reisu uz Francijas aizjūras teritorijām, bija pārslogota, tāpēc jaunu operatoru ienākšana bija maz ticama. Pētījumā arī tika uzsvērts augsts klusējot noslēgtas slepenas vienošanās risks starp pārējiem attiecīgā tirgus operatoriem *Corsair* aiziešanas gadījumā, kā arī negatīvā sociālā un ekonomiskā ietekme, ko šāda aiziešana varētu radīt *Corsair* apkalpotajiem reģioniem. Visbeidzot, Francija arī paskaidroja, ka jebkādu hipotētisku cenu pieaugumu *Corsair* pilnīgas aiziešanas dēļ nevarētu novērst, nosakot sabiedrisko pakalpojumu saistības, ar kurām esošajiem pārvadātājiem uz laiku tiktu aizliegts paaugstināt tarifus, un/vai piešķirot tiešas subsīdijas iedzīvotājiem, jo šāda iejaukšanās būtu intervencē balstīta tirgus regulēšana un valsts budžetam un līdz ar to Francijas iedzīvotājiem izmaksātu daudz dārgāk nekā atbalsts, kas piešķirts papildus atbalsta saņēmēja pašu ieguldījumiem.

(126) Francijas iestādes uzskatīja, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns sniedz ticamas izredzes atjaunot *Corsair* dzīvotspēju pat pesimistiskajā scenārijā. Turklāt tās norādīja, ka pamatscenārijā, ko apstiprinājis neatkarīgs revidents, ir paredzēta pašu kapitāla iepludināšana [20–50] miljonu EUR apmērā, atteikšanās no saistībām pret valsti 103 miljonu EUR apmērā un aizjūras nodokļa kredītu piešķiršana 38,1 miljona EUR apmērā, un ka paredzams, ka peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem būs (..), 2026./2027. gadā sasniedzot (..) miljonus EUR. Tajā pašā datumā Francijas iestādes norādīja, ka darbības ziņā plāns balstās uz flotes pastāvīgu atjaunošanu ar *Airbus A330-NEO* gaisa kuģiem un desmitā gaisa kuģa (*F-HSKY*) ekspluatāciju, lai optimizētu izmaksas, stiprinātu pakalpojumus aizjūras teritorijām un nodrošinātu lielāku maršrutu dažādošanu uz Āfriku ((..)), kompensējot Ziemeļamerikas maršrutu slēgšanu ((..)). Tāpēc Francijas iestādes secināja, ka attiecībā uz dzīvotspējas atjaunošanu pārskatītais pārstrukturēšanas plāns atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, no 2023./2024. gada uzrādot pozitīvu izmantotā kapitāla atdevi un no 2025./2026. gada – rentabilitātes koeficientu (*EBITDAR*), kas atbilst Eiropas aviosabiedrību 2019. gada rādītājam (aptuveni 15 %), kā arī pozitīvu prognozēto naudas plūsmu.

(127) Francijas iestādes arī uzskatīja, ka pašu ieguldījumi ir pietiekami, efektīvi un samērīgi. Tās apgalvoja, ka saskaņā ar lēmumu pieņemšanas praksi attiecībā uz plāna grozīšanu būtu jāņem vērā visi kopš 2020. gada veiktie centieni, tai skaitā *Boeing 747* gaisa kuģu pārdošana, līzingu pārskatīšana, nodarbinātības saglabāšanas plāns un kolektīvais līgums par darba attiecību izbeigšanu pēc savstarpējas vienošanās. Tās apstiprināja, ka (..) ir konkrēts, bet atkarīgs no Komisijas atļaujas, ka finansējums ir (..) un ka iemaksu moratorijs ir attiecināms, jo to nodrošina privāta struktūra. Kopumā pašu ieguldījumu kombinācija (293,9 miljoni EUR) sedza 60,14 % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām (izņemot daļu, ko sedz saimnieciskā darbība), pārliecinoši ievērojot Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs prasīto 50 % slieksni, arī attiecībā uz papildu izmaksām (59,9 %).

(128) Attiecībā uz valsts iejaukšanos (83,1 miljons EUR) Francijas iestādes uzskatīja, ka tā ir piemērota likviditātes trūkuma novēršanai un neilgtspējīgā parāda pārstrukturēšanai. Tās piebilda, ka valsts saņem pienācīgu atlīdzību ar klauzulu par finanšu stāvokļa uzlabošanos (līdz (..) miljoniem EUR), kurai ir priekšroka pār dividenžu sadali, kā arī ar aizliegumu sešus gadus izmaksāt dividendes akcionāriem.

(129) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskatīja, ka pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai ir pareizi pielāgoti un ir plašāki nekā sākotnējā pārstrukturēšanas plānā paredzētie, tā kā *Corsair*, kā norādīts minētajā datumā Francijas iesniegtajās piezīmēs, apņēmās pastāvīgi un neatsaucami atteikties no līdz 365 laika nišām Parīzes–Orlī lidostā, pastāvīgi slēgt (..) Ziemeļamerikas maršrutus un atteikties no citu maršrutu atvēršanas, kā arī ierobežot savas flotes kopējo kapacitāti līdz (..) gaisa kuģiem (samazinājums par vairāk nekā (..) % salīdzinājumā ar tās kapacitāti pirms pārstrukturēšanas). Francijas iestādes uzskatīja, ka šie pasākumi ir pietiekami un piemēroti, ņemot vērā *Corsair* lielumu un tās darbību atbalstāmajos apgabalos, savukārt desmitā gaisa kuģa saglabāšana tika uzskatīta par būtisku *Corsair* darbības attīstīšanai Āfrikā un tās rentabilitātes atjaunošanai, nekaitējot uzņēmuma tradicionālajai pamatdarbībai, proti, tā darbībai aizjūras teritorijās.

4.3.2. *Pienākuma ierobežot gaisa kuģu floti pārkāpums*

(130) Savās 2025. gada 30. maija piezīmēs, atbildot uz lēmumu par procedūras paplašināšanu, Francijas iestādes būtībā apgalvoja, ka *Corsair* ir ievērojusi saistības, ko tā uzņēmās sākotnējā pārstrukturēšanas plāna kontekstā, un ka vienreizējā fraktēšana bija tādu apstākļu rezultāts, kuru dēļ uzņēmumam bija nepieciešams izmantot šādu risinājumu, un nebija uzskatāma par pārstrukturēšanas plāna neievērošanu vai atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu. Francijas iestāžu galvenais arguments bija, ka no 2020. gada lēmuma nosacījumiem skaidri izriet, ka Komisija – vienkāršības labad un ņemot vērā to, cik daudz sēdvietu *Corsair* ir pieejams ar deviņiem gaisa kuģiem, – nolēma ierobežojumu formulēt kā gaisa kuģu skaita ierobežojumu, lai ierobežotu *Corsair* kapacitāti sēdvietu skaita ziņā. No 2020. gadā nosūtītās pārstrukturēšanas atbalsta pirmspaziņošanas veidlapas izrietēja, ka flotes ierobežojums bija jāsaprot sēdvietu skaita ziņā attiecībā pret kapacitāti, ko *Corsair* bija plānojusi sasniegt pirms pārstrukturēšanas laikposmā no 2020. līdz 2024. gadam. Francijas iestādes uzskatīja, ka citāda Komisijas interpretācija par flotes ierobežošanas pasākumu, kas nav saistīta ar kapacitāti sēdvietu skaita ziņā, pārkāptu ES tiesību vispārējos principus, piemēram, tiesiskās noteiktības un labas pārvaldības principu. Šāds pārkāpums būtu vēl acīmredzamāks, jo pastāvīgā neskaidrība *Corsair* pienākumu formulējumā un interpretācijā varētu radīt nopietnas juridiskas sekas. *Corsair* bija būtiski samazinājusi savu sēdvietu kapacitāti salīdzinājumā ar kapacitāti, ko tā pirms pārstrukturēšanas bija plānojusi sasniegt laikposmā no 2020. līdz 2024. gadam, tādējādi izpildot gan mērķi samazināt tās kapacitāti vai tirgus daļu, kā minēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 78. punktā, gan tās pienākumus saskaņā ar 2020. gada lēmumu. Francijas iestādes parādīja (5. tabula) *Corsair* faktiskās kapacitātes izmaiņas kopš 2020. gada lēmuma pieņemšanas (ieskaitot fraktēšanu), salīdzinot ar kapacitāti, ko *Corsair* bija plānojusi sasniegt pirms pārstrukturēšanas.

5. tabula

Corsair faktiskās kapacitātes izmaiņas salīdzinājumā ar prognozēto kapacitāti (sēdvietas)

Sēdvietu skaits	2020 ([1])	2021 ([2])	2022 ([3])	2023. gada vasara ([4])	2023. gada decembris	2024. gada vasara ([5])	2024. gada decembris
Corsair darījumdarbības plānā pirms pārstrukturēšanas prognozētā kapacitāte	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Faktiskā kapacitāte kopš lēmuma, ar ko apstiprināts 2020. gada pārstrukturēšanas plāns, pieņemšanas (neieskaitot vienreizējās fraktēšanas)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)
Faktiskā kapacitāte kopš lēmuma, ar ko apstiprināts 2020. gada pārstrukturēšanas plāns, pieņemšanas (ieskaitot vienreizējās fraktēšanas)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)	(..)

([1]) Sēdvietu skaits 2020. gada 30. septembrī.
([2]) Sēdvietu skaits 2021. gada 30. septembrī.
([3]) Sēdvietu skaits 2022. gada 30. septembrī.
([4]) Sēdvietu skaits 2023. gada vasarā.
([5]) Sēdvietu skaits 2024. gada vasarā.

(131) Pakārtoti Francijas iestādes uzskatīja, ka fraktēšana nav ietekmējusi 2020. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumu pieprasījuma saderību. Šajā saistībā Francija norādīja, ka *IATA* sezonā vidējais dienā ekspluatēto gaisa kuģu skaits vienmēr bija mazāks par deviņiem, tā kā patiesi vienreizējās fraktēšanas viegli kompensēja dienas, kurās *Corsair* ekspluatēja mazāk nekā deviņus gaisa kuģus. Francijas iestādes aicināja Komisiju *in concreto* pārbaudīt, kā *Corsair* ir izpildījusi no 2020. gada lēmuma izrietošos pienākumus, ņemot vērā ne tikai nosacījumu vai saistību formulējumu, bet arī to kontekstu un mērķus. Šajā sakarā tās norādīja, ka fraktēšana bija kļuvusi nepieciešama neatliekamu iemeslu dēļ, kurus *Corsair* nevarēja ietekmēt, piemēram, maršrutā Parīze–Bamako – gaisa kuģa apkalpes atteikuma apkalpot šo maršrutu vietējās ģeopolitiskās un drošības situācijas dēļ. Attiecībā uz maršrutu Parīze–Monreāla kavēšanās jauno gaisa kuģu paātrinātajā piegādē flotes atjaunošanas ietvaros bija apdraudējusi *Corsair* deviņu gaisa kuģu lidojumu grafikus darbības intensīvākajā periodā. Francijas iestādes norādīja, ka, ņemot vērā (..) gaisa kuģa pārdošanu, *Corsair* 2023. gada septembrī bija nofraktējusi gaisa kuģi, lai 2024. gada vasarā divus mēnešus apkalpotu maršrutu Parīze–Monreāla – periodā pēc priekšlaicīgas gaisa kuģa atpakaļnodošanas, kad *F-HSKY* nebija pieejams un aizstājošais *A330-NEO* gaisa kuģis vēl nebija piegādāts. Valsts (..) dēļ *Corsair* bija spiesta paturēt gaisa kuģi (..). Jebkurš cits lēmums būtu ārkārtīgi kaitējis uzņēmuma darbībai. Francijas iestādes uzsvēra, ka lēmumi, kas pieņemti saistībā ar šo fraktēšanu, ir jāvērtē, ņemot vērā informāciju par situāciju nozarē, kas *Corsair* bija zināma 2023. gada vasaras beigās. Lai gan sarunas ar potenciālo pircēju par (..), kas 2024. gada vasarā bija jāizņem no flotes, bija ievērojami pavirzījušās uz priekšu, tika paziņots, ka *Airbus* gaisa kuģa, kam tas bija jāaizstāj, piegāde ir aizkavējusies.

4.3.3. *Papildu atbalsts, kas piešķirts pārstrukturēšanas periodā*

(132) Attiecībā uz papildu atbalstu 32,4 miljonu EUR apmērā, kas *Corsair* bija piešķirts laikposmā no 2021. līdz 2022. gadam, Francijas iestādes 2024. gada 16. decembra vēstulē atzina, ka *Corsair*, būdama uzņēmums, kas 2019. gada 31. decembrī jau bija nonācis grūtībās, nebija tiesīga saņemt atbalstu saskaņā ar shēmām, kas apstiprinātas Covid-19 pagaidu regulējuma ietvaros, un tāpēc tai nebija jāgūst labums no šīm shēmām. Tomēr Francijas iestādes apgalvoja, ka Francijas administrācija sabiedrības veselības ārkārtas situācijas kontekstā bija rīkojusies labticīgi.

(133) Savās 2025. gada 30. maija piezīmēs, atbildot uz oficiālās izmeklēšanas procedūras paplašināšanu, Francijas iestādes apgalvoja, ka papildu atbalsts nav piešķirts, pārkāpjot principu "vienreiz un pēdējoreiz".

(134) Pirmkārt, šajā saistībā tās noliedza, ka *Corsair* grūtības būtu atkārtojušās, apgalvojot, ka tās radušās ārēju un neparedzamu apstākļu dēļ, no kuriem galvenais bija Covid-19 krīzes seku ilgstošā ietekme, ko nebija iespējams paredzēt brīdī, kad tika izstrādāts *Corsair* pārstrukturēšanas plāns. Tomēr pēdējā pilnā finanšu gada (kas beidzās 2024. gada 30. septembrī) rezultāti apstiprinātu virzību uz dzīvotspējas atjaunošanu. Otrkārt, Francijas iestādes apgalvoja, ka princips "vienreiz un pēdējoreiz" attiecas tikai uz gadījumiem, kad tiek piešķirts jauns glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsts, savukārt attiecīgais atbalsts nebija daļa no *Corsair* glābšanas vai pārstrukturēšanas pasākuma, bet tika piešķirts Covid-19 seku mazināšanai. Treškārt, tās norādīja, ka gadījumā, ja Komisija ar Covid-19 saistīto atbalstu uzskatītu par pārstrukturēšanas atbalstu (kas, pēc Francijas iestāžu domām, tā neesot), Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs ir paredzēti izņēmumi no principa "vienreiz un pēdējoreiz", it īpaši "ārkārtas un neparedzētu apstākļu gadījumā, par ko saņēmējs nav atbildīgs", piemēram, Covid-19 krīzes seku ieilgšanas gadījumā.

(135) Visbeidzot, Francijas iestādes apņēmās pirms papildu pārstrukturēšanas atbalsta iespējamās apstiprināšanas brīvprātīgi atgūt no *Corsair* papildu atbalstu 32,4 miljonu EUR apmērā ar procentiem, lai likvidētu jebkādu ekonomisko priekšrocību, ko *Corsair* varētu būt guvusi no nelikumīgā atbalsta, un lai neitralizētu jebkādu ietekmi, ko šāds atbalsts varētu atstāt uz papildu pārstrukturēšanas atbalsta samērīgumu.

4.4. **Ieinteresēto personu piezīmes**

(136) Kā izklāstīts lēmuma par procedūras sākšanu rezolutīvajā daļā, Komisija informēja ieinteresētās personas, publicējot lēmumu kopā ar informatīvu kopsavilkumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

(137) Pēc minētās publikācijas vairākas ieinteresētās personas iesniedza piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu. Nākamajos punktos ir apkopotas piezīmes, kas ir visbūtiskākās Komisijas novērtējumam.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro (GDA)*

(138) *GDA*, *Groupe Dubreuil* gaisa transporta struktūrvienība, norādīja, ka tā ir nozīmīga Francijas tālsatiksmes gaisa transporta dalībniece, kas darbojas galvenokārt ar divu savu uzņēmumu – *Air Caraïbes* un zemo cenu meitasuzņēmuma *French Bee* – starpniecību. Šīs aviosabiedrības sevi pozicionēja kā tiešas un nozīmīgas *Corsair* konkurentes, jo to tīkli un darbības bāzes būtiski pārklājās: *GDA* apkalpotie maršruti, it īpaši būtiskie savienojumi ar Antiļu salām (Martiniku, Gvadelupu un Francijas Gviānu) un Indijas okeānu (Reinjonu), bija stratēģiski maršruti, kuros darbojas arī *Corsair*.

(139) Šī konkurence bija vēl intensīvāka, jo abas grupas galvenokārt veica lidojumus no vienas un tās pašas būtiskās satiksmes mezgla lidostas, proti, Parīzes–Orlī. Turklāt *French Bee* klātbūtne tajos pašos maršrutos bija radījusi spēcīgu konkurences cenu spiedienu, jo abu grupu tradicionālo pārvadātāju modeļi tieši konkurēja ar tālsatiksmes zemo cenu piedāvājumu. Tāpēc *GDA* bija galvenais konkurents ģeogrāfiskajos tirgos, kas ir būtiski *Corsair* turpmākajai dzīvotspējai.

(140) *GDA* kā tiešs konkurents, kuru ietekmē konkurences izkropļojumi, sākotnēji 2024. gada 24. maijā lūdza Komisiju atcelt sākotnējo 2020. gada atbalstu un noraidīt *Corsair* pārskatīto pārstrukturēšanas plānu. Šā lūguma pamatā bija trīs galvenās sūdzības: i) pierādīta 2020. gada atbalsta nosacījumu neievērošana, ii) papildu nelikumīga atbalsta piešķiršana un iii) pārskatītā pārstrukturēšanas plāna nesaderība ar iekšējo tirgu.

(141) Pirmkārt, *GDA* nosodīja 2020. gada lēmuma obligāto nosacījumu neievērošanu. Šajā saistībā *GDA* norādīja uz pārredzamības un lojālas sadarbības pienākumu neizpildi, īpaši uz to, ka netika iesniegti pusgada pārskati un informācija netika publicēta Francijas Valsts kases tīmekļa vietnē. Vēl nopietnāk – *GDA* apgalvoja, ka nav īstenoti būtiski kompensējošie pasākumi: i) flote ir palielināta līdz vismaz 10 gaisa kuģiem, pārkāpjot apņemšanos to ierobežot līdz deviņiem, un ii) *Corsair* bez iepriekšējas Komisijas atļaujas ir atvērusi jaunus maršrutus uz Āfriku (Antananarivu, Kotonū un Bamako), kas ir pretrunā sākotnēji noteiktajai pārorientēšanās stratēģijai. Turklāt *GDA* bija nopietnas bažas par abu valsts aizdevumu atmaksu (kopā 80 miljoni EUR), jo tas, ka Francijas valsts tagad vēlējās atteikties no šā parāda, nozīmēja, ka *Corsair* nekad nebija sākusi atmaksu, un tas bija klajš sākotnējo nosacījumu pārkāpums.

(142) Otrkārt, *GDA* apgalvoja, ka pēc 2020. gada ir izmaksāts nelikumīgs un jauns valsts atbalsts. *GDA* apgalvoja, ka papildus nekvantificētam atbalstam (kas aplēsts vismaz 32 miljonu EUR apmērā, it īpaši nodokļu un sociālo iemaksu atvieglojumu veidā) 2023. gada septembrī piešķirtā *CRPN* iemaksu pakāpeniskā samaksa pati par sevi ir jauns nelikumīgs atbalsts, ko nevar uzskatīt par pašu ieguldījumu.

(143) Treškārt, *GDA* apgalvoja, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns ir jauns pārstrukturēšanas atbalsts, kas saskaņā ar principu "vienreiz un pēdējoreiz" jāatzīst par nesaderīgu. *GDA* šo kvalifikāciju pamatoja ar izmaiņu apmēru (būtisku kopējā atbalsta pieaugumu), oficiālā paziņošanas termiņa neievērošanu un it īpaši – ar kardinālu stratēģijas maiņu (no racionalizācijas uz paplašināšanos Āfrikā). *GDA* uzskata, ka pat kā grozījums atbalsts neatbilda saderības nosacījumiem, jo atteikšanās no 80 miljonu EUR parāda, pieskaitot papildu atbalstu 83,1 miljona EUR apmērā, padarīja kopējo atbalstu (163,1 miljonu EUR) nesamērīgu ar akcionāru pašu ieguldījumu, ko *GDA* uzskatīja par nepietiekamu.

(144) Visbeidzot, *GDA* apstrīdēja dzīvotspējas atjaunošanas ticamību un apgalvoja, ka plāns vairs nekalpo kopīgu interešu mērķim (teritoriālajai nepārtrauktībai). Šajā saistībā *GDA* paskaidroja, ka *Corsair*, kas bija uzkrājusi vēsturiskus zaudējumus (gandrīz 500 miljonus EUR laikposmā no 2000. līdz 2018. gadam), nepiedāvāja ticamas ilgtermiņa dzīvotspējas izredzes, īpaši tāpēc, ka plāns bija pagarināts, un ka tāpēc šis atbalsts neatbilda Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu pamatnosacījumiem.

(145) Noslēgumā *GDA* lūdza Komisiju konstatēt, ka atbalsts ir izmantots ļaunprātīgi un ka jaunie pasākumi nav saderīgi. Tā aicināja nekavējoties atcelt 2020. gada lēmumu par atbalstu un izdot rīkojumu nekavējoties atgūt visu atbalstu (sākotnējo un nelikumīgo) kopā ar procentiem. Ja Komisija tomēr apstiprinātu atbalstu, *GDA* uzstāja uz būtiski pastiprinātiem kompensējošiem pasākumiem (būtisku atteikšanos no flotes aktīviem un laika nišām pašreizējos maršrutos), kā arī neatkarīga pilnvarnieka iecelšanu stingrai uzraudzībai un atbalsta izmaksāšanu pa daļām ar nosacījumiem.

(146) *GDA* 2024. gada 11. oktobrī atkārtoja un papildināja savus iebildumus, secinot, ka *Corsair* nav ievērojusi 2020. gada atbalsta nosacījumus, ir saņēmusi papildu nelikumīgu atbalstu un ir ierosinājusi pārskatītu pārstrukturēšanas plānu, kas ir strukturāli nesaderīgs ar ES tiesībām, it īpaši ar principu "vienreiz un pēdējoreiz".

(147) Konkrētāk, *GDA* uzstāja, ka Francijas iestādes un *Corsair* nav izpildījušas 2020. gada lēmumā noteiktās saistības, jo, pirmkārt, netika ievērots pienākums ierobežot gaisa floti līdz deviņiem gaisa kuģiem, un, analizējot *IATA* 2024. gada vasaras un ziemas lidojumu grafiku, *GDA* secināja, ka *Corsair* ekspluatēja vai fraktēja vismaz desmit vai pat vienpadsmit gaisa kuģus, tādējādi pārkāpjot 2020. gada lēmumā noteikto "galveno strukturālo pasākumu". Otrkārt, *GDA* atkārtoja, ka *Corsair* ir guvusi labumu no papildu nelikumīga atbalsta, jo 2020. gadā saņemtajiem tiešajiem valsts aizdevumiem tika piemērota maksājuma atlikšana uz vienu gadu, kas ir jauns nepaziņots atbalsts. *GDA* uzskata, ka šis atbalsts papildināja jau minētās nelikumīgās summas. *GDA* arī nosodīja acīmredzamu interešu konfliktu saistībā ar iemaksu, kas veicamas *CRPN*, maksājumu sadalīšanu termiņos (citu iespējami nelikumīgu atbalstu), jo *Corsair* pašreizējais cilvēkresursu daļas direktors vienlaikus ir arī *CRPN* administrators.

(148) Pēc tam *GDA* apstrīdēja pārorientēšanās uz aizjūras maršrutiem stratēģiju, kas tika izmantota 2020. gada atbalsta pamatošanai, apgalvojot, ka *Corsair* faktiskā stratēģija pašlaik ir vērsta uz Āfriku. Pamatojoties uz jauniem vai plānotiem maršrutiem uz Brazavilu, Senegālu (Dakāru) un Gabonu (Librevilu), *Corsair* tika dēvēta par "Āfrikas aviosabiedrību". *GDA* uzskata, ka šīs iniciatīvas, ko motivēja nodarbinātības un vietējās konkurences apsvērumi, bija pretrunā teritoriālās nepārtrauktības mērķim un lika apšaubīt valsts atbalstam sniegto pamatojumu. Turklāt *GDA* apgalvoja, ka *Corsair* vienīgā rentablā darbība 2023. gadā bija kravu pārvadājumi, kas galvenokārt bija vērsti uz Āfriku.

(149) Tajā pašā datumā *GDA* arī kritizēja akcionāru nestabilitāti, atsaucoties uz Kongo Republikas izstāšanos un jaunā "komerceņģela" akcionāra *Abbas Jaber* bankrotu vēsturi, jo *GDA* norādīja, ka viņš vairākus gadus nav publicējis savus finanšu pārskatus.

(150) *GDA* arī asi kritizēja to, ka *Corsair* pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā izvirzītie ekonomiskie pieņēmumi nav pietiekami nopietni. Aplēse par pakāpenisku reaktīvo dzinēju degvielas cenas kritumu līdz 900 USD/t no 2023. gada septembra bija izrādījusies nepareiza – cenas saglabājās augstākas; tas liecināja par reālās situācijas neņemšanu vērā, ko pastiprināja nodrošinājuma pret degvielas cenu risku trūkums. Turklāt *GDA* uzskatīja, ka pieņēmumu par vidējo cenu pieaugumu lidojumos starp Francijas Eiropas daļu un aizjūras teritorijām atspēko Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts, kas bija ziņojis par cenu kritumu 2024. gadā.

(151) Piedevām *GDA* nosodīja *Corsair* finanšu pārredzamības trūkumu, jo tā savus 2022. un 2023. gada pārskatus bija publicējusi tikai pēc tiesvedības. *GDA* šajā saistībā norādīja, ka revidenti bija izteikuši iebildes par maksājumu termiņu patiesumu, un tas liek domāt, ka *Corsair* bija vēlējusies slēpt patiesību par savu situāciju. Saskaņā ar *GDA* aplēsēm *Corsair* finanšu stāvoklis ir katastrofāls – 2023. gada peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem bija −37,1 miljons EUR. *GDA* uzskatīja, ka šāds zaudējumu līmenis, neraugoties uz saņemto valsts atbalstu, ir pierādījums tam, ka uzņēmums strukturāli strādā ar zaudējumiem un nav ilgtspējīgs.

(152) Minētajā datumā *GDA* atkārtoja savu secinājumu, ka Francijas pastāvīgais atbalsts ir nelikumīga atbalsta ļaunprātīga izmaksa, kas tirgū ir izraisījusi acīmredzamus konkurences izkropļojumus. Pamatojoties uz to, *GDA* atkārtoti lūdza Komisiju atcelt 2020. gada lēmumu, atzīt visu izmaksāto atbalstu (tai skaitā jauno un nepaziņoto atbalstu) par nesaderīgu un nelikumīgu un izdot rīkojumu to nekavējoties atgūt. Saskaņā ar *GDA* vērtējumu *Corsair* likvidācija atbilstu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, ļaujot attīstīties efektīvākiem konkurentiem.

(153) *GDA* 2024. gada 8. novembrī iesniedza papildu piezīmes, lai apstiprinātu, ka *Corsair* sistemātiski un ilgstoši ir pārkāpusi 2020. gada lēmumā noteikto nosacījumu ierobežot floti līdz deviņiem gaisa kuģiem un ka šā pienākuma apiešana ir bijusi ilgstoša, tādējādi ļaujot *Corsair* palielināt savus uzņēmējdarbības resursus un savas flotes faktisko lielumu.

(154) *GDA* uzskata, ka *Corsair* flotes vēsture liecina, ka tā ir regulāri ekspluatējusi 10 gaisa kuģus, tai skaitā laikposmā no 2021. gada novembra līdz 2022. gada oktobrim.

(155) *GDA* paskaidroja, ka *IATA* 2024. gada vasaras sezonā lidojumu grafiks intensīvākos periodos bija būtiski paplašināts, un tam bija vajadzīgi vismaz vienpadsmit gaisa kuģi. *GDA* arī aplēsa, ka *Corsair* ir izmantojusi ilgtermiņa fraktēšanu (122 lidojumi ar *Iberojet* maršrutā Parīze–Monreāla, 26 lidojumi ar *Gallistair* maršrutā Parīze–Bamako). Pamatojoties uz to, *GDA* apgalvoja, ka *Corsair* ir sistemātiski apgājusi flotes ierobežojumu, iespējams, nepārtraukti gandrīz četrus gadus regulāri izmantojot fraktēšanu, kas liecinot par vēlmi slēpt Komisijas noteikto ierobežojumu apiešanu.

(156) *GDA* 6. janvārī reaģēja uz *Corsair* paziņojumiem par pozitīvu peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem un neto rezultātu 2024. gada septembra beigās, apgalvojot, ka šie paziņojumi ir tikai fasāde, kam nevajadzētu maldināt Komisiju. *GDA* norādīja, ka šo rezultātu it īpaši veicināja izteikts kravu pārvadājumu pieaugums Āfrikā un papildieņēmumu pieaugums, kas ir pretrunā 2020. gada atbalsta sākotnējam mērķim – uzlabot piekļuvi aizjūras teritorijām un aizsargāt patērētājus ar "ierobežotiem resursiem". Šajā saistībā *GDA* norādīja, ka *Corsair* vadība ir apstiprinājusi savas ieceres attiecībā uz darbību Āfrikā un desmitā gaisa kuģa paredzēšanu stratēģiskajā plānā – *GDA* uzskata, ka šāda flotes palielināšana saasina konkurences izkropļojumus un apstiprina, ka faktiski tas ir jauns pārstrukturēšanas plāns, kas Komisijai būtu jānoraida. *GDA* īpaši vērsa Komisijas uzmanību uz *Corsair* vadības paziņojumu, kurā bija atsauce uz "nolīgumiem ar valsti", kas ļaujot plānu īstenot "jebkuros apstākļos", pat bez balsojuma par budžeta grozījumiem. *GDA* to uzskatīja par norādi uz jaunu nelikumīgu atbalstu (maksājumu atlikšanu vai moratorijiem attiecībā uz saistībām pret valsti) un vēl vienu 2020. gadā apstiprinātā pārstrukturēšanas atbalsta pārkāpumu, jo *Corsair* šo valsts atbalstu izmantojot kā konkurences priekšrocību. Visbeidzot, *GDA* uzskatīja, ka paziņojums par Monreālas maršruta slēgšanu par labu maršruta atvēršanai uz Brazavilu (bez Komisijas atļaujas) apstiprina *Corsair* stratēģijas maiņu un vienaldzību pret tās saistībām – tas vēl vairāk pastiprina argumentu, ka plāns ir jauns pārstrukturēšanas plāns, uz kuru attiecas princips "vienreiz un pēdējoreiz". Noslēgumā *GDA* atkārtoja savu lūgumu atcelt 2020. gadā apstiprināto atbalstu un izdot rīkojumu nekavējoties atgūt visu izmaksāto atbalstu.

(157) Visbeidzot, 2025. gada 23. maijā *GDA* atzinīgi novērtēja Komisijas lēmumu paplašināt izmeklēšanu ar 2025. gada 11. aprīļa lēmumu par procedūras paplašināšanu, norādot, ka minētais lēmums apstiprina tās šaubas par pienākuma ierobežot *Corsair* floti līdz deviņiem gaisa kuģiem pārkāpumu un nelikumīga, nepaziņota atbalsta 32,4 miljonu EUR apmērā piešķiršanu. Šajā sakarā *GDA* uzstāja, ka *Corsair* ir pastāvīgi un atklāti pārkāpusi flotes ierobežojumu, izmantojot 10 līdz 11 gaisa kuģus, lai īstenotu agresīvu, uz apjomu balstītu stratēģiju, kura ir izkropļojusi konkurenci, izraisot cenu kritumu, kas nebūtu ilgtspējīgs bez nelikumīga publiskā atbalsta. *GDA* norādīja, ka Francijas iestādes tagad ir atzinušas, ka tās ir nelikumīgi piešķīrušas 32,4 miljonus EUR saskaņā ar shēmu, kas nebija piemērojama, tādējādi pārkāpjot principu "vienreiz un pēdējoreiz". *GDA* uzskata, ka šie atkārtotie pārkāpumi un sākotnējā atbalsta ļaunprātīga izmantošana, apvienojumā ar faktu, ka grozītais plāns ir jauns un nesaderīgs pārstrukturēšanas plāns, pamato tūlītēju rīcību. Tāpēc *GDA* minētajā datumā atkārtoti lūdza Komisiju sākt procedūru par atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu, atcelt 2020. gada lēmumu, atzīt visu atbalstu par nelikumīgu un nesaderīgu ar iekšējo tirgu un izdot rīkojumu to nekavējoties atgūt.

4.4.2. *Air Austral*

(158) *Air Austral*, Francijas uzņēmums, kas ir bāzēts Reinjonā un ir nozīmīgs Indijas okeāna reģiona tirgus dalībnieks, galvenokārt apkalpo Francijas Eiropas daļu (ikdienas lidojumi uz Parīzes Šarla de Golla lidostu un citām pilsētām, izmantojot partnerības *Train plus Air*), Reinjonu, Majotu, Maurīciju, Komoru salas, Madagaskaru un Seišelu salas, kā arī Dienvidāfriku, Taizemi un Indiju.

(159) *Air Austral* ir tiešs *Corsair* konkurents, jo abi uzņēmumi darbojas nozīmīgos un stratēģiskos tālsatiksmes maršrutos, īpaši maršrutos starp Francijas Eiropas daļu un aizjūras teritorijām, konkrēti Reinjonu, Majotu un Antiļu salām. Šī konkurence nozīmē, ka to darbība pārklājas nozīmīgos maršrutos un tās konkurē cenu un kapacitātes ziņā.

(160) *Air Austral* 2024. gada 24. maijā iesniedza Komisijai savas piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu. *Air Austral* uzskatīja, ka *Corsair* pārstrukturēšanas plāna grozīšana vai pagarināšana ir nepieņemama un nav apsverama. Šīs nostājas pamatā bija apgalvojums, ka *Corsair* būtiski un pastāvīgi nav ievērojusi sākotnējā 2020. gada atbalsta nosacījumus un ka jaunais pārstrukturēšanas plāns, pat ja tas tiktu pārskatīts, nenodrošinātu uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju, vienlaikus būtiski pastiprinot konkurences izkropļojumus tirgū.

(161) Savās piezīmēs *Air Austral* nosodīja vairākus nopietnus *Corsair* pārkāpumus un kvalificēja tos kā saņemtā atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu. Visnopietnākais pārkāpums bija pienākuma ierobežot floti līdz deviņiem gaisa kuģiem neizpilde. *Air Austral* uzskata, ka 2023. un 2024. gada vasaras sezonas lidojumu grafiku analīze ir pierādījusi nepārtrauktas fraktēšanas izmantošanu, – maksimālās noslogotības periodos faktiskais gaisa flotes lielums sasniedzis desmit gaisa kuģus. Tas tika uztverts kā tīri komerciāls un uz paplašināšanos vērsts manevrs, un *Air Austral* noraidīja *Corsair* argumentu, ka šo ierobežojumu varētu aizstāt ar sēdvietu kapacitātes ierobežojumu, jo tas ir pretrunā judikatūrai un konsekventai Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei. Turklāt *Air Austral* paskaidroja, ka *Corsair*, 2023. gadā atverot maršrutu Reinjona–Antananarivu (Madagaskara), bija pārsniegusi 50 % kapacitātes daļas ierobežojumu, kas noteikts jebkuram jaunam regulārajam maršrutam. Visbeidzot, *Air Austral* uzsvēra, ka nav iesniegti pusgada ziņojumi un kopš 2022. gada nav publicēti pārskati, kas, pēc tās domām, ir kavējis Komisijas uzraudzību un radījis nopietnas aizdomas, ka atbalsts, iespējams, pārsniedzis to, kas ir "stingri nepieciešams".

(162) Turklāt *Air Austral* uzskatīja, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns nespēj nodrošināt atgriešanos pie ilgtermiņa dzīvotspējas, jo *Corsair* īstenoja agresīvu un neilgtspējīgu cenu politiku ar cenām, kas maršrutā Parīze–Reinjona bija ievērojami zemākas par konkurentu cenām. *Air Austral* uzskatīja, ka šī zemo cenu politika, kas tika uzturēta vispārējas inflācijas apstākļos, ir radījusi skaidru neatbilstību starp izmaksu izmaiņām un tarifu izmaiņām.

(163) Vienlaikus *Air Austral* uzskatīja, ka negatīvā ietekme uz konkurenci ir būtiski pastiprinājusies. *Corsair* kapacitātes daļa laikposmā no 2019. līdz 2024. gadam bija strauji palielinājusies – par 20,6 % maršrutā Parīze–Reinjona –, savukārt maršrutā Reinjona–Madagaskara tā bija dominējoša, sasniedzot 56 % kapacitātes daļu. Šī pārmērīgā kapacitāte un cenu dempings izraisīja strauju *Air Austral* rentabilitātes samazināšanos maršrutos starp Francijas Eiropas daļu un Reinjonu un maršrutā Reinjona–Majota. *Corsair* pārmērīgās kapacitātes politika nomāca konkurenci maršrutā Parīze–Majota un paralizēja konkurentu attīstības iespējas. Šajā saistībā *Air Austral* atspēkoja Francijas argumentu par "ārkārtēju konkurenci", stingri norādot, ka *Corsair* pati bija tā dalībniece, kas ar savu neierobežoto stratēģiju radīja šo negodīgo konkurenci.

(164) *Air Austral* secināja, ka sākotnējie pasākumi, kas vērsti pret konkurences izkropļojumiem, nebija devuši rezultātus, jo *Corsair* tos neievēroja, un ka pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā, neraugoties uz atbalsta summas ievērojamo palielinājumu, netika ierosināti nekādi papildu nopietni kompensējoši pasākumi.

(165) Noslēgumā *Air Austral* oficiāli lūdza Komisiju noraidīt pārskatīto pārstrukturēšanas plānu un sākt procedūru par sākotnējā atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu, jo negatīvā ietekme nepārprotami pārsniegtu pozitīvo ietekmi.

4.4.3. *Diamondale Limited*

(166) 2024. gada 23. maijā Komisijai savas piezīmes iesniedza *Diamondale Limited* ("*Diamondale*"), bijušais *Corsair* vairākuma akcionārs, kuram līdz 2021. gadam piederēja 75,03 % kapitāldaļu un 100 % balsstiesību. Pamatojoties uz šo pieredzi un zināšanām par uzņēmumu, *Diamondale* pauda nopietnas bažas par *Corsair* pārskatītā pārstrukturēšanas plāna īstenojamību un stingri iebilda pret publiskā atbalsta palielināšanu.

(167) Savās piezīmēs *Diamondale* uzskatīja, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns nav realizējams, un lūdza Komisiju pieprasīt pilnībā atmaksāt *Corsair* jau piešķirto atbalstu 139,6 miljonu EUR apmērā, nevis to palielināt, jo tas būtu LESD 108. panta 2. punkta pārkāpums. Turklāt *Diamondale* piekrita Komisijas šaubām par iespējamu papildu valsts atbalstu, ko *Corsair* saņēmusi pārstrukturēšanas periodā, uzskatot, ka šis atbalsts ir radījis konkurences izkropļojumu.

(168) *Diamondale* veiktās analīzes rezultātā atklājās, ka kopš 2018. gada *Corsair* finanšu pārskati ir pasliktinājušies, un 2021. gadā aviosabiedrība cieta zaudējumus 48 miljonu EUR apmērā. *Diamondale* uzskatīja, ka uzņēmums cieš no ilgstošas finanšu nelīdzsvarotības un ka kopš 2018. gada pašu kapitāla samazināšanās dēļ tā apgrozāmais kapitāls ir nepietiekams. *Diamondale* uzskatīja, ka *Corsair* ir finansējusi savas ilgtermiņa investīcijas ar īstermiņa resursiem, un rezultātā kopš 2018. gada neto naudas plūsma ir negatīva un uzņēmums ir pakļauts saistību neizpildes riskam. *Diamondale* uzskatīja, ka parāds ir pārmērīgs un pietiekamas rentabilitātes trūkums padara izdzīvošanu neiespējamu pat ar 200 miljonu EUR papildu atbalstu.

(169) Turklāt *Diamondale* bija nopietnas šaubas par *Corsair* faktisko pašu ieguldījumu un tā pietiekamību, kā arī par *Corsair* spēju atjaunot savu ilgtermiņa dzīvotspēju, un *Diamondale* uzskatīja, ka daži no norādītajiem ieguldījumiem ir vecas iniciatīvas, kas izmantotas atkārtoti.

(170) Tāpēc *Diamondale* apstrīdēja valsts iejaukšanos privātā uzņēmumā, kam jau tā ir lielas parādsaistības, uzskatot, ka vienīgais veids, kā izvairīties no jauna bankrota, ir privāts finansējums.

4.4.4. *Anonīma ieinteresētā persona*

(171) Ieinteresētā persona, kas vēlējās palikt anonīma, kritizēja papildu atbalstu tiešu dotāciju un atteikšanās no prasījumiem veidā, jo netika veikti reāli kompensējoši pasākumi, t. i., *Corsair* saistības novērst konkurences izkropļojumu riskus, un tādējādi radās bažas par būtisku nelīdzsvarotību, kas kaitē konkurencei.

4.5. **Francijas iestāžu piezīmes par ieinteresēto personu piezīmēm**

(172) Francijas iestādes 2024. gada 26. jūlijā iesniedza Komisijai piezīmes, atbildot uz trešo personu (*GDA*, *Air Austral* un *Diamondale*) piezīmēm, lai pierādītu pārskatītā pārstrukturēšanas plāna pieņemamību un saderību ar iekšējo tirgu.

(173) Šajās piezīmēs Francijas iestādes atkārtoti apstiprināja, ka 2020. gada pārstrukturēšanas plānā noteiktie pienākumi ir pilnībā izpildīti, atspēkojot trešo personu apgalvojumus. Apsūdzība par pārredzamības trūkumu tika noraidīta, jo Francijas iestādes norādīja, ka ir notikusi regulāra informācijas apmaiņa ar Komisiju un ka uzņēmuma pārskati par 2021./2022. un 2022./2023. gadu ir publicēti.

(174) Attiecībā uz flotes ierobežošanu gaisa kuģu vienreizējā fraktēšana, īpaši Bamako un Monreālas maršrutos, tika norādīta kā nepieciešamība, kas saistīta ar ārējiem faktoriem (ģeopolitiskie riski, piegādes kavējumi), nevis kā ekspansionistiska politika, jo piedāvātā sēdvietu kapacitāte pat ar fraktētajiem gaisa kuģiem nekad nebija pārsniegusi pirms pārstrukturēšanas plānoto līmeni. Šajā saistībā Francijas iestādes piebilda, ka Komisija ir arī skaidri atļāvusi reisu pārorientēšanu uz Āfriku (Kotonū, Bamako, Antananarivu). Attiecībā uz konkurences izkropļojumiem *Corsair* bija izpildījusi savu apņemšanos, vidēji darot trešo personu aviosabiedrībām pieejamas vairāk nekā 365 laika nišas Parīzes–Orlī lidostā. Visbeidzot, tika uzskatīts, ka grozījuma pieprasījums atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs paredzētajam principam "vienreiz un pēdējoreiz", jo, kā norādīja Francijas iestādes, tas nodrošina pilnīgu nepārtrauktību ar sākotnējiem pārstrukturēšanas centieniem, kuru mērķi (aizjūras teritorijas kā pamatdarbība, attīstība Āfrikā) netiek apšaubīti, un tā pagarinātais ilgums līdz (..) (pārstrukturēšanas perioda beigu datums šo piezīmju iesniegšanas laikā) bija stingri ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam.

(175) Francijas iestādes arī uzskatīja, ka pieprasītais grozījums ir saderīgs ar iekšējo tirgu, jo tas atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta kritērijiem.

(176) Pamatojoties uz uzņēmuma ārējā konsultanta veiktajām detalizētajām analīzēm, Francijas iestādes apstiprināja *Corsair* pozitīvo progresu – pozitīvu peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem (..) miljonu EUR apmērā 12 slīdošo mēnešu periodā (no 2023. gada jūnija līdz 2024. gada maijam) –, turklāt rezultāti 2024. gada maija beigās bija labāki par budžetā plānotajiem un ievērojami pārsniedza pesimistiskajā scenārijā paredzētos. Šis pozitīvais sniegums, kas saistīts ar izmaksu un piedāvājuma optimizāciju, pamatoja izredzes līdz 2026./2027. gadam sasniegt peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem (..) miljonu EUR apmērā. Francijas iestādes arī norādīja, ka konsultāciju uzņēmuma *Analysis Group* sagatavotais papildu ziņojums ir apstiprinājis, ka *Corsair* cenu politika ir saderīga ar uzņēmuma dzīvotspēju, bez pārmērīgas kapacitātes vai cenu krituma.

(177) Francijas iestādes vēlreiz paskaidroja, ka *Corsair* ir liela nozīme teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanā, kas pamato publisko iejaukšanos tirgus nepilnības novēršanai. Tās paskaidroja, ka hipotētiskā analīze parādīja – *Corsair* sabrukums izraisītu ļoti būtisku cenu pieaugumu aizjūras maršrutos (konkrētāk, +15,6 % uz Antiļu salām un +41,5 % uz Majotu), klusējot noslēgtas slepenas vienošanās risku un ievērojamu konkurences situācijas pasliktināšanos (pāreju uz monopolu maršrutā Parīze–Majota).

(178) Attiecībā uz publisko un privāto centienu samērīgumu Francijas iestādes norādīja, ka tās noraida trešo personu iebildumus par pašu ieguldījumiem. *CRPN* piešķirto iemaksu maksājumu sadalīšana termiņos tika uzskatīta par privātu ieguldījumu, jo saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *CRPN* ir privāttiesību juridiska persona, kuras līdzekļi nav valsts līdzekļi. Francijas iestādes arī uzskatīja, ka atteikšanos no tādu parādu valsts iestādēm atmaksas, kas izriet no aizdevumiem saskaņā ar 2020. gada pārstrukturēšanas plānu, nevar ieskaitīt kā jaunu papildu atbalstu, jo tas būtu pretrunā Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei. Tāpēc saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *Corsair* pašu ieguldījums joprojām pārsniedza 50 % slieksni no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām.

(179) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskatīja, ka ierosinātie pasākumi konkurences izkropļojumu mazināšanai ir pietiekami un ierobežojošāki nekā 2020. gada pārstrukturēšanas plānā paredzētie pasākumi, jo saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *Corsair* bija apņēmusies neatsaucami atteikties no 365 laika nišām Parīzes–Orlī lidostā, pastāvīgi slēgt Ziemeļamerikas maršrutus ((..)), lai koncentrētos uz Āfriku, un ierobežot savu kapacitāti. *Corsair* saņemtais atbalsts saistībā ar Covid-19 (32 miljoni EUR) tika uzskatīts par likumīgu, jo tas tika piešķirts, pamatojoties uz vispārējām tiesībām, un bija pieejams konkurentiem.

(180) Līdz ar to Francijas iestādes secināja, ka, tā kā atbalsts netika izmaksāts pirms Komisijas lēmuma pieņemšanas, grozījumu pieprasījums atbilst visiem kritērijiem un ir jāapmierina.

(181) Atbildot uz argumentiem, ko ieinteresētās personas izvirzīja savās piezīmēs par 2025. gada 11. aprīļa lēmumu par procedūras paplašināšanu, Francijas iestādes būtībā atkārtoja savas piezīmes par desmitā gaisa kuģa vienreizējo fraktēšanu ierobežoto un pamatoto raksturu. Francijas iestādes arī norādīja, ka pretēji *GDA* apgalvojumiem *Corsair* lidojumu grafiki tika veidoti, pamatojoties uz deviņiem gaisa kuģiem, un ka tā nekad nav ekspluatējusi vienpadsmit gaisa kuģus. Francijas iestādes arī norādīja, ka *GDA* apgalvojumi, ka fraktēšana ir ietekmējusi tirgu, nav pamatoti ar pierādījumiem. Francijas iestādes uzskatīja, ka cenu samazinājumi galamērķiem aizjūras teritorijās neizrietēja no *Corsair* uz apjomu balstītās stratēģijas un cenu politikas, kas tika īstenota, pamatojoties uz valsts atbalstu, bet drīzāk atspoguļoja vispārēju tendenci, kas bija vērojama ne tikai Gvadelupā un Martinikā – galamērķos, kurus apkalpoja *Corsair*, – bet arī citos galamērķos, kurus neapkalpoja *Corsair*, piemēram, Francijas Gviānā un citos vidēja un liela attāluma galamērķos, kurus neapkalpoja *Corsair*. Visbeidzot, Francijas iestādes apgalvoja, ka, ņemot vērā apstākļus, uzskatīt, ka desmitā gaisa kuģa fraktēšana liek apšaubīt pārstrukturēšanas plāna grozījuma pieprasījuma saderību vai ir 2020. gada pārstrukturēšanas atbalsta ļaunprātīga izmantošana, būtu pretrunā samērīguma principam un Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei.

5. NOVĒRTĒJUMS

5.1. Valsts atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē

(182) LESD 107. panta 1. punktā teikts: "Ja vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm."

(183) Tātad, lai pasākumu atzītu par valsts atbalstu minētā noteikuma nozīmē, tam ir jāatbilst šādiem kumulatīviem nosacījumiem: i) pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un finansētam no valsts līdzekļiem, ii) tam ir jārada priekšrocība tā adresātam, iii) piešķirtajai priekšrocībai jābūt selektīvai un iv) pasākumam jārada konkurences izkropļojumi vai jādraud tos radīt un jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.

5.1.1. *2020. gada pārstrukturēšanas plānā iekļautie pasākumi*

(184) Savā paziņojumā par pārstrukturēšanas plāna grozījumu Francijas iestādes norādīja, ka daļa no *OMRP* ieguldītāju konsorcija 2020. gadā veiktās kapitāla iepludināšanas 6 miljonu EUR apmērā faktiski bija iegūta no aizjūras departamentu pašvaldību līdzekļiem (42. apsvērums). Francijas iestādes uzskata, ka šī finansējuma daļa ir uzskatāma par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu.

(185) Tāpat kā viss pārējais finansējums no valsts budžeta vai nodokļu līdzekļiem, kas *Corsair* tika piešķirts 2020. gadā, pamatojoties uz samierināšanas procedūras protokolu, kurš noslēgts *Corsair* maksātnespējas novēršanas procedūras ietvaros, attiecīgais finansējums ir no pašvaldību līdzekļiem un tāpēc ir uzskatāms par finansējumu no Francijas valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz to, jo protokolu Francijas valsts vārdā parakstīja *CIRI* (*Comité Interministériel de Restructuration Industrielle* – Rūpniecības pārstrukturēšanas starpministriju komiteja). Šis individuālais finansēšanas pasākums piešķīra *Corsair* selektīvu priekšrocību, jo tā piešķiršanas brīdī uzņēmums bija nonācis grūtībās, ko vēl vairāk saasināja Covid-19 pandēmija, izslēdzot jebkādu finansējuma piešķiršanu saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Pasākums stiprināja *Corsair* konkurētspēju salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām, kas darbojas Eiropas Ekonomikas zonā, un tādējādi izkropļoja vai draudēja izkropļot konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm (sk. 2020. gada lēmuma 3.1.1. iedaļu).

(186) Tādējādi *OMRP* kapitāla iepludināšana, kas piešķirta kā daļa no 2020. gada pārstrukturēšanas plāna, ir uzskatāma par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.2. *Pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā iekļautie pasākumi*

(187) Pirmkārt, pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā ir paredzēti šādi pasākumi, par kuriem Francija paziņoja kā par valsts atbalstu: i) jauna *Conseil Départemental de la Guadeloupe* nodrošināta 3 miljonu EUR finansējuma iepludināšana, ii) aizjūras nodokļa kredīts (*crédit d'impôt outre-mer* – "*CIOM*") 38,1 miljona EUR apmērā saskaņā ar *Corsair* investīciju programmu gaisa kuģa iegādei, iii) 19 miljonu EUR atmaksas grafika pārskatīšana attiecībā uz neatlaižamu parādu valsts iestādēm sešu gadu periodā ((..)), iv) atteikšanās no prasījuma 23 miljonu EUR apmērā, kas atbilst atlaižamajam parādam valsts iestādēm, no kura var atteikties, un arī v) atteikšanās no parādiem valsts iestādēm 80 miljonu EUR apmērā, kas atbilst valsts aizdevumiem, kuri piešķirti sākotnējā pārstrukturēšanas plāna ietvaros (*FDES* un *PP* aizdevumi), kā arī no procentiem par šiem aizdevumiem 4,7 miljonu EUR apmērā (39. apsvērums).

(188) Ar *CIRI* starpniecību Francijas valsts kopā ar atbalsta saņēmējas sabiedrības pārstāvjiem, aizejošajiem akcionāriem un jaunajiem ieguldītājiem ir līdzparakstījusi darbības nosacījumus, kas parakstīti 2025. gada 7. novembrī un ko Francijas iestādes iesniedza Komisijai (31. apsvērums). Darbības nosacījumu dokumenta D daļā ir paredzēta 187. apsvēruma i)–v) punktā minētā finansējuma piešķiršana, izmantojot centrālās valsts vai Gvadelupas reģiona budžeta vai nodokļu līdzekļus. No tā izriet, ka šos pasākumus piešķir Francijas valsts no saviem līdzekļiem un ka tie ir attiecināmi uz valsti.

(189) *Corsair* ir nonākusi ļoti nopietnās grūtībās, tāpēc attiecībā uz to tika sākta maksātnespējas novēršanas procedūra ("*mandat ad hoc*", kam sekoja samierināšana) un tika iecelts *ad hoc* pilnvarnieks un pēc tam samierinātāji ([25]). Kā izklāstīts iepriekš 18.–29. apsvērumā, *Corsair* situācija, kas jau 2020. gadā, kad tika izstrādāts un pieņemts 2020. gada pārstrukturēšanas plāns, bija ļoti sarežģīta, vēl vairāk pasliktinājās, tādējādi izslēdzot jebkādu iespēju saņemt finansējumu ar tirgus nosacījumiem. Pat ja darbības nosacījumos ir paredzēts privātais finansējums jauna kapitāla iepludināšanas veidā, tas joprojām ir atkarīgs no valsts atbalsta. Līdz ar to publiskais finansējums atlaižamu parādu valsts iestādēm vai aizdevumu norakstīšanas, nodokļa kredītu, kapitāla iepludināšanas vai parāda valsts iestādēm neatlaižamās daļas atmaksas grafika pārskatīšanas veidā piešķir *Corsair* noteiktu priekšrocību, ko tā nespētu iegūt parastos tirgus apstākļos.

(190) Priekšrocība, kas minēta 189. apsvērumā, ir selektīva, jo publiskā finansējuma pasākumi ir individuāli atbalsta pasākumi, no kuriem labumu gūst tikai *Corsair* ([26]).

(191) 187. apsvēruma i)–v) punktā uzskaitītie pasākumi stiprina *Corsair* konkurētspēju salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām, kas darbojas Eiropas Ekonomikas zonā, īpaši tām, kuras apkalpo tos pašus maršrutus no Parīzes vai nu uz galamērķiem Francijas teritorijā, vai arī uz trešām valstīm. Tādējādi pasākumi izkropļo vai draud izkropļot konkurenci starp aviosabiedrībām un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(192) No iepriekšējiem apsvērumiem izriet, ka 187. apsvēruma i)–v) punktā uzskaitītie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(193) Otrkārt, pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts moratorijs, kas panākts, sadalot pensiju iemaksu maksājumu termiņos; šo moratoriju *Corsair* 2023. gada septembrī piešķīra *CRPN* (*Caisse de Retraite des Personnels Navigants* – gaisa kuģu apkalpju pensiju shēma) (43. apsvērums). Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija sākotnēji bija atturējusies paust nostāju par to, vai šo finansējumu var uzskatīt par daļu no pašu ieguldījuma, konstatējot, ka tas varētu būt valsts atbalsts (86. apsvērums).

(194) Francijas iestādes uzskata, ka šis moratorijs ir jāuzskata par pašu ieguldījumu, jo tas ir priekšrocība, ko piešķīrusi privāta struktūra, un tajā nav iesaistīti valsts līdzekļi. *Groupe Dubreuil Aéro* apstrīd Francijas iestāžu viedokli, norādot, ka dalība *CRPN* ir obligāta, iemaksu likmi un aprēķināšanas metodi nosaka valsts, *CRPN* sniedz vispārējas nozīmes pakalpojumu un atrodas ministrijas uzraudzībā.

(195) Valsts līdzekļi ietver visus publiskā sektora līdzekļus, tai skaitā valsts iekšējo struktūru (decentralizētu, federālu, reģionālu vai citu struktūru) līdzekļus ([27]). Publisko uzņēmumu līdzekļi arī ir valsts līdzekļi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ([28]). Turklāt ar to, ka summas, kas atbilst attiecīgajam pasākumam, pastāvīgi paliek publiskā kontrolē un tādējādi kompetento valsts iestāžu rīcībā, pietiek, lai tās kvalificētu kā valsts līdzekļus ([29]). Turklāt, ja pasākumu nodrošina privāta struktūra, ir vajadzīgi pietiekami pierādījumi, kas ļauj konstatēt, ka attiecīgais atbalsta pasākums tika pieņemts publisko iestāžu faktiskā ietekmē vai kontrolē un ka tādējādi šis pasākums ir attiecināms uz valsti ([30]).

(196) Saskaņā ar Francijas Transporta kodeksu profesionālajai civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpei ir papildpensiju shēma, kurā dalība ir obligāta. Iemaksas daļēji veic darba devējs un daļēji – darba ņēmējs. Šo shēmu pārvalda *CRPN*; *CRPN* ir privāto tiesību bezpeļņas juridiska persona, kas sniedz vispārējas nozīmes pakalpojumu par sociālo nodrošinājumu atbildīgā ministra uzraudzībā. Tās valdē ir 22 locekļi: 11 no tiem ir darba devēju pārstāvji, kurus iecēlusi administratīvā iestāde, bet pārējie 11 ir shēmas dalībnieku pārstāvji, kas ievēlēti saskaņā ar Valsts padomes dekrētā

([25]) Komerckodeksa L611-3. pants un nākamie panti.
([26]) Spriedums, 2015. gada 4. jūnijs, Komisija/*MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. punkts.
([27]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 261, 19.7.2016., 1. lpp.), 48. punkts un tajā minētā judikatūra.
([28]) Turpat, 49. punkts un tajā minētā judikatūra.
([29]) Lieta C-482/99, Francija/Komisija, ECLI:EU:C:2002:294, 36. punkts.
([30]) Lieta C-425/19, Itālija/Komisija, ECLI:EU:C:2021:154, 67. punkts.

paredzētajiem nosacījumiem. Darba devēju pārstāvjus izvirza profesionālās organizācijas (8 locekļi), aviācijas nozares struktūras (1 loceklis) un ministrijas, kas nodarbina gaisa kuģa apkalpi (2 locekļi). Turklāt apspriedes notiek, klātesot gan valdības komisāram, gan par civilo aviāciju atbildīgajam ministram; abus var uzklausīt tik reižu, cik viņi to pieprasa. Iemaksu likme un aprēķināšanas metode ir paredzēta noteikumos. *CRPN* nodrošina shēmas finansiālo līdzsvaru, izmantojot tikai pašu resursus; ja resursi ir nepietiekami, maksājumi tiek proporcionāli samazināti ([31]).

(197) *CRPN* resursi tiek iegūti no tās dalībnieku un saistīto darba devēju iemaksām. Nav pierādījumu, kas liecinātu, ka šie privātie resursi tika nodoti valsts kontrolei, lai tos izmantotu kā *Corsair* piešķirtu finansējumu. Konkrētāk, *CRPN* valdes sastāvs, kurā ir *CRPN* dalībnieku pārstāvji – un tādējādi arī *Corsair* konkurenti – un kurā valsts pārstāvji ir mazākumā (2 no 22), liecina pret secinājumu, ka valsts būtu varējusi izšķiroši ietekmēt no iemaksām iegūto resursu izmantošanu un nolemt tos izmantot galvenokārt konkrētu uzņēmumu atbalstam. Turklāt Komisijai nav nekādu norāžu par to, ka Francijas iestādes varētu īstenot izšķirošu ietekmi uz *CRPN* resursu izmantošanu, izmantojot valdības komisāra un par civilo aviāciju atbildīgā ministra tiesības tikt uzklausītiem *CRPN* valdes apspriežu laikā. Tāpat arī ministrijas īstenotā *CRPN* uzraudzība ir ierobežota un galvenokārt attiecas uz pensiju aprēķināšanu, nevis iemaksu iekasēšanas kārtību. Tāpēc nevar uzskatīt, ka *CRPN* piešķirtais moratorijs *Corsair* būtu piešķirts no valsts līdzekļiem.

(198) Turklāt pierādījumi par valsts uzraudzību, valdes locekļu iecelšanu un iemaksu likmes un aprēķināšanas metodes noteikšanu nav pietiekami, lai konstatētu, ka *CRPN* piešķirtais pagaidu finansējums tika pieņemts publisko iestāžu ietekmē, it īpaši ņemot vērā vienlīdzīgo pārstāvību valdē un to, ka darba devēju pārstāvji, lai gan tos ieceļ administratīvā iestāde, faktiski ir pilnvaroti pārstāvēt darba devējus ([32]). Papildus tam Transporta kodekss apstiprina, ka *CRPN* savus resursus pārvalda autonomi, jo tai pašai ir jānodrošina savs finansiālais līdzsvars un resursu nepietiekamības gadījumā tā nevar paļauties uz valsts atbalstu. Attiecīgi nav iespējams secināt, ka lēmums piešķirt *Corsair* moratoriju 2023. gada iemaksu maksājumu atlikšanas veidā tika pieņemts publisko iestāžu faktiskā ietekmē. Tāpēc pasākums nav attiecināms uz valsti.

(199) Tas neietekmē *CRPN* lēmuma ekonomisko pamatojumu – atlikt *Corsair* maksājamo iemaksu samaksu par laikposmu no 2020. līdz 2023. gadam pēc tam, kad *CRPN* bija pārliecinājusies, ka piekāpšanos veikuši arī citi kreditori ([33]), lai nodrošinātu savu prasījumu atmaksu, atvieglojot parādnieka dzīvotspējas atjaunošanu, nevis izraisot tā bankrotu.

(200) Līdz ar to, tā kā *CRPN* 2023. gada septembrī *Corsair* piešķirto iemaksu maksājumu sadalīšanu termiņos nevar attiecināt uz valsti un tas nav finansēts no valsts līdzekļiem, tas nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un to var likumīgi uzskatīt par daļu no pašu ieguldījuma *Corsair* pārstrukturēšanas papildu izmaksās.

(201) Ņemot vērā šo valsts atbalsta esības kumulatīvo nosacījumu novērtējumu, Komisija konstatē, ka 187. apsvērumā uzskaitītie pasākumi, ar kuriem finansē pārstrukturēšanas plāna grozījumu, un 184.–186. apsvērumā minētā kapitāla iepludināšana ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

([31]) Transporta kodeksa L6527-1. līdz L6527-4. pants un L6527-8. pants.

([32]) Tas, ka valsts ieceļ visus starpnozaru organizācijas pārstāvjus, nenozīmē, ka tie ir valsts pārstāvji; sk. Tiesas 1985. gada 30. janvāra spriedumu lietā *Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) / Guy Clair*, C-123/83, 18. un 19. punkts.

([33]) Sk. *CRPN* īpašās valdes 2023. gada 7. novembra rezolūciju, ko Francijas iestādes nosūtīja 2025. gada 10. februārī.

5.1.3. *Papildu atbalsts, kas piešķirts pārstrukturēšanas periodā*

(202) Netiek apstrīdēts, ka laikposmā no 2021. gada 12. aprīļa līdz 2022. gada 31. maijam – nesaistīti ar Komisijas atļauto 2020. gada pārstrukturēšanas atbalstu – *Corsair* saņēma 32,4 miljonus EUR, kas sadalīti šādi: i) 1,8 miljoni EUR no Solidaritātes fonda, ii) 10 miljoni EUR kā pastāvīgo izmaksu atbalsts un iii) 20,6 miljoni EUR kā slēgšanas atbalsts, kas paredzēts, lai finansētu negatīvo bruto pamatdarbības pārpalikumu uzņēmumiem, kurus ietekmēja robežu slēgšana no 2021. gada janvāra līdz septembrim.

(203) 202. apsvērumā minētie pasākumi ir individuāli pasākumi, kas veikti saskaņā ar atbalsta shēmām, kuras Francija pieņēmusi pagaidu regulējuma ietvaros, un kas ar Komisijas lēmumiem apstiprināti kā valsts atbalsts ([34]). Tāpēc šie individuālie pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu minētajos Komisijas lēmumos izklāstīto iemeslu dēļ.

(204) Jebkurā gadījumā šie pasākumi tika piešķirti ar individuāliem lēmumiem, ko kompetentās iestādes (Ekonomikas ministrija, Publisko finanšu ģenerāldirektorāts) pieņēma ar rīkojumiem un dekrētiem. Tie tika finansēti no Francijas valsts budžeta. Tādējādi tie ir finansēti no valsts līdzekļiem un ir attiecināmi uz valsti.

(205) Šie individuālie pasākumi sniedz priekšrocību *Corsair*, jo ar tiem finansē tās darbību vai ļauj tai segt noteiktas izmaksas 32,4 miljonu EUR apmērā, kas tai radās Covid-19 pandēmijas laikā un kas parastos apstākļos būtu bijis jāsedz pašai aviosabiedrībai. Uzņēmuma finansiālais stāvoklis 2021. un 2022. gadā, kad tika piešķirts publiskais finansējums, izslēdza iespēju, ka *Corsair* varētu saskaņā ar tirgus nosacījumiem viegli atrast šāda apjoma finansējumu. Ja šis finansējums būtu sniegts finanšu iestādes piešķirta aizdevuma veidā – kas ir maz ticams, jo *Corsair* kases stāvoklis tolaik, visticamāk, bija mazāks par 32,4 miljoniem EUR –, tam būtu bijušas tādas pašas finansiālās izmaksas kā emitentam, kas atrodas uz bankrota sliekšņa. Turklāt publiskais finansējums tika piešķirts subsīdiju veidā, kam neviens tirgus dalībnieks nebūtu piekritis. Tāpēc attiecīgie individuālie pasākumi piešķir *Corsair* ekonomisku priekšrocību, kas tirgus apstākļos nav pieejama.

(206) Šī priekšrocība ir selektīva, jo tā tika piešķirta *Corsair*, kuru uzskata par uzņēmumu, kuru Covid-19 epidēmijas izplatības sekas ir skārušas īpaši smagi, kā vienam no attiecīgā individuālā atbalsta saņēmējiem.

(207) *Corsair* piešķirtais publiskais finansējums var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo tas stiprina *Corsair* finansiālo stāvokli, savukārt *Corsair* darbojas gaisa transporta nozarē, kas ir atvērta konkurencei un investīcijām no citām dalībvalstīm. *Corsair* guva tiešu konkurences priekšrocību, jo tai nebija jāpiemēro cenas, kas segtu izmaksas par pakalpojumiem, kurus tā sniedza, konkurējot ar citām aviosabiedrībām, kas apkalpo tos pašus galamērķus. Tāpēc 202. apsvērumā uzskaitītie individuālie pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.2. **Atbalsta likumība**

(208) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu Komisija laikus tiek informēta par plāniem mainīt atbalstu, lai tā varētu iesniegt savas piezīmes. Ja Komisija atzīst, ka, ievērojot LESD 107. pantu, šāds plāns nav saderīgs ar iekšējo tirgu, tā nevilcinoties sāk 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru. Attiecīgā dalībvalsts nedrīkst sākt īstenot pašas ierosinātos pasākumus, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu.

([34]) Lēmums C(2020) 2059 (2020. gada 30. marts) lietā SA.56823 (2020/N) – Francija – *Fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie COVID-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation* (OV C 144, 30.4.2020., 1. lpp.); Lēmums C(2021) 1706 final (2021. gada 9. marts) lietā SA.61330 (2021/N) – *France COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises* (OV C 242, 7.7.2023., 1. lpp.) un Lēmums C(2021) 8710 final (2021. gada 26. novembris) lietā SA.64114 (2021/N) – *France COVID 19 – Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public* (OV C 500, 10.12.2021., 1. lpp.). Sk. arī lēmuma par procedūras paplašināšanu 27. apsvērumu.

(209) Turklāt saskaņā ar Padomes 2015. gada 13. jūlija Regulas (ES) 2015/1589 ([35]) 1. panta c) punktu pastāvoša atbalsta grozījumi ir "jauns atbalsts", par kuru ir jāpaziņo saskaņā ar minētās regulas 2. panta 1. punktu. LESD 108. panta 3. punktā un Regulas 2015/1589 3. pantā ir ietverta pārtraukšanas klauzula, saskaņā ar kuru atbalstu, par kuru ir jāpaziņo, neievieš, kamēr Komisija nav pieņēmusi lēmumu, kas atļauj šādu atbalstu, vai kamēr nav uzskatāms, ka šāds lēmums pieņemts.

(210) Pirmkārt, attiecībā uz tās *OMRP* konsorcija kapitāla iepludināšanas daļas likumību, ko galu galā finansē aizjūras departamentu pašvaldības (186. apsvērums), Francijas iestādes brīvprātīgi norādīja, ka šo iepludināšanu uzskatīt par privātu finansējumu bija nepareizi. Tomēr šis paziņojums tika sniegts pēc tam, kad pasākums jau faktiski bija īstenots kā daļa no 2020. gada pārstrukturēšanas plāna, un tas nozīmē, ka pasākums ir uzskatāms par nelikumīgu atbalstu.

(211) Otrkārt, attiecībā uz 187. apsvērumā izklāstītā atbalsta, uz kuru balstās pārskatītais pārstrukturēšanas plāns, likumību vispirms jāprecizē, ka *FDES* un *PP* aizdevumi, kuru piešķiršana tika atļauta ar 2020. gada lēmumu, ir uzskatāmi par pastāvošu atbalstu. Tomēr atteikšanās no publiskā prasījuma, kas izriet no šiem aizdevumiem, tai skaitā no procentiem, ir pastāvoša atbalsta grozījums, un tas nozīmē, ka par to ir jāpaziņo. Francijas iestādes Komisijai paziņoja visus pasākumus, ar kuriem finansē to pieprasījumu grozīt *Corsair* 2020. gada pārstrukturēšanas plānu, proti, gan 187. apsvēruma i)–iv) punktā minētos pasākumus, gan atteikšanos no publiskajiem prasījumiem, kas izriet no *FDES* un *PP* aizdevumiem (187. apsvēruma v) punkts). Tā kā par pasākumiem tika paziņots pirms to īstenošanas un to īstenošana joprojām ir apturēta līdz Komisijas lēmuma pieņemšanai, Komisija uzskata, ka tie ir likumīgs valsts atbalsts. Tas neskar atbalsta samērīguma novērtējumu, it īpaši attiecību starp publisko un privāto daļu pārstrukturēšanas izmaksu finansēšanā (40., 282. un 293. apsvērums).

(212) Visbeidzot, attiecībā uz papildu atbalstu 32,4 miljonu EUR apmērā, kas piešķirts pārstrukturēšanas periodā (202.–207. apsvērums), jānorāda, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 129. punktā ir noteikts, ka par visu pārstrukturēšanas periodā faktiski piešķirto atbalstu, tostarp atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar apstiprinātu shēmu, individuāli jāpaziņo Komisijai, ja tā nebija par to informēta tad, kad pieņēma lēmumu par pārstrukturēšanas atbalstu. Netiek apstrīdēts, ka šajā gadījumā Francijas iestādes nepaziņoja Komisijai par attiecīgo individuālo atbalstu ne tad, kad tās paziņoja par pārstrukturēšanas atbalstu, ne vēlāk. Turklāt atbalsta piešķiršanu *Corsair* nevar uzskatīt par apstiprinātu, pamatojoties uz Komisijas lēmumiem par attiecīgajām atbalsta shēmām, jo grūtībās nonākuši uzņēmumi (piemēram, *Corsair*) bija skaidri izslēgti no šo shēmu piemērošanas. Tātad šis atbalsts ir nelikumīgs.

5.3. **Atbalsta saderība un juridiskais pamats pārstrukturēšanas plāna grozījumu novērtēšanai**

(213) LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka par saderīgiem ar iekšējo tirgu var uzskatīt atbalsta pasākumus, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību attīstību, ja šādam atbalstam nav tādas nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.

(214) Tādējādi, lai atbalstu atzītu par saderīgu, tam, pirmkārt, ir jābūt vērstam uz noteiktu darbību vai noteiktu tautsaimniecības jomu attīstību un, otrkārt, tam nedrīkst būt tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

(215) Saskaņā ar pirmo nosacījumu Komisija pārbauda, vai atbalsta mērķis ir atvieglot noteiktu saimniecisko darbību attīstību. Saskaņā ar otro nosacījumu Komisija samēro ierosinātā atbalsta pozitīvo ietekmi uz to darbību attīstību, kuru uzturēšanai ir paredzēts atbalsts, un negatīvo ietekmi, kāda šim atbalstam var būt uz iekšējo tirgu, attiecībā uz konkurences izkropļojumiem un negatīvo ietekmi uz tirdzniecību, ko rada atbalsts ([36]).

([35]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

([36]) Tiesas spriedums, 2020. gada 22. septembris, Austrija/Komisija (*Hinkley Point C*), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19. punkts.

(216) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs Komisija ir noteikusi kritērijus, ko tā izmanto, novērtējot, vai uzņēmuma pārstrukturēšanas atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Saskaņā ar pamatnostādņu 7.2.2. iedaļu, ja pārstrukturēšanas atbalsts ir apstiprināts, attiecīgā dalībvalsts pārstrukturēšanas periodā var lūgt Komisiju piekrist izmaiņām pārstrukturēšanas plānā un atbalsta apjomā.

(217) Šajā saistībā pirmo paziņojumu par pieprasījumu grozīt *Corsair* pārstrukturēšanas plānu Francija iesniedza Komisijai 2023. gada 27. septembrī, t. i., trīs dienas pirms *Corsair* pārstrukturēšanas perioda beigām. Francija 2023. gada 15. decembrī iesniedza Komisijai papildu informāciju par papildu grozījumiem, kas jāveic 2020. gada pārstrukturēšanas plānā.

(218) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plāna izmaiņu raksturu Komisija norāda, ka *Corsair* pārstrukturēšanas plānā veiktās korekcijas nemaina tā mērķi, ekonomisko pamatojumu vai 2020. gada lēmumā apstiprinātos strukturālos mērķus. Pārskatītajam pārstrukturēšanas plānam ir tāds pats mērķis, proti, atjaunot uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju un saglabāt teritoriālo nepārtrauktību starp Francijas Eiropas daļu un tās aizjūras departamentiem un reģioniem. Iesniegtie grozījumi izriet no darbības pielāgošanas norisēm tirgū pēc pandēmijas un nav uzskatāmi par stratēģisku virziena maiņu.

(219) Komisija konkrēti norāda, ka *Corsair* darbības joma paliek nemainīga; uzņēmums nav ne dažādojis savu darbību ārpus gaisa transporta, ne mainījis savu uzņēmējdarbības modeli, ne arī veicis tādu strukturālu pārveidi, kas mainītu tā ekonomisko identitāti. Attiecīgie tirgi joprojām lielā mērā ir salīdzināmi, un uzņēmums turpina galvenokārt nodrošināt savienojumus starp aizjūras teritorijām un Francijas Eiropas daļu saskaņā ar vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes uzdevumu, kas bija sākotnējā plāna pamatā.

(220) Šajā kontekstā Komisija norāda, ka, pamatojoties uz pārskatītā pārstrukturēšanas plāna padziļinātu pārbaudi un Francijas izvirzītajiem argumentiem, uzņēmums turpina pildīt savu uzdevumu nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību starp Francijas Eiropas daļu un aizjūras teritorijām un reģioniem, vienlaikus garantējot piedāvājuma dažādošanu un konkurētspējīgas cenas, kas ir īpaši svarīgas klientiem, uz kuriem attiecas LESD 349. pantā atzītie ierobežojumi ([37]). Tas tiek darīts, neraugoties uz daļas tās kapacitātes novirzīšanu uz Āfriku, kas neliek apšaubīt uzņēmuma reģionālās saiknes, bet drīzāk ir komerciāls pielāgojums ar mērķi optimizēt flotes izmantošanu (sk. 231. apsvērumu).

(221) Komisijas veiktā finanšu analīze liecina, ka pārskatītā pārstrukturēšanas plāna būtiskie parametri joprojām atbilst 2020. gadā apstiprinātā plāna parametriem. Izmaksu un parāda samazināšanas, kā arī produktivitātes un darbības efektivitātes uzlabošanas trajektorijas paliek nemainīgas. Ieņēmumu prognozēs un kapacitātes sadalījumā veiktās izmaiņas atspoguļo tirgus dabisko attīstību un makroekonomiskos apstākļus, kas novēroti kopš 2021. gada. Ņemot vērā šīs pārskatīšanas ierobežoto apjomu, tā nemaina plāna ekonomisko struktūru, bet drīzāk palielina tā ticamību.

(222) Komisija norāda, ka pārstrukturēšanas plānus var pielāgot, ja to prasa tirgus attīstība vai darbības apstākļi, ar nosacījumu, ka šie pielāgojumi atbilst sākotnējiem mērķiem. Francijas ierosinātās izmaiņas kalpo tieši šim mērķim – tās ir paredzētas, lai nodrošinātu sākotnējā plāna īstenošanu nestabilā tirgus vidē, vienlaikus saglabājot 2020. gadā noteikto stratēģisko virzienu. Teritoriālās nepārtrauktības uzdevums, kas ir apstiprinātā plāna būtiska sastāvdaļa, tiek pilnībā saglabāts.

([37]) Francijas gadījumā tas it īpaši attiecas uz Gvadelupu, Martiniku, Reinjonu, Senbartelmī un Senmartēnu.

(223) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka izmaiņas 2020. gadā apstiprinātajā pārstrukturēšanas plānā nav jauns plāns, bet gan tā pielāgošana, ko padarīja nepieciešamu tirgus cikliskās norises. Pārskatītais plāns atbilst sākotnējā lēmuma burtam un garam un neietekmē atļautā atbalsta tvērumu vai izvirzītos dzīvotspējas mērķus; tas arī pilnībā atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu loģikai. Tāpēc šis plāns ir uzskatāms par pastāvošā plāna grozījumu.

(224) Pamatojoties uz to, Komisija konstatē, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns atbilst Komisijas 2020. gadā apstiprinātajam pārstrukturēšanas plānam un ir tā grozījums, nevis jauns plāns.

(225) Principā saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punktu Komisija var atļaut šādas izmaiņas, ja tās atbilst šādiem nosacījumiem:

a) grozītajam plānam joprojām jāļauj pieņemamā termiņā atjaunot uzņēmuma dzīvotspēju;

b) ja tiek palielinātas pārstrukturēšanas izmaksas, attiecīgi jāpalielinās pašu ieguldījumam;

c) ja tiek palielināts atbalsta apjoms, konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumiem jābūt plašākiem nekā sākotnēji noteiktajiem;

d) ja ierosinātie konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumi ir ierobežotāki nekā sākotnēji noteiktie, attiecīgi jāsamazina atbalsta apjoms;

e) jaunā konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu ieviešanas grafika īstenošanu var salīdzinājumā ar sākotnēji pieņemto grafiku aizkavēt vienīgi tādu iemeslu dēļ, kurus saņēmējs un dalībvalsts nespēj ietekmēt; pretējā gadījumā attiecīgi jāsamazina atbalsta apjoms ([38]).

(226) Jānorāda arī, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 7.2.2. iedaļa attiecas tikai uz pārstrukturēšanas plānu grozījumiem, nevis uz plāniem par jauniem pārstrukturēšanas pasākumiem.

5.3.1. *Ieguldījums saimnieciskās darbības vai tautsaimniecības jomas attīstībā*

5.3.1.1. Ieguldījums tirgus nepilnības vai sociālo grūtību novēršanā

(227) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta b) apakšpunktu valsts iejaukšanās darbībai jābūt vērstai uz situāciju, kurā atbalsts var panākt būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespēj nodrošināt. Pamatnostādņu 44. punktā ir precizēts, ka pārstrukturēšanas atbalstu nevar piešķirt tikai tādēļ, lai atbalsta saņēmējs varētu turpināt savu darbību; to var atļaut tikai tad, ja tas ir pamatots ar sociālo grūtību vai tirgus nepilnības novēršanu. Tas var attiekties, piemēram, uz gadījumu, kad pastāv risks pārtraukt tāda būtiska gaisa transporta pakalpojuma sniegšanu, ko ir grūti dublēt, un jebkuram konkurentam būtu grūti pārņemt tā sniegšanu ([39]).

(228) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka *Corsair* plāno paplašināt savu punkta–punkta maršrutu tīklu uz Āfriku un Indijas okeānu ([40]). Šajā kontekstā lēmumā par procedūras sākšanu tika paustas šaubas par to, vai teritoriālās nepārtrauktības un savienotības ar aizjūras reģioniem saglabāšanu joprojām varētu izmantot kā pamatojumu papildu pārstrukturēšanas atbalstam, it īpaši ņemot vērā i) divu vai trīs konkurējošu regulāro aviosabiedrību klātbūtni tajos pašos ES iekšējos maršrutos, kurus apkalpo *Corsair*, un ii) to, ka *Corsair* pārskatītais plāns galvenokārt bija vērsts uz jaunu maršrutu atvēršanu uz galamērķiem ārpus ES (sk. lēmuma par procedūras sākšanu 80.–82. apsvērumu).

([38]) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkts.

([39]) Sk. piemērošanu vidēja lieluma aviosabiedrībai, kas apkalpo konkrētus pasažieru pārvadājumu pieprasījuma segmentus, lietā SA.57026 (2020/N) – Rumānija – *COVID-19: Aid to Blue Air*, OV C 430, 11.12.2020., kā apstiprināts Vispārējās tiesas 2023. gada 29. marta spriedumā *Wizz Air Hungary Zrt.* / Eiropas Komisija, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, 66.–74. punkts.

([40]) (..).

(229) Komisija pamatoja savas šaubas par to, vai ir izpildīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktā noteiktais nosacījums, norādot, ka trīs maršrutos, kurus *Corsair* turpinātu apkalpot (t. i., Puentapitra, Fordefransa un Reinjona), vismaz divas citas konkurējošas aviosabiedrības (*Air Austral*, *Air France*, *Air Caraïbes* /*French Bee*) sniedza ar *Corsair* pakalpojumiem salīdzināmus pakalpojumus sabiedrisko pakalpojumu saistību ietvaros attiecībā uz reisu biežumu, kvalitāti un darbības nepārtrauktību. Tāpēc Komisija konstatēja, ka *Corsair* sniegtie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi nešķita īpaši vai būtiski svarīgi, jo pārējās trīs aviosabiedrības šķietami spētu kompensēt *Corsair* aiziešanu no tirgus, palielinot savu kapacitāti, reisu biežumu vai galamērķu skaitu.

(230) Tomēr, pirmkārt, Francijas iestāžu iesniegtā pētījuma secinājumi (sk. 125. apsvērumu) par šķēršļiem ienākšanai *Corsair* apkalpotajos tirgos un tās darbības izbeigšanas sekām attiecībā uz piedāvājuma koncentrāciju un cenu pieaugumu konkrētos nestabilos tirgos (Majotā) ir ticami. Tādējādi ir iespējams, ka *Corsair* darbības pārtraukšana izraisītu nopietnas sociālās grūtības, proti, LESD 349. pantā minēto reģionu neaizsargāto iedzīvotāju stāvokļa pasliktināšanos.

(231) Otrkārt, *Corsair* turpinās apkalpot Francijas aizjūras teritorijas, dažādojot savu piedāvājumu un nodrošinot maršrutus arī no reģionālajām lidostām, piemēram, Lionas un Marseļas, papildus Parīzes–Orlī lidostai. Tiešo savienojumu atvēršana un uzturēšana no reģionālajām lidostām palīdz paplašināt klientu loku un stiprina valsts savienotību, neliekot apšaubīt *Corsair* būtisko nozīmi tālāko aizjūras reģionu apkalpošanā. Arī šajā ziņā *Corsair* darbības pārtraukšana, visticamāk, radītu nopietnas sociālās grūtības šo reģionu neaizsargātajiem iedzīvotājiem.

(232) Šajā kontekstā ir arī būtiski norādīt, ka plānotais finansējums aizjūras nodokļa kredīta (*CIOM*) veidā paredz, ka *Corsair* ar šo pasākumu finansētie gaisa kuģi ir jāizmanto darbībām aizjūras teritorijās ([41]).

(233) Attiecībā uz Āfrikas maršrutu atvēršanu pārstrukturēšanas periodā ((..)) – tā tika veikta ar Komisijas iepriekšēju atļauju, kas izdota pēc *Corsair* iesniegta pamatota pieprasījuma (sk. 2020. gada lēmuma 88. apsvēruma d) punktu). Tātad tie bija līdzeklis, ko uzņēmums izmantoja, lai sasniegtu savu ilgtermiņa dzīvotspējas mērķi saskaņā ar 2020. gada lēmumā noteiktajiem pienākumiem. Tādējādi šo maršrutu atvēršana bija īpašs mehānisms ieņēmumu dažādošanai un flotes izmantošanas optimizēšanai, neizraisot atteikšanos no esošajiem aizjūras maršrutiem. Gluži pretēji, iesniegtā informācija liecina, ka ģeogrāfiskās dažādošanas stratēģijas mērķis ir uzņēmuma finanšu stabilizācija, kas ir nepieciešams nosacījums, lai nodrošinātu tā uzdevuma – savienot Francijas tālākos reģionus – nepārtrauktību. Tas nozīmē, ka, neraugoties uz daļas tās kapacitātes pārdali, *Corsair* saglabā spēcīgu klātbūtni Francijas aizjūras teritorijās, un Francijas aizjūras galamērķi joprojām ir tās darbības centrā (aptuveni (..) % *Corsair* darbības, vērtējot pēc piedāvāto sēdvietu skaita, ir saistīti ar Francijas aizjūras teritorijām).

(234) Attiecīgi Komisija konstatē, ka, neraugoties uz tīkla pielāgošanu un mērķtiecīgu Āfrikas maršrutu ieviešanu, *Corsair* joprojām ir stingri apņēmusies apkalpot Francijas aizjūras reģionus un turpina nodrošināt būtisku savienotību ar šīm teritorijām, tādējādi risinot pasākuma novērtējumā konstatētās strukturālās vajadzības mobilitātes un teritoriālās nepārtrauktības ziņā.

(235) No tā izriet, ka, pirmkārt, *Corsair* pārstrukturēšanas plāna grozījuma projektu var izvērtēt, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 7.2.2. iedaļu, un, otrkārt, plānā paredzētās izmaiņas neliek apšaubīt Komisijas 2020. gada lēmumā sniegto novērtējumu par atbalsta ieguldījumu tirgus nepilnības vai sociālo grūtību novēršanā ([42]).

([41]) Darbības nosacījumu 16. punktā un tiem pievienotajā pārstrukturēšanas plānā ir noteikts, ka ar *CIOM* finansētie gaisa kuģi būs jāekspluatē aizjūras maršrutos (..) % no to lidojuma laika un uz citiem galamērķiem – (..) % no to lidojuma laika.

([42]) 2020. gada lēmuma 60.–65. apsvērums.

5.3.1.2. Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

(236) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta a) apakšpunktu, ja pārstrukturēšanas plāns tiek grozīts, Komisija pieprasīs attiecīgajai dalībvalstij iesniegt pārstrukturēšanas plānu, kas ļaus atjaunot uzņēmuma dzīvotspēju pieņemamā termiņā salīdzinājumā ar sākotnēji iesniegto pārstrukturēšanas plānu.

(237) Turklāt pārstrukturēšanas plānam ir jāatjauno atbalsta saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēja, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem par turpmākajiem darbības apstākļiem; ilgtermiņa dzīvotspēja ir sasniegta tikai tad, kad uzņēmums pēc visu savu izmaksu segšanas, ieskaitot nolietojuma un finansējuma izmaksas, spēj gūt atbilstīgu plānoto peļņu no kapitāla.

(238) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija konstatēja, ka Francijas iestāžu iesniegtajā pārstrukturēšanas plānā ir konkrēti trūkumi, kas radīja šaubas par *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu.

(239) Pirmkārt, Francijas iestāžu pieņemtie ekonomiskie un darbības pieņēmumi nebija pamatoti ar detalizētu argumentāciju, kas ļautu novērtēt, cik reāli tie ir, un tas radīja nenoteiktību par to piesardzīgo vai ticamo raksturu.

(240) Otrkārt, pamata finanšu prognozes liecināja par ļoti nelielām rezervēm saistībā ar standarta rentabilitātes un maksātspējas rādītājiem, un tas pakļāva uzņēmumu iespējamam nestabilitātes riskam, ja noteikti būtiski pieņēmumi, piemēram, degvielas cenas, attīstītos nelabvēlīgi.

(241) Treškārt, Komisija konstatēja, ka pašu kapitāla ieguldījumi, kas identificēti kā "jauni līdzekļi", proti, [5–25] miljoni EUR no vēsturiskajiem ieguldītājiem un [5–25] miljoni EUR no Kongo Republikas (Brazavila) kā jauna ieguldītāja, joprojām bija pieticīgi, ņemot vērā *Corsair* naudas līdzekļu vajadzības. Turklāt vairāki citi pasākumi, kas tika norādīti kā jaunas iniciatīvas, faktiski izrādījās iepriekšēji pasākumi, kas jau bija ņemti vērā 2020. gada plānā vai tolaik bija plānoti, tāpēc tos nevarēja uzskatīt par efektīviem ieguldījumiem dzīvotspējas atjaunošanā. Šādos apstākļos Komisija konstatēja, ka identificētie ieguldījumi nepierāda plāna īstenojamību.

(242) Ceturtkārt, Francijas iestādes nebija iesniegušas pesimistisku scenāriju, kā prasīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 50. punktā, un tas liedza pienācīgi novērtēt plāna jutīgumu pret nelabvēlīgām norisēm.

(243) Visbeidzot, Komisija konstatēja, ka iesniegtās finanšu prognozes ir nepilnīgas un aprobežojas ar īsu peļņas un zaudējumu pārskatu. Tās arī uzrādīja negatīvu pašu kapitāla attīstību pārstrukturēšanas periodā un pēc tā, kas ir pretēji Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 50. punkta prasībām. Šādos apstākļos *Corsair* pārstrukturēšanas perioda beigās, visticamāk, joprojām būtu "grūtībās nonācis uzņēmums".

(244) Pamatojoties uz to, Komisija pauda nopietnas šaubas par pārskatītā pārstrukturēšanas plāna atbilstību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktajiem kritērijiem un līdz ar to par *Corsair* spēju atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju un patstāvīgi konkurēt tirgū bez papildu atbalsta.

5.3.1.2.1. Dzīvotspējas atjaunošanas pamatā esošo pieņēmumu novērtējums

(245) Francijas iestāžu pieņēmumu izvērtējums liecina, ka *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana, kā izklāstīts pamatscenārijā, ir balstīta uz realizējamām, konsekventām un pienācīgi pamatotām darbības un finanšu prognozēm saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 45.–52. punkta prasībām.

(246) Pieņēmumos ir panākts līdzsvars starp pasākumiem ienesīguma uz pasažieri uzlabošanai un strukturāliem izmaksu ierobežošanas pasākumiem. Šo pasākumu ietekme jau ir redzama *Corsair* nesenajos darbības rezultātos.

(247) Konkrētāk, Komisija norāda, ka pieņēmumi par *RASK* uzlabošanos tagad atspoguļo *Corsair* īstenoto pasākumu faktisko ietekmi. Rezultātā *RASK* ir augstāks salīdzinājumā ar pieņēmumiem, kas sākotnēji izmantoti pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā, pamatojoties uz konservatīvu pieeju, jo tolaik ticama prognoze nebija iespējama; 2025. gada 15. decembrī iesniegtajā plāna redakcijā tas tā vairs nebija. Tādējādi Francijas iestādes norāda uz *RASK* uzlabojumu par (..) %, sākot no (..), salīdzinājumā ar sākotnēji paredzētajiem (..) %, kas atbilst izcilajiem rezultātiem, kuri reģistrēti 2024./2025. finanšu gadā pēc komerciālo un darbības pasākumu faktiskās īstenošanas. Komisija konstatē, ka šī pārskatīšana uz augšu ir balstīta uz nesenu faktisko informāciju un neizriet no pārmērīgi optimistiskiem pieņēmumiem.

(248) Turklāt Komisija norāda, ka pieņēmumi par ienesīgumu uz pasažieri ir balstīti uz vidējo kupona cenu, kas ir augstāka par sākotnēji prognozēto un atspoguļo stabilizāciju vai pat nelielu pieaugumu, ko *Corsair* novēroja vairāku mēnešu garumā un visā 2025. finanšu gadā, proti, +(..) % salīdzinājumā ar 2025. gada maijā iesniegto pārstrukturēšanas plāna iepriekšējo versiju. Šī labvēlīgā tendence bija vērojama būtiska degvielas cenu krituma kontekstā (–(..) % salīdzinājumā ar plāna pieņēmumiem), un tas pastiprināja turpmāko prognožu ticamību attiecībā uz pamatdarbības peļņas normu. Komisija uzskata, ka vidējās kupona cenas palielināšanās kopā ar degvielas izmaksu samazināšanos ir stabils rentabilitātes virzītājspēks.

(249) Komisija arī konstatē, ka vidējās kupona cenas palielināšanās lielā mērā ir saistīta ar *Corsair* augstākas klases pakalpojumu pārdošanas stratēģiju saistībā ar flotes atjaunošanu, kas padarīja tās komerciālo piedāvājumu pievilcīgāku un stimulēja ienesīgumu uz pasažieri virs sākotnēji gaidītā. 2025. finanšu gadā novērotie rezultāti, kā arī 2026. gada prognozes apstiprina, ka šī ietekme nav ne vienreizēja, ne cikliska, bet gan izriet no strukturālām izvēlēm, kas atbilst uzņēmuma zīmola maiņas stratēģijai. Šajā saistībā Komisija uzskata, ka *Corsair* paredzētais biļešu cenu pieauguma līmenis joprojām ir saderīgs ar pārstrukturēšanas atbalsta mērķi, jo tas atspoguļo piedāvāto pakalpojumu kvalitatīvu uzlabošanos un ienesīguma uz pasažieri pakāpenisku normalizēšanos, nevis stratēģiju mākslīgi paaugstināt cenas, pateicoties valsts atbalstam. Turklāt Komisija norāda, ka hipotētiskajā scenārijā bez atbalsta biļešu cenu paaugstinošas korekcijas būtu bijušas nepieciešamas arī izmaksu pieauguma (inflācijas) un finanšu struktūras pasliktināšanās problēmas risināšanai, vai pat būtu bijušas izteiktākas vai saistītas ar kapacitātes un pakalpojumu kvalitātes samazināšanos. Šādos apstākļos prognozētā vidējās kupona cenas tendence scenārijā ar atbalstu nepiešķir *Corsair* nepamatotu konkurences priekšrocību salīdzinājumā ar šo hipotētisko scenāriju, bet drīzāk atbilst ekonomiski pamatotai un samērīgai trajektorijai, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu mērķus.

(250) Visbeidzot, Komisija pieņem zināšanai pieņēmumus par izplatīšanas izmaksu samazināšanos, kuri balstīti uz tiešās pārdošanas kanāla un it īpaši tiešsaistes kanāla nesenajiem rezultātiem, kuri novēroti 2025. finanšu gadā. Jau vairākus mēnešus dinamiskas komercpolitikas īstenošana, kuras mērķis ir palielināt tiešās pārdošanas īpatsvaru, ir izpaudusies kā izmērāms strukturāli dārgāku trešo personu izplatīšanas tīklu izmantošanas samazinājums. Komisija uzskata, ka šī attīstība, kas jau notiek un ir dokumentēta, pastiprina pamatscenārijā prognozēto izmaksu ietaupījumu ticamību.

(251) Ņemot vērā visus šos faktorus, Komisija uzskata, ka pamatscenārija pamatā esošie pieņēmumi ir piesardzīgi, balstīti uz faktiski novērotiem rezultātiem un atbilst īstenotajam darbības pasākumam. Pamatojoties uz šiem pasākumiem, var pamatoti secināt, ka pārstrukturēšanas plāns var atjaunot *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspēju saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām.

(252) Attiecībā uz Francijas iestāžu iesniegtā pesimistiskā scenārija analīzi – tā parāda, ka šis scenārijs ir piesardzīga un ticama jutīguma analīze saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām, jo tā mērķis ir pārbaudīt pārskatītā pārstrukturēšanas plāna noturību pret ticamiem nelabvēlīgiem satricinājumiem, kas ietekmē *Corsair* ekonomisko rādītāju galvenos virzītājspēkus.

(253) Komisija konstatē, ka pesimistiskais scenārijs ir balstīts uz trīs pamatrādītāju – degvielas cenu, vidējās kupona cenas un sēdvietu noslodzes rādītāja – kritisko vērtību detalizētu analīzi. Analīzēs ir identificētas izmaiņas, kuru gadījumā, katru parametru aplūkojot atsevišķi, neto rezultāts būtu nulle. Uzņēmuma finanšu konsultantu veiktā jutīguma analīze ([43]) parādīja, ka, pārējiem apstākļiem saglabājoties nemainīgiem, lai neitralizētu neto rezultātu, degvielas cenai būtu jāpieaug par (..) % līdz (..) % salīdzinājumā ar pamatscenārija pieņēmumiem, kas atbilstu degvielas cenai no [1 000–1 500] līdz [1 000–1 500] USD par tonnu. Šis līmenis būtu ievērojami augstāks gan par pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā izmantotajiem pieņēmumiem, gan par 2024./2025. finanšu gada gaitā faktiski novēroto vidējo cenu ([500–800] USD/t). Komisija uzskata, ka šīs robežvērtības liecina par ievērojamu drošības rezervi degvielas riska ziņā.

(254) Tāpat attiecībā uz ienesīgumu no pasažiera Komisija norāda, ka neto rezultāts būtu nulle tikai tad, ja vidējā kupona cena samazinātos par (..) % salīdzinājumā ar pamatscenāriju, proti, atkarībā no aplūkojamā finanšu gada – par (..)–(..) EUR uz pasažieri. Attiecībā uz sēdvietu noslodzes rādītāju, lai sasniegtu nulles neto rezultātu, tam salīdzinājumā ar pamatscenāriju būtu jāsamazinās par (..) procentpunktiem, sasniedzot (..) % līdz (..) % līmeni. Komisija uzskata, ka šīs izmaiņas, analizētas atsevišķi, pārsniedz parastās svārstības, kas novērotas *Corsair* apkalpotajos tirgos, un apstiprina izmantoto pieņēmumu piesardzīgo raksturu.

(255) Pamatojoties uz šīm jutīguma analīzēm, Francijas iestādes izstrādāja pesimistisku scenāriju, kas apvienoja vienlaicīgus nelabvēlīgus satricinājumus, proti: i) degvielas cenas pieaugumu par (..) USD/t salīdzinājumā ar darījumdarbības plānu (t. i., +(..) % salīdzinājumā ar pamatscenāriju un +(..) % salīdzinājumā ar 2024./2025. gadā novēroto vidējo rādītāju), ii) vidējās kupona cenas samazinājumu par (..) % un iii) sēdvietu noslodzes rādītāja samazinājumu par (..) procentpunktiem. Komisija norāda, ka šie apvienotie pieņēmumi ir smagāki nekā svārstības, kas parasti novērojamas īsā laikposmā, un tāpēc tie ir ticams *Corsair* darījumdarbības modeļa stresa tests.

(256) Komisija norāda, ka šajā pesimistiskajā scenārijā kumulatīvā ietekme uz peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem joprojām ir būtiska, taču arī kontrolēta, ar negatīvu ietekmi (..) miljonu EUR apmērā 2025./2026. finanšu gadā, kas kumulatīvi palielinās līdz (..) miljoniem EUR 2026./2027. gadā un līdz (..) miljoniem EUR 2027./2028. gadā. Līdzīgs mērogs vērojams arī naudas plūsmas ziņā. Tomēr, neraugoties uz šo satricinājumu kopumu, *Corsair* plāna īstermiņā spēj saglabāt pozitīvu peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem, un tas liecina par uzņēmuma spēju izturēt saprātīgi nelabvēlīgu ekonomiskās vides pasliktināšanos, tūlītēji neapdraudot tā darbības dzīvotspēju.

(257) Ņemot vērā visu šo informāciju, Komisija uzskata, ka pesimistiskais scenārijs neliek apšaubīt *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas ticamību. Gluži pretēji, tas parāda, ka pārstrukturēšanas plāns ir pietiekami noturīgs, lai izturētu galvenos identificētos riskus, īpaši tos, kas saistīti ar degvielas cenu svārstīgumu un mērenu tirdzniecības apstākļu pasliktināšanos, saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm. Šis secinājums ir vēl jo pamatotāks tāpēc, ka pārstrukturēšanas periods beidzas 2026. gada 30. septembrī, t. i., jau pēc dažiem mēnešiem, un, lai gan šāda scenārija īstenošanos pilnībā izslēgt nevar, ir ļoti maz ticams, ka tas īstenotos visos elementos un tik īsā laikposmā pasliktinātos līdz šādam līmenim.

(258) Attiecībā uz pamatscenārija un pesimistiskā scenārija kopējo analīzi Komisija uzskata, ka pieņēmumi, kurus *Corsair* izmanto, lai pierādītu dzīvotspējas atjaunošanu, ir ticami, piesardzīgi un pietiekami pamatoti. Pamatscenārijs ir balstīts uz darbības un komerciālām prognozēm, ko apstiprina jau novērotas un dokumentētas tendences, it īpaši ienesīguma uz pasažieri palielināšanās, augstākas klases pakalpojumu pārdošana un pārdošanas kanālu optimizācija, nepaļaujoties uz pārmērīgi optimistiskiem pavērsieniem. Savukārt pesimistiskais scenārijs ir stingrs stresa tests, kura pamatā ir ticami nelabvēlīgi satricinājumi, kas vienlaikus ietekmē galvenos ekonomiskā snieguma virzītājspēkus, un tas parāda būtisku drošības rezervi salīdzinājumā ar kritiskajām robežvērtībām, kuru

([43]) Avots: Komisijai 2025. gada 15. decembrī iesniegtā atjauninātā pārstrukturēšanas plāna 7. lpp.

sasniegšanas gadījumā neto rezultāts būtu nulle. Tas, ka pat pesimistiskajā scenārijā *Corsair* īstermiņā joprojām spēj sasniegt pozitīvu peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem, apliecina pārstrukturēšanas plāna noturību. Attiecīgi Komisija konstatē, ka visi abu scenāriju pamatā esošie pieņēmumi atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām un pamato pozitīvu secinājumu par *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas ticamību.

5.3.1.2.2. Paredzamo finanšu rādītāju novērtējums

(259) Francijas iestādes savās jaunākajās piezīmēs nosūtīja vairākus *Corsair* finanšu datu un prognožu atjauninājumus; jaunākais no tiem datēts ar 2025. gada 15. decembri. Šīs atjauninātās prognozes (sk. iepriekš 49.–65. apsvērumu) liecina par konsekventu un strukturālu uzņēmuma darbības un finanšu rādītāju uzlabošanos pārstrukturēšanas periodā, kas pagarināts līdz 2026. gada 30. septembrim. Pamatscenārijā paredzēts, ka *Corsair* perioda beigās uzrādīs pozitīvu neto rezultātu (..) miljonu EUR apmērā (vai (..) miljonu EUR apmērā, ja neņem vērā ārkārtas rezultātu (..) miljonu EUR apmērā, kas saistīts ar valsts atbalstu) un izmantotā kapitāla atdevi (*ROCE*) [10,6–13,4] % apmērā; tas apstiprina kopš 2023. gada novēroto augšupejošo tendenci un norāda, ka uzņēmumam būtu jāspēj pēc visu savu izmaksu segšanas, ieskaitot nolietojuma un finansējuma izmaksas, gūt atbilstīgu plānoto kapitāla atdevi, kā norādīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 52. punktā. Vidēja termiņa prognozes liecina, ka šī tendence turpināsies, paredzot neto rezultātu (..) miljonu EUR apmērā un *ROCE* [11,4–15,2] % apmērā tā finanšu gada beigās, kas noslēgsies 2027. gada septembrī.

(260) Komisija norāda, ka pārskatītā pārstrukturēšanas plāna beigās prognozētā *ROCE* likme ir augstāka nekā *WACC*, ko Francijas iestādes aplēsušas [8,6–10,5] % apmērā. Šis *WACC* līmenis pats par sevi ir būtiski augstāks nekā vidējās likmes, ko Komisija izmantojusi savos nesenajos lēmumos aviācijas nozarē un kas ir aptuveni (..) ([44]). Komisija uzskata, ka šo atšķirību pamato *Corsair* īpašā situācija, proti, augstāks riska profils un pārliecinošu rezultātu trūkums pēc apstiprinātā pirmā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas, kas nebija raksturīgi citām aviosabiedrībām, uz kurām attiecās salīdzināmi pārstrukturēšanas lēmumi. Konkrētāk, *Corsair* nav kotēta biržā, tā ir mazāka un darbojas ierobežotā skaitā tālsatiksmes tirgu; tās ilgtermiņa dzīvotspēja joprojām ir lielā mērā atkarīga no pārskatītā pārstrukturēšanas plāna efektīvas īstenošanas un stingru pieņēmumu par satiksmi un rentabilitāti sasniegšanas. Šajā kontekstā šķiet lietderīgi izmantot augstāku *WACC* nekā citās nozares lietās, lai atspoguļotu atlikušā riska līmeni, ko ieguldītāji uzņemas pēc pārstrukturēšanas, un novērstu gaidāmās ekonomiskās rentabilitātes pārvērtēšanu.

(261) Šajā saistībā, pamatojoties uz Francijas iestāžu sniegto informāciju un it īpaši uz detalizēto analīzi pētījumā *Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair* (*Corsair WACC* aprēķināšanas metode), Komisija konstatē, ka *WACC* aprēķināšanai izmantotā metode ir pamatota ([45]).

(262) Konkrētāk, Komisija arī uzskata par lietderīgu izmantot mērķa finanšu sviru (..) % apmērā, jo tā nav balstīta uz pašas *Corsair* finansiālo situāciju grūtību periodā, bet gan uz Eiropas aviosabiedrībās novēroto vidējo rādītāju. Šī pieeja atbilst metodei, kas ieteikta biržas sarakstā neiekļautiem uzņēmumiem, piemēram, *Corsair* ([46]). Tāpat izmantotais kapitāla beta koeficients, kas noteikts (..) apmērā, ir atvasināts no nozares aktīvu beta koeficienta, kas aplēsts, pamatojoties uz plašu Eiropas aviosabiedrību izlasi, un pēc tam koriģēts, izslēdzot un no jauna piemērojot finanšu sviras rādītājus, pamatojoties uz šīs izlases struktūru. Šī metode ir plaši atzīta finanšu teorijā un Francijas iestāžu pētījumā minēto regulatīvo iestāžu praksē ([47]).

([44]) Komisijas aprēķinātais vidējais rādītājs attiecībā uz *Condor*, *SAS*, *TAP* un *TAROM*.

([45]) Pētījumā *WACC* pārstrukturēšanas plāna beigās aplēsta, pamatojoties uz tirgus datiem, nevis uz *Corsair* pašreizējo situāciju un tai raksturīgajām finansēšanas izmaksām un finanšu sviras prognozēm perioda beigās 2026. gadā. Tas atbilst analīzei par uzņēmuma spēju ilgtermiņā segt savas kapitāla izmaksas normālos tirgus apstākļos. Alternatīva būtu aplēst kapitāla alternatīvās izmaksas brīdī, kad kapitāls (vai parāds) tiek ieguldīts un analizēts.

([46]) Šī pieeja dod priekšroku standartizētiem nozares parametriem, nevis atbalsta saņēmējam specifiskiem datiem, kas atspoguļotu pārstrukturēšanas atbalsta saņēmējam piešķirto valsts atbalstu, piemēram, *Corsair* gadījumā – publisko prasījumu norakstīšanu.

([47]) Šī pieeja ļauj parādīt gaisa transporta nozarei raksturīgo sistēmisko risku, nevis *Corsair* pārejošo riska profilu.

(263) Turklāt Komisija norāda, ka pašu kapitāla izmaksās ir iekļauta īpaša nelikviditātes prēmija, ko pamato tas, ka *Corsair* nav kotēta biržā, savukārt finansiālo grūtību prēmija netiek piemērota, jo *WACC* tiek aprēķināta brīdī, kad saskaņā ar prognozēm būs atjaunota uzņēmuma dzīvotspēja. Visbeidzot, izmantotās parāda izmaksas ir balstītas uz objektīvām tirgus atsauces vērtībām, kas apvieno Francijas nozares un makroekonomiskos datus un atspoguļo finansēšanas izmaksas vidēja lieluma dzīvotspējīgam uzņēmumam, kurš darbojas gaisa transporta nozarē, nevis izmaksas, ko pašlaik sedz vai nākotnē segs *Corsair*.

(264) Attiecīgi Komisija konstatē, ka *WACC* [8,6–10,5] % apmērā ir piesardzīga un ticama atsauces likme, lai novērtētu *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspēju un pārbaudītu, vai pārskatītā pārstrukturēšanas plāna finanšu prognozes ļauj ilgtermiņā segt kapitāla izmaksas saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm un Komisijas konsekvento praksi salīdzināmās aviācijas nozares lietās.

(265) Turklāt uzņēmuma pašu kapitāla stāvoklis (..) tādējādi iezīmē to, ka *Corsair* galīgi zaudē grūtībās nonākuša uzņēmuma statusu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.

(266) Pamatojoties uz to, Komisija konstatē, ka pat tad, ja *Corsair* pašu kapitāls tiktu pilnībā atjaunots pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, iesniegtais plāns sniedz stabilas un pamatotas izredzes atjaunot dzīvotspēju. Jaunākajās prognozēs ir ņemti vērā uzņēmuma pieņemtie papildu racionalizācijas un konkurētspējas uzlabošanas pasākumi, it īpaši pamatdarbības izmaksu kontrole, flotes modernizācija, slodzes koeficienta uzlabošana un efektīvāka cenu politika. Tajās ir ņemti vērā arī Francijas iestāžu ierosinātie pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai. Paredzamais rentabilitātes līmenis (*ROCE* [10,6–13,4] % 2026. gadā un [11,4–15,2] % 2027. gadā) liecina par patiesu un ilgtspējīgu atveseļošanos, kas ir vēl jo nozīmīgāka tāpēc, ka tā panākta situācijā, ko joprojām raksturo Krievijas militārās agresijas pret Ukrainu sekas.

(267) Šajā saistībā, pamatojoties uz Francijas iestāžu iesniegto 4. tabulu, Komisija izsaka šādas papildu piezīmes, kas pastiprina *Corsair* dzīvotspējas atjaunošanas analīzi:

a) pirmkārt, Komisija norāda, ka Francijas iestādes ir pamatojušas savu analīzi, salīdzinot *Corsair* izmantotā kapitāla atdevi (*ROCE*) ar plašu un reprezentatīvu izlasi, kurā iekļautas aptuveni divpadsmit citas Eiropas un Ziemeļamerikas aviosabiedrības. Šī izlase ietver tradicionālos pārvadātājus, zemo cenu aviosabiedrības un Ziemeļamerikas aviosabiedrības, un tas ļauj precīzi atspoguļot kapitāla atdeves strukturālās atšķirības atkarībā no darījumdarbības modeļiem. Komisija norāda, ka šāds sadalījums pa kategorijām ir atbilstošs atskaites punkts *Corsair*, kuras pozicionējums un riska profils ir līdzīgs tradicionālajām aviosabiedrībām, kas ekspluatē tālsatiksmes tīklus ar augstu kapitālietilpību, lai gan *Corsair* acīmredzami ir izteikti mazāka par šīm aviosabiedrībām;

b) otrkārt, Komisija norāda, ka 2019.–2024. gadā novērotā *ROCE* dinamika atspoguļo būtiskus ārējos satricinājumus, kas skāra aviācijas nozari. Pēc kopumā apmierinoša līmeņa 2019. gadā, kad vidējā *ROCE* visās aviosabiedrībās bija 7,3 %, rādītāji 2021. un 2022. gadā strauji samazinājās, vidējam rādītājam kļūstot negatīvam vai ļoti zemam, it īpaši Covid-19 krīzes, mobilitātes ierobežojumu un vērtības ķēžu traucējumu dēļ. 2023. gadā novērotā un 2024. gadā apstiprinātā augšupejošā tendence, vidējai *ROCE* sasniedzot 6,9 %, liecina par pakāpenisku atgriešanos pie normalizētākiem tirgus apstākļiem, lai gan atgriešanās līmenī, kāds bija pirms Covid-19, nav bijusi vienmērīga;

c) šajā nozares kontekstā Komisija norāda, ka *Corsair ROCE* 2024./2025. gadā ir nostabilizējusies (..) % līmenī pēc tam, kad 2023./2024. finanšu gadā tā bija sasniegusi gandrīz līdzsvara līmeni. Tas atspoguļo būtisku tās ekonomisko rādītāju uzlabošanos pēc pirmo pārstrukturēšanas pasākumu īstenošanas. Konkrētāk, pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā ietvertās prognozes liecina, ka plāna perioda beigās *Corsair ROCE* uzrādīs augšupvērstu trajektoriju.

(268) Komisija konstatē, ka šī trajektorija atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, jo tā parāda atbalsta saņēmēja spēju vidējā termiņā radīt kapitāla atdevi, kas laika gaitā ir pozitīva un saderīga ar kapitāla izmaksām, ļaujot tam darboties normālos tirgus apstākļos, pastāvīgi nepaļaujoties uz valsts atbalstu. Šajā saistībā prognozētā *ROCE* tendence ir būtisks un ticams rādītājs *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai.

(269) Turklāt, lai gan pārstrukturēšanas perioda beigās pašu kapitāls joprojām ir negatīvs, Komisija uzskata, ka šī situācija pati par sevi nav pietiekama, lai izslēgtu konstatējumu par ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu. Jēdziens "dzīvotspēja", kā Komisija to interpretē līdzīgās plašas pārstrukturēšanas lietās, nav balstīts tikai uz bilances maksātspēju, bet gan uz uzņēmuma strukturālo un pastāvīgo spēju radīt pozitīvas naudas plūsmas un tādējādi finansēt sevi bez turpmāka valsts atbalsta. Šajā sakarā pārskatītais pārstrukturēšanas plāns uzrāda pozitīvu darbības rentabilitātes trajektoriju, kas nodrošina, ka *Corsair* ekonomiskā atveseļošanās ir ilgtspējīga un ka *Corsair* galu galā spēs finansēt savas investīcijas un atmaksāt savus parādus, pat ja aviosabiedrībai būs vajadzīgs (nedaudz) ilgāks laikposms vēsturisko zaudējumu segšanai (pašu kapitāla deficīts). Tādējādi negatīva pašu kapitāla īslaicīga saglabāšanās ir jāpieņem kā vēsturisko zaudējumu neatņemamas sekas, neskarot turpmāko ekonomisko dzīvotspēju.

(270) Turklāt Komisija norāda, ka iesniegto atveseļošanās trajektoriju apstiprina arī galveno makroekonomisko parametru nesenā un gaidāmā attīstība. Pirmkārt, euro stabilizācija un paredzamais nelielais vērtības pieaugums attiecībā pret dolāru 2025.–2027. gadā ([48]) automātiski samazina dolāros denominēto iegāžu izmaksas, it īpaši aviācijas degvielas un dolāros denominēto gaisa kuģu izpirkumnomas līgumu izmaksas. Otrkārt, pēc 2022. un 2023. gadā novērotajiem svārstīguma maksimumiem aviācijas degvielas nākotnes līgumu tirgi pārstrukturēšanas plāna periodā liecina par cenu stabilizācijas tendenci ([49]), kas būtiski mazina risku pamatdarbības peļņas normām. Šie divi faktori kopā – labvēlīga valūtas kursa tendence un degvielas cenu samazināšanās – ir ārējas sviras, kas veicina *Corsair* rentabilitāti un stiprina tās ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas ticamību.

(271) Komisija arī norāda, ka pēc plāna beigām *Corsair* būs veselīgāka finanšu struktūra un pietiekama naudas plūsma, lai turpinātu attīstību bez nepieciešamības paļauties uz turpmāku publisko atbalstu; tas attiecas gan uz pamatscenāriju, gan pesimistisko scenāriju.

(272) Pievēršoties pesimistiskajam scenārijam, Komisija norāda, ka pārstrukturēšanas perioda beigās gaidāmais neto rezultāts ir pozitīvs (..) EUR apmērā, ja neņem vērā valsts atbalsta ietekmi. Tas pats attiecas uz uzņēmuma naudas plūsmu, kas, paredzams, būs no (..) līdz (..) miljoniem EUR.

([48]) Gan tirgus prognozes, gan makroekonomiskie pieņēmumi liecina par euro stabilizēšanos vai pat nelielu pieaugumu attiecībā pret ASV dolāru 2025.–2027. gada periodā. Pirmkārt, Eurosistēmas tehniskajās prognozēs tiek lēsts, ka EUR/USD kurss laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam varētu nedaudz pieaugt – no aptuveni 1,08 2025. gadā līdz 1,11 un pēc tam 1,13 2026.–2027. gadā; tas nozīmētu euro vērtības pieaugumu salīdzinājumā ar iepriekšējiem līmeņiem izejvielu cenu krituma un eurozonas ilgtermiņa procentu likmju uzlabošanās kontekstā. Otrkārt, tirgus profesionāļu prognozes (*ECB Survey of Professional Forecasters*) liecina par gaidāmu euro vērtības pieaugumu attiecībā pret dolāru, paredzot, ka EUR/USD kurss 2026. gadā būs augstāks nekā 2025. gadā un vidējā termiņā virzīsies pa augšupejošu trajektoriju. To apstiprina arī līdzīgas starptautisko finanšu iestāžu prognozes; dažas no tām uzskata, ka euro ilgtermiņā 2025./2026. gada laikā varētu pārsniegt 1,15–1,20 USD robežvērtību tādu strukturālu faktoru dēļ kā iespējamās atšķirības Eiropas Centrālās bankas un ASV Federālo rezervju sistēmas monetārajā politikā, kā arī eurozonas ekonomikas relatīvā noturība. Kopumā šie uz faktiem balstītie apsvērumi apstiprina pieņēmumu, ka euro vērtība attiecīgajā periodā stabilizēsies un pēc tam nedaudz pieaugs attiecībā pret dolāru.

([49]) Dati, kas apkopoti par naftas produktu tirgu un nākotnes līgumu tirgu, liecina par vispārēju vidēji smagās degvieleļļas cenu stabilizācijas tendenci, arī attiecībā uz aviācijas degvielu, kuras cenā 2022. un 2023. gadā bija vērojami svārstīguma maksimumi. Jēlnaftas starptautiskās cenas, kas ir galvenais aviācijas degvielas izmaksu faktors, kopš pēdējos gados sasniegtajiem maksimumiem ir būtiski samazinājušās un 2025. gadā saglabājušās vēsturiski zemākā līmenī – *Brent* cenai bieži bijusi zem 70 USD par barelu; tas atspoguļo piedāvājuma pārpalikumu un vājāku globālo pieprasījumu, nekā gaidīts. Ticamas prognozes liecina, ka šī lejupvērstā tendence varētu turpināties 2026. un 2027. gadā – saskaņā ar aplēsēm *Brent* cena vidējā termiņā būs aptuveni 58–60 USD par barelu, kas ir būtiski zemāks līmenis nekā nesenie maksimumi un rada lejupvērstu spiedienu uz aviācijas degvielas cenām.
Turklāt nākotnes līgumu tirgi attiecībā uz vidēji smagiem naftas produktiem liecina par reaktīvo dzinēju degvielas (aviācijas degvielas) prēmiju izlīdzināšanos salīdzinājumā ar citām vidēji smagām degvieleļļām, un tas norāda, ka gaidas par piegādes spriedzi mazinās. Eiropas reaktīvo dzinēju degvielas prēmijas salīdzinājumā ar gāzeļļas nākotnes līgumiem ir gandrīz izzudušas – tas atspoguļo bažu mazināšanos par deficītu un cenu struktūru normalizēšanos nākotnes līgumu tirgos (sk.: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
Šajā kontekstā pastāvīgi mērenākas jēlnaftas cenas apvienojumā ar vidēji smagu naftas produktu prēmiju samazināšanos atspoguļo gaidas, ka aviācijas degvielas cena 2025.–2027. gada plānošanas periodā saglabāsies stabila vai nedaudz samazināsies, kas būtiski mazina risku tādu aviosabiedrību kā *Corsair* pamatdarbības peļņas normām, kuras ir atkarīgas no šīs būtiskās degvielas.

(273) Francijas iestāžu izmantotie pieņēmumi, lai gan piesardzīgi, šķiet ticami, ņemot vērā aviācijas nozarē novērotās tendences un *Corsair* nesenos darbības rezultātus, it īpaši tālsatiksmes maršrutos uz aizjūras departamentiem un Āfriku. Lai gan pesimistiskais scenārijs norāda uz saglabājušos jutīgumu pret izmaksu un pieprasījuma svārstībām, Komisija tomēr uzskata, ka pastāvīgi zemāku izmaksu, labāk mērķorientētas komerciālās pozicionēšanas, labvēlīgākas ārējās ekonomiskās vides un starptautiskās satiksmes noturīgas atjaunošanās kombinācija padara ticamu uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanu līdz pārstrukturēšanas perioda beigām, kas jau noslēgsies 2026. gada septembra beigās.

(274) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 52. punktu Komisija atkārtoti uzsver, ka dzīvotspējas atjaunošana nozīmē gan uzņēmuma ilgtermiņa spēju segt visas izmaksas, tai skaitā nolietojumu un finanšu izmaksas, vienlaikus nodrošinot atbilstīgu plānoto kapitāla atdevi, gan – kā atsevišķu kritēriju – pārstrukturētā uzņēmuma spēju patstāvīgi konkurēt tirgū, neturpinot paļauties uz publisko atbalstu. Šajā saistībā Komisija precizē, ka šis kritērijs neaprobežojas ar pašu kapitāla pozīciju grāmatvedības izteiksmē pārstrukturēšanas posmā, kura var īslaicīgi saglabāties negatīva, bet gan ir jānovērtē, raugoties nākotnē, plāna pabeigšanas posmā, izmantojot virkni atbilstošu ekonomisko un finanšu rādītāju.

(275) Šajā lietā Komisija konstatē, ka pārstrukturēšanas plāna beigās *Corsair* saskaņā ar prognozēm gūs pozitīvu, noturīgu peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem, pozitīvas pieejamās naudas plūsmas un izmantotā kapitāla atdevi, kas pastāvīgi pārsniedz vidējās svērtās kapitāla izmaksas. Šie faktori pierāda uzņēmuma spēju finansēt savu darbību un turpmākās investīcijas normālos tirgus apstākļos, nepaļaujoties uz turpmāku valsts atbalstu. Turklāt Komisija norāda, ka prognozētā finanšu struktūra ļauj *Corsair* izpildīt standarta tirgus prasības attiecībā uz maksātspēju un parāda apkalpošanas segumu, un tas pēc pārstrukturēšanas beigām nodrošinās aviosabiedrībai normālu piekļuvi tirgus finansējuma avotiem.

(276) Šādos apstākļos un saskaņā ar pieeju, ko Komisija izmantojusi iepriekšējās lietās, it īpaši *TAP* lietā, ko apstiprinājusi Tiesa (*Ryanair DAC* / Eiropas Komisija, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, 104. un turpmākie punkti), Komisija uzskata, ka *Corsair* spēs patstāvīgi konkurēt tirgū pārstrukturēšanas plāna beigās un vēlākais 2026. gada septembrī. Līdz ar to pārskatītā pārstrukturēšanas plāna ietvaros īstenotie pasākumi var atjaunot *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspēju un nodrošināt tās finansiālo autonomiju bez turpmāka valsts atbalsta.

5.3.2. *Ietekme uz tirdzniecību un konkurenci*

5.3.2.1. Atbalsta piemērotība, samērīgums, pašu ieguldījums un sloga sadale

(277) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 62. punktu ir vajadzīga būtiska iemaksa pārstrukturēšanas izmaksās no atbalsta saņēmēja pašu resursiem, akcionāriem, kreditoriem vai darījumdarbības grupas, kurai saņēmējs pieder, vai jauniem ieguldītājiem. Šim pašu ieguldījumam parasti vajadzētu būt līdzīgam piešķirtajam atbalstam tā ietekmes uz saņēmēja maksātspēju vai likviditāti ziņā; turklāt par atbalstu ir jāsaņem pienācīga atlīdzība (pamatnostādņu 54. punkts). Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 63. punktu šim ieguldījumam jābūt reālam, tas ir, faktiskam, kas izslēdz nākotnē plānoto peļņu, piemēram, naudas plūsmas. Turklāt saskaņā ar pamatnostādņu 124. punkta b) apakšpunktu, ja pārstrukturēšanas plāna izmaiņu ietvaros tiek palielinātas pārstrukturēšanas izmaksas, attiecīgi jāpalielinās pašu ieguldījumam.

(278) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka Francijas iestādes apsver jaunus atbalsta pasākumus *Corsair* 83,1 miljona EUR apmērā ([50]), tai skaitā *Conseil Départemental de Guadeloupe* nodrošinātu papildu 3 miljonu EUR iepludināšanu, parāda valsts iestādēm atmaksas grafika pārskatīšanu 19 miljonu EUR apmērā, atteikšanos no prasījumiem 23 miljonu EUR apmērā, jaunus nodokļu samazinājumus saistībā ar flotes atjaunošanu aptuveni 38,1 miljona EUR apmērā, kā arī atteikšanos no parādiem valsts iestādēm, kas atbilst *FDES* un *PP* aizdevumu summām, kuras piešķirtas sākotnējās pārstrukturēšanas ietvaros (kopā 80 miljoni EUR).

(279) Turklāt Komisija norādīja, ka paredzētā klauzula par finanšu stāvokļa uzlabošanos joprojām ir ierobežota līdz (..) miljoniem EUR, savukārt kopējā publiskā atbalsta summa, kas piešķirta kopš 2020. gada, ir teju 200 miljoni EUR. Šādā konfigurācijā Komisija uzskatīja, ka pat sekmīgas pārstrukturēšanas gadījumā lielākā daļa peļņas nonāktu pie privātajiem akcionāriem, savukārt valsts uzņemtos galveno slogu parādu norakstīšanas un neatmaksājamām subsīdijām līdzvērtīgu nodokļu priekšrocību piešķiršanas dēļ. Tāpēc Komisija norādīja, ka valsts atlīdzība nešķiet pienācīga un ka publisko prasījumu daļēja pārvēršana kapitālā būtu varējusi nodrošināt lielāku simetriju ar citiem ieguldītājiem.

(280) Turklāt Komisija uzskatīja, ka pārskatītais pārstrukturēšanas plāns vēl nepierāda pietiekama, reāla un efektīva pašu ieguldījuma esību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punkta un 124. punkta b) apakšpunkta nozīmē. Konkrēti, daži minētie finansējuma avoti – piemēram, pārdošanas un atpakaļnomas operācija aptuveni 21,7 miljonu EUR apmērā vai četru vēl piegādājamu *Airbus A330-NEO* finansēšana – šajā posmā šķita nepietiekami dokumentēti vai tikai hipotētiski.

(281) Līdz ar to Komisija uzskatīja, ka pašu ieguldījums attiecībā pret publiskā atbalsta kopējo apjomu ir ierobežots un nenoteikts un ka Francijas iestādes nav pierādījušas, ka *Corsair* īpašā ģeogrāfiskā situācija pamatotu tik mazu ieguldījumu. Tāpēc Komisija pauda nopietnas šaubas par paredzētā atbalsta samērīgumu un atlīdzību par to, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasības.

(282) Tomēr, pamatojoties uz Francijas jaunāko piezīmju padziļinātu analīzi un Francijas iestāžu iesniegtajiem skaidrojumiem un izmaiņām, īpaši attiecībā uz atbalsta saņēmēja pašu ieguldījuma dažādajiem komponentiem (sk. 36.–43. apsvērumu un 44. apsvēruma 1. tabulu), pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā ir uzrādītas kopējās izmaksas 233 miljonu EUR apmērā, ko finansē no 145,4 miljonu EUR pašu ieguldījuma (62,3 %) un 87,8 miljonu EUR valsts atbalsta (37,7 %), un 519,4 miljonu EUR apmērā, ko finansē no 319,1 miljonu EUR pašu ieguldījuma (61,4 %) un 200,5 miljonu EUR atbalsta (38,6 %), ja iekļauj sākotnējo pārstrukturēšanas plānu (no 2020. gada) un 6 miljonus EUR no aizjūras departamentiem ar *OMRP* starpniecību, kas to atbalstīja, pieskaita atbalstam, nevis pašu ieguldījumam.

(283) Šajā kontekstā Komisijai ir jāpārliecinās, ka ieguldījumi ir reāli, neietver valsts atbalstu un ir pietiekami. Pašu ieguldījums 145,4 miljonu EUR apmērā ievērojami pārsniedz prasīto minimālo 50 % slieksni, tādējādi nodrošinot, ka atbalsta saņēmējs un tā kreditori un/vai akcionāri sedz lielāko daļu pārstrukturēšanas izmaksu. Šajā saistībā šo ieguldījumu detalizēta analīze liecina, ka katrs no šiem pasākumiem ir atbilstošs.

(284) Privāto ieguldītāju *Blue Sky Holding* un *Advens-Geocoton* kapitāla iepludināšana par kopējo summu [10–50] miljoni EUR ir jauni līdzekļi, kas tiks tieši iepludināti, pamatojoties uz akcionāru vienošanos, kura jāparaksta saskaņā ar to darbības nosacījumos paredzētajām saistībām. To pašu var teikt par papildu saistībām iepludināt [5–30] miljonus EUR, par ko vienojušies trīs akcionāri (*Blue Sky Holding*, *Advens-Geocoton* un *SEMPAT*), ja *Corsair* naudas līdzekļu rezerves nokristos zem (..) miljoniem EUR. Šajā saistībā, lai gan Francijas iestādes apgalvo, ka *Corsair* kapitāla palielinājums 3 miljonu EUR apmērā, izmantojot Gvadelupas reģiona līdzekļus, ir valsts atbalsts (sk. 39. apsvēruma i) punktu), tās nesniedz informāciju par to, kā klasificēt vai kvantificēt *SEMPAT* dalību šajā

([50]) Sk. lēmuma par procedūras sākšanu 32. apsvērumu, kurā nav sniegta nekāda norāde par procentiem par *FDES* un *PP* aizdevumiem, no kuriem plānots atteikties.

papildu finansējumā. Turklāt Komisija norāda, ka, ņemot vērā Gvadelupas reģiona daļu *Corsair* nākotnes kapitālā, pat ja *SEMPAT* papildu finansējuma daļa būtu uzskatāma par valsts atbalstu, nevis par pašu ieguldījuma komponentu, tam būtu tikai neliela ietekme uz publiskā un privātā finansējuma attiecību pārskatītā pārstrukturēšanas plāna finansēšanā un līdz ar to tas nemainītu šajā lēmumā sniegto grāmatvedisko novērtējumu, arī attiecībā uz samērīgumu. Tāpēc šos ieguldījumus Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu vajadzībām var uzskatīt par drošiem, reāliem un tādiem, kas neietver valsts atbalstu.

(285) Attiecībā uz četru jaunu *Airbus A330-NEO* gaisa kuģu finansēšanu – tie izpirkumnomas veidā saņemti par [20–80] miljoniem EUR – jānorāda, ka, lai gan tā ir saistīta ar izpirkumnomas maksājumiem, tā joprojām ir uzskatāma par privātu finansēšanas pasākumu, ko darījumdarbības plāna ietvaros nodrošina izpirkumnomas līguma sniedzējs. Izpirkumnomas līgumi par *Corsair* flotes atjaunošanu ir parakstīti, un piegādes jau ir veiktas. Konkrētāk, *AerCap*, viena no pasaulē lielākajām gaisa kuģu izpirkumnomas sabiedrībām, flotes atjaunošanas ietvaros ir nodrošinājusi un piegādājusi pirmo no četriem *Airbus A330-900-NEO* gaisa kuģiem, kas izpirkumnomas veidā nodoti *Corsair*. Piegāde notika (..), un pārējos trīs gaisa kuģus saskaņā ar to pašu izpirkumnomas līgumu bija paredzēts nodot *Corsair* 2024. gada laikā. Tādējādi šo ieguldījumu var uzskatīt par reālu un tādu, kas neietver valsts atbalstu.

(286) Turklāt summa [25–45] miljonu EUR apmērā par *F-HSKY* pārdošanu 2025. gada vasarā ir pieņemama kā ieņēmumi no pārdošanas, kas jau notikusi ar privātu darījuma partneri (sk. 31. apsvēruma f) punktu) un kas neatsaucami piešķirti pārskatītajam pārstrukturēšanas plānam.

(287) Attiecībā uz *CRPN* piešķirto iemaksu moratoriju [10–40] miljonu EUR apmērā 193.–200. apsvērums parāda, ka šis pasākums nav valsts atbalsts. Tā kā tā pamatā ir autonoma komerciāla vienošanās starp *Corsair* un *CRPN*, nevis lēmums, kas attiecināms uz valsti, to var atzīt par tādu, kas neietver valsts atbalstu. Šis moratorijs tika noteikts ar *CRPN* īpašās valdes 2023. gada 7. novembra rezolūciju, ko Francijas iestādes iesniedza Komisijai, un tāpēc to var uzskatīt par reālu, faktisku un pārbaudāmu pašu ieguldījuma komponentu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punkta nozīmē, kurā noteikts, ka pašu ieguldījumu parasti uzskata par pietiekamu, ja tā apjoms ir vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām.

(288) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija konstatē, ka būtiska pašu ieguldījuma daļa tieši stiprina *Corsair* pašu kapitālu, iepludinot jaunus līdzekļus (sk. 283. apsvērumu). Pārējie pasākumi, lai gan tie tieši nepalielina pašu kapitālu, tomēr būtiski palīdz atjaunot *Corsair* maksātspēju, stiprinot tā spēju pildīt finansiālās saistības un atbalstot tā darījumdarbības modeļa ilgtermiņa dzīvotspēju.

(289) Uzņēmuma maksātspēja ir tā spēja vidējā termiņā un ilgtermiņā izpildīt visas savas finansiālās saistības, izmantojot pašu resursus un nākotnes naudas plūsmas. Tā ir jānovērtē ne tikai statiski, salīdzinot aktīvus un pasīvus bilancē, bet arī dinamiski, pamatojoties uz uzņēmuma spēju radīt pietiekamus rezultātus un naudas plūsmas, lai izpildītu parādsaistības, kad pienāk to termiņš. Tādējādi maksātspēju var uzlabot, tieši palielinot pašu kapitālu vai ilgtspējīgi samazinot saistības, samazinot parāda apkalpošanas slogu vai strukturāli samazinot finansēšanas izmaksas.

(290) Tāpēc attiecībā uz pašu ieguldījuma pasākumiem, kas īstenoti pārskatītā pārstrukturēšanas plāna ietvaros, Komisija norāda, ka tie katrs savā veidā palīdz uzlabot *Corsair* maksātspēju, pat ja to ietekme ne vienmēr uzreiz parādās bilances pašu kapitāla postenī. *CRPN* piešķirtais moratorijs nozīmē, ka maksājumu termiņi ir atlikti un finansiālais slogs provizoriski samazināts, kas īstermiņā un vidējā termiņā mazina naudas aizplūšanu un uzlabo uzņēmuma spēju izpildīt citas finansiālās saistības, tādējādi palīdzot stabilizēt tā kopējo finanšu struktūru. Jaunu gaisa kuģu finansēšana, ļaujot atjaunot floti bez pārmērīgas pašu kapitāla mobilizācijas, samazina vienības darbības izmaksas un uzlabo darbības efektivitāti; tas savukārt palielina naudas plūsmas radīšanas spēju, tādējādi stiprinot maksātspēju pārstrukturēšanas plāna periodā. Visbeidzot, gaisa kuģa pārdošana rada likviditāti un samazina attiecīgā aktīva ekspluatācijas un turēšanas izmaksas, un tas savukārt samazina turpmākas finansēšanas vajadzības un uzlabo gan maksātspēju, gan uzņēmuma finanšu riska profilu.

(291) Attiecībā uz valsts atbalstu 87,8 miljonu EUR apmērā ((..) % no kopējām izmaksām, kas saistītas ar *Corsair* pārstrukturēšanas plāna izmaiņām) tas ir ierobežots līdz minimumam, kas nepieciešams *Corsair* dzīvotspējas nodrošināšanai, – tas ir Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu pamatprincips –, tā kā šī summa ir paredzēta, lai kompensētu finansējuma trūkumu, ko izraisījuši neparedzēti apstākļi, par kuriem uzņēmums nav atbildīgs. Papildus *Conseil Départemental de la Guadeloupe* nodrošinātam atbalstam 3 miljonu EUR kapitāla iepludināšanas veidā atbalstu galvenokārt veido atteikšanās no atlaižamā parāda valsts iestādēm (23 miljoni EUR), atteikšanās no procentiem, kas uzkrāti un kapitalizēti par *PP* aizdevumu (4,7 miljoni EUR), aizjūras nodokļa kredīts (38,1 miljons EUR) un neatlaižamā parāda valsts iestādēm atmaksas grafika pārskatīšana (19 miljoni EUR), atbalsta summu novērtējot piešķirtās priekšrocības izteiksmē.

(292) Vispirms attiecībā uz *Conseil Départemental de la Guadeloupe* nodrošināto atbalstu 3 miljonu EUR apmērā kapitāla iepludināšanas veidā Komisija konstatē, ka šis pasākums ir mērķorientēts instruments, kas nepieciešams pārstrukturēšanai saskaņā ar attiecīgajiem Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu punktiem, tā kā izvēlētais instruments – kapitāla iepludināšana – ir vistiešākais līdzeklis *Corsair* saistību risināšanai un tūlītējai maksātspējas stiprināšanai, tādējādi novēršot draudošo uzņēmuma sabrukuma risku. Turklāt atbalsta izcelsme, kas tieši saistīta ar kādu pašvaldību aizjūras reģionā, izceļ gan reģionālās kohēzijas dimensiju, gan būtisko sabiedrības interešu dimensiju, kas saistīta ar attiecīgo galamērķi. *Conseil Départemental de la Guadeloupe* tiešā līdzdalība kapitālā apliecina pārskatītā pārstrukturēšanas plāna ticamību un nodrošina līdzekļu pieplūdumu, kas ir strukturāli izšķirošs uzņēmuma turpmākajai dzīvotspējai. Šis pasākums arī ir uzskatāms par samērīgu, jo tas palīdz ierobežot tirgus pamešanas sekas un līdz ar to tirgus izkropļojumus, vienlaikus garantējot, ka no atbalsta izrietošie ieguvumi kalpo tikai *Corsair* konkurētspējas un finansiālās autonomijas atjaunošanai.

(293) Attiecībā uz aizdevumiem, par kuriem panākta vienošanās un kuri izmaksāti 2020. gadā pirmā pārstrukturēšanas lēmuma ietvaros (kurā pamatsumma tika iekļauta pilnā apmērā), atteikšanās no prasījuma grozītā plāna atbalstam patiešām ir jauns atbalsts papildus citam atbalstam (211. apsvērums). Tomēr, pārbaudot papildu pārstrukturēšanas atbalsta samērīgumu, pamatsummas norakstīšana vairs nav jāņem vērā, jo pretējā gadījumā vieni un tie paši publiskie līdzekļi tiktu divreiz ieskaitīti viena un tā paša pārstrukturēšanas plāna atbalstam. Tāpēc, tā kā pamatsumma jau ir pilnībā ņemta vērā, novērtējot sākotnējo *Corsair* pārstrukturēšanas atbalstu, jaunā un iepriekšējā atbalsta samērīguma pārskatīšanā (1. tabula) tiek ņemti vērā tikai maksājamie procenti, tādējādi nodrošinot pasākuma pārredzamību un pilnīgu izsekojamību saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 58. punktu.

(294) Komisija uzskata, ka paredzētais papildu atbalsts, kas galvenokārt izpaužas kā atteikšanās no prasījumiem, kā norādīts iepriekš, faktiski ir piemērots un samērīgs instruments Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 60. punkta un turpmāko punktu nozīmē, tā kā tas ir paredzēts *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai, vienlaikus ierobežojot konkurences izkropļojumus. Šī atteikšanās no parāda, kas faktiski ir līdzvērtīga kapitāla iepludināšanai, izšķiroši uzlabos uzņēmuma maksātspēju un stiprinās tā spēju pildīt finansiālās saistības bez turpmāka atbalsta.

(295) Turklāt Komisija uzskata, ka paredzētais papildu atbalsts 38,1 miljona EUR apmērā, galvenokārt nodokļa kredīta (*CIOM*) veidā, arī ir piemērots un samērīgs instruments Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 60. punkta un turpmāko punktu nozīmē, tā kā tas ir paredzēts *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai, vienlaikus ierobežojot konkurences izkropļojumus. Tā kā šis finansiālais atbalsts funkcionāli ir līdzvērtīgs kapitāla iepludināšanai, tas būtiski uzlabo atbalsta saņēmēja pašu kapitāla struktūru un maksātspēju. No tā izrietošā likviditātes saglabāšana ir būtiska, lai *Corsair* varētu segt ar pārstrukturēšanu saistītās izmaksas un finansēt izdevumus, kas nepieciešami pārskatītā pārstrukturēšanas plāna īstenošanai. Šī bilances stiprināšana un pašfinansēšanas spējas palielināšana ir uzskatāma par daļu no minimālās prasības, lai uzņēmums spētu izpildīt savas turpmākās finansiālās saistības, tādējādi nodrošinot tā dzīvotspēju bez atkarības no jauna atbalsta.

(296) Pamatojoties uz to, *Corsair* pašu ieguldījums ir 61,4 % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām, ņemot vērā abus pārstrukturēšanas periodus (2020–2026), un vēl augstāks – 62,3 % – papildu periodā (2023–2026).

(297) Šie rādītāji ievērojami pārsniedz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktā noteikto minimālo 50 % slieksni, tādējādi garantējot, ka publiskais atbalsts joprojām ir strikti samērīgs ar atlikušo finansējuma vajadzību un ka lielāko ekonomiskā riska daļu uzņemas akcionāri un privātie ieguldītāji. Tas attiecas gan uz sākotnējā plāna finansējumu, gan uz pārskatītā plāna finansējumu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta b) apakšpunktu attiecībā uz plāna grozījumu, aplūkojot to atsevišķi.

(298) Turklāt paredzēto pasākumu kombinācija, kā izklāstīts iepriekš, pilnībā atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 61. un 65. punkta prasībām, jo tā nodrošina, ka atbalsts ir ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam un pārstrukturēšanas slogs tiek taisnīgi sadalīts starp ieinteresētajām personām.

(299) Augstais pašu ieguldījuma līmenis (62,3 %) ir labākais rādītājs tam, ka publiskais atbalsts ir ierobežots līdz stingri nepieciešamajam minimumam, lai varētu atjaunot uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju, tādējādi pilnībā ievērojot pārstrukturēšanas atbalsta samērīguma kritēriju.

(300) Turklāt, pat ja Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkts neprasa pārbaudīt šo pārskatītā pārstrukturēšanas plāna aspektu, Komisija konstatē, ka šie pārstrukturēšanas pasākumi tiek īstenoti pēc tam, kad *Corsair* uzkrātie zaudējumi ir pilnībā absorbēti un dzēsuši to esošo akcionāru līdzdalības vērtību, kuri atbalstījuši iepriekšējo pārstrukturēšanu (47. apsvērums).

(301) Visbeidzot, attiecībā uz atlīdzību valstij Komisija lēmumā par procedūras sākšanu bija paudusi iebildumus par to, ka Francijas iestādes nav paredzējušas parāda pārvēršanu kapitālā, uzskatot, ka tikai atteikšanās no prasījuma varētu nozīmēt, ka visi pārstrukturēšanas nākotnes ieguvumi nonāktu pie jaunajiem privātajiem akcionāriem.

(302) Tomēr Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā noteikts, ka jebkurš valsts atbalsts, kas uzlabo atbalsta saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, jāpiešķir ar noteikumiem, kuri valstij nodrošina samērīgu daļu no atbalsta saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma, ievērojot valsts ieguldītā pašu kapitāla summu attiecībā pret uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā. Šajā saistībā jānorāda, ka jēdziens "samērīga daļa no vērtības turpmākā pieauguma" attiecībā uz jebkādu atbalstu, tai skaitā komponentiem, kas uzlabo pašu kapitālu, ir atkarīgs no "uzņēmuma pašu kapitāla, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā", un ka šie abi elementi ir jāpiemēro kopā.

(303) Attiecībā uz *Corsair* pēc pārstrukturēšanas pasākumu īstenošanas pašreizējo akcionāru (*OMRP*) līdzdalības vērtība tika pilnībā dzēsta un nodrošināto kreditoru (Francijas valsts) prasījumi gandrīz pilnībā anulēti (47. apsvērums). Tāpēc vairs nav pašu kapitāla, kas varētu gūt labumu no turpmākā pieauguma, kurš izrietētu no publisko līdzekļu iepludināšanas vai parāda norakstīšanas.

(304) Šādos apstākļos Komisija konstatē, ka, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punkta prasības, īpašas atlīdzības neparedzēšana par *Corsair* parādu norakstīšanu ir pilnībā pamatota. Akcionāru līdzdalības vērtība un nodrošināto kreditoru prasījumi tika (gandrīz) norakstīti, tāpēc tie vairs nevar uzņemties *Corsair* pārstrukturēšanas slogu.

(305) Ņemot to vērā, Komisija tomēr norāda, ka Francijas iestādes ir pārliecinoši pierādījušas, ka netiešā ekonomiskā atlīdzība par atteikšanos no prasījumiem būtu tieši saistīta ar pārstrukturēšanas plāna sekmīgu īstenošanu un līdz ar to ar *Corsair* finanšu stāvokļa uzlabošanās izredzēm. Tāpat atlīdzības summa, kas izteikta procentos no norakstītajiem prasījumiem, ir būtiska, un tā tiktu izmaksāta prioritāri pirms atlīdzības jaunajiem akcionāriem, tai skaitā *Conseil Départemental*. Savukārt minētie jaunie akcionāri piekrīt uzņemties līdzekļu iepludināšanas riskus, kurus valsts neuzņemas, norakstot prasījumus, kas, visticamāk, netiktu atmaksāti. Tāpēc valsts asimetriskais un zemāka riska profils pamato atlīdzību, izmantojot klauzulu par finanšu stāvokļa uzlabošanos, un tas kliedē paustās šaubas.

(306) Pamatojoties uz to, Komisija ir pārbaudījusi atlīdzību par Francijas valsts piešķirto atbalstu, it īpaši prasījumu norakstīšanu, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 54. un 67. punktā noteiktās prasības par atlīdzību par atbalstu un sloga sadali.

(307) Pirmkārt, attiecībā uz atbalsta atlīdzību Komisija konstatē, ka Francijas iestāžu izvēlētā struktūra atbilst prasībai par pienācīgu atlīdzību, kurā ņemta vērā *Corsair* kritiskā finansiālā situācija un riska profils, ko valsts uzņemas šīs situācijas apstākļos. Francijas iestādes ir izvēlējušās klauzulu par finanšu stāvokļa uzlabošanos, nevis fiksētu un tūlītēju atlīdzību (kas varētu apdraudēt *Corsair* dzīvotspēju) vai akcijas ar neskaidru vērtību un atlīdzību. Šī klauzula valsts atlīdzību padara atkarīgu no turpmākajiem rezultātiem un bilances efektīvas sakārtošanas, un klauzula tiek aktivizēta tikai tad, kad ir sasniegts pozitīvs neto stāvoklis. Tādējādi atmaksas mehānisms, kura pamatā ir (..) % no summas, kas saistīta ar peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem, garantē, ka valsts saņem atlīdzību no uzņēmuma radītajām pamatdarbības finanšu plūsmām, nevis no jaunu parādu uzkrāšanas. Šī iespējamā atlīdzība, kas nepārsniedz (..) miljonus EUR, atbilst tāda kreditora rīcībai, kurš piekrīt pārvērst savu prasījumu (kura pašreizējā vērtība ir nulle, jo *Corsair* to nevar atmaksāt) nosacītā līdzdalības instrumentā, tādējādi garantējot, ka atbalsts tiek kompensēts tikai ar pārstrukturēšanas ieguvumiem.

(308) Otrkārt, Komisija uzskata, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā nav prasīta papildu sloga sadale, ja *Corsair* pašreizējo akcionāru (kuri piedalījās sākotnējā plāna finansēšanā) akciju vērtība ir pilnībā norakstīta, lai absorbētu zaudējumus, un tādēļ nav "pašu kapitāls, kas paliek [pēc zaudējumu ņemšanas vērā]", kura turētājiem kopā ar valsti būtu jāsadala pārstrukturēšanas slogs (sk. 302.–304. apsvērumu), neatkarīgi no tā, vai runa ir par akcionāriem pirms 2020. gada decembrī apstiprinātā plāna vai par akcionāriem, kuri finansēja sākotnēji apstiprināto plānu. Tomēr, pat ja attiecīgais Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu punkts prasītu sloga sadali arī pēc esošo kapitāla instrumentu pilnīgas dzēšanas (tas nav attiecināms uz 2020. gada decembrī apstiprinātā plāna akcionāriem), klauzula par finanšu stāvokļa uzlabošanos arī nodrošinātu taisnīgas sloga sadales principa ievērošanu, jo tā garantē simetriju starp uzņemto risku un sadalāmo ieguvumu. Piekrītot atteikties no prasījuma, valsts sākotnēji uzņemas risku un, ierobežojot maksimālo atmaksas summu līdz (..) miljoniem EUR, atsakās no pilnas summas atgūšanas, kas varētu atturēt jaunos akcionārus un privātos kreditorus no ilgtermiņa investēšanas uzņēmumā. Tādējādi šī maksimālā robeža ļauj privātajiem ieguldītājiem pilnībā gūt labumu no turpmākajiem ienākumiem, kas pārsniedz valstij rezervēto maksimālo summu.

(309) Pamatojoties uz Francijas iestāžu sniegtajiem paskaidrojumiem un pamatojumu, Komisija konstatē, ka šī struktūra garantē valstij pienācīgu daļu no *Corsair* vērtības turpmākā pieauguma. Tādējādi valsts atbalsts, kas piešķirts atteikšanās no prasījumiem veidā un kura rezultātā uzlabojas uzņēmuma pašu kapitāla pozīcija, tiek kompensēts ar klauzulu par finanšu stāvokļa uzlabošanos. Šis mehānisms nodrošina, ka valsts saņem samērīgu daļu no pārstrukturēšanas rezultātā panāktā vērtības turpmākā pieauguma proporcionāli centieniem, kas veikti uzņēmuma glābšanai. Sasaistot atmaksu valstij ar darbības rezultātiem un pozitīvas neto situācijas sasniegšanu, šī pieeja izveido līdzsvarotu risku un ieguvumu sadali ar privātajiem ieguldītājiem, un tas ir pozitīvs un ticams signāls attiecībā uz *Corsair* darījumdarbības modeļa ilgtspēju.

(310) Konkrētāk, klauzulā ir paredzēts, ka tad, ja ir izpildīti noteiktie nosacījumi, *Corsair* katru gadu atmaksā summu, kas atbilst (..) % no pozitīvās starpības starp tās peļņu pirms procentu maksājumiem un nodokļiem – arī uzkrājumiem tehniskās apkopes vajadzībām – un atjaunotā parāda amortizāciju ([51]). Šīs klauzulas faktiskā aktivizēšana ir atkarīga no stingru finanšu nosacījumu kumulatīvas izpildes, proti, pozitīva pašu kapitāla esības un pietiekamas naudas plūsmas pozīcijas saglabāšanas, tādējādi nodrošinot, ka maksājumi, kas veikti saskaņā ar klauzulu par finanšu stāvokļa uzlabošanos, neapdraud uzņēmuma maksātspēju vai likviditāti.

(311) Turklāt mehānisms ietver "naudas līdzekļu pārpalikuma" klauzulu, kuras mērķis ir aptvert lielāku vērtības radīšanas daļu gadījumā, ja *Corsair* naudas plūsma pārsniedz 75 % no regulatīvo darbības prasību apjoma. Šādā gadījumā un ar nosacījumu, ka tiek saglabāts pozitīvs pašu kapitāls un naudas plūsma pastāvīgi pārsniedz šo robežvērtību, *Corsair* gada iemaksa tiktu palielināta līdz 75 % no tās gada peļņas pirms procentu maksājumiem un nodokļiem, nepārsniedzot kopējo maksimālo summu (..) miljonu EUR apmērā. Šī kārtība nodrošina, ka klauzula par finanšu stāvokļa uzlabošanos dinamiski pielāgojas uzņēmuma faktiskajai maksātspējai, neradot nepamatotu spiedienu uz tā finanšu struktūru.

([51]) Sk. 2025. gada 7. novembrī parakstīto darbības nosacījumu dokumenta 5. pielikumu.

(312) Komisija arī norāda, ka klauzula paredz agrīnas atmaksas mehānismu *Corsair* atsavināšanas gadījumā, saskaņā ar kuru tobrīd būtu jāatmaksā atlikušais parāds, nepārsniedzot noteikto kopējo maksimālo summu. Šis noteikums ļauj nodrošināt, ka valsts taisnīgi gūst labumu no jebkura likviditāti radoša pozitīva notikuma.

(313) Pamatojoties uz Francijas iestāžu paziņotajām finanšu prognozēm, Komisija konstatē, ka pamatscenārijā klauzulas par finanšu stāvokļa uzlabošanos aktivizēšanas nosacījumi tiktu izpildīti tikai no (..) finanšu gada, kad *Corsair* pašu kapitāls atkal kļūtu pastāvīgi pozitīvs un naudas plūsmas pozīcija sasniegtu pietiekamu līmeni. Klauzulas aktivizēšana līdz maksimālajai summai (..) miljonu EUR apmērā šādā gadījumā notiktu, neapdraudot pašu kapitāla pakāpenisku stiprināšanu, kas visā aplūkojamajā periodā saglabātos pozitīvs, vai *Corsair* spēju finansēt savu darbību un turpmākas investīcijas.

(314) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka paredzētais klauzulas par finanšu stāvokļa uzlabošanos mehānisms ir samērīgs, stingri atkarīgs no *Corsair* dzīvotspējas faktiskas atjaunošanas un atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu mērķiem, jo tas ļauj ierobežot valsts iejaukšanās neto izmaksas, vienlaikus neradot šķēršļus uzņēmuma ilgtermiņa atveseļošanai.

(315) Attiecīgi Komisijas sākotnējās šaubas par plānotā atbalsta samērīgumu tagad ir kliedētas, un valsts un privāto iejaukšanās pasākumu kopumu *Corsair* labā var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

5.3.2.2. Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai

(316) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 76. punktu un turpmākajiem punktiem tad, kad tiek piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts, ir jāveic pasākumi, ar ko ierobežo konkurences izkropļojumus, lai pēc iespējas samazinātu nelabvēlīgo ietekmi uz tirdzniecības apstākļiem un pozitīvā ietekme atsvērtu negatīvo ietekmi, ja tāda ir.

(317) Šiem pasākumiem būtu jārisina gan bezrūpīgas rīcības risks, gan iespējamie izkropļojumi tirgos, kuros darbojas atbalsta saņēmējs. Šādu pasākumu apmēru nosaka, analizējot katru gadījumu atsevišķi un ņemot vērā tādus kritērijus kā atbalsta apjoms un veids, tā piešķiršanas nosacījumi un apstākļi, atbalsta saņēmēja lielums un relatīvā nozīme tirgū, kā arī pašu ieguldījuma un sloga sadales pasākumu apmērs.

(318) Konkrēti, konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumiem parasti būtu jāizpaužas kā strukturāliem pasākumiem, proti, dzīvotspējīgu darbību skaidrai atsavināšanai, un tajos nevajadzētu ietvert zaudējumus radošu darbību atsavināšanu, no kurām jebkurā gadījumā būtu jāatsakās, lai saglabātu dzīvotspēju. Pamatprincips ir tāds, ka pasākumi nedrīkst apdraudēt atbalsta saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanas izredzes un tos nedrīkst īstenot uz patērētāju un konkurences rēķina.

(319) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta c) un d) apakšpunktu gadījumā, ja pārstrukturēšanas plāns ir grozīts un ja tiek palielināts atbalsta apjoms, Komisija attiecīgajai dalībvalstij prasa noteikt konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumus, kas ir plašāki nekā sākotnēji noteiktie; savukārt, ja ierosinātie konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumi ir mazāk plaši nekā sākotnēji noteiktie, Komisija prasa attiecīgi samazināt atbalsta apjomu. Turklāt saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 127.–129. punktu, ja pārstrukturēšanas atbalsts tiek izvērtēts saskaņā ar pamatnostādnēm, jebkura cita atbalsta piešķiršana pārstrukturēšanas periodā, pat saskaņā ar jau atļautu shēmu, var ietekmēt Komisijas novērtējumu par nepieciešamo konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu apmēru. Tāpēc Komisija novērtē konkurences izkropļojumu ierobežošanai paredzēto pasākumu apmēru, ņemot vērā cita veida atbalstu, kas atbalsta saņēmējam piešķirts pārstrukturēšanas periodā.

(320) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka Francija *Corsair* pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā plāno koriģēt sākotnēji pieņemtos pasākumus. Praksē Francija paredzēja, ka i) *Corsair* apņemsies atteikties no līdz pat 365 pacelšanās un nolaišanās laika nišām, nododot tās *COHOR* asociācijai, un ii) no 2024. gada augusta flotes palielinājums tiks ierobežots līdz desmit gaisa kuģiem. Turklāt nebija minēta iepriekšējo pasākumu atjaunošana vai pastiprināšana.

(321) Pamatojoties uz to un ņemot vērā papildu valsts atbalstu, kas jau saņemts un kas tiks saņemts pārstrukturēšanas periodā (ieskaitot 32,4 miljonus EUR), Komisija pauda nopietnas šaubas par konkurences izkropļojumu ierobežošanai paredzēto pasākumu piemērotību. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 124. punkta c) apakšpunktu, ja tiek palielināts atbalsta apjoms, konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumiem jābūt plašākiem nekā sākotnēji noteiktajiem. Tomēr, neraugoties uz būtisku atbalsta palielinājumu, pasākumi būtībā palika nemainīgi. Flotes palielināšana līdz desmit gaisa kuģiem bija pretrunā principam, ka, palielinoties atbalstam, flotes lielums ir jāsamazina, un pat tad, ja tas tika aprēķināts sēdvietu skaita izteiksmē, kapacitāte joprojām nedaudz pārsniedza 2020. gada plānā noteikto.

(322) Turklāt atteikšanās no laika nišām nešķita ne kvalitatīvi, ne kvantitatīvi nozīmīgāka par sākotnējo pasākumu, ar kuru gada kvota tika darīta pieejama trešās personas uzņēmumam, un attiecībā uz to turklāt nebija ievērota specifikācijas apstiprināšanas procedūra. Tāpēc pārskatītais pārstrukturēšanas atbalsts radīja nopietnas šaubas par tā saderību ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

(323) Attiecībā uz *Corsair* flotes lieluma palielināšanu pēc informācijas apmaiņas ar Francijas iestādēm darbības nosacījumos par *Corsair* pārstrukturēšanas plāna pielāgošanu, ko parakstījusi *Corsair*, tās akcionāri un Francijas valsts, ietvertais darījumdarbības plāns atšķirībā no iepriekšējām versijām tagad paredz (..) ([52]). Tāpat to laika nišu skaits, ko uz laiku var nodot konkurentiem, kuri to pieprasa, ir vairāk nekā divkāršots. Saistībā ar flotes lieluma izmaiņām šī divkāršošana ir pienācīgi kliedējusi Komisijas lēmumā par procedūras sākšanu paustās šaubas.

(324) Papildus sākotnējā plānā izklāstītajiem pasākumiem pasākumu kopums tagad ietver: i) būtisku lidojumu skaita samazinājumu aizjūras departamentu maršrutos – Francijas iestādes ir piekritušas 2025./2026. finanšu gadā atcelt 97 *Corsair* reisus turp un atpakaļ no Francijas Eiropas daļas uz Fordefransu, Puentapitru un Reinjonu, lai sasniegtu gada apjomu, kas atbilst reisiem turp un atpakaļ, kurus vidēji veic viens *Corsair* gaisa kuģis, ii) *Corsair* pastāvīgu atteikšanos no 700 laika nišām Parīzes–Orlī lidostā un iii) *Corsair* īstenotu 800 laika nišu pagaidu atbrīvošanu Parīzes–Orlī lidostā līdz pārstrukturēšanas perioda beigām.

(325) Attiecībā uz pasākumu novērtējumu vispirms jānorāda, ka *Corsair* darbība notiek LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajos atbalstāmajos apgabalos (aizjūras teritorijās), un tas pamato Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteikto principu elastīgāku piemērošanu, kā norādīts pamatnostādņu 98. punktā. Tas pamato mazāk stingras prasības attiecībā uz kapacitātes vai tirgus daļas samazināšanu. Šajā sakarā rīcību regulējošs pasākums, kas vērsts uz reisu turp un atpakaļ skaita samazināšanu uz aizjūras galamērķiem, samazina gaisa kuģu izmantošanu un sniegtos transporta pakalpojumus par (..) ekvivalentu atlikušajā pārstrukturēšanas periodā. Šis pasākums ir vērsts uz konkurences izkropļojumu samazināšanu saistībā ar tādiem iekšējā tirgus galamērķiem, kurus apkalpo tikai konkurējošas ES reģistrētas aviosabiedrības, bet tas neattiecas uz *Corsair* galamērķiem Āfrikā.

(326) Tāpat laika nišas, uz kurām attiecas pasākums, veido būtisku daļu ((..) %) no *Corsair* pieejamajām laika nišām Parīzes–Orlī lidostā. Ņemot vērā šīs lidostas pārslogotību un gaisa satiksmes ierobežojumus, pieprasījums pēc laika nišām pārsniedz piedāvājumu, un tas rada šķērsli ienākšanai tirgū konkurentiem, kuri vēlas piedāvāt lidojumus. Tāpēc šis pasākums ir arī mērķorientēts uz *Corsair* apkalpotajiem maršrutiem.

(327) Visbeidzot, gatavība slēgt līgumus ar citiem uzņēmumiem, kas to pieprasa, visticamāk, atvērs daļu no *Corsair* tirgus un tīkla konkurencei un veicinās līgumu paplašināšanu, kas, palielinot piedāvāto pakalpojumu klāstu, var nākt tikai par labu konkurencei un patērētājiem. *Corsair* apņemšanās godprātīgi risināt sarunas par koda koplietošanas līgumiem palīdzētu stiprināt tīklu savstarpējo savienotību un uzlabot citu aviosabiedrību piekļuvi tirgum. Tas īpaši attiecas uz mazākām aviosabiedrībām, kuras sava ierobežotā tīkla dēļ nevar klientiem piedāvāt tādu pakalpojumu līmeni un ceļošanas pieredzi kā lielās aviosabiedrības, kas šādus pakalpojumus savos tīklos var nodrošināt ar savu floti.

([52]) Darbības nosacījumu II pielikums: prezentācija *Gwalior project*, 2025. gada 23. maijs, 11. lpp.

(328) Visi pasākumi jānovērtē arī, ņemot vērā *Corsair* relatīvo lielumu un nozīmi tirgū, kā arī attiecīgā tirgus iezīmes. Pieejamie dati liecina, ka aviācijas tirgus Eiropā aug un 2025. gadā ir atjaunojies 2019. gadā novērotajā aktivitātes līmenī; tie arī liecina, ka, pateicoties veiktajām korekcijām, kapacitātes pārpalikums nepastāv. Konkrētāk, attiecībā uz Franciju un atbalsta saņēmēju – 2024. gadā, kas ir pēdējais pilnais gads, par kuru pieejami dati, *Corsair* ar vidēji 16 lidojumiem dienā veidoja (..) % no kopumā 4 086 lidojumiem dienā, kas izlido no Francijas vai ielido Francijā; šis rādītājs salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu ir palielinājies par 2 % ([53]). Tāpat vērtības izteiksmē *Corsair* ieņēmumi (..) miljonu EUR apmērā veidoja tikai ((..) %) no 8,5 miljardiem EUR, ko 2023. gadā – pēdējā pilnajā gadā, par kuru pieejami dati, – apgrozīja Francijā reģistrētās aviosabiedrības ([54]).

(329) Tāpēc atbalsta radītie konkurences izkropļojumi ir ļoti ierobežoti, un tas jāņem vērā situācijas labošanai paredzētajos pasākumos. Tas tā ir vēl jo vairāk tāpēc, ka *Corsair* nepieder aktīvi, piemēram, gaisa kuģi, kurus varētu pārdot, lai veicinātu jaunu konkurentu ienākšanu tirgū, esošo konkurentu paplašināšanos vai pārrobežu darbību.

(330) Attiecībā uz apstākļiem, kādos atbalsts tika piešķirts, jānorāda, ka pārstrukturēšanas plāna grozīšana notika pēc neizbēgamiem notikumiem, kurus *Corsair* nevarēja ietekmēt, galvenokārt Covid-19 krīzes ieilgšanas un Krievijas militārās agresijas pret Ukrainu dēļ, kā rezultātā uzņēmums novirzījās no sākotnējā darījumdarbības plāna gan finanšu trajektorijas ziņā (346. apsvērums), gan galamērķu ziņā, pārorientējoties uz Āfriku un tādējādi ārpus iekšējā tirgus. Turklāt lielāko daļu atbalsta, kas pieprasīts pārskatītā pārstrukturēšanas plāna ietvaros, veido atteikšanās no prasījumiem, kuri izriet no 2020. gadā aizdevumu veidā piešķirtā atbalsta, nevis jaunas kapitāla iepludināšanas. Šie apstākļi arī jāņem vērā, analizējot konkurences izkropļojumu ierobežošanai paredzēto pasākumu piemērotību.

(331) Turklāt jāņem vērā arī pašu ieguldījuma apmērs, kas salīdzinājumā ar atbalsta summu ir relatīvi augsts. Pat pēc tam, kad pieskaitīts aizjūras reģionu pašvaldību ar *OMRP* starpniecību sniegtais 6 miljonu EUR atbalsts, kas bija sākotnējā pārstrukturēšanas plāna pamatā, gan iepriekšējais atbalsts, gan tagad paziņotais atbalsts finansē daļu, kas ir ievērojami mazāka par pusi no pārstrukturēšanas izmaksām. Tāpat kā atbalsta pasākumi, arī *Corsair* pašu ieguldījumi pārstrukturēšanā risina gan *Corsair* maksātspējas, gan likviditātes vajadzības, tādējādi samazinot valsts iejaukšanās apmēru. Tāpat jāņem vērā pašreizējo akcionāru līdzdalība sloga sadalē – tāpat kā iepriekšējo akcionāru gadījumā 2020. gada lēmuma kontekstā, gaidāmās kapitāla palielināšanas ietvaros viņu līdzdalība tiks samazināta līdz nullei. Lielāks pašu ieguldījums un sloga sadale, ierobežojot atbalsta summu un bezrūpīgas rīcības risku, *Corsair* gadījumā samazina konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu nepieciešamo apmēru, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 90. punktā.

(332) Visbeidzot, attiecībā uz ierosināto saistību ietekmi uz uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju būtisks kritērijs ir tas, ka izkropļojumu ierobežošanas pasākumiem nevajadzētu samazināt darbību tādā mērā, ka tiktu apdraudēta dzīvotspējas atjaunošana. Šajā saistībā, kā redzams pārskatītā pārstrukturēšanas plāna jaunākajā versijā, *Corsair* virzās uz dzīvotspējas atjaunošanu pat pesimistiskajā scenārijā, kurā ietverti ierosinātie konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumi.

(333) Komisija konstatē, ka, ņemot vērā apstākļus un faktorus, kas ņemti vērā pasākumu kalibrēšanā, un ņemot vērā uz laiku atbrīvoto papildu laika nišu apmēru, šis skaidri uzlabotais pasākumu kopums papildus sākotnējā plānā paredzētajiem pasākumiem pilnībā atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām, it īpaši to 124. punkta c) apakšpunktam, nodrošinot, ka tiek pienācīgi kompensēta papildu atbalsta radītā negatīvā ietekme uz konkurenci. Turklāt *Corsair* pastāvīgi atteiksies no 700 laika nišām Parīzes–Orlī lidostā un 2025./2026. finanšu gadā pārtrauks 97 reisus turp un atpakaļ no Francijas Eiropas daļas uz Fordefransu, Puentapitru un Reinjonu.

([53]) Eirokontrole, "European Aviation Overview", 2025. gada 23. janvāris. *Corsair* dati iegūti no "Gwalior project", 2025. gada 23. maijs, 11. lpp.

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

5.3.2.3. Atbalsta pozitīvās ietekmes izvērtēšana salīdzinājumā ar negatīvo ietekmi uz iekšējo tirgu

(334) Valsts atbalsta pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja tā pozitīvā ietekme atsver tā negatīvo ietekmi. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs ir noteikti kritēriji, saskaņā ar kuriem Komisija novērtē grūtībās nonākuša uzņēmuma pārstrukturēšanas atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, pārliecinoties, ka attiecīgās saimnieciskās darbības attīstība neatstāj tik lielu nelabvēlīgu iespaidu uz tirdzniecības apstākļiem, ka tas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

(335) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs Komisija noteica kritērijus, kurus tā pārbauda, novērtējot uzņēmuma pārstrukturēšanas atbalsta saderību ar iekšējo tirgu un nodrošinot, ka attiecīgās saimnieciskās darbības attīstība negatīvi neiespaido tirdzniecības apstākļus tādā mērā, kas ir pretrunā kopīgām interesēm. Komisija pamatnostādņu 124. punktā ir paredzējusi arī iespēju grozīt jau apstiprinātu pārstrukturēšanas atbalstu, nosakot šādu grozījumu saderības nosacījumus.

(336) Šajā lietā 5.3.1. un 5.3.2. iedaļā izklāstītais novērtējums, kā arī 5.3.3. iedaļā izklāstītais novērtējums attiecībā uz principu "vienreiz un pēdējoreiz", liecina, ka pamatnostādnēs paredzētie nosacījumi ir izpildīti un ka visas bažas, ko Komisija pauda lēmumā par procedūras sākšanu, ir kliedētas. *Corsair* pārstrukturēšanas plānā ir paredzēta dzīvotspējas atjaunošana; pārstrukturēšanas izmaksu pieaugumu un atbalsta summas palielinājumu kompensē pašu ieguldījuma palielinājums un konkurences izkropļojumu ierobežošanai paredzēto pasākumu pastiprināšana.

(337) Visbeidzot, lai gan atbalsta palielinājumam un pārstrukturēšanas plāna pagarinājumam ir vērā ņemama ietekme uz gaisa transporta nozari, jāuzsver, ka šis grozītais atbalsts ļauj novērst tirgus nepilnību un nepieļaut sociālās grūtības, kas varētu skart apgabalus, kuru attīstību ierobežo tas, ka tie ir salu reģioni, un lielais attālums. Komisija ņem vērā arī to, ka *Corsair* apkalpotie maršruti nesavieno divas dažādas ES dalībvalstis, bet gan Francijas teritorijas vai nu ar trešām valstīm, vai – vēl svarīgāk – ar tālākajiem reģioniem, kuros skar LESD 349. pantā identificētie īpašie ierobežojumi (Gvadelupa, Martinika, Reinjona, Senbartelmī un Senmartēna) un kuros *Corsair* veicina teritoriālo nepārtrauktību ar Francijas Eiropas daļu. Tāpēc *Corsair* pārstrukturēšanas atbalsts nepamatoti neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, ņemot vērā citu dalībvalstu operatoru ierobežoto interesi apkalpot šos maršrutus dažādu tiem raksturīgu iemeslu dēļ (sk. 16. apsvērumu).

(338) Attiecīgi grozītā pārstrukturēšanas atbalsta pozitīvā ietekme uz attiecīgās saimnieciskās darbības attīstību atsver potenciālo negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, kas tādējādi netiek nelabvēlīgi iespaidota tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

5.3.2.4. Secinājums par saderību

(339) Ņemot vērā iepriekš izklāstītā novērtējuma konstatējumus, Komisija uzskata, ka jaunais pārstrukturēšanas atbalsts atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu galvenajām prasībām un līdz ar to tirdzniecības apstākļi iekšējā tirgū netiek nelabvēlīgi ietekmēti tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm, tāpēc pārstrukturēšanas atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

5.3.3. Corsair *pārstrukturēšanas periodā piešķirtā papildu atbalsta saderība*

(340) Lēmumā par procedūras sākšanu (sk. 116.–118. apsvērumu) Komisija konstatēja, ka *Corsair* pārstrukturēšanas periodā saņemtais papildu atbalsts netika paziņots atsevišķi, un tas ir pretrunā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 129. punktā noteiktajām prasībām. Francijas iestādes atzina, ka, tā kā *Corsair* 2019. gada 31. decembrī bija grūtībās nonācis uzņēmums, tam nevajadzēja gūt labumu no pasākumiem, kas īstenoti saskaņā ar pagaidu regulējumu, un tās atzina, ka Covid-19 krīzes ārkārtas kontekstā, iespējams, ir pieļauta kļūda (sk. 18.–21. apsvērumu). Tomēr tās pauda cerību, ka tiks rasts risinājums situācijas noregulēšanai.

(341) Komisija atkārtoti uzsvēra, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. punktā noteikto principu "vienreiz un pēdējoreiz" uzņēmums, kas jau ir saņēmis pārstrukturēšanas atbalstu, plāna īstenošanas laikā nevar saņemt jaunu šāda veida atbalstu. Šajā gadījumā *Corsair* turpināja pieprasīt un saņemt vairākus publiskā atbalsta pasākumus laikposmā no 2021. gada marta līdz 2022. gada aprīlim, kad jau bija uzsākts aviosabiedrības pārstrukturēšanas process.

(342) Lai gan Covid-19 pandēmija varēja pamatot zināmu kompensāciju par zaudējumiem, kas saistīti ar ceļošanas ierobežojumiem, Komisija norādīja, ka Francijas valsts iejaukšanās pasākumi – papildu atbalsts 32,4 miljonu EUR apmērā – papildināja 136,9 miljonus EUR, kas jau bija apstiprināti 2020. gadā. Šis atkārtotais atbalsta raksturs radīja nopietnas šaubas par principa "vienreiz un pēdējoreiz" ievērošanu un pirmā pārstrukturēšanas pasākuma piemērotību.

(343) Līdz ar to un tā kā nebija alternatīva juridiskā pamata, lai novērtētu atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, Komisija konstatēja, ka joprojām pastāv šaubas par tā saderību saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, īpaši attiecībā uz *Corsair* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, atbalsta samērīgumu un konkurences izkropļojumu ierobežošanai paredzēto pasākumu piemērotību.

(344) Šajā kontekstā Komisija norādīja, ka 2025. gada 19. decembrī *Corsair* brīvprātīgi atmaksāja visu summu 32,4 miljonu EUR apmērā, kas atbilst 2021. un 2022. gadā piešķirtajam papildu atbalstam, ieskaitot ar to saistītos procentus. Nelikumīgā atbalsta faktiskā atgūšana atņem *Corsair* priekšrocību, kas tai piešķirta ar atbalstu, un novērš jebkādu dubultas valsts iejaukšanās vai neatļautas atbalsta kumulācijas risku. Tādējādi konstatētā neatbilstība ir pilnībā novērsta un šaubas ir kliedētas, īpaši attiecībā uz atbalsta samērīgumu un konkurences izkropļojumu ierobežošanai paredzēto pasākumu piemērotību.

(345) Ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. punktā noteikto principu "vienreiz un pēdējoreiz", papildu nelikumīga atbalsta saņemšanas novērtējumā ir jāņem vērā apstākļi laikposmā, kurā atbalsts tika piešķirts (t. i., no 2021. gada aprīļa līdz 2022. gada maijam). Šos apstākļus raksturoja gaisa transporta vēsturē dziļākās krīzes seku turpināšanās visā pasaulē. *Corsair* gadījumā šīs sekas bija vēl smagākas, jo aviosabiedrība apkalpoja gandrīz tikai teritorijas, kurās gaisa satiksme bija būtiski ierobežota sabiedrības veselības apsvērumu un nenovēršamu apstākļu dēļ (19. un 20. apsvērums).

(346) Šis apstākļu kopums un to ietekme veicināja *Corsair* zaudējumu pieaugumu, pārsniedzot to apmēru, kas bija ņemts vērā pārstrukturēšanas plānā. Kad Komisija 2020. gada decembrī apstiprināja pārstrukturēšanas atbalstu, laikposmā no 2020. gada līdz 2022. gadam gaidāmie uzkrātie zaudējumi sasniedza (..) miljonus EUR. Faktiskie zaudējumi šajā laikposmā sasniedza (..) miljonus EUR ([55]). Šo atšķirību ne tuvu nevarēja kompensēt cits atbalsts, kas bija saderīgs saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu ([56]).

(347) Visbeidzot, izrādās, ka pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā tika piešķirts nelikumīgs atbalsts. Pat ja tas tiktu analizēts kā papildu atbalsts – neraugoties uz to, ka tas ir atgūts –, kas sedz 2021. gadā radušās izmaksas ([57]), šis atbalsts joprojām ir ievērojami mazāks par papildu pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksu segšanai, ņemot vērā kopējo summu, un ievērojami mazāks par 2020. gada decembrī apstiprināto pārstrukturēšanas atbalstu papildus pasākumiem, uz kuriem attiecas šis lēmums (1. tabula). Turklāt starpība starp 2020. gada decembrī aplēstajām pārstrukturēšanas izmaksām un izmaksām, kas *Corsair* faktiski radās 2021. gadā, izslēdz iespēju, ka vienas un tās pašas izmaksas tiktu segtas gan no pārstrukturēšanas atbalsta, gan no jebkāda nelikumīga atbalsta.

([55]) 2020. gada decembra lēmums, 1. tabula, zemsvītras piezīme iepriekš 3. lappusē un pārskatītais pārstrukturēšanas plāns.

([56]) 2020. gada decembra lēmums, zemsvītras piezīme iepriekš 4. lappusē.

([57]) Šajā saistībā Komisija norāda, ka attiecīgais atbalsts, ko *Corsair* saņēma 2022. gadā, tika piešķirts, lai kompensētu izmaksas, kas aviosabiedrībai radušās līdz 2021. gada beigām (sk. lēmumu par procedūras paplašināšanu, 21. apsvēruma iii) punktu un lēmumu, kas minēts zemsvītras piezīmē lēmuma par procedūras paplašināšanu 12. lappusē).

(348) Šādos apstākļos nelikumīga atbalsta saņemšana 32,4 miljonu EUR apmērā ārkārtas un neparedzētu apstākļu gadījumā, par ko *Corsair* nav atbildīga, ļauj piemērot atkāpi no Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. punkta c) apakšpunktā noteiktā principa "vienreiz un pēdējoreiz". Līdz ar to un ņemot vērā šā atbalsta pilnīgu atmaksu un ar to saistītos procentus, šā atbalsta piešķiršana nav šķērslis papildu atbalsta piešķiršanai, kas paredzēts pārskatītā pārstrukturēšanas plāna finansēšanai, un neietekmē šā papildu atbalsta uzskaiti (sk. 119. apsvērumu).

(349) Atkāpe, kas minēta 348. apsvērumā, nav nepieciešama attiecībā uz 6 miljonu EUR atbalstu no aizjūras reģionu pašvaldībām ar *OMRP* starpniecību, kas bija sākotnējā pārstrukturēšanas plāna pamatā un uz ko attiecās 2020. gada lēmums. Lai gan šis atbalsts izrādījās nelikumīgs atbalsts, tas jau bija plānots sākotnējā pārstrukturēšanas plānā un tika izmaksāts kopā ar pārējo pārstrukturēšanas atbalstu un tam pašam mērķim, vienas un tās pašas operācijas ietvaros, tāpēc tas nav uzskatāms par atkārtotu atbalsta piešķiršanu, kas varētu būt pretrunā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. un 71. punktā noteiktajam principam "vienreiz un pēdējoreiz". Šis atbalsts ir daļa no pārstrukturēšanas pasākuma, kura kopējais finansējums ir norādīts 1. tabulā. Tas ir uzskatāms par atbalstu, kas ir saderīgs ar iekšējo tirgu to pašu iemeslu dēļ, kuri attiecās uz 2020. gada lēmumā apstiprināto atbalstu, ņemot vērā arī 331. apsvēruma saturu.

(350) Līdz ar to Komisija konstatē, ka iepriekš paustās šaubas par papildu atbalsta piešķiršanu ir kliedētas. Tāpēc šie nelikumīgā atbalsta gadījumi, attiecībā uz kuriem atbalsts pa šo laiku ir atgūts, vairs neliek apšaubīt pārskatītā pārstrukturēšanas plāna pamatā esošā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

5.4. **Pārstrukturēšanas atbalsta ļaunprātīga izmantošana**

(351) Lēmumā par procedūras paplašināšanu Komisija atkārtoti norādīja, ka saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta formulējumu par saderīgiem ar iekšējo tirgu var uzskatīt atbalsta pasākumus, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību attīstību, ja šādam atbalstam nav tādas nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.

(352) Komisija arī atkārtoti norādīja uz LESD 108. panta 2. punkta un Regulas (ES) 2015/1589 20. panta noteikumiem, kuros paredzēts, ka jebkāda atbalsta ļaunprātīga izmantošana var izraisīt to, ka attiecīgajai dalībvalstij tas ir jāgroza vai jāatceļ.

(353) Komisija 2020. gada lēmumā konstatēja, ka *Corsair* pārstrukturēšanas atbalsts ir saderīgs ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja tiek pilnībā ievērots pārstrukturēšanas plāns un tajā iekļautie konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumi (lēmuma par procedūras sākšanu 101. apsvērums). Turklāt Francijas iestādes bija apņēmušās iesniegt Komisijai pusgada ziņojumus, lai nodrošinātu regulāru plāna īstenošanas, atbalsta izmaksāšanas un jebkādu noviržu no sākotnēji apstiprinātajām finanšu trajektorijām uzraudzību (2020. gada lēmuma 102. apsvērums).

(354) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 122., 126. un 129. punktu par jebkādām neatbilstībām plāna īstenošanā vai jebkādu papildu atbalstu, kas piešķirts ārpus sākotnējā lēmuma, ir jāpaziņo Komisijai, un tas jāuzskata par sākotnējā atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu.

5.4.1. *Prasība ierobežot floti līdz deviņiem gaisa kuģiem*

(355) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija konstatēja, ka *Corsair* pārstrukturēšanas atbalsta izmantošana, pārkāpjot saskaņā ar 2020. gada lēmumu uzņemtās saistības, it īpaši minētā lēmuma 88. apsvēruma b) punktā noteikto flotes ierobežošanu līdz deviņiem gaisa kuģiem, varētu būt atbalsta ļaunprātīga izmantošana LESD 108. panta 2. punkta nozīmē (lēmuma par procedūras paplašināšanu 65. apsvērums). Ja tas tā būtu, Komisijai pēc tam būtu jālemj, vai Francijai apstiprinātais atbalsts jāatceļ, to atgūstot, vai jāgroza termiņā, kas vēl jānosaka.

(356) Pamatojoties uz konkurentu piezīmēm un Francijas iestāžu paziņoto informāciju, Komisija konstatēja, ka *IATA* 2023. un 2024. gada vasaras sezonā *Corsair* ekspluatēja floti, ko veidoja vismaz desmit gaisa kuģi, atkārtoti uz ilgāku laiku fraktējot gaisa kuģus (lēmuma par procedūras paplašināšanu 48.–62. apsvērums). Francijas iestādes atzina, ka ierobežojumi ir pārsniegti, vienlaikus norādot, ka tie bija vienreizēji gadījumi, kas pamatoti ar ārkārtējiem apstākļiem, kurus *Corsair* nevarēja ietekmēt (sk. lēmuma par procedūras paplašināšanu 49. apsvērumu).

(357) Tomēr attiecībā uz *Corsair* flotes lielumu 2021. un 2022. gadā Francijas iestāžu sniegtā informācija liecina, ka jebkādu 2020. gada lēmumā noteiktā ierobežojuma pārsniegšanu varētu izskaidrot ar gaisa kuģu reģistrācijas procesam raksturīgo laika nobīdi, nevis ar desmitā gaisa kuģa fraktēšanu (sk. lēmuma par procedūras paplašināšanu 62. apsvērumu).

(358) Šajā kontekstā Komisija uzskatīja, ka apstiprinātā flotes maksimālā lieluma pārsniegšana varētu būt atbalsta ļaunprātīga izmantošana Regulas (ES) 2015/1589 20. panta nozīmē (sk. lēmuma par procedūras paplašināšanu 65. apsvērumu). Tāpēc tā nolēma paplašināt oficiālo izmeklēšanas procedūru, lai novērtētu, vai šis flotes ierobežojuma pārkāpums liek apšaubīt 2020. gada lēmumā apstiprinātā pārstrukturēšanas atbalsta saderību, un attiecīgā gadījumā pārbaudītu *Corsair* flotes faktisko lielumu pagarinātajā pārstrukturēšanas periodā.

5.4.2. *Pārstrukturēšanas atbalstā veicamo izmaiņu novērtējums*

(359) Tomēr Francijas iesniegtā informācija liecina, ka identificētās atkāpes no 2020. gada lēmuma ir *de minimis* rakstura; trešo personu piezīmes šo secinājumu neatspēko.

(360) Konkrētāk, Komisija norāda, ka *Corsair* kopš 2020. gada izmantotie papildu gaisa kuģi joprojām bija stingri izņēmuma rakstura pasākums, ko pamatoja ārēji apstākļi, kurus uzņēmums nevarēja ietekmēt, piemēram, piegādes kavējumi, drošības prasības vai tehniskās apkopes darbības, un ka praksē to dēļ 2020. gada lēmumā noteiktais deviņu gaisa kuģu maksimālais apjoms nekad faktiski netika pārsniegts. Kā apstiprināts Francijas iestāžu iesniegtajā pētījumā (sk. xx. apsvērumu), tika pierādīts, ka šie vienreizējie gadījumi, kas veido mazāk nekā (..) % no pārstrukturēšanas plānā ietvertās darbības, ir ierobežoti laikā un būtiski neietekmē konkurenci. Turklāt Komisija norāda, ka paplašinātajā oficiālās izmeklēšanas procedūrā netika konstatēts, ka *Corsair* būtu pārsniegusi flotes maksimālo apjomu ne 2021., ne 2022. gadā. Ieinteresētās personas nesniedza nekādus pierādījumus, kas atspēkotu Francijas iestāžu sniegtos paskaidrojumus, kuri izklāstīti 357. apsvērumā. Vienīgie gadījumi, kuros tika konstatēts, ka *Corsair* ir pārsniegusi maksimālos apjomus, attiecas uz 2023. un 2024. gada notikumiem.

(361) Tāpēc Komisija uzskata, ka pat tad, ja tiktu konstatēts formāls pārkāpums, tas ir pavisam nenozīmīgs. Tādējādi Komisija uzskata, ka tā vietā, lai noteiktu attiecīgā pārstrukturēšanas atbalsta atgūšanu, atbalsta grozījums ir pietiekams pasākums konstatēto pārkāpumu novēršanai saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu.

(362) Šajā gadījumā Komisija uzskata – tā kā ļaunprātīga izmantošana attiecas uz konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu, attiecīgs atbalsta grozījums jāveic arī konkurences pasākumu plānā. Tāpēc ir vajadzīgi papildu nosacījumi vai pasākumi, kas vēl vairāk samazina konkurences izkropļojumus salīdzinājumā ar sākotnējam atbalstam paredzētajiem pasākumiem un pārsniedz pasākumus, kuri noteikti attiecībā uz jauno atbalstu. Pastāvīga atteikšanās no 700 laika nišām Parīzes–Orlī lidostā un reisu turp un atpakaļ skaita samazināšana no Francijas Eiropas daļas uz Fordefransu, Puentapitru un Reinjonu atbilst šai prasībai. Tie ir pasākumi, kas pirmajā gadījumā samazina šķēršļus ienākšanai tirgū vai atvieglo Parīzes–Orlī lidostā bāzētu konkurentu paplašināšanos un otrajā gadījumā ir vērsti uz konkrētiem maršrutiem, kuros desmitā gaisa kuģa pagaidu fraktēšanai varētu būt bijusi tieša vai netieša ietekme.

(363) Attiecībā uz abiem pasākumiem jānorāda, ka, tā kā neviens no tiem neattiecās uz sākotnējo pārstrukturēšanas atbalstu, to noteikšana par nosacījumiem nozīmē jau apstiprinātā atbalsta izmaiņas. Tomēr nav nepieciešams formāli nošķirt Francijas ierosinātos pasākumus vai saistības no īpašajiem nosacījumiem, ar kuriem groza sākotnēji apstiprināto atbalstu. Tādējādi visi nosacījumi, kas jāievēro Francijai – vajadzības gadījumā arī *Corsair* –, ir jāatspoguļo atbalsta apstiprināšanai pievienotajos nosacījumos.

5.5. **Lēmuma izpildes uzraudzība**

(364) Turklāt, ņemot vērā gadījumus, kad *Corsair* 2021. un 2022. gadā tika piešķirts papildu atbalsts, un neatbilstību gaisa kuģu flotes lieluma ierobežojumiem 2023. un 2024. gadā, būtu jānodrošina stingra atbilstība visiem šajā lēmumā noteiktajiem nosacījumiem, kā arī iespēja pārbaudīt, vai šāda atbilstība tiek nodrošināta. Šajā nolūkā Komisija uzskata par nepieciešamu ieviest pienākumu, kas tai ļaus pārbaudīt tās lēmuma ievērošanu un kas Francijai būs jāpilda, ar tāda pilnvarnieka starpniecību, kurš ir neatkarīgs gan no Francijas iestādēm, gan no *Corsair*. Šis pilnvarnieks, kas būs jāapstiprina Komisijai, būs atbildīgs par lēmumā noteikto nosacījumu ievērošanas ciešu uzraudzību, tai skaitā par pārskatītā pārstrukturēšanas plāna precīzu īstenošanu un sasniegto rezultātu pārbaudi salīdzinājumā ar attiecīgajās finanšu trajektorijās paredzētajiem rezultātiem. Francijas iestādes sadarbībā ar *Corsair* nodos visu informāciju un veiks visus vajadzīgos pasākumus, lai pilnvarnieks varētu pienācīgi pildīt savus pienākumus. Pilnvarnieks regulāri iesniegs ziņojumus Komisijai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Pārstrukturēšanas atbalsts 167,8 miljonu EUR apmērā, ko Francijas Republika plāno īstenot par labu saimnieciskajai vienībai, kurā ietilpst *Corsair SAS* un visi tās kontrolētie meitasuzņēmumi, un ko veido 80 miljoni EUR parādu valsts iestādēm dzēšanas veidā, kas atbilst 2020. gada pārstrukturēšanas plāna ietvaros piešķirto valsts aizdevumu summai, un 87,8 miljoni EUR papildu atbalsta veidā, kā arī 6 miljoni EUR, kas *Corsair SAS* jau piešķirti 2020. gadā kā daļa no uzņēmuma *Outre-Mer R-Plane* veiktā ieguldījuma *Corsair*, ir saderīgi ar iekšējo tirgu, ievērojot 2. pantā paredzētos nosacījumus.

2. pants

1. Francijas Republika nodrošina, ka *Corsair SAS* vai attiecīgā gadījumā tās meitasuzņēmumi pilnībā un nekavējoties īsteno pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā iekļautos pasākumus, kā aprakstīts šajā lēmumā.

2. Francijas Republika nodrošina, ka *Corsair SAS* vai attiecīgā gadījumā tās meitasuzņēmumi pilnībā un nekavējoties īsteno šajā lēmumā aprakstītos konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumus, proti:

a) ierobežo *Corsair SAS* floti līdz deviņiem gaisa kuģiem līdz pārskatītā pārstrukturēšanas perioda beigām;

b) līdz pārskatītā pārstrukturēšanas perioda beigām par 97 reisiem samazina *Corsair SAS* veikto reisu turp un atpakaļ skaitu starp Parīzes–Orlī lidostu un trīs galamērķu lidostām: Puentapitru, Fordefransu un Reinjonu;

c) pēc iespējas drīz un ne vēlāk kā līdz pārskatītā pārstrukturēšanas perioda beigām neatgriezeniski atsakās no 700 laika nišām Parīzes–Orlī lidostā;

d) pēc iespējas drīz dara vienai vai vairākām trešām personām pieejamas 800 laika nišas Parīzes–Orlī lidostā līdz pārskatītā pārstrukturēšanas perioda beigām;

e) līdz pārskatītā pārstrukturēšanas perioda beigām piedāvā komerclīgumus aviosabiedrībām, kas to vēlas, un godprātīgi risina sarunas par tiem;

f) visā pārskatītajā pārstrukturēšanas periodā atturas iegādāties līdzdalību jebkurā uzņēmumā, izņemot gadījumus, kad tas ir būtiski, lai nodrošinātu *Corsair SAS* vai attiecīgā gadījumā tās meitasuzņēmumu ilgtermiņa dzīvotspēju, un šādā gadījumā ar nosacījumu, ka Komisija ir apstiprinājusi iegādi, un

g) visā pārskatītajā pārstrukturēšanas periodā atturas savu produktu un pakalpojumu tirgvedībā norādīt valsts atbalstu kā konkurences priekšrocību.

3. pants

1. Francijas Republika ik pēc trim mēnešiem no šā lēmuma pieņemšanas dienas līdz pārskatītā pārstrukturēšanas perioda beigām iesniedz regulārus ziņojumus par pārstrukturēšanas plāna īstenošanu un atbilstību šā lēmuma nosacījumiem.

2. Ziņojumus iesniedz ar tāda pilnvarnieka starpniecību, kas ir neatkarīgs no atbalsta saņēmēja; pilnvarnieka izvēli Komisija apstiprina 30 dienu laikā pēc šā lēmuma pieņemšanas.

3. Ziņojumos norāda atbalsta izmaksas vai faktiskās piešķiršanas datumus un atbalsta saņēmēja pašu ieguldījumu, kā arī *Corsair SAS* tīkla, tirgus pozīcijas, gaisa kuģu flotes un tās izmantošanas attīstību. Ziņojumos izvērtē visas novirzes no pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā paredzētajām finanšu vai darbības trajektorijām attiecībā uz ieņēmumiem, izmaksu kontroli un samazināšanu, kā arī pārstrukturēšanas rezultātā sasniegtajiem rezultātiem; attiecīgā gadījumā tajos norāda korektīvos pasākumus, kas īstenoti vai īstenojami, lai sasniegtu plānā noteiktos rezultātus. Katrā ziņojumā pilnvarnieks visaptveroši novērtē atbilstību šā lēmuma 2. pantā noteiktajiem nosacījumiem, lai nekavējoties norādītu uz jebkuru konstatētu vai paredzamu novirzi.

4. pants

Šai oficiālajai izmeklēšanas procedūrai, kas noteikta Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktā, ciktāl tā attiecas uz valsts atbalstu 32,4 miljonu EUR apmērā, ko Francijas Republika laikposmā no 2021. līdz 2022. gadam piešķīrusi *Corsair SAS*, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, nav priekšmeta, jo ir konstatēts, ka *Corsair SAS* ir atmaksājusi atbalstu kopā ar procentiem.

5. pants

Francijas Republika viena mēneša laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas informē Komisiju par pasākumiem, ko tā veikusi un plāno veikt, lai izpildītu šo lēmumu.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2025. gada 23. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Teresa RIBERA