Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2026/3952

24.7.2026

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 23 december 2025

betreffende steunmaatregel SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N) die Frankrijk voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van Corsair

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2025) 9292)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(C/2026/3952)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, punt a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen ([1]) te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. DE PROCEDURE

(1) Op 11 december 2020 heeft de Commissie besloten geen bezwaar te maken tegen voorgenomen herstructureringssteun aan Corsair SAS ("Corsair") ten bedrage van 106,7 miljoen EUR ("herstructureringssteun van 2020"), bestaande uit i) belastinguitstel (voor 21,9 miljoen EUR), ii) een belastingkrediet (voor 4,8 miljoen EUR), iii) een zachte lening (voor 18 miljoen EUR) en iv) een participatielening (voor 62 miljoen EUR), overeenkomstig artikel 107, lid 3, punt c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ("VWEU"), zoals uitgelegd in de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden ("de R&H-richtsnoeren" ([2])) (hierna: het "besluit van 2020" ([3])). ([4])

(2) Op 27 september 2023 heeft Frankrijk op grond van punt 7.2.2 van de R&H-richtsnoeren bij de Commissie een verzoek ingediend tot wijziging van het herstructureringsplan dat bij het besluit van 2020 was goedgekeurd. Volgens het besluit van 2020 had dit herstructureringsplan moeten worden uitgevoerd in de periode tot […] ("het herstructureringsplan van 2020"). De Franse autoriteiten hebben op 29 november en 15 december 2023 aanvullende informatie verstrekt over de wijziging van het herstructureringsplan van 2020 voor Corsair. Het verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan ging vergezeld van een geactualiseerd herstructureringsplan dat vervolgens meermaals is herzien ("herzien herstructureringsplan", zie de overwegingen 30 en 31).

([1]) PB C, 2024/2822, 24.4.2024 en PB C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) PB C 249 van 31.7.2014, blz. 1.
([3]) Besluit van de Commissie van 11 december 2020 betreffende steunmaatregel SA.58463 (2020/N) — Frankrijk — Herstructureringssteun voor Corsair SA (PB C 41 van 5.2.2021, blz. 8).
([4]) Op dezelfde dag heeft de Commissie overeenkomstig artikel 107, lid 2, punt b), VWEU, 30,2 miljoen EUR aan steun in de vorm van een overzees belastingkrediet voor Corsair goedgekeurd. Die steun was bedoeld om Corsair te compenseren voor de schade die zij van 17 maart tot en met 30 juni 2020 heeft geleden ten gevolge van de lockdownmaatregelen en reisbeperkingen die door Frankrijk en andere landen van bestemming zijn ingevoerd om de verspreiding van het COVID-19-virus te beperken. Zie het besluit van de Commissie van 11 december 2020 betreffende steunmaatregel SA.58125 (2020/N) — Frankrijk — Compenserende steun aan Corsair voor de schade veroorzaakt door de uitbraak van het coronavirus (COVID-19) (PB C 242 van 24.6.2022, blz. 1).

(3) Op 5 februari 2024 heeft de Commissie besloten een formele onderzoeksprocedure in te leiden met betrekking tot de wijziging van de steun en het herstructureringsplan voor Corsair ([5]) (het "inleidingsbesluit"). Corsair en drie andere belanghebbenden, namelijk twee concurrenten van Corsair — Air Austral en Groupe Dubreuil Aero (GDA) — en Diamondale Limited, een voormalige aandeelhouder van Corsair, hebben hun opmerkingen over het inleidingsbesluit bij de Commissie ingediend op 24 mei 2024.

(4) Op 19 juni 2024 heeft de Commissie deze opmerkingen doorgezonden aan de Franse autoriteiten, die hebben geantwoord met hun opmerkingen van 26 juli 2024. Vervolgens heeft GDA op 22 november 2024 aanvullende opmerkingen ingediend, die op 17 december 2024 aan de Franse autoriteiten zijn toegezonden. De Franse autoriteiten hebben op 19 januari 2025 opmerkingen ingediend, waarvan de inhoud tijdens twee vergaderingen met de Commissie op 20 en 23 januari 2025 is verduidelijkt. De Franse autoriteiten hebben aanvullende opmerkingen en antwoorden op vragen van de Commissie ingediend op respectievelijk 23 januari, 10 februari en 3 maart 2025.

(5) Op 19 juni 2024 heeft de Commissie de Franse autoriteiten vragen gesteld over de aanvullende steun die tijdens de herstructureringsperiode aan Corsair is verleend. De Franse autoriteiten hebben geantwoord bij schrijven van 26 juli en 16 december 2024.

(6) De Commissie heeft ook een aantal vergaderingen met de Franse autoriteiten gehouden, waaronder op 7 november, 6 en 17 december 2024, 10 en 29 januari, 14 februari en 3 en 19 maart 2025.

(7) Op 11 april 2025 heeft de Commissie besloten ([6]) de formele onderzoeksprocedure met betrekking tot de wijziging van de steun en het herstructureringsplan uit te breiden, omdat de Franse autoriteiten en de belanghebbenden nieuwe feiten hadden aangevoerd die niet waren meegenomen in het inleidingsbesluit en die een uitbreiding van de formele onderzoeksprocedure rechtvaardigden (het "uitbreidingsbesluit").

(8) Op 20 mei 2025 hebben de Franse autoriteiten de Commissie de door de accountant gecontroleerde rekeningen van Corsair over het op 30 september 2024 afgesloten boekjaar toegezonden.

(9) Op 23 mei 2025 hebben Corsair en GDA hun opmerkingen over het uitbreidingsbesluit van 11 april 2025 ingediend. Een andere onderneming, die anoniem wenst te blijven, heeft op 2 juni 2025 haar opmerkingen ingediend. Op 6 juni 2025 heeft de Commissie deze opmerkingen doorgestuurd naar de Franse autoriteiten en die hebben op 17 juni 2025 geantwoord.

(10) Op 30 mei 2025 hebben de Franse autoriteiten de Commissie een geactualiseerde versie van het herziene herstructureringsplan van de onderneming en de bijlagen daarbij toegezonden.

(11) Op 27 juni 2025 heeft de Commissie de Franse autoriteiten aanvullende vragen gesteld over de aanvullende steun die tijdens de herstructureringsperiode aan Corsair is verleend en over de omvang van zijn vloot en de ontwikkeling ervan in 2023 en 2024. De Franse autoriteiten hebben geantwoord bij schrijven van 11 juli 2025.

(12) Op 4 november 2025 heeft de Commissie de Franse autoriteiten verzocht om overlegging van documenten en aanvullende vragen gesteld over de financiering van het herstructureringsplan. De Franse autoriteiten hebben geantwoord bij schrijven van 10, 17 en 20 november 2025. Op 10 december 2025 heeft de Commissie bij de Franse autoriteiten een aanvullend verzoek ingediend met betrekking tot het herziene herstructureringsplan. De Franse autoriteiten hebben op 15 december 2025 geantwoord met een actualisering van dit plan.

(13) De Commissie heeft ook een aantal vergaderingen met de Franse autoriteiten over deze onderwerpen gehouden, waaronder op 28 april, 15 mei, 17 juni, 27 juni en 17 september en vervolgens op 10 en 12 december 2025.

([5]) Besluit C(2024) 8537 final van de Commissie van 5 februari 2024 betreffende steunmaatregel SA.109662 — Frankrijk — Wijziging van de steun en het herstructureringsplan voor Corsair (PB/C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

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

2. DE BEGUNSTIGDE

2.1. Activiteiten van Corsair

(14) Corsair is een vereenvoudigde naamloze vennootschap met een aandelenkapitaal van 5 000 000,00 EUR, met hoofdkantoor op de luchthaven Pôle Caraïbes, vrachtzone, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Frankrijk. Zij is ingeschreven in het handelsregister van Pointe-à-Pitre onder nummer 328 621 586.

(15) De effecten van Corsair zijn sinds eind 2020 volledig in handen van de holding Outre-Mer R-Plane (OMRP) ([7]).

(16) Eind september 2023 beschikte Corsair over een vloot van negen vliegtuigen die voornamelijk de Franse ultraperifere gebieden van het Caribisch gebied (Martinique, Guadeloupe) en de Indische Oceaan (Réunion, Mayotte) bedienen en daarnaast onder meer Canada. Andere luchtvaartmaatschappijen die op dezelfde routes actief zijn, zijn onder meer Air France, Air Austral en Groupe Dubreuil Aero, waartoe de luchtvaartmaatschappijen Air Caraïbes en French Bee behoren.

(17) Overeenkomstig het besluit van 2020 moest Corsair gedurende de periode tot […] het herstructureringsplan van 2020 uitvoeren, teneinde de levensvatbaarheid van de onderneming op lange termijn te herstellen.

2.2. Moeilijkheden voor Corsair

(18) In hun verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan van 2020 hebben de Franse autoriteiten uitgelegd dat het bedrijfsplan dat aan het herstructureringsplan van 2020 ten grondslag lag, was gebaseerd op aannamen die niet waren uitgekomen en dat gebeurtenissen waarvan de omvang niet kon worden voorzien, zeer negatieve gevolgen hebben gehad voor Corsair.

(19) Allereerst hebben de Franse autoriteiten uitgelegd dat van de moeilijkheden die Corsair sinds de goedkeuring van het herstructureringsplan van 2020 heeft ondervonden, de gezondheidsbeperkingen die tot het begin van het boekjaar 2022/2023 van kracht bleven, een zeer zware wissel hebben getrokken op de commerciële en financiële prestaties van Corsair.

(20) De beperking (of zelfs een tijdelijk verbod) van vluchten tot in maart 2022 tussen het Franse vasteland en bepaalde overzeese departementen en gebiedsdelen (zoals de Antillen en Réunion) als gevolg van de nieuwe COVID-19-uitbraak en de moeilijkheden bij de vaccinatie in die gebieden, als gevolg van de terughoudendheid van de inwoners, maakten de activiteiten van Corsair bijzonder moeilijk of zelfs onmogelijk gedurende de volgende perioden:

a) na november 2020 kreeg Europees Frankrijk, maar vooral de Antillen en Réunion, te maken met herhaalde lockdowns tijdens de perioden november-december 2020 en april-mei 2021, en opnieuw in juli-augustus 2021 voor de Antillen en Réunion;

b) reizen naar Europees Frankrijk, de Antillen en Réunion waren strikt beperkt tot reizen om dwingende redenen in de periode februari-mei 2021, en deze dwingende redenen bleven voor niet-gevaccineerden van kracht tot in mei 2022;

c) eind 2021 heeft de omikrongolf de beperkingen voor deze bestemmingen nog verder verscherpt, naast het feit dat Mauritius enkele dagen in de categorie “donkerrood” werd ingedeeld, waardoor het aantal annuleringen omhoogschoot en het aantal boekingen instortte; en

d) de vluchten naar Canada konden pas in juni 2022 worden hervat, omdat de zeer strenge reisbeperkingen tot in het voorjaar van 2022 van kracht bleven.

([7]) OMRP is een holding die op 24 augustus 2020 is opgericht in het kader van het herstel en de herstructurering van Corsair tegen de achtergrond van de COVID-19-crisis. OMRP heeft als enig doel het behoud en beheer van het belang in Corsair en bestaat uit de aandeelhouders die betrokken zijn bij de redding van de onderneming, waaronder naast publieke actoren ook particuliere investeerders. OMRP heeft geen eigen operationele activiteiten en vormt het financiële instrument waarmee de aandeelhouders hun rechten uitoefenen en het economische risico dragen van de herstructurering van Corsair. Sommige particuliere OMRP-investeerders die in Corsair wilden herinvesteren, hebben zich verenigd in de holding Blue Sky, die betrokken was bij de wijziging van het herstructureringsplan van Corsair (zie het document “Vaste offerte”, bijlage 2, dat aan de Commissie is verzonden op 15 december 2023).

(21) De Franse autoriteiten voegden hieraan toe dat de activiteiten van Corsair ook werden beïnvloed door sociale onrust in de Antillen tussen november 2021 en januari 2022, naar aanleiding van de invoering van een vaccinatieplicht voor zorgverleners en de invoering van het "gezondheidspaspoort" in verschillende openbare ruimten.

(22) De Franse autoriteiten stelden dat de resultaten van Corsair, dat ervan uitging dat de normale marktomstandigheden eind 2021 zouden zijn hersteld, vanwege deze omstandigheden afweken van de voorspellingen in het oorspronkelijke bedrijfsplan.

(23) Vervolgens hebben de crisis in verband met de militaire aanval van Rusland op Oekraïne en de daaruit voortvloeiende wereldwijde inflatie volgens de Franse autoriteiten geleid tot een zeer sterke stijging van de kosten toen de onderneming haar normale activiteiten hervatte, met i) de zeer sterke stijging van de kerosineprijs, die op het hoogste punt 1 200 USD per ton bedroeg, terwijl in het oorspronkelijke bedrijfsplan was uitgegaan van [500-900] USD per ton, en ii) de verzwakking van de euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar, gezien het feit dat het oorspronkelijke bedrijfsplan was opgesteld op basis van een EUR/USD-wisselkoers van [0,9-1,3], terwijl de laagste wisselkoers (in oktober 2022) 0,97 bedroeg.

(24) In dit verband hebben de Franse autoriteiten verklaard dat de kosten van kerosine in het herziene herstructureringsplan dat oorspronkelijk in december 2023 werd ingediend, uitkwamen op [100-180] miljoen EUR op een totaalbedrag van […], en dat de stijging van de kerosineprijs en de verzwakking van de euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar alleen al voor deze post in die periode tot ongeveer [80-120] miljoen EUR per jaar aan extra kosten hebben geleid.

(25) Tot slot voerden de Franse autoriteiten aan dat de onderneming weliswaar gedeeltelijk in staat was haar prijzen te verhogen om deze situatie door te berekenen (bovenop het algemene inflatie-effect op alle kosten voor de onderneming), maar dat de compensatie slechts gedeeltelijk was en niet kon worden toegepast op het merendeel van de tickets omdat deze enkele maanden vóór de vlucht waren verkocht. Een scherpe en plotselinge stijging van de kosten, zoals die zich voordeed als gevolg van de crisis in verband met de militaire aanval van Rusland op Oekraïne, kon dus niet onmiddellijk in de ticketprijs worden doorberekend, omdat hier meer tijd voor nodig was.

(26) In deze context en op basis van het voorgaande hebben de Franse autoriteiten in september en december 2023 uitgelegd dat Corsair te maken had met ernstige liquiditeitsproblemen en dat de exploitatiemarge in de periode 2020-2023 een netto daling van [170-220] miljoen EUR kende ten opzichte van het herstructureringsplan van 2020, ondanks de inspanningen van de onderneming om haar vaste kosten in die periode met [10-25] miljoen EUR te verlagen en ondanks de aanvullende steunmaatregelen die de Franse staat had genomen ten gunste van de sector als geheel, die voor Corsair in die periode een positief effect van [20-40] miljoen EUR hebben gehad.

(27) De Franse autoriteiten hebben ook uitgelegd dat, op basis van de verslechterde financiële prestaties als gevolg van de nieuwe moeilijkheden waarmee Corsair sinds het besluit inzake herstructureringssteun van december 2020 te maken kreeg en zoals uiteengezet in de overwegingen 18 tot en met 25 hierboven, het bedrijfsresultaat van de onderneming […] aan het einde van het boekjaar […] (dat eindigde in september […]) en dat het eigen vermogen op die datum […] was, en dat Corsair op basis van het geactualiseerde bedrijfsplan van de onderneming dus niet langer in staat was om aan het herstructureringsplan van 2020 te voldoen.

(28) Tot slot verklaarden de Franse autoriteiten dat de brandstofprijs en de euro/dollar-koers in de periode 2022-2023 zeer volatiel bleven. Ook wezen ze op de stijging van alle kosten, met name de onderhoudskosten van de vliegtuigen en motoren ([…]) en de kosten van de catering ([…]), als gevolg van inflatie in de periode 2022-2023.

(29) Op basis van het voorgaande heeft de Franse staat daarom op 15 december 2023 zijn verzoek gewijzigd om het herstructureringsplan van 2020 te wijzigen op grond van punt 7.2.2 van de R&H-richtsnoeren.

3. HET HERZIENE HERSTRUCTURERINGSPLAN

3.1. Aannamen waarop het herziene herstructureringsplan is gebaseerd

(30) Sinds 15 december 2023 hebben de Franse autoriteiten het herziene herstructureringsplan meermaals geactualiseerd, rekening houdend met de ontwikkeling van de activiteiten van Corsair en de geopolitieke en macro-economische ontwikkelingen in de afgelopen twee jaar.

(31) De meest recente versie van het herziene herstructureringsplan is op 23 mei 2025 goedgekeurd. Deze versie van het plan is bijgevoegd bij het bemiddelingsprotocol getiteld "Term Sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair" [*Term Sheet betreffende de aanpassing van het herstructureringsplan van Corsair,* hierna: "Term Sheet"], dat op 7 november 2025 werd ondertekend door Corsair, de Franse autoriteiten, de nieuwe investeerders en de uittredende investeerders onder leiding van de ad-hocgemachtigden die bij gerechtelijk besluit zijn aangesteld in het kader van een preventieve procedure voor het Tribunal Mixte de Commerce van Pointe-à-Pitre en het Comité Interministeriel de Restructuration Industrielle ("CIRI"). Dit plan is gebaseerd op de volgende belangrijkste aannamen, die op 15 december 2025 voor het laatst door de Franse autoriteiten zijn geactualiseerd:

a) het einde van alle beperkingen in verband met de COVID-19-gezondheidscrisis en vanaf 2025 een markt boven het niveau van 2019;

b) de werkelijke (maar nog niet gecontroleerde, zoals door de Franse autoriteiten verstrekte) resultaten van Corsair over het boekjaar 2024-2025, dat is afgesloten op 30 september 2025, waaruit zou blijken dat de onderneming weer winstgevend is, met een nettoresultaat van […] miljoen euro;

c) brandstofkosten van [600-900] USD per ton vanaf april 2025, ten opzichte van gemiddeld ongeveer [500-800] USD per ton sinds september 2024;

d) een USD/EUR-wisselkoers van [0,9-1,3], dus iets hoger dan de koers sinds april 2025;

e) de afronding van de volledige vernieuwing van de vloot van Corsair in januari 2025, met een […] Airbus A330-NEO, wat betekent dat Corsair nu op alle bestemmingen vliegt met een Airbus A330-NEO met drie reisklassen en een capaciteit van 343 zitplaatsen (20 in Business, 21 in Premium en 302 in Economy);

f) de verkoop van het toestel […] op […] aan [[…]] voor een geraamd bedrag van [25-45] miljoen EUR evenals de toezegging van de aandeelhouders om [25-45] miljoen EUR bij te dragen overeenkomstig deel B van de Term Sheet, volgens welke i) Blue Sky Holding ([8]), Advens-Geocoton ([9]) en SEMPAT ([10]) in totaal [10-40] miljoen EUR (respectievelijk [5-30] miljoen EUR, [0-5] miljoen EUR en 3 miljoen EUR) in kapitaal bijdragen of, indien nodig vóór de vaststelling van het besluit door de Commissie, deze bedragen beschikbaar stellen als overbruggingsfinanciering om de liquiditeitsbehoeften van Corsair te dekken, totdat de herstructurering wordt uitgevoerd (en deze bedragen vervolgens kapitaliseren), en ii) Advens-Geocoton zich er ook toe verbindt uiterlijk binnen vijf werkdagen na de datum van het besluit van de Europese Commissie een tweede overbruggingsfinanciering van [5-30] miljoen EUR aan Corsair te verstrekken. Deze overbruggingsfinanciering, voor een totaalbedrag van [20-60] miljoen EUR ([11]), wordt in het kapitaal van Corsair opgenomen als onderdeel van de kapitaalverhogingen die moeten worden doorgevoerd na het goedkeuringsbesluit van de Europese Commissie (ook in geval van een voorwaardelijk besluit);

([8]) Blue Sky Holding, SAS, met hoofdkantoor op de luchthaven Guadeloupe Pôle Caraïbe, is een particulier consortium dat bestaat uit een deel van de voormalige aandeelhouders van Corsair.

([9]) Advens-Geocoton is een Frans particulier concern in de industrie en dienstverlening, dat met name actief is in de textielsector, de agro-industrie, de logistiek en de digitale dienstverlening, met een gevestigde aanwezigheid in Afrika en overzeese gebieden. Het concern is ontstaan uit de fusie van Advens en Geocoton en beschikt over erkende ervaring in het beheer van activiteiten in complexe en kapitaalintensieve omgevingen.

([10]) SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) is een gemengde vennootschap die tot taak heeft te investeren in en steun te verlenen aan economische projecten die van strategisch belang zijn voor het grondgebied van Guadeloupe (https://www.sempatrimoniale.com/a-propos). In het kader van de herstructurering van Corsair treedt SEMPAT op als publieke investeerder met een minderheidsbelang door financiering te verstrekken die door Guadeloupe is toegekend.

([11]) Blue Sky Holding, Advens-Geocoton en SEMPAT hebben ook toegezegd een aanvullende kapitaalinvestering van [5-20] miljoen EUR te doen, zodra de kaspositie van Corsair aan het einde van de maand onder de drempel van [20-60] miljoen euro zou komen. Deze toezegging biedt extra zekerheid mochten de parameters van het herziene herstructureringsplan van Corsair verslechteren, en zorgt voor een verhoging van de eigen bijdrage uit particuliere middelen.

g) beperking van de vloot tot negen vliegtuigen gedurende de gehele looptijd van het herziene herstructureringsplan (de integratie van het tiende toestel vindt pas plaats vanaf […]);

h) schrapping van de minst rendabele vluchten ([…] % minder vlieguren ten opzichte van het boekjaar […]) om een betere bezettingsgraad en een verhoging van de gemiddelde ticketprijs mogelijk te maken;

i) uitbreiding van het vluchtaanbod van/naar Mauritius in 2025, […] naar aanleiding van het besluit om zich te concentreren op Afrika (gezien het feit dat de seizoensgebonden exploitatie van deze route op lange termijn niet levensvatbaar is);

j) aanvullende maatregelen om de "RASK" ([12]) te verbeteren, wat op termijn leidt tot […] % stijging van de RASK;

k) verbetering van de neveninkomsten, gebaseerd op een vergelijking met de rest van de sector;

l) verbetering van het "yield management" door de invoering van aanvullende maatregelen, waaronder met name het openen en sluiten van klassen dankzij standaardisering van de vloot;

m) verbetering van de prognoses, waarbij in het basisscenario rekening wordt gehouden met […] % stijging van de passagiersomzet in […] en […] % in […]. Deze stijging van de verkoopprijzen is het gevolg van het gecombineerde effect van het grotere aandeel voorste cabines en de herziening van het vluchtschema, waardoor de minst rendabele vluchten kunnen worden geschrapt (zie hierboven);

n) aanvullende bezuinigingsmaatregelen, zoals de heronderhandeling van structurele contracten (lease, onderhoud en service enz.), verlaging van de marketingkosten, onderverhuur van motoren en verkoop van technische beheersdiensten; en

o) rationalisering van de personeelskosten, voornamelijk in verband met ontwikkelingen in de samenstelling van het vliegend personeel.

(32) De Franse autoriteiten voegen daaraan toe dat, naast deze aannamen, de inkomsten van Corsair waarschijnlijk nog steeds worden beïnvloed door een imago als budgetmaatschappij, met een groot aantal gesubsidieerde tickets, een reputatie als "chartermaatschappij", apparatuur aan boord (bijvoorbeeld schermen) die niet aan de meest recente normen voldeed en een niet-homogene vloot vliegtuigen. Een modernere vloot, zoals de huidige vloot van Corsair, leidt waarschijnlijk tot de verkoop van tickets tegen hogere prijzen en een verhoging van de bezettingsgraad, naarmate de perceptie van klanten verbetert. Bovendien blijkt volgens de Franse autoriteiten uit de positieve feedback van klanten over vluchten met de nieuwe toestellen en uit het feit dat Corsair is uitgeroepen tot "Best Leisure Airline in France" tijdens de World Airline Awards in 2024 al dat Corsair steeds minder wordt beschouwd als "chartermaatschappij". Frankrijk geeft aan dat deze ontwikkeling weliswaar niet is meegenomen in het herziene herstructureringsplan zoals dat bij de Commissie is ingediend, maar dat het effect ervan op de tarieven en bezettingsgraad zich naar verwachting geleidelijk zal voordoen, naarmate de passagiers zich bewust worden van de verbeteringen en hun voorkeuren veranderen.

3.2. De financiering van het herziene herstructureringsplan

(33) In hun opmerkingen van 27 september 2023 stelden de Franse autoriteiten voor dat het herziene herstructureringsplan zich zou uitrekken over een periode van […], tot […]. Uit de documentatie die de Franse autoriteiten op 15 december 2023 hebben verstrekt, blijkt echter dat de beoogde extra looptijd van het herziene herstructureringsplan maximaal […] (en geen […]) zou bedragen, dat wil zeggen tot uiterlijk […].

(34) Vervolgens hebben de Franse autoriteiten, naarmate de verschillende versies van het herziene herstructureringsplan werden opgesteld, de Commissie meegedeeld dat 30 september 2026 uiteindelijk de daadwerkelijke einddatum van de herstructureringsperiode is.

(35) Op basis hiervan is het op 23 mei 2025 herziene en op 15 december 2025 geactualiseerde herstructureringsplan, zoals dit door de Franse autoriteiten aan de Commissie is verstrekt als de definitieve versie die moet worden beoordeeld, hoofdzakelijk gebaseerd op de volgende financiële aannamen:

([12]) "RASK" (*Revenue per Available Seat Kilometre*, ontvangsten per beschikbare zitplaatskilometer) staat voor alle inkomsten die door een luchtvaartmaatschappij worden gegenereerd, in verhouding tot het totale aantal beschikbare zitplaatskilometers over een bepaalde periode.

a) ten eerste een aanhoudende verbetering van de financiële prestaties (waardoor een bedrijfsresultaat van […] miljoen EUR tegen […] kan worden bereikt) en de financiële stromen die tijdens de looptijd van het herziene herstructureringsplan worden gegenereerd dankzij i) een geoptimaliseerd commercieel aanbod als gevolg van de toename van het aantal vluchten met een vloot die volledig vernieuwd en homogeen is, ii) de herstructurerings- en bezuinigingsmaatregelen en iii) het effect van aanvullende maatregelen om de winstgevendheid te verbeteren;

b) een volledig vernieuwde vloot van negen vliegtuigen, schrapping van verliesgevende routes en vervanging daarvan door nieuwe routes naar Afrika;

c) externe financiële bijdragen in de vorm van, enerzijds, vers geld door externe investeerders voor een bedrag van 145,4 miljoen EUR ([13]) en, anderzijds, financiële steun van de Franse Staat voor een totaalbedrag van 87,8 miljoen EUR.

3.2.1. *Beschrijving van de financiering*

(36) Zoals uiteengezet in onderstaande tabel 1, hebben de Franse autoriteiten uitgelegd dat de particuliere financiële bijdragen voornamelijk plaatsvinden via: i) een bijdrage van […] miljoen EUR van Blue Sky Holding, ii) een bijdrage van een nieuwe externe investeerder (de Franse onderneming Advens-Geocoton) als nieuwe aandeelhouder, voor een bedrag van […] miljoen EUR, iii) een aanvullende bijdrage van […] miljoen EUR die wordt gedeeld door Blue Sky Holding, Advens-Geocoton en SEMPAT, die aan Corsair zou worden verstrekt zodra de kaspositie onder de drempel van […] miljoen EUR daalt, iv) een betalingsmoratorium dat door de Caisse de Retraite du Personnel Navigant ("CRPN") is toegekend voor een bedrag van […] miljoen EUR, v) de verkoop van een Airbus A330 F-HSKY door Corsair voor een bedrag dat wordt geraamd op […] miljoen EUR, en vi) de financiering (via leaseovereenkomsten) van vier nieuwe A330-NEO-toestellen door Corsair in juli 2022 voor een bedrag van […] miljoen EUR. ([14])

(37) Op basis hiervan stellen de Franse autoriteiten dat het bedrag van de eigen bijdrage dat in aanmerking moet worden genomen in het kader van het verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan van 2020, derhalve 145,4 miljoen EUR bedraagt. De Franse autoriteiten verklaren ook dat in het kader van het besluit van 2020, op basis van het herstructureringsplan van 2020, de particuliere bijdragen aan Corsair zouden uitkomen op een bedrag van [130-180] miljoen EUR.

(38) De Franse autoriteiten concluderen derhalve dat, in het kader van de wijziging van het herstructureringsplan van Corsair van 2020, het totale bedrag van de eigen bijdrage bijgevolg 319,1 miljoen EUR zou bedragen (d.w.z. uitgaand van de oorspronkelijke eigen bijdrage).

(39) Wat de financiële steun van de Franse staat betreft, leggen de Franse autoriteiten uit dat het overgrote deel van de steun waar in de wijziging van het herstructureringsplan om wordt gevraagd, bestaat uit een kwijtschelding van de steun die in 2020 is toegekend in de vorm van leningen, en niet uit nieuwe bijdragen, en dat de financiële steun van de staat dus voornamelijk plaatsvindt via:

i) een nieuwe bijdrage van 3 miljoen EUR van de Conseil Départemental de la Guadeloupe;

ii) een overzees belastingkrediet (CIOM) van 38,1 miljoen EUR in het kader van het investeringsprogramma van Corsair voor de aankoop van een vliegtuig ([15]);

iii) een herschikking van een bedrag van 19 miljoen EUR, overeenkomend met de niet-kwijtscheldbare overheidsschuld over een periode van zes jaar ([…]) ([16]);

([13]) Na de volledige instorting van historisch aandeelhouder OMRP door het verlies van al zijn aandelen.

([14]) Overeenkomend met het bedrag van de maandelijkse lease van vliegtuigen tot en met 30 september 2025, d.w.z. gedurende de looptijd van het herziene herstructureringsplan.

([15]) Het overzees belastingkrediet, waarin artikel 244 quater van de Code général des impôts (algemeen belastingwetboek) voorziet, is een belastingaftrek voor investeringen in de overzeese departementen. Deze maatregel is normaal gesproken niet beschikbaar voor ondernemingen in moeilijkheden. De Franse staat verbindt zich er niettemin toe zijn uiterste best te doen om ervoor te zorgen dat Corsair toch gebruik kan maken van deze regeling, bij wijze van uitzondering en ondanks het feit dat het gaat om een onderneming in moeilijkheden.

([16]) De Franse autoriteiten wijzen erop dat het saldo van de niet-kwijtscheldbare overheidsschuld, namelijk 5,5 miljoen EUR, tegelijk wordt terugbetaald met de uitbetaling van het belastingkrediet van 2026 (overeenkomend met het overzeese belastingkrediet dat de Franse staat overeenkomstig artikel 107, lid 2, punt b), VWEU aan Corsair moet uitbetalen).

iv) een afschrijving van een bedrag van 23 miljoen EUR, overeenkomend met de kwijtscheldbare overheidsschuld die kan worden afgeschreven ([17]), en

v) een afschrijving van 80 miljoen EUR aan overheidsschulden, wat overeenkomt met het bedrag aan staatsleningen dat in het herstructureringsplan van 2020 is toegekend (lening van het Fonds de Développement Économique et Social en participatielening — "FDES- en participatielening" — zie overweging 1, punten i) en iv)), alsook 4,7 miljoen EUR aan rente op die leningen.

(40) Wat betreft de afschrijving van de FDES- en participatielening (overweging 39, punt v)), stellen de Franse autoriteiten dat, gezien het feit dat dit bedrag al volledig in aanmerking is genomen in het besluit van 2020, het niet opnieuw bij de berekening van de steun ter financiering van de herstructureringskosten mag worden opgeteld om de verhouding tussen steun en eigen bijdrage te bepalen, aangezien dit ertoe zou leiden dat dezelfde steun tweemaal zou worden geteld. Daarentegen moet wel rekening worden gehouden met het bedrag van de opgebouwde en gekapitaliseerde rente (op de participatielening), die over de totale looptijd van de participatielening 4,7 miljoen EUR bedraagt. In ruil voor een dergelijke afschrijving stemt Corsair bovendien in met een clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid (clause de retour à meilleure fortune) ten gunste van de Franse staat en de betrokken publieke schuldeisers, die bepaalt dat Corsair, indien aan de gestelde voorwaarden is voldaan, jaarlijks een bedrag terugbetaalt dat overeenkomt met […] % van het positieve verschil tussen zijn bedrijfsresultaat, inclusief voorzieningen voor onderhoud, en de afschrijving van de herschikte schuldvordering ([18]), tot een maximum van […] miljoen EUR. De daadwerkelijke inwerkingtreding van deze clausule is afhankelijk van de cumulatieve naleving van strikte financiële voorwaarden, namelijk het bestaan van positief eigen vermogen en het behoud van een toereikende kaspositie, waardoor wordt gewaarborgd dat de betalingen in het kader van de terugkeer naar winstgevendheid noch de solvabiliteit, noch de liquiditeit van de onderneming in gevaar brengen.

(41) Hierbij moet worden opgemerkt dat, in het kader van het besluit van 2020, gebaseerd op het herstructureringsplan van 2020, de staatssteun aan Corsair bestond uit herstructureringssteun ten bedrage van 106,7 miljoen EUR, in de vorm van i) een moratorium op de schuld aan de overheid die Corsair eind januari 2021 had opgebouwd, geraamd op 21,9 miljoen EUR, ii) 4,8 miljoen EUR aan CIOM voor de aankoop van vliegtuig(en) in 2021, iii) een directe zachte staatslening van 18 miljoen EUR (hierna: de "FDES-lening"), alsmede iv) een participatieve lening van 62 miljoen EUR ([19]).

(42) De Franse autoriteiten wijzen erop dat er in 2020, in het kader van de investering van OMRP, 6 miljoen EUR is betaald door de lokale overheden van de Franse overzeese departementen. In het besluit van 2020 was daarmee geen rekening gehouden. Daarom moet dit bedrag worden opgeteld bij het bedrag aan staatssteun dat in 2020 is betaald, waarmee het totaalbedrag aan staatssteun zou uitkomen op 112,7 miljoen EUR.

(43) In antwoord op de opmerking van de Commissie in overweging 95 van het inleidingsbesluit, waarin in twijfel wordt getrokken of het moratorium van [10-40] miljoen EUR, verkregen door de spreiding van betalingen die in september 2023 door de CRPN aan Corsair werd toegekend, als eigen bijdrage kan worden beschouwd, stellen de Franse autoriteiten in wezen dat de CRPN een orgaan is dat onafhankelijk middelen van particuliere oorsprong beheert. Gezien het feit dat de middelen van de CRPN geen staatsmiddelen zijn en het besluit om de betaling van de bijdragen te spreiden — wat in de context van deze zaak kan worden vergeleken met redelijk gedrag van een particuliere schuldeiser — niet aan de staat kan worden toegerekend, vormt deze maatregel geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(44) Tabel 1 geeft een overzicht van de verdeling van eigen bijdragen en staatssteun in de financiering van het herstructureringsplan van 2020. Vervolgens wordt deze uitsplitsing toegepast op de financiering van de wijziging van het herstructureringsplan. Ten slotte geeft tabel 1 een overzicht van alle particuliere en publieke bijdragen aan de financiering van het herziene herstructureringsplan.

([17]) De in overweging 39, punten iii) en iv), genoemde financiering wordt verstrekt via de Commission des chefs des services financiers (CCSF), die deel uitmaakt van het directoraat-generaal Overheidsfinanciën van het ministerie van Economische Zaken, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Zie bijlage 5 bij de Term Sheet, ondertekend op 7 november 2025.

([19]) In dit verband merken de Franse autoriteiten op dat in het kader van het besluit van 2020 het totale bedrag van de door de staat verstrekte leningen (80 miljoen EUR) als staatssteun in aanmerking is genomen, en niet alleen het economische voordeel dat Corsair heeft genoten dankzij de door de staat verstrekte leningen, ten opzichte van soortgelijke leningen die door een particuliere actor zouden zijn verstrekt.

Tabel 1

Steun en eigen bijdragen

Eigen bijdragen		Steun	
Voorwerp	Bedrag (in miljoen EUR)	Voorwerp	Bedrag (in miljoen EUR)
TUI-concessies (uittredend aandeelhouder)	[80-120]	Moratorium op overheidsschuld	21,9
Bijdrage OMRP	[10-50]	Overzees belastingkrediet	4,8
Bijdrage overheden Franse overzeese departementen (via OMRP)	(6)	Staatsleningen FDES (Fonds de Développement Économique et Social) en participatielening	80
Verkoop drie Boeing 747-toestellen op 2 juli 2020	[10-25]	Bijdrage overheden Franse overzeese departementen (via OMRP)	6
Onderhandeling lease twee vliegtuigen	[3-10]		
Plan tot behoud van arbeidsplaatsen en collectieve beëindigingsovereenkomst	[7-20]		
Eigen bijdragen herstructureringsplan 2020, in totaal	**173,7 60,86%**	**Steun herstructureringsplan 2020, in totaal**	**112,7 39,14 %**
Kapitaalbijdrage Blue Sky Holding (voormalige aandeelhouders van OMRP en herinvesteerders)	[5-30]	Kapitaalbijdrage Conseil Départemental de la Guadeloupe (via SEMPAT)	3
Kapitaalbijdrage Advens-Geocoton	[5-30]	Afschrijving staatsleningen FDES en participatielening	Gekapitaliseerde en opgebouwde rente eind juli 2 025 over participatielening: 4,7 Betaalde rente over FDES-lening
Nieuwe toezegging aanvullend kapitaal aandeelhouders (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton en SEMPAT)	[5-30]		
Moratorium betalingen Caisse de Retraite du Personnel Navigant	[10-40]	Herschikking niet-kwijtscheldbare overheidsschuld	19
Verkoop F-HSKY	[25-40]	Afschrijving kwijtscheldbare overheidsschuld	23
Financiering vier nieuwe Airbus A330-NEO-toestellen via leaseovereenkomst (leasebedrag)	[20-80]	Overzees belastingkrediet	38,1
Eigen bijdragen herzien herstructureringsplan, in totaal	**145,4 62,3 %**	**Steun herzien herstructureringsplan, in totaal**	**87,8 37,7 %**
Totaal aan eigen bijdragen (voor de twee plannen)	**319,1 61,4 %**	**Totaal aan steun (voor de twee plannen)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2. *Evenredigheid van steun, eigen bijdrage en lastendeling*

(45) Op basis hiervan geven de Franse autoriteiten aan dat, in het kader van de wijziging van het herstructureringsplan van Corsair van 2020, het gedisconteerde totaalbedrag aan staatssteun 200,5 miljoen EUR zou bedragen (d.w.z. rekening houdend met de oorspronkelijke steun), ofwel [80-180] miljoen EUR minder dan het gedisconteerde totaalbedrag aan particuliere bijdragen.

(46) De Franse autoriteiten concluderen op basis daarvan dat grotendeels is voldaan aan de voorwaarde van punt 64 van de R&H-richtsnoeren, volgens welke de eigen bijdragen ten minste 50 % van de herstructureringskosten moeten bedragen.

(47) Bovendien stellen de Franse autoriteiten dat een deel van de overheidsbijdragen in het kader van het herziene herstructureringsplan wordt gedaan in de vorm van kapitaalbijdragen en dat de huidige aandeelhouders een zeer belangrijke bijdrage aan de herstructurering leveren, doordat hun belang in het kader van de komende kapitaalverhoging tot nul wordt teruggebracht. Als zodanig leggen de Franse autoriteiten uit dat de opgebouwde verliezen van Corsair vóór de staatssteun volledig zijn gedragen door de bestaande aandeelhouders, in overeenstemming met punt 66 van de R&H-richtsnoeren. Daartoe is, voorafgaand aan de inbreng van overheidsmiddelen, een kapitaalvermindering doorgevoerd om de overgedragen verliezen weg te werken. Als gevolg hiervan werd het belang van de bestaande aandeelhouders tot nul teruggebracht door de volledige afschrijving van de uitstaande aandelen. Deze afschrijving vindt plaats vóór de kapitaalverhoging, zodat de herkapitalisatie de voormalige aandeelhouders op geen enkele wijze ten goede komt. De Franse autoriteiten zijn derhalve van mening dat deze volgorde zorgt voor een passende lastendeling, omdat de bestaande aandeelhouders de volledige last van de verliezen uit het verleden dragen, voor zover de nationale wetgeving dit toestaat, en daadwerkelijk worden uitgesloten in het kader van de herstructurering van het kapitaal.

3.2.3. *Geschiktheid van de steunmaatregel*

(48) Op basis van het voorgaande zijn de Franse autoriteiten van mening dat de huidige moeilijkheden van Corsair zowel te wijten zijn aan een onmiddellijke liquiditeitscrisis als aan een structurele verzwakking van zijn solvabiliteit, als gevolg van opgebouwde verliezen die zijn eigen vermogen jaar na jaar hebben uitgehold. Zij wijzen erop dat de voorgenomen steun, die hoofdzakelijk bestaat uit de kwijtschelding van schuldvorderingen en een belastingkrediet, niet beperkt is tot een tijdelijke verbetering van de kaspositie van de onderneming, maar ook op duurzame wijze bijdraagt aan de versterking van haar solvabiliteit. De solvabiliteit komt overeen met het vermogen van een onderneming om al haar verplichtingen met eigen middelen te dekken. Een kwijtschelding van schuldvorderingen vermindert echter onmiddellijk en definitief de kortlopende verplichtingen, terwijl een belastingkrediet het nettoresultaat of het vermogen verhoogt, waardoor in beide gevallen de nettopositie verbetert. De Franse autoriteiten zijn van mening dat deze vermindering van de verplichtingen, in combinatie met een herstel van het eigen vermogen, het meest geschikte mechanisme is om de vastgestelde moeilijkheden te verhelpen. Met de steun, die gepaard gaat met een clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid voor een bedrag van maximaal […] miljoen EUR, zouden dus zowel de liquiditeitsbehoeften op middellange termijn als het solvabiliteitsprobleem aangepakt kunnen worden, en zou Corsair dus weer tot een houdbare financiële structuur en een positieve kaspositie moeten kunnen komen, terwijl het ook aan zijn verplichtingen zou kunnen blijven voldoen.

3.3. **Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn**

3.3.1. *Beschrijving van financiële aannamen en prognoses*

(49) Volgens het basisscenario van de laatste geactualiseerde versie van het herziene herstructureringsplan van 23 mei 2025 (die voor het laatst is bijgewerkt op 15 december 2025) dat door de Franse autoriteiten is ingediend, zou de omzet van Corsair, en met name die uit het passagiersvervoer, tijdens de looptijd van het herziene herstructureringsplan (tussen eind september 2023 en eind september 2026) met ongeveer 17 % moeten groeien en eind september 2026 ongeveer […] miljoen EUR moeten bedragen.

(50) Wat de (variabele en vaste) kosten betreft, verwachten de Franse autoriteiten dat deze tijdens de looptijd van het plan slechts met […] % zullen stijgen en dus naar verhouding minder zullen bedragen dan de verwachte inkomsten van de onderneming tegen eind september 2026. Met name als het gaat om de vaste kosten ([…]), verklaren de Franse autoriteiten echter dat de leasekosten gedurende de looptijd van het herziene herstructureringsplan naar verwachting met […] % zullen stijgen als gevolg van de toevoeging van nieuwe vliegtuigen aan de vloot. De Franse autoriteiten leggen uit dat de exploitatiekosten van deze nieuwe vliegtuigen weliswaar lager zijn (met name wat betreft het brandstofverbruik), maar dat de leasekosten hoger zijn.

(51) Op basis van deze situatie stellen de Franse autoriteiten, zoals weergegeven in de volgende tabel, dat het bedrijfsresultaat van de onderneming naar verwachting aanzienlijk zal stijgen gedurende de looptijd van het herziene herstructureringsplan, van […] miljoen EUR eind september 2023 naar […] miljoen EUR eind september 2026, wat neerkomt op een volledige omslag in de situatie gedurende de looptijd van het herziene herstructureringsplan, waarbij het bedrijf van een aanzienlijk exploitatieverlies naar een ruim positief bedrijfsresultaat gaat.

Tabel 2

Belangrijkste financiële indicatoren van Corsair (basisscenario)

		Herstructureringsperiode						
Miljoen EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Opbrengsten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
waarvan passagiersvervoer	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bedrijfsresultaten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultaat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigen vermogen (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoschuld (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Geïnvesteerd vermogen (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kaspositie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rendement op geïnvesteerd vermogen % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6-13,4]%	[11,4-15,2]	[…]
Rendement op eigen vermogen % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Bron: Verschillende slides in het herziene herstructureringsplan van 23 mei 2025, zoals verstrekt; "Samenvatting van de ingediende documenten" van 20 juni 2025.

(*) Berekend op basis van de NOPAT (netto operationele winst na belastingen) ([20]).

(**) Afgeleid op basis van nettoresultaat en eigen vermogen.

([20]) Het bedrijfsresultaat is een maat voor de operationele prestaties van de onderneming vóór aftrek van financiële lasten en vennootschapsbelasting, in overeenstemming met de toepasselijke boekhoudregels. De NOPAT ("Net Operating Profit After Taxes" of netto operationele winst na belastingen) komt overeen met het bedrijfsresultaat na belastingen, berekend op normatieve basis, alsof de onderneming uitsluitend met eigen vermogen werd gefinancierd. Dit wordt verkregen door op het bedrijfsresultaat een genormaliseerd belastingtarief toe te passen. Op deze manier kunnen de effecten van de financieringsstructuur en uitzonderlijke belastingposten worden geneutraliseerd. De NOPAT vormt daarmee het relevante totaalbedrag voor de berekening van het rendement op geïnvesteerd vermogen, dat de winstgevendheid van het geïnvesteerde vermogen meet door de NOPAT te relateren aan het geïnvesteerde vermogen. Hiermee kan het vermogen van de onderneming om waarde te creëren worden beoordeeld, wanneer dit rendement hoger is dan de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet (WACC), wat eveneens een rendement berekend na belastingen is. In het specifieke geval van Corsair wordt de NOPAT berekend als: EBIT gecorrigeerd voor financiële rente op leasebedragen (berekening bij benadering, omdat de onderneming niet volgens IFRS consolideert) + extra personeelskosten + vennootschapsbelasting.

(52) Wat het nettoresultaat van Corsair in het basisscenario betreft, verwachten de Franse autoriteiten dat dit in gelijke mate zal toenemen, met een aanzienlijke groei gedurende de looptijd van het plan (van een nettoverlies van […] miljoen EUR naar […]), en een verwachte winst van […] miljoen EUR eind september 2026. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze verwachte nettowinst eind september 2026 aanzienlijk hoger is dan in 2025 dankzij uitzonderlijke bijdragen: enerzijds de kwijtschelding door de Franse staat van zijn vorderingen, wat een uitzonderlijk resultaat van […] miljoen EUR oplevert, en anderzijds de winst van ongeveer […] miljoen EUR op de verkoop van het F-HSKY-vliegtuig. Zonder deze uitzonderlijke bijdragen zou het verwachte nettoresultaat eind september 2026 […] miljoen EUR bedragen.

(53) De Franse autoriteiten geven aan dat deze positieve resultaten en forse groei met name te danken zijn aan i) een zeer goede commerciële dynamiek, ii) de vernieuwing van de vloot, waardoor een betere dienstverlening mogelijk is, iii) de invoering van maatregelen ter verbetering van de RASK (met name een stijging van de neveninkomsten en een verbetering van het yieldmanagement en heronderhandeling van contracten met bepaalde dienstverleners), en iv) de integratie van het effect van de prestatieverbeteringsmaatregelen, die al waren vastgesteld, maar waarvan de positieve gevolgen nog niet volledig in aanmerking waren genomen in afwachting van de uitvoering ervan.

(54) In dit verband stellen de Franse autoriteiten dat de verbeteringsmaatregelen zowel betrekking hebben op kostenbesparingen als op inkomstenstijgingen, en onder meer de volgende belangrijke elementen omvatten:

a) de integratie van het werkelijke effect van de maatregelen ter verbetering van de RASK, dat hoger bleek te zijn dan de oorspronkelijke aannamen ([…] % vanaf 2026 ten opzichte van […] % daarvóór), in overeenstemming met de uitstekende prestaties in het boekjaar 2024/2025 na de uitvoering van het actieplan door Corsair;

b) een groter effect van de hogere gemiddelde ticketprijs, gezien de stabilisering of zelfs lichte stijging van de gemiddelde ticketprijs gedurende het boekjaar 2025, terwijl de brandstofprijs aanzienlijk daalde ([…]% ten opzichte van de vorige versie van het herziene herstructureringsplan). De Franse autoriteiten wijzen erop dat deze trend van een hogere gemiddelde ticketprijs in combinatie met een daling van de brandstofprijs aanhoudt en de toekomstige doelstellingen van het herziene herstructureringsplan op het gebied van inkomsten per eenheid ondersteunt, en met name wordt verklaard door de verbeterde reputatie van Corsair vanwege de vernieuwing van zijn vloot, waardoor de gemiddelde ticketprijs in de loop van […] meer kon stijgen dan aanvankelijk werd verwacht; en

c) een daling van de distributiekosten, gezien de recente goede prestaties van het internetkanaal in het boekjaar 2025. Sinds enkele maanden wordt een dynamisch commercieel beleid uitgevoerd dat is gericht op de versnelde uitbreiding van de directe verkoop, en in het bijzonder de onlineverkoop. Dit leidt nu al tot een afname van het gebruik van netwerken van derden, die structureel duurder zijn.

(55) Desalniettemin zouden deze aannamen en ontwikkelingen niet leiden tot […], ofwel de situatie na afloop van de herstructureringsperiode. De Franse autoriteiten verwachten namelijk dat het eigen vermogen van Corsair in september 2026 nog steeds […] miljoen EUR (rendement op geïnvesteerd vermogen) bedraagt, in de orde van grootte van [10,6-13,4] %, wat overeenkomt met de vermogenskosten van Corsair die door de Franse autoriteiten op [8,6-10,5] % worden geraamd. Ten slotte verklaren de Franse autoriteiten dat het rendement op geïnvesteerd vermogen eind september 2027 naar verwachting [11,4-15,2] % bedraagt (en meer dan [18-21] % aan het einde van het boekjaar 2027-2028, dat eind september 2028 afloopt).

(56) In dit verband verklaren de Franse autoriteiten dat in de R&H-richtsnoeren is bepaald dat het herstructureringsplan de levensvatbaarheid van de begunstigde onderneming op lange termijn moet herstellen binnen een redelijk tijdsbestek en op basis van realistische aannamen over de toekomstige bedrijfsomstandigheden, waarbij elke nieuwe staatssteun die niet in het herstructureringsplan is opgenomen, moet worden uitgesloten.

(57) Op basis daarvan zijn de Franse autoriteiten van mening dat het redelijke tijdsbestek waarin de R&H-richtsnoeren voorzien, niet noodzakelijkerwijs overeenkomt met de herstructureringsperiode, die zo kort mogelijk moet zijn. Volgens hen blijkt dit duidelijk uit het indicatieve model voor een herstructureringsplan dat als bijlage II bij de R&H-richtsnoeren is gevoegd.

(58) Bovendien zijn de Franse autoriteiten van mening dat het criterium dat de levensvatbaarheid op lange termijn binnen een redelijk tijdsbestek moet worden hersteld, volledig is overgenomen met betrekking tot de wijziging van het herstructureringsplan, zodat het uitgangspunt voor het redelijke tijdsbestek in dit specifieke geval volgens hen het wijzigingsverzoek moet zijn.

(59) In dit verband wijzen de Franse autoriteiten erop dat een onderneming als levensvatbaar op lange termijn wordt beschouwd, wanneer zij "erin slaagt een passend verwacht rendement op kapitaal te behalen nadat al haar kosten zijn gedekt, met inbegrip van afschrijvingen en financiële kosten". Met andere woorden: een onderneming die een herstructurering heeft ondergaan, wordt als levensvatbaar beschouwd, wanneer zij op eigen kracht op de markt kan concurreren.

(60) De Franse autoriteiten zijn daarom van mening dat de Commissie het criterium van herstel van de levensvatbaarheid in de praktijk moet onderzoeken op basis van een reeks aanwijzingen, in overeenstemming met haar besluitvormingspraktijk. De Franse autoriteiten stellen dat de Commissie als onderdeel van deze reeks aanwijzingen niet alleen de kasratio's moet onderzoeken, maar ook de rentabiliteitsratio's (EBITDAR, rendement op geïnvesteerd vermogen, rendement op eigen vermogen ("Return on Equity" of ROE) of gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet ("Weighted Average Cost of Capital" of WACC)). Zij voegen hieraan toe dat de Commissie met name moet analyseren of het rendement op geïnvesteerd vermogen binnen een redelijke termijn hoger wordt dan de WACC, teneinde te beoordelen of de luchtvaartmaatschappij in staat is voldoende winst te genereren om de kosten van haar kapitaalfinanciering te dekken.

(61) Zoals blijkt uit tabel 3, geven de Franse autoriteiten bovendien aan dat het pessimistische scenario van het herziene herstructureringsplan van Corsair zou neerkomen op een verslechtering van het bedrijfsresultaat van de onderneming van ongeveer […] miljoen EUR tegen eind september 2026, wat zou leiden tot een operationeel verlies aan het einde van de herziene herstructureringsperiode. Alle andere indicatoren zouden deze verslechtering ook weerspiegelen.

Tabel 3

Belangrijkste financiële indicatoren van Corsair (pessimistisch scenario)

		Herstructureringsperiode						
Miljoen EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Opbrengsten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
waarvan passagiersvervoer	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bedrijfsresultaten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultaat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigen vermogen (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoschuld (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Geïnvesteerd vermogen (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kaspositie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rendement op geïnvesteerd vermogen % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Herstructureringsperiode						
Miljoen EUR	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Rendement op eigen vermogen % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*

Bron: Verschillende slides in het herziene herstructureringsplan van 23 mei 2025, zoals verstrekt; "Samenvatting van de ingediende documenten" van 20 juni 2025.

(*) Berekend op basis van de NOPAT (netto operationele winst na belastingen) ([21]).

(**) Afgeleid op basis van nettoresultaat en eigen vermogen.

(62) De Franse autoriteiten geven aan dat het pessimistische scenario is gebaseerd op een herziening van de volgende aannamen uit het basisscenario:

a) wat de vluchten van en naar Guadeloupe betreft, gaat het basisscenario uit van een markt die vanaf 2025 boven het niveau van 2019 ligt, zoals de maatschappij al heeft vastgesteld, terwijl het pessimistische scenario is gebaseerd op een geleidelijker herstel van de Guadeloupe-markt, waarbij de terugkeer naar de cijfers van 2019 een jaar later plaatsvindt, namelijk vanaf 2026. Dit resulteert dus in een daling van het aantal door Corsair vervoerde passagiers in dezelfde verhouding als de daling van de markt;

b) voor brandstof wordt in het basisscenario uitgegaan van een brandstofprijs van [600-900] USD per ton vanaf mei 2025, terwijl in het pessimistische scenario werd uitgegaan van een prijsstijging van […] USD per ton gedurende de gehele herstructureringsperiode, en dus in een stijging van de brandstofkosten in dezelfde verhouding als de prijsontwikkeling, verminderd met de verwachte doorberekening in de verkoopprijs. In dit verband merken de Franse autoriteiten op dat wordt aangenomen dat een derde van de stijging van de brandstofprijs wordt doorberekend in de verkoopprijzen;

c) wat de ticketprijzen betreft, is het basisscenario gebaseerd op een stijging van de verkoopprijzen onder invloed van i) de "cabine-mix", met een toename van het aandeel voorste cabines, en ii) de herziening van het vluchtschema, waardoor de minst rendabele vluchten kunnen worden geschrapt. Het pessimistische scenario is daarentegen gebaseerd op een beperking van de prijsstijging tijdens de herstructureringsperiode, wat resulteert in een lagere omzet ten opzichte van het basisscenario;

d) wat betreft de uitbreiding van de activiteiten van Corsair op het Afrikaanse continent, wordt in het basisscenario rekening gehouden met de ontwikkeling van de route Parijs-Abidjan, ondanks het negatieve effect van de toetreding van Air-Côte d'Ivoire tot de markt, maar is het pessimistische scenario gebaseerd op een tragere stijging dan aanvankelijk verwacht, met een daling van het aantal vervoerde passagiers;

e) wat betreft de uitvoering van de in het basisscenario voorziene maatregelen om te bezuinigen en de RASK te verbeteren, is het pessimistische scenario gebaseerd op een vertraging bij de uitvoering van die maatregelen, met negatieve gevolgen voor het boekjaar 2026.

(63) Op basis hiervan geven de Franse autoriteiten aan dat uit het gedisconteerde pessimistische scenario het volgende naar voren komen: i) een ruim positief bedrijfsresultaat van […] miljoen EUR aan het einde van de herstructureringsperiode (en zelfs tot [10-30] miljoen EUR op 30 september 2028), ii) een […] kaspositie gedurende de gehele looptijd van het plan en ten bedrage van […] miljoen EUR op 30 september 2026 (en […] miljoen EUR op 30 september 2028).

([21]) Het bedrijfsresultaat is een maatstaf voor de operationele prestaties van de onderneming vóór aftrek van financiële lasten en vennootschapsbelasting, in overeenstemming met de toepasselijke boekhoudregels. De NOPAT ("Net Operating Profit After Taxes" of netto operationele winst na belastingen) komt overeen met het bedrijfsresultaat na belastingen, berekend op normatieve basis, alsof de onderneming uitsluitend met eigen vermogen werd gefinancierd. Dit wordt verkregen door op het bedrijfsresultaat een genormaliseerd belastingtarief toe te passen. Op deze manier kunnen de effecten van de financieringsstructuur en uitzonderlijke belastingposten worden geneutraliseerd. De NOPAT vormt daarmee het relevante totaalbedrag voor de berekening van het rendement op geïnvesteerd vermogen, dat de winstgevendheid van het geïnvesteerde vermogen meet door de NOPAT te relateren aan het geïnvesteerde vermogen. Hiermee kan het vermogen van de onderneming om waarde te creëren worden beoordeeld, wanneer dit rendement hoger is dan de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet (WACC), wat eveneens een rendement berekend na belastingen is. In het specifieke geval van Corsair wordt de NOPAT berekend als: EBIT gecorrigeerd voor financiële rente op leasebedragen (berekening bij benadering, omdat de onderneming niet volgens IFRS consolideert) + extra personeelskosten + vennootschapsbelasting.

(64) De Franse autoriteiten leggen uit dat deze resultaten aantonen dat Corsair, ook in het geval van dit pessimistische scenario, in staat is al zijn financiële verplichtingen na te komen zonder een beroep te doen op aanvullende steun.

(65) Op basis van het voorgaande leggen de Franse autoriteiten uit dat alle indicatoren in het herziene herstructureringsplan dat aan de Commissie is toegezonden, de koers richting herstel van de levensvatbaarheid bevestigen, ook in het pessimistische scenario, gezien het feit dat:

a) in het basisscenario wordt uitgegaan van een positief nettoresultaat van […] miljoen EUR voor het boekjaar […], van […] miljoen EUR voor […] en van […] miljoen EUR voor […], en in het pessimistische scenario […] miljoen EUR op 30 september 2026 en nog een winst van […] miljoen EUR voor […], het jaar volgend op het einde van de herstructureringsperiode; en

b) de kaspositie van Corsair gedurende de gehele looptijd van het herziene herstructureringsplan […] blijft, met na afloop van het plan een kaspositie van […] miljoen EUR in het basisscenario en van […] miljoen EUR in het pessimistische scenario.

(66) Zoals hierboven aangegeven, bedraagt het rendement op geïnvesteerd vermogen op 30 september 2026 naar verwachting [10,6-13,4] %. Eén jaar na het einde van de herstructureringsperiode bedraagt dit naar verwachting [11,4-15,2] %, dus meer dan de op dezelfde datum berekende WACC van [8,6-10,5] % ([22]).

(67) Bovendien geven de Franse autoriteiten aan dat het mediaanrendement op geïnvesteerd vermogen van een steekproef van een twaalftal andere luchtvaartmaatschappijen in 2019 7,3 % bedroeg en in 2024 6,9 %, zoals blijkt uit tabel 4 hieronder. Zoals blijkt uit tabel 3 hierboven was het rendement op geïnvesteerd vermogen van Corsair in evenwicht in de boekjaren […]. Het bedroeg […] % in […] en zal naar verwachting […] liggen tegen het einde van de looptijd van het herziene herstructureringsplan, in lijn met dat van de andere luchtvaartmaatschappijen in de steekproef.

Tabel 4

Rendement op geïnvesteerd vermogen

		Rendement op vermogen				
In miljoen EUR	Categorie	2019	2021	2022	2023	2024
Air France KLM	Gevestigd	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Gevestigd	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Gevestigd	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Gevestigd	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Gevestigd	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Gevestigd	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Low budget	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
easyJet	Low budget	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	Amerikaans	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) Ter evaluatie van het herstructureringsplan van Corsair en ter beoordeling van de toekomstige winstgevendheid van de onderneming werd de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet (WACC) van Corsair door de Franse autoriteiten geraamd op [8,6-10,5] % na afloop van het herstructureringsplan, dus tegen 2026. Deze WACC wordt berekend op basis van de standaardformule waarbij de kosten van vreemd vermogen (RD) worden afgewogen tegen de kosten van eigen vermogen. De kosten van eigen vermogen (R_e) worden berekend op […] % op basis van de formule van het evaluatiemodel voor financiële activa (Capital Asset Pricing Model — CAPM ($R_e = R_f + \beta_e \times$ ERP + risicopremie) plus een risicopremie, met een risicoloze rente ("Risk Free Rate" of R_f) die wordt geraamd op […] % voor 2027, een marktrisicopremie ("Equity Risk Premium" of ERP) van […] % voor Frankrijk, en een eigenvermogens-bèta (β_e) van 1,09).Aan de risicopremie is een liquiditeitsopslag van […] % toegevoegd om te compenseren dat Corsair niet beursgenoteerd is. De kosten van vreemd vermogen (R_d) na aftrek van belastingen, geraamd op […] %, zijn gebaseerd op een rente vóór belastingen van […] % en een effectief belastingtarief van […] %. Deze twee componenten worden gewogen met een financiële hefboomwerking van […] %, geraamd op basis van het gemiddelde van de Europese luchtvaartsector. De Commissie merkt ook op dat de gemiddelde vermogenskosten voor de luchtvaartsector in Europa, zoals geraamd door professor Damodaran (een erkende bron die bij financiële ramingen wordt gebruikt), in 2025 ongeveer 8 % bedragen en derhalve een ondergrens vormen ten opzichte van de Franse raming (zie: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Rendement op vermogen						
In miljoen EUR	Categorie	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	Amerikaans	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
United Airlines	Amerikaans	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	Amerikaans	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mediaan						
Gevestigd		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Low budget		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
Amerikaans		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Alle luchtvaartmaatschappijen		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Bron: Capital IQ (15 december 2025)

(68) Gezien al deze elementen menen de Franse autoriteiten dat het bewijs van de levensvatbaarheid van Corsair, ook in het pessimistische scenario, volledig in overeenstemming is met de R&H-richtsnoeren en de besluitvormingspraktijk van de Commissie.

(69) De Franse autoriteiten stellen dan ook dat uit al deze elementen blijkt dat de koers richting herstel van de levensvatbaarheid gewaarborgd is en dat Corsair vanaf het einde van de herstructureringsperiode in staat zal zijn om op eigen kracht op de markt te concurreren.

3.4. Maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging

(70) De Franse autoriteiten zijn van mening dat de analyse, uitgevoerd in het licht van de criteria die zijn vastgesteld in de R&H-richtsnoeren en de jurisprudentie, de toereikendheid van de toezeggingen van Corsair bevestigt. Wat de door Frankrijk voorgestelde maatregelen en de correcte ijking ervan betreft, leggen de Franse autoriteiten uit dat Corsair, vanwege de vereisten van de R&H-richtsnoeren en de aanvankelijke twijfels die de Commissie in haar inleidingsbesluit had geuit, initiële toezeggingen heeft gedaan, gevolgd door aanvullende maatregelen om zijn aanwezigheid op de markt te verminderen en mogelijkheden voor mededinging te creëren.

3.4.1. *Afstand doen van slots*

(71) Wat de maatregelen ter vermindering van de aanwezigheid op de markt betreft, wijzen de Franse autoriteiten op de toezegging van Corsair om 1 500 slots op Paris-Orly opnieuw op de markt te brengen (700 definitief en 800 uitgeleend), wat neerkomt op meer dan […] % van zijn totale aantal slots. De Franse autoriteiten zijn van mening dat deze maatregel de maatschappij dwingt haar capaciteit structureel en langdurig te beperken, omdat de regels voor de toewijzing van slots die zijn vastgesteld door COHOR (de coördinator van slots en planningen op de Franse luchthavens), het moeilijk maken om op middellange termijn eenzelfde capaciteit terug te krijgen.

3.4.2. *Aanbod van handelsovereenkomsten*

(72) De Franse autoriteiten zeggen toe dat Corsair, tot het einde van de verlengde herstructureringsperiode, de mogelijkheid biedt tot het sluiten van handelsovereenkomsten met luchtvaartmaatschappijen die daarom vragen. Corsair is bereid zich ertoe te verbinden om, voor zover deze overeenkomsten voldoen aan zijn commerciële en winstgevendheidsdoelstellingen, te goeder trouw te onderhandelen en commerciële overeenkomsten te sluiten die gebruikelijk zijn op de markt voor passagiers- en vrachtvervoer met geïnteresseerde derde luchtvaartmaatschappijen (overeenkomsten voor contingente plaatsen met als doel de aankoop van een bepaald aantal zitplaatsen op een aantal vluchten die door Corsair worden uitgevoerd; codeshare-overeenkomsten die een derde luchtvaartmaatschappij toegang geven tot door Corsair uitgevoerde vluchten; interlining-overeenkomsten die een derde luchtvaartmaatschappij in staat stellen om tickets te verkopen voor vluchten die aansluiten op door Corsair uitgevoerde vluchten).

3.4.3. *Vermindering van het gebruik en beperking van de vlootcapaciteit*

(73) De Franse autoriteiten leggen vervolgens uit dat deze toezeggingen worden aangevuld met de beperking van de vloot tot negen vliegtuigen tot het einde van het herziene herstructureringsplan (dat wil zeggen tot 30 september 2026), en met een vermindering van het aantal reguliere vluchten naar de overzeese gebieden met 97 vluchten in het boekjaar […], die als volgt zijn verdeeld: […]. Dit zal naar schatting een effect van […] tot […] miljoen EUR hebben op de omzet van de onderneming.

3.4.4. *Inkrimping van het vluchtschema*

(74) Naast de bovengenoemde beperkingen worden er routes geschrapt ([…]) en wordt afgezien van de toevoeging van nieuwe reguliere bestemmingen ([…]). De Franse autoriteiten wijzen erop dat Corsair een verwaarloosbaar marktaandeel heeft op de Europese luchtvaartmarkt en dat zijn omvang beperkt is op de luchthaven Orly en sowieso op de Franse markt. De Franse autoriteiten zijn dan ook van mening dat met deze toezeggingen volledig wordt voldaan aan de doelstelling om de aanwezigheid van de luchtvaartmaatschappij op de markt te verminderen.

(75) De Franse autoriteiten zijn van mening dat de door Corsair voorgestelde maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging passend en nauwkeurig geijkt zijn. Gezien het feit dat de voorgestelde maatregelen al aanzienlijke inspanningen met zich meebrengen, zou elke aanvullende maatregel deze koers richting herstel van de levensvatbaarheid in gevaar kunnen brengen en daarmee in strijd zijn met het beginsel in de R&H-richtsnoeren.

3.5. **Rol van Corsair in de Europese Unie en nulscenario van de steun**

(76) Bij haar beoordeling van het herziene herstructureringsplan van Corsair beoordeelt de Commissie of de voorgenomen steun, ondanks het potentieel schadelijke karakter ervan voor de mededinging, noodzakelijk is om marktfalen of sociale tegenspoed te voorkomen en tot het strikte minimum beperkt blijft, in overeenstemming met de R&H-richtsnoeren.

(77) In dit verband zijn de Franse autoriteiten van mening dat de rol van Corsair binnen de Unie, met name in zijn hoedanigheid als belangrijke gevestigde exploitant die Europees Frankrijk met de ultraperifere gebieden verbindt, een bepalend element vormt van het economische en sociale weefsel van deze gebieden.

(78) Volgens de Franse autoriteiten speelt Corsair, in overeenstemming met punt 44 van de R&H-richtsnoeren, een cruciale rol bij het waarborgen van de territoriale continuïteit en het aanpakken van een bewezen marktfalen op vitale routes. De maatschappij garandeert de goede werking van het luchtvervoer naar de overzeese gebieden. De Franse autoriteiten zijn van mening dat deze strategische positionering niet louter een commerciële activiteit is, maar een essentiële bijdrage levert aan het economische en sociale weefsel van deze regio's, wat staatssteun in geval van een existentiële bedreiging rechtvaardigt.

(79) Bovendien zijn de Franse autoriteiten van mening dat uit de analyse van de verenigbaarheid van de steun, die in wezen is gebaseerd op het nulscenario, dat wil zeggen de beoordeling van de waarschijnlijke gevolgen voor de mededinging en de markt zonder de steun en dus in geval van liquidatie van Corsair, blijkt dat het verdwijnen van de onderneming ernstige gevolgen zou hebben die verder gaan dan alleen een herverdeling van marktaandelen. De Franse autoriteiten stellen dat het verdwijnen van Corsair zou leiden tot een zeer aanzienlijke en onmiddellijke prijsstijging voor de consument, geraamd op meer dan 15 % op de routes van en naar de Antillen en meer dan 40 % op routes van en naar Mayotte. Het concurrentielandschap zou namelijk ernstig worden verstoord als het duopolie op de route Parijs-Mayotte zou veranderen in een monopolie, en als het aantal spelers op de routes van en naar de Antillen zou worden teruggebracht van drie naar twee. Het wegvallen van Corsair zou ook het risico op stilzwijgende collusie tussen de overblijvende marktdeelnemers vergroten.

(80) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van mening dat de verdwijning van Corsair zou leiden tot het wegvallen van rechtstreekse verbindingen vanuit provinciesteden naar de overzeese gebieden, wat aanzienlijke gevolgen zou hebben voor de toegankelijkheid van deze gebieden en hun economische aantrekkelijkheid. Uit het door de Franse autoriteiten gepresenteerde nulscenario blijkt dus dat het uitblijven van staatssteun voor de herstructurering niet slechts zou leiden tot een eenvoudige verschuiving op de markt, maar tot een structurele verslechtering van de mededinging en grote sociaaleconomische gevolgen voor de ultraperifere regio's. De Franse autoriteiten concluderen dan ook dat de steun niet alleen noodzakelijk is om de onderneming te redden, maar vooral om de mededingingsstructuur van de markt te behouden en de doelstelling van territoriale continuïteit te waarborgen, hetgeen een sterke rechtvaardiging vormt in het licht van de R&H-richtsnoeren.

4. VOORLOPIGE BEVINDINGEN IN HET INLEIDINGSBESLUIT VAN 5 FEBRUARI 2024 EN HET BESLUIT TOT UITBREIDING VAN DE PROCEDURE VAN 11 APRIL 2025

4.1. Het inleidingsbesluit

(81) In het inleidingsbesluit heeft de Commissie, na te hebben vastgesteld dat de door Frankrijk in zijn verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan aangemelde maatregelen op het eerste gezicht moesten worden aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, de volgende twijfels geuit over de verenigbaarheid ervan met de interne markt.

4.1.1. *Over de bijdrage aan de aanpak van marktfalen*

(82) De Commissie heeft kennis genomen van de verschuiving van de activiteiten van Corsair richting nieuwe bestemmingen in Afrika, ten koste van verbindingen met bepaalde ultraperifere regio's van de Europese Unie. Omdat de nieuwe bestemmingen die Corsair in het kader van het herziene herstructureringsplan wilde gaan aanbieden, niet bijdroegen aan het behoud van de territoriale continuïteit van Frankrijk en gezien de aanwezigheid van twee of zelfs drie bestaande concurrenten op deze routes die na de uitbraak van het coronavirus nog steeds actief waren in deze regio's, was het volgens de Commissie twijfelachtig of de bijdrage van Corsair aan de ontwikkeling van een economische activiteit of een economisch gebied door het behoud van de verbinding en de territoriale continuïteit binnen de Unie nog steeds een geldige rechtvaardiging kon zijn voor de (nieuwe) steun die de Franse autoriteiten aan Corsair wilden verlenen.

4.1.2. *Over de geschiktheid en evenredigheid van de steun*

(83) De Commissie herinnerde eraan dat op grond van punt 62 van de R&H-richtsnoeren een aanzienlijke bijdrage aan de herstructureringskosten moet worden geleverd uit de eigen middelen van de steun ontvangende onderneming, haar aandeelhouders of schuldeisers of de ondernemingsgroep waarvan zij deel uitmaakt, of van nieuwe investeerders. Die eigen bijdrage moet in beginsel vergelijkbaar zijn met de verleende steun wat betreft de effecten op de solvabiliteit of de liquiditeitspositie van de begunstigde onderneming, waarbij deze steun overeenkomstig punt 54 van de R&H-richtsnoeren passend moet worden vergoed. Bovendien is in punt 63 bepaald dat die bijdrage reëel moet zijn, dus onder uitsluiting van voor de toekomst verwachte kasstromen. Tot slot is in punt 124, b), bepaald dat, indien de herstructureringskosten oplopen door een wijziging van het herstructureringsplan, de eigen bijdrage overeenkomstig moet worden verhoogd.

(84) In haar besluit heeft de Commissie aangegeven dat de Franse autoriteiten voornemens waren nieuwe steun ten bedrage van 83,1 miljoen EUR te verlenen in de vorm van een herschikking van overheidsschulden, kwijtschelding van schuldvorderingen en belastingverlagingen in verband met de vernieuwing van de vloot. Bovendien was de Commissie van oordeel dat een clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid, met een maximumbedrag van […] miljoen EUR, marginaal was gezien de totale omvang van de sinds 2020 aan Corsair verleende overheidssteun, die op bijna […] miljoen EUR werd geraamd.

(85) In dit verband merkte de Commissie op dat de eventuele voordelen van de herstructurering voornamelijk ten goede zouden komen aan de oude en nieuwe particuliere aandeelhouders, terwijl de staat een aanzienlijk deel van het risico op zich zou nemen zonder daarvoor een passende tegenprestatie te ontvangen. De Commissie was bovendien van mening dat deze scheve verdeling nog verder werd versterkt door het ontbreken van een instrument dat een passende vergoeding waarborgt, zoals een deelneming van de staat door middel van een schuldconversie.

(86) De Commissie merkte bovendien op dat de door Frankrijk voorgestelde eigen bijdrage op verschillende aannamen was gebaseerd. Ten eerste was […] noch afgerond, noch gedocumenteerd. Evenzo bleef de financiering van vier A330-NEO-vliegtuigen onzeker bij gebrek aan concrete informatie. Er moest nog worden bevestigd of het moratorium met betrekking tot de spreiding van betalingen aan de CRPN kan worden beschouwd als eigen bijdrage.

(87) Bij gebrek aan concreet bewijs was de Commissie derhalve van oordeel dat de eigen bijdrage waarschijnlijk beperkt zou blijven en niet evenredig zou zijn aan het totale bedrag aan overheidssteun. De Commissie was derhalve van mening dat de vastgestelde bijdragen geen afdoende, reële en doeltreffende eigen bijdrage aan de herstructureringskosten vormden en dat daarmee niet kon worden vastgesteld dat Corsair een billijk aandeel had gehad in de financiële inspanning die nodig was voor zijn herstel.

(88) Tot slot verklaarde de Commissie dat de Franse autoriteiten niet hadden aangetoond dat een lagere eigen bijdrage gerechtvaardigd was omdat Corsair in de overzeese gebieden gevestigd is.

(89) Bijgevolg concludeerde de Commissie dat de voorgestelde bijdrage ontoereikend was in het licht van de vereisten van de punten 62, 63, 64 en 124 van de R&H-richtsnoeren, omdat deze te laag leek, gedeeltelijk op aannamen berustte en geen geloofwaardige garanties bood met betrekking tot de uitvoering ervan.

(90) De Commissie vroeg zich derhalve af of het herziene herstructureringsplan een eerlijke lastenverdeling tussen de staat en de particuliere aandeelhouders kon waarborgen. Op grond hiervan uitte de Commissie ernstige twijfels over de evenredigheid en de vergoeding van de voorgenomen nieuwe steun.

4.1.2.1. Over het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn

(91) In haar inleidingsbesluit was de Commissie van mening dat het door de Franse autoriteiten ingediende herziene herstructureringsplan meerdere wezenlijke tekortkomingen vertoonde, waardoor zij het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn als hoogst onzeker beschouwde. Overeenkomstig punt 124, a), van de R&H-richtsnoeren moet de betrokken lidstaat, wanneer een herstructureringsplan wordt gewijzigd, een herzien plan indienen waarmee de levensvatbaarheid van de begunstigde op lange termijn binnen een redelijk tijdsbestek kan worden hersteld. De twijfels van de Commissie over de verenigbaarheid van het herziene plan met punt 124, a), van de R&H-richtsnoeren, waren gebaseerd op de volgende overwegingen.

(92) Ten eerste was de Commissie van mening dat de macro-economische en operationele aannamen die ten grondslag lagen aan het plan, onvoldoende waren onderbouwd en gedocumenteerd. Omdat gedetailleerde toelichtingen ontbraken, was de Commissie van mening dat zij in dit specifieke stadium van de procedure niet kon beoordelen of deze aannamen realistisch of relevant waren.

(93) In de tweede plaats wees de Commissie erop dat uit de financiële prognoses zeer beperkte marges op het gebied van winstgevendheid en solvabiliteit naar voren kwamen, waardoor de onderneming bijzonder kwetsbaar was voor zelfs de minste verslechtering van de aannamen, met name in het geval van een nieuwe stijging van de brandstofprijzen. De Commissie was derhalve van oordeel dat een dergelijke volatiliteit alleen al de verwachte positieve resultaten en bijgevolg het beoogde herstel in gevaar zou kunnen brengen.

(94) Ten derde meende de Commissie dat de in het inleidingsbesluit genoemde bijdragen van vers geld ([5-25] miljoen EUR van historische investeerders (OMRP) en [5-25] miljoen EUR van de Republiek Congo) gering waren in verhouding tot de liquiditeitsbehoeften van Corsair op korte en middellange termijn. Bovendien leken verschillende maatregelen die als nieuw werden gepresenteerd, in werkelijkheid oude initiatieven te zijn, die al in het plan van 2020 waren opgenomen en ter rechtvaardiging werden "hergebruikt". De Commissie was van mening dat deze aanpak de geloofwaardigheid van het plan verzwakte, aangezien de positieve effecten ervan al waren uitgewerkt of ontoereikend waren om te voorkomen dat verdere steun nodig was.

(95) Bovendien bevonden sommige andere initiatieven zich nog in het stadium van plannen of voornemens zonder concreet tijdschema voor de uitvoering. Om deze redenen was de Commissie van mening dat het zeer speculatief was om ze als doeltreffende bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid te beschouwen. De Commissie meende dan ook dat de nieuwe inbreng van particuliere middelen in dit stadium van de procedure niet kon worden beschouwd als betrouwbare aanwijzing voor de haalbaarheid van het herziene herstructureringsplan.

(96) Ten vierde verklaarde de Commissie dat de Franse autoriteiten geen pessimistisch scenario hadden verstrekt, zoals vereist volgens de R&H-richtsnoeren, waardoor de gevoeligheid van het herziene herstructureringsplan voor negatieve schokken niet adequaat kon worden beoordeeld.

(97) Ten vijfde stelde de Commissie vast dat de voorlopige financiële overzichten onvolledig waren, omdat er geen voorlopige balans of kasstroomoverzicht was ingediend, afgezien van een beknopte winst- en verliesrekening. Uit de beschikbare informatie bleek bovendien dat het eigen vermogen van Corsair […] zou blijven. Om deze redenen was de Commissie van mening dat Corsair aan het einde van de periode nog steeds als onderneming in moeilijkheden zou worden aangemerkt, hetgeen twijfels opriep over de vraag of het ingediende herstructureringsplan zijn levensvatbaarheid op lange termijn zou herstellen.

(98) Bijgevolg heeft de Commissie in haar inleidingsbesluit ernstige twijfels geuit over de verenigbaarheid van het herziene herstructureringsplan met de criteria van de R&H-richtsnoeren, aangezien zij van oordeel was dat het noch vanzelfsprekend, noch waarschijnlijk was dat Corsair in staat zou zijn voldoende rendement te genereren of zijn activiteiten op de markt te handhaven zonder aanvullende steun.

(99) De Commissie was dan ook voorlopig van mening dat uit het herziene herstructureringsplan niet bleek dat Corsair na de herstructurering op eigen kracht zou kunnen concurreren en dat de voorgenomen steun niet kan worden beschouwd als een bijdrage aan de ontwikkeling van een levensvatbare economische bedrijvigheid in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

4.1.2.2. Over de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging

(100) In haar inleidingsbesluit heeft de Commissie twijfels geuit over de vraag of de steun voor het herziene herstructureringsplan voldoende gepaard gingen met passende maatregelen om verstoringen van de mededinging te beperken. Op grond van punt 124, c), van de R&H-richtsnoeren moeten dergelijke maatregelen, gezien de aanzienlijke toename van het steunbedrag, namelijk omvangrijker zijn dan de oorspronkelijk opgelegde maatregelen. Desalniettemin stelde Frankrijk allereerst voor de vloot tot tien vliegtuigen uit te breiden als gevolg van nieuwe opdrachten, terwijl de omvang van de vloot in beginsel juist moest worden teruggebracht gezien de verhoging van het steunbedrag en de verlenging van de herstructureringsperiode. Daarnaast leek de maatregel betreffende het afstand doen van slots kwalitatief noch kwantitatief omvangrijker dan de maatregel die al in het herstructureringsplan van 2020 was voorzien.

(101) De door de Commissie geuite twijfel is niet alleen gebaseerd op de verhoging van de steun die in het herziene herstructureringsplan was voorzien, maar ook met het feit dat Corsair volgens de informatie waarover de Commissie destijds beschikte, tijdens de herstructureringsperiode tot 32 miljoen EUR aan aanvullende steun had kunnen ontvangen. Daarom blijven de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging in wezen dezelfde als die welke al van kracht zijn, ondanks de aanzienlijke verhoging van het steunbedrag in het herziene herstructureringsplan.

4.2. **Het besluit tot uitbreiding van de procedure**

(102) In het besluit tot uitbreiding van de procedure uitte de Commissie nieuwe twijfels, naast die welke in het inleidingsbesluit waren geuit.

4.2.1. *Over de schending van de verplichting tot beperking van de vliegtuigvloot*

(103) In haar besluit tot uitbreiding van de procedure herinnerde de Commissie eraan dat misbruik van staatssteun volgens artikel 108, lid 2, VWEU, een autonoom begrip is dat betrekking heeft op het gebruik van de steun in strijd met het besluit tot goedkeuring ervan, en niet op de onrechtmatige toekenning van de steun.

(104) In haar besluit van 2020 had de Commissie de herstructureringssteun aan Corsair goedgekeurd op voorwaarde dat bepaalde maatregelen verstoringen van de mededinging zouden beperken, met name de beperking van de vloot tot negen vliegtuigen gedurende de gehele looptijd van het plan (tot in september 2023). Deze beperking maakte deel uit van de essentiële toezeggingen die de verenigbaarheid van de steun waarborgden.

(105) In haar besluit tot uitbreiding van de procedure heeft de Commissie aangegeven dat uit opmerkingen van concurrenten en door de Franse autoriteiten verstrekte informatie naar voren kwam dat Corsair in 2023 en 2024 ten minste tien vliegtuigen heeft geëxploiteerd dankzij verlengde charterovereenkomsten. De Franse autoriteiten hebben deze overschrijdingen overigens ook erkend, zoals blijkt uit de vluchtplannen van Corsair voor de IATA-zomerseizoenen 2023 en 2024.

(106) De Commissie heeft er bovendien op gewezen dat de Franse autoriteiten deze situatie niet konden negeren en dat zij de overschrijding van de vastgestelde limiet hebben getolereerd, zonder een wijziging van het herstructureringsplan aan te melden of de uitdrukkelijke toestemming van de Commissie te vragen.

(107) De Franse autoriteiten voerden aan dat deze charteractiviteiten incidenteel waren, het gevolg waren van externe beperkingen, en Corsair slechts een marginaal voordeel opleverden.

(108) In haar besluit tot uitbreiding van de procedure van april 2025 heeft de Commissie deze argumenten verworpen en eraan herinnerd dat de compenserende maatregel ter beperking van de vloot bedoeld was om het aantal vliegtuigen en niet hun capaciteit te beperken, in overeenstemming met een gebruikelijke praktijk in andere besluiten (met betrekking tot herstructureringssteun ten gunste van TAP, Condor of SAS). Het doel was de vloot te bevriezen na de integratie van de nieuwe Airbus-toestellen die vóór de crisis waren besteld, zonder de levensvatbaarheid van het goedgekeurde herstructureringsplan in gevaar te brengen.

(109) Zoals de Commissie heeft uitgelegd, kunnen de chartervluchten van 2023 en 2024 echter niet als incidenteel worden aangemerkt, gezien het feit dat ze in het hoogseizoen meerdere maanden plaatsvonden en betrekking hadden op reguliere routes (Parijs-Bamako in 2023 en Parijs-Montreal in 2024). Bovendien bleef Corsair na september 2023 tien vliegtuigen gebruiken, […].

(110) De Commissie was dan ook van mening dat deze situatie neerkomt op misbruik van de steun, omdat de oorspronkelijke toezeggingen niet zijn ingetrokken met het herziene herstructureringsplan dat in 2023 werd aangemeld. Zolang de Commissie geen nieuw besluit had vastgesteld, bleef de limiet van negen vliegtuigen van toepassing.

(111) Volgens de R&H-richtsnoeren moeten de compenserende maatregelen bovendien ook omvangrijker worden als het steunbedrag wordt verhoogd. Corsair heeft zijn vloot daarentegen juist uitgebreid, waardoor de verstoringen van de mededinging zijn verergerd.

(112) De argumenten van de Franse autoriteiten (operationele beperkingen, noodsituaties, leveringsvertragingen, de veiligheidssituatie in Mali) hebben de Commissie niet overtuigd, gezien het feit dat de chartervluchten het gevolg waren van weloverwogen, van tevoren geplande beslissingen en niet van onvoorziene omstandigheden.

(113) Tot slot voeren de concurrenten van Corsair aan dat Corsair door deze chartervluchten een agressief prijsbeleid kon voeren, waardoor de mededinging tijdens het hoogseizoen werd vervalst.

(114) De Commissie meende dan ook dat er ernstige twijfel bestond over de naleving van de toezegging inzake de beperking van de vloot door Corsair en Frankrijk, terwijl dit een essentiële voorwaarde was voor de verenigbaarheid van de steun van 2020.

(115) Bijgevolg heeft de Commissie overeenkomstig artikel 20 van Verordening (EU) 2015/1589 besloten de in februari 2024 ingeleide formele onderzoeksprocedure uit te breiden om vast te stellen of deze schending misbruik van de herstructureringssteun vormde. Ook heeft zij aangekondigd de werkelijke omvang van de vloot tijdens de in 2023 aangemelde verlengde herstructureringsperiode te gaan analyseren, in het licht van de twijfels die al in het inleidingsbesluit waren geuit.

4.2.2. *Over de tijdens de herstructureringsperiode verleende aanvullende steun*

(116) In het inleidingsbesluit merkte de Commissie op — zonder in dit verband specifieke twijfels te uiten — dat Corsair tijdens de herstructureringsperiode verschillende aanvullende steunmaatregelen van de overheid had ontvangen, zonder dat de Franse autoriteiten de rechtmatigheid of verenigbaarheid daarvan hadden aangetoond. In het besluit tot uitbreiding van de procedure heeft de Commissie aangegeven dat Corsair tussen 2021 en 2022 een bedrag van 32,4 miljoen EUR aan subsidies heeft ontvangen, die zijn toegekend op grond van regelingen die door de Commissie zijn goedgekeurd uit hoofde van de tijdelijke COVID-19-kaderregeling ([23]) ("tijdelijke kaderregeling"). De Commissie heeft deze subsidies aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, en erop gewezen dat de tijdelijke COVID-19-kaderregeling ondernemingen die op 31 december 2019 al in moeilijkheden verkeerden, uitdrukkelijk uitsloot van het voordeel van de maatregelen ervan. Corsair was op dat moment echter al een onderneming in moeilijkheden.

(117) De Commissie heeft opgemerkt dat de Franse autoriteiten de toekenning van deze steun niet hebben aangemeld, hetgeen in strijd is met punt 129 van de R&H-richtsnoeren. Zij heeft tevens opgemerkt dat het herhaaldelijke en voortdurende beroep van Corsair op overheidssteun aantoonde dat de moeilijkheden van deze onderneming, die al vóór de pandemie bestonden, niet waren opgelost. De in 2021 en 2022 toegekende aanvullende steun leek daarmee in strijd te zijn met het beginsel van eenmaligheid, zoals vastgelegd in punt 70 van de R&H-richtsnoeren, dat verbiedt dat een onderneming die al herstructureringssteun heeft ontvangen, nieuwe steun ontvangt voordat de herstructurering is voltooid. Tot slot concludeerde de Commissie dat, bij gebrek aan een andere door de Franse autoriteiten aangevoerde rechtsgrondslag, de verenigbaarheid van die aanvullende steun met de interne markt niet kon worden vastgesteld en dat er ernstige twijfels bleven bestaan over de verenigbaarheid ervan met de R&H-richtsnoeren.

(118) De Commissie heeft bovendien vastgesteld dat, indien deze 32,4 miljoen EUR als aanvullende herstructureringssteun zou moeten worden beschouwd, dit de twijfels zou versterken die al in het inleidingsbesluit van februari 2024 waren geuit. Deze twijfels hadden betrekking op de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn, die kunstmatig werd ondersteund door onrechtmatige steun, op de evenredigheid van de nieuwe overheidssteun, op het ontbreken van een passende vergoeding voor de staat en de ontoereikendheid van de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging.

([23]) PB CI 91 van 20.3.2020, blz. 1, laatstelijk gewijzigd op 18 november 2021 (PB C 473 van 24.11.2021, blz. 1).

4.2.3. *Over de gevolgen van de aanvullende steun voor de verenigbaarheid van de steun ter financiering van de wijziging van het herstructureringsplan*

(119) Ten slotte heeft de Commissie, gezien de toekenning van 32,4 miljoen EUR aan onrechtmatige steun aan Corsair tijdens de herstructureringsperiode, twijfels geuit over de gevolgen van deze steun voor de verenigbaarheid van de in 2023 aangemelde aanvullende steun ter financiering van het herziene herstructureringsplan.

4.3. **Opmerkingen van Frankrijk**

4.3.1. *Over het inleidingsbesluit*

(120) Op 7 maart 2024 hebben de Franse autoriteiten hun opmerkingen over het inleidingsbesluit aan de Commissie verstrekt.

(121) In deze opmerkingen stellen zij dat het herziene herstructureringsplan van Corsair, dat na het oorspronkelijke besluit tot steun van 11 december 2020 bij de Europese Commissie is ingediend (106,7 miljoen EUR), volledig in lijn is met het oorspronkelijke plan.

(122) Daarbij bevestigen de Franse autoriteiten dat de geplande operationele en maatschappelijke maatregelen volledig zijn uitgevoerd, met name de heroriëntering op de Antillen en de Indische Oceaan, de uitbreiding van de activiteiten van Corsair in Afrika, de modernisering van de vloot door de integratie van de Airbus A330-NEO-toestellen en de heronderhandeling van collectieve arbeidsovereenkomsten. Ook stellen de Franse autoriteiten op dat moment dat Corsair zijn oorspronkelijke toezeggingen is nagekomen om de vloot tot negen vliegtuigen te beperken teneinde de verstoringen van de mededinging te beperken.

(123) De Franse autoriteiten leggen uit dat dit herziene herstructureringsplan nodig was vanwege uitzonderlijke, onvoorspelbare omstandigheden die niet aan de luchtvaartmaatschappij kunnen worden toegeschreven. Deze omstandigheden hebben geleid tot een afwijking van haar financiële koers en een daling van het bedrijfsresultaat met [200-400] miljoen EUR in de periode 2020-2023. Deze factoren omvatten de aanhoudende gezondheidscrisis, sociale onrust op de Antillen, de gevolgen van de militaire aanval van Rusland op Oekraïne die heeft geleid tot een aanzienlijke stijging van de brandstofprijzen en de waardestijging van de Amerikaanse dollar, alsook de algehele kosteninflatie in euro. De Franse autoriteiten stellen dan ook dat de wijziging, die in september 2023 is aangevraagd op grond van punt 7.2.2 van de R&H-richtsnoeren, was bedoeld om de herstructureringsmaatregelen voort te zetten gedurende een beperkte periode, die op dat moment nog door de Franse autoriteiten was vastgesteld op 30 september 2025.

(124) Frankrijk is van mening dat Corsair bijdraagt tot een toename van de activiteiten in de ultraperifere gebieden van de Unie die het bedient, en dat daarom moet worden geconcludeerd dat Corsair op zichzelf een belangrijke rol speelt in de economie van een bepaald ultraperifeer gebied (of een specifieke overzeese sector), zoals nogmaals is aangetoond tijdens de recente natuurrampen die Mayotte hebben getroffen. Frankrijk meent dan ook dat deze bijdrage volstaat om aanvullende herstructureringssteun te rechtvaardigen, net als in het geval van Air Austral (in 2022) op Réunion of SATA (eveneens in 2022) op de Azoren.

(125) Ter ondersteuning van deze argumenten legt Frankrijk een studie ([24]) voor waarin wordt geconcludeerd dat i) het verdwijnen van Corsair ertoe zou leiden dat de duopolie op de route tussen Parijs en Mayotte verandert in een monopolie, met mogelijke prijsstijgingen van 41 % (en een verwachte prijsstijging van 15 % op de Antillen en 8 % op Réunion), en ii) vervangende concurrenten niet zouden kunnen instappen in geval van stopzetting van de activiteiten van Corsair vanwege de hoge toetredingsdrempels. De afgelegen ligging en het insulaire karakter van de Franse overzeese gebieden ontmoedigen nieuwe marktdeelnemers om vliegverbindingen met deze gebieden te exploiteren, wat ook blijkt uit een analyse van de toetredingen en uittredingen op de betrokken markten in de afgelopen acht jaar. De enige permanente toetreding is die van French Bee, dat een verbinding met Réunion exploiteert. French Bee is echter een dochteronderneming van Air Caraïbes, een maatschappij die zelf al in de Franse overzeese gebieden is verankerd. Drie andere ondernemingen die hebben geprobeerd deze verbindingen te exploiteren, hebben hun activiteiten al snel gestaakt. Volgens de studie hebben luchtvaartmaatschappijen die niet in

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, Analysis of the economic effects of Corsair's cessation of activity, studie van 7 maart 2024, uitgevoerd in opdracht van Corsair.

de Franse overzeese gebieden zijn verankerd, geen economische prikkels om zich daar te vestigen. De gevestigde exploitanten beschikken niet over voldoende capaciteit op de luchthaven Charles de Gaulle en de Europese "point-to-point"-exploitanten beschikken niet over de vloot die nodig is om langeafstandsvluchten uit te voeren; bovendien past de exploitatie van dergelijke vluchten niet in hun commerciële strategie, die is gebaseerd op middellangeafstandsvluchten. Tot slot is de luchthaven Orly, van waaruit de meeste vluchten naar de Franse overzeese gebieden plaatsvinden, verzadigd, waardoor een nieuwe toetreding onwaarschijnlijk is. In de studie wordt ook gewezen op een groot risico van stilzwijgende collusie tussen de luchtvaartmaatschappijen die op de betreffende markten overblijven in het geval van een vertrek van Corsair, evenals op de negatieve maatschappelijke en economische gevolgen die een dergelijk vertrek zou kunnen hebben voor de gebieden waarop Corsair vliegt. Tot slot legt Frankrijk ook uit dat eventuele hypothetische prijsstijgingen als gevolg van het volledige vertrek van Corsair niet zouden kunnen worden opgevangen middels openbaredienstverplichtingen die prijsverhogingen van de gevestigde luchtvaartmaatschappijen tijdelijk zouden verbieden en/of door middel van directe subsidies aan de inwoners, omdat deze maatregelen zouden neerkomen op interventionistische regulering van de markt en de staatsbegroting (en dus de Franse burgers) veel meer zouden kosten dan steun die wordt toegekend als aanvulling op de eigen bijdragen van de begunstigde.

(126) De Franse autoriteiten zijn van mening dat het herziene herstructureringsplan geloofwaardige vooruitzichten biedt op een herstel van de levensvatbaarheid van Corsair, zelfs in een pessimistisch scenario. Bovendien stellen zij dat het basisscenario, dat door een onafhankelijke accountant is gevalideerd, voorziet in een kapitaalinjectie van [20-50] miljoen EUR, de kwijtschelding van 103 miljoen EUR aan overheidsschulden en de toekenning van 38,1 miljoen EUR aan overzees belastingkrediet, en dat het bedrijfsresultaat […] en in 2026/2027 naar verwachting […] zelfs miljoen EUR zal bedragen. Op dezelfde datum verklaren de Franse autoriteiten dat het plan operationeel is gericht op de doorlopende vernieuwing van de vloot met Airbus A330-NEO-vliegtuigen en de inzet van een tiende vliegtuig (de F-HSKY) om de kosten te optimaliseren, de overzeese verbindingen te versterken en een grotere diversificatie naar Afrika mogelijk te maken ([…]), in ruil voor het opgeven van Amerikaanse routes ([…]). Wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid, concluderen de Franse autoriteiten dan ook dat het herziene herstructureringsplan in overeenstemming is met de R&H-richtsnoeren, met een positief rendement op geïnvesteerd vermogen vanaf 2023-2024 en een rentabiliteitsratio (EBITDAR) die vanaf 2025/2026 in lijn ligt met die van de Europese luchtvaartmaatschappijen in 2019 (ongeveer 15 %), met een positieve verwachte kaspositie.

(127) De Franse autoriteiten zijn ook van mening dat de eigen bijdragen toereikend, doeltreffend en evenredig zijn. Overeenkomstig de besluitvormingspraktijk voor de wijziging van het plan stellen zij dat rekening moet worden gehouden met alle inspanningen die sinds 2020 zijn geleverd, waaronder de verkoop van Boeing 747-toestellen, de heronderhandeling van leaseovereenkomsten, het plan tot behoud van arbeidsplaatsen en de collectieve beëindigingsovereenkomst. Zij bevestigen dat […] concreet is maar afhankelijk is van de goedkeuring van de Commissie, dat de financiering van […], en dat het betalingsmoratorium als eigen bijdrage kan worden beschouwd, omdat het afkomstig is van een privaatrechtelijke organisatie. In totaal zouden de eigen bijdragen (293,9 miljoen EUR) 60,14 % van de totale herstructureringskosten dekken (exclusief het saldo uit de bedrijfsactiviteit), waarmee ruimschoots wordt voldaan aan het minimumpercentage van 50 % dat volgens de R&H-richtsnoeren is vereist, zelfs voor de aanvullende kosten (waarvan 59,9 % is gedekt).

(128) Wat de staatssteun ten bedrage van 83,1 miljoen EUR betreft, achten de Franse autoriteiten deze passend om het liquiditeitstekort aan te vullen en de onhoudbare schuldvordering te herstructureren. Zij voegen hieraan toe dat deze steun naar behoren wordt vergoed door een clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid (tot […] miljoen EUR) die voorrang heeft op de uitkering van dividenden, alsook door het verbod op dividenduitkeringen aan aandeelhouders gedurende zes jaar.

(129) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van mening dat de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging nauwkeurig zijn geijkt en omvangrijker zijn dan die in het oorspronkelijke herstructureringsplan, omdat Corsair, in het kader van de opmerkingen die Frankrijk op die datum heeft gemaakt, heeft toegezegd om permanent en onherroepelijk tot 365 slots op Paris-Orly op te geven, […] Amerikaanse routes definitief op te geven en af te zien van de toevoeging van andere routes, en de totale capaciteit van zijn vloot te beperken tot […] vliegtuigen (een vermindering van meer dan […] % ten opzichte van de capaciteit vóór de herstructurering). Deze maatregelen worden door de Franse autoriteiten als toereikend en passend beschouwd gezien de omvang van Corsair en zijn activiteiten in steungebieden, waarbij het behoud van het tiende vliegtuig cruciaal wordt geacht voor de ontwikkeling van de activiteiten van Corsair op het Afrikaanse continent en het herstel van de winstgevendheid zonder nadelige gevolgen voor de activiteiten in de overzeese gebieden, die de historische basis vormen van de maatschappij.

4.3.2. *Over de schending van de verplichting tot beperking van de vliegtuigvloot*

(130) In hun opmerkingen van 30 mei 2025, in antwoord op het besluit tot uitbreiding van de procedure, stellen de Franse autoriteiten in wezen dat Corsair de toezeggingen in het oorspronkelijke herstructureringsplan is nagekomen en dat de incidentele chartervluchten het gevolg waren van omstandigheden die de onderneming ertoe dwongen hiervan gebruik te maken, zonder dat dit een schending van het herstructureringsplan of misbruik van de steun vormt. De Franse autoriteiten stellen in de eerste plaats dat uit de bewoordingen van het besluit van 2020 duidelijk blijkt dat de Commissie zich omwille van de eenvoud en in kennis van het aantal zitplaatsen waarover Corsair met negen vliegtuigen zou beschikken, in aantal vliegtuigen heeft uitgedrukt om de beperking van de capaciteit van Corsair in aantal zitplaatsen te aan te geven. Uit het formulier voor de voorafgaande aanmelding van de herstructureringssteun dat in 2020 is ingediend, zou namelijk blijken dat de beperking van de vloot betrekking heeft op het aantal zitplaatsen in verhouding tot de capaciteit die Corsair vóór de herstructurering in de periode 2020-2024 voor ogen had. De Franse autoriteiten zijn van mening dat een afwijkende interpretatie door de Commissie van de maatregel inzake de beperking van de vloot, losgekoppeld van de capaciteit in aantal zitplaatsen, een inbreuk zou vormen op de algemene beginselen van het Unierecht, zoals het beginsel van rechtszekerheid en behoorlijk bestuur. Deze inbreuk zou des te duidelijker zijn, omdat de aanhoudende onduidelijkheid in de formulering en de uitleg van de verplichtingen van Corsair ernstige juridische gevolgen zou kunnen hebben. Corsair heeft zijn capaciteit in aantal zitplaatsen echter aanzienlijk verminderd ten opzichte van de capaciteit die het vóór de herstructurering in de periode 2020-2024 voor ogen had, waardoor het zowel voldoet aan de doelstelling om zijn capaciteit of aanwezigheid op de markt te verminderen, zoals bedoeld in punt 78 van de R&H-richtsnoeren, als aan zijn verplichtingen die voortvloeien uit het besluit van 2020. De Franse autoriteiten tonen de ontwikkeling van de werkelijke capaciteit van Corsair sinds de vaststelling van het besluit van 2020 aan (inclusief chartervluchten) in vergelijking met de capaciteit die Corsair vóór de herstructurering voor ogen had (zie tabel 5).

Tabel 5

Ontwikkeling van de werkelijke capaciteit van Corsair ten opzichte van de verwachte capaciteit (in zitplaatsen)

Aantal zitplaatsen	2020 [1]	2021 [2]	2022 [3]	Zomer 2023 [4]	December 2023	Zomer 2024 [5]	December 2024
Verwachte capaciteit in het bedrijfsplan van Corsair vóór de herstructurering	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Werkelijke capaciteit sinds het besluit tot goedkeuring van het herstructureringsplan van 2020 (exclusief incidentele chartervluchten)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Werkelijke capaciteit sinds het besluit tot goedkeuring van het herstructureringsplan van 2020 (inclusief incidentele chartervluchten)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Aantal zitplaatsen op 30 september 2020.
[2] Aantal zitplaatsen op 30 september 2021.
[3] Aantal zitplaatsen op 30 september 2022.
[4] Aantal zitplaatsen in de zomer van 2023.
[5] Aantal zitplaatsen in de zomer van 2024.

(131) Subsidiair zijn de Franse autoriteiten van mening dat de chartervluchten geen gevolgen hebben gehad voor de verenigbaarheid van het verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan van 2020. In dit verband wijst Frankrijk erop dat het gemiddelde aantal vliegtuigen dat Corsair per dag tijdens een IATA-seizoen inzette, altijd lager is geweest dan negen, aangezien de uiterst incidentele chartervluchten ruimschoots werden gecompenseerd door dagen waarop Corsair minder dan negen vliegtuigen inzette. De Franse autoriteiten roepen de Commissie op om de uitvoering door Corsair van de verplichtingen die voortvloeien uit het besluit van 2020, in concreto te onderzoeken, en daarbij niet alleen rekening te houden met de bepalingen van de voorwaarden of toezeggingen, maar ook met de context en de doelstellingen ervan. Zij herinneren er in dit verband aan dat de chartervluchten noodzakelijk waren om dwingende redenen die buiten de macht van Corsair lagen, zoals de weigering van het vliegend personeel om de route Parijs-Bamako te exploiteren vanwege de lokale geopolitieke en veiligheidssituatie. Voor de route Parijs-Montreal ging het om een verwachte vertraging bij de levering van nieuwe vliegtuigen in het kader van de vernieuwing van de vloot, waardoor de uitvoering van de vluchtschema's met negen vliegtuigen in gevaar kwam, en dit tijdens de piekperiode van de activiteiten van Corsair. De Franse autoriteiten wijzen erop dat Corsair, met het oog op de verkoop van het vliegtuig […], in september 2023 een vliegtuig heeft gecharterd om de route Parijs-Montreal gedurende twee maanden te exploiteren in de zomer van 2024: een voorschotperiode waarin de F-HSKY niet beschikbaar zou zijn geweest en het vervangende A330-NEO-toestel nog niet zou zijn geleverd. Gezien […] van de situatie zag Corsair zich genoodzaakt het vliegtuig […] te behouden. Ieder ander besluit zou uiterst nadelig zijn geweest voor de activiteiten van de onderneming. De Franse autoriteiten benadrukken dat het besluit tot deze chartervluchten moet worden gezien in het licht van de informatie uit de sector waarover Corsair aan het einde van de zomer van 2023 beschikte. Terwijl de besprekingen met een potentiële koper voor de […], die in de zomer van 2024 uit de vloot zou worden geschrapt, al ver gevorderd waren, werd de levering van de Airbus, die deze moest vervangen, met vertraging aangekondigd.

4.3.3. *Over de tijdens de herstructureringsperiode verleende aanvullende steun*

(132) Wat betreft de aanvullende steun van 32,4 miljoen EUR die tussen 2021 en 2022 aan Corsair is verleend, hebben de Franse autoriteiten in een brief van 16 december 2024 erkend dat Corsair, als onderneming die op 31 december 2019 al in moeilijkheden verkeerde, niet in aanmerking kwam voor de steunregelingen die op grond van de tijdelijke COVID-19-kaderregeling waren goedgekeurd, en hier dus geen gebruik van had mogen maken. De Franse autoriteiten beroepen zich er niettemin op dat hun diensten te goeder trouw hebben gehandeld in de context van de gezondheidscrisis.

(133) In hun opmerkingen van 30 mei 2025 naar aanleiding van de uitbreiding van de formele onderzoeksprocedure stellen de Franse autoriteiten dat de aanvullende steun niet in strijd met het beginsel van eenmaligheid is verleend.

(134) In dit verband ontkennen zij in de eerste plaats dat de moeilijkheden van Corsair terugkerend van aard waren en stellen zij dat deze het gevolg zijn van externe en onvoorspelbare omstandigheden, met in de eerste plaats de aanhoudende gevolgen van de COVID-19-crisis, die niet konden worden voorzien toen het herstructureringsplan van Corsair werd geijkt. De resultaten van het laatste afgesloten boekjaar (dat werd afgesloten op 30 september 2024) zouden de koers richting herstel van de levensvatbaarheid echter bevestigen. Ten tweede stellen de Franse autoriteiten dat het beginsel van eenmaligheid alleen van toepassing is op gevallen waarin nieuwe reddings- of herstructureringssteun wordt verleend, terwijl de betrokken steunmaatregelen geen deel uitmaakten van een reddings- of herstructureringsoperatie van Corsair, maar zijn verleend om de gevolgen van COVID-19 op te vangen. Ten derde merken zij op dat, als de Commissie al van mening is dat de COVID-steun als herstructureringssteun moet worden beschouwd (wat niet het geval is), de R&H-richtsnoeren voorzien in uitzonderingen op het beginsel van eenmaligheid, met name "in uitzonderlijke en onvoorzienbare omstandigheden die de onderneming niet zijn toe te rekenen", zoals de aanhoudende gevolgen van de COVID-19-crisis.

(135) Tot slot verbinden de Franse autoriteiten zich ertoe om vóór de goedkeuring van de aanvullende herstructureringssteun vrijwillig 32,4 miljoen EUR aan aanvullende steun met rente van Corsair terug te vorderen, teneinde elk economisch voordeel dat Corsair eventueel uit de onrechtmatige steun heeft gehaald, teniet te doen en eventuele gevolgen van deze steun voor de evenredigheid van de aanvullende herstructureringssteun te neutraliseren.

4.4. **Opmerkingen van belanghebbenden**

(136) Zoals vermeld in het dictum van haar inleidingsbesluit, heeft de Commissie de belanghebbenden van dit besluit in kennis gesteld door het bekend te maken in het Publicatieblad van de Europese Unie, vergezeld van een samenvatting van de relevante punten.

(137) Na die bekendmaking hebben verschillende belanghebbenden opmerkingen over het inleidingsbesluit ingediend. De meest relevante opmerkingen voor de beoordeling door de Commissie worden in de volgende leden samengevat.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) GDA, de luchtvaarttak van Groupe Dubreuil, verklaart een belangrijke speler te zijn in het Franse langeafstandsluchtvervoer die voornamelijk actief is via zijn twee maatschappijen: Air Caraïbes en de low-budgetdochteronderneming French Bee. Deze luchtvaartmaatschappijen positioneren zich als rechtstreekse en belangrijke concurrenten van Corsair vanwege de aanzienlijke overlap van hun netwerken en operationele bases: de routes waarop GDA vliegt, met name de cruciale verbindingen met de Antillen (Martinique, Guadeloupe, Frans-Guyana) en de Indische Oceaan (La Réunion), zijn strategische routes die met Corsair worden gedeeld.

(139) Deze concurrentie is des te heviger omdat beide ondernemingen voornamelijk opereren vanaf dezelfde essentiële luchthaven: Paris-Orly. Bovendien zorgt de aanwezigheid van French Bee op dezelfde routes voor een intense concurrentiedruk op het vlak van prijzen, omdat de modellen van de traditionele luchtvaartmaatschappijen van beide ondernemingen rechtstreeks concurreren met het aanbod van goedkope langeafstandsvluchten. GDA is dus de belangrijkste concurrent op de geografische markten die essentieel zijn voor de toekomstige levensvatbaarheid van Corsair.

(140) Als rechtstreekse concurrent die werd getroffen door verstoringen van de mededinging, heeft GDA de Commissie in eerste instantie op 24 mei 2024 verzocht om herroeping van de oorspronkelijke steun van 2020 en afwijzing van het herziene herstructureringsplan van Corsair. Dit verzoek was gebaseerd op drie belangrijke bezwaren: i) de bewezen niet-naleving van de voorwaarden van de steun van 2020, ii) de toekenning van aanvullende onrechtmatige steun, en iii) de onverenigbaarheid van het herziene herstructureringsplan met de interne markt.

(141) Ten eerste wijst GDA op de niet-naleving van de dwingende voorwaarden van het besluit van 2020. In dit verband wijst GDA op een schending van de verplichtingen inzake transparantie en loyale samenwerking, met name door het ontbreken van halfjaarlijkse verslagen en het niet publiceren van informatie op de website van het Franse ministerie van Financiën. Ernstiger nog, is dat GDA stelt dat de belangrijkste compenserende maatregelen niet zijn uitgevoerd: i) de vloot is uitgebreid tot ten minste tien vliegtuigen, wat in strijd is met de toezegging om deze te beperken tot negen vliegtuigen, en ii) Corsair is nieuwe routes naar Afrika gaan exploiteren (Tananarive, Cotonou, Bamako) zonder voorafgaande toestemming van de Commissie, hetgeen in strijd is met de oorspronkelijk vereiste heroriënteringsstrategie. Bovendien heeft GDA ernstige bedenkingen bij de terugbetaling van de twee staatsleningen (in totaal 80 miljoen EUR). Het feit dat de Franse staat deze schuldvordering nu wil kwijtschelden, impliceert namelijk dat Corsair nooit met de terugbetaling is begonnen, wat een flagrante schending van de oorspronkelijke voorwaarden inhoudt.

(142) Ten tweede voert GDA aan dat er na 2020 nieuwe onrechtmatige staatssteun is verleend. Naast de niet nader gespecificeerde steun (geschat op ten minste 32 miljoen EUR, met name in de vorm van belastingverlichting en verlichting van de sociale lasten), stelt GDA dat de in september 2023 toegekende spreiding van betalingen van de CRPN-bijdragen op zichzelf een nieuwe onrechtmatige steunmaatregel is, die niet als eigen bijdrage mag worden aangemerkt.

(143) Ten derde voert GDA aan dat het herziene herstructureringsplan in feite nieuwe herstructureringssteun vormt, die op grond van het beginsel van eenmaligheid als onverenigbaar moet worden aangemerkt. GDA wijst hierbij op de omvang van de wijzigingen (aanzienlijke verhoging van de totale steun), het overschrijden van de termijn voor formele aanmelding, en vooral op de radicale wijziging van de strategie (van rationalisering naar uitbreiding naar Afrika). Volgens GDA voldoet de steun, zelfs indien zij als wijziging wordt beschouwd, niet aan de voorwaarden voor verenigbaarheid, omdat de kwijtschelding van de schuldvordering van 80 miljoen EUR, in combinatie met de aanvullende steun van 83,1 miljoen EUR, de totale steun (163,1 miljoen EUR) onevenredig maakt ten opzichte van de eigen bijdrage van de aandeelhouders, die door GDA als onvoldoende wordt beschouwd.

(144) Tot slot betwist GDA de geloofwaardigheid van het herstel van de levensvatbaarheid en stelt zij dat het plan niet langer bijdraagt tot het gemeenschappelijk belang (territoriale continuïteit). Hierbij legt GDA uit dat Corsair, dat historische verliezen heeft opgebouwd (bijna 500 miljoen EUR tussen 2000 en 2018), geen geloofwaardig vooruitzicht op levensvatbaarheid op de lange termijn heeft, zeker niet nu het plan wordt verlengd, en dat deze steun derhalve niet voldoet aan de fundamentele voorwaarden van de R&H-richtsnoeren.

(145) Concluderend verzoekt GDA de Commissie om vast te stellen dat er sprake is van misbruik van steun en dat de nieuwe maatregelen onverenigbaar zijn. GDA dringt aan op de onmiddellijke herroeping van het steunbesluit van 2020 en op een bevel tot onmiddellijke terugvordering van alle (oorspronkelijke en onrechtmatige) steun, vermeerderd met rente. Indien de Commissie de steun toch goedkeurt, dringt GDA aan op aanzienlijk aangescherpte compenserende maatregelen (omvangrijke afstoting van toestellen en slots op de huidige routes) en op de aanstelling van een onafhankelijke gemachtigde voor strikte controle en uitbetaling van de steun in voorwaardelijke tranches.

(146) Op 11 oktober 2024 heeft GDA zijn bezwaren herhaald en aangevuld, en geconcludeerd dat Corsair niet voldeed aan de voorwaarden van de steun van 2020, aanvullende onrechtmatige steun heeft ontvangen en een herzien herstructureringsplan heeft voorgesteld dat structureel onverenigbaar is met het Unierecht, in het bijzonder met het beginsel van eenmaligheid.

(147) GDA wees er met name op dat de Franse autoriteiten en Corsair de verplichtingen van het besluit van 2020 niet zijn nagekomen, ten eerste omdat de beperking van de vloot tot negen vliegtuigen niet is nageleefd en GDA uit de analyse van de IATA-schema's voor de zomer en winter van 2024 opmaakt dat Corsair ten minste tien, of zelfs elf, vliegtuigen heeft geëxploiteerd of moest charteren. Hierdoor is de "belangrijkste structurele maatregel" geschonden die in het besluit van 2020 werd opgelegd. Ten tweede herhaalt GDA dat Corsair aanvullende onrechtmatige steun heeft ontvangen, omdat voor de directe staatsleningen die in 2020 zijn verkregen, een uitstel van betaling van een jaar is toegekend, wat neerkomt op nieuwe, niet-aangemelde steun. Volgens GDA komt deze steun bovenop de reeds gemelde onrechtmatige bedragen. GDA wijst ook op een duidelijk belangenconflict in verband met de spreiding van de CRPN-bijdragen (een andere vermeende onrechtmatige steunregeling), gezien het feit dat de huidige HR-directeur van Corsair ook de beheerder van het fonds is.

(148) Vervolgens betwist GDA de strategie van heroriëntering op verbindingen met de overzeese gebieden die de steun van 2020 rechtvaardigden, en stelt dat de werkelijke strategie van Corsair nu gericht is op Afrika. Corsair wordt beschouwd als een "Afrikaanse maatschappij" vanwege het (geplande) aanbod van vluchten naar Brazzaville, Senegal (Dakar) en Gabon (Libreville). Volgens GDA zijn deze initiatieven, die zijn ingegeven door werkgelegenheid en lokale concurrentie, in strijd met de doelstelling van territoriale continuïteit en roepen ze twijfels op over de rechtvaardiging van de overheidssteun. Bovendien stelt GDA dat vrachtvervoer, dat voornamelijk op Afrika was gericht, voor Corsair de enige winstgevende activiteit was in 2023.

(149) Op dezelfde datum uit GDA kritiek op de instabiliteit van het aandeelhouderschap als gevolg van de terugtrekking van de Republiek Congo en op de historie van faillissementen van de nieuwe "reddende" aandeelhouder, dhr. Abbas Jaber, die volgens GDA al jaren geen jaarrekening heeft gepubliceerd.

(150) GDA uit ook scherpe kritiek op het gebrek aan realisme van de economische aannamen in het herziene herstructureringsplan van Corsair. De geraamde geleidelijke daling van de prijs van vliegtuigbrandstof tot 900 USD per ton vanaf september 2023 bleek onjuist, gezien het feit dat de prijs hoger bleef. Dit gebrek aan realisme werd nog verergerd door het gebrek aan dekking voor de brandstofprijzen. Bovendien meent GDA dat de veronderstelde stijging van de gemiddelde prijzen voor vluchten tussen het Franse vasteland en de overzeese departementen wordt tegengesproken door het Directoraat-generaal voor de Burgerluchtvaart, dat meldt dat de prijzen in 2024 zijn gedaald.

(151) Daarnaast bekritiseert GDA het gebrek aan financiële transparantie bij Corsair, dat zijn jaarrekeningen over 2022 en 2023 pas na een rechtsvordering heeft gepubliceerd. GDA wijst er in dit verband op dat de accountants bedenkingen hebben geuit over de juistheid van de betalingstermijnen, wat de indruk wekt dat Corsair de waarheid over zijn situatie wil verbergen. Volgens GDA is de financiële situatie van Corsair overigens rampzalig, met een bedrijfsresultaat van – 37,1 miljoen EUR in 2023. Volgens GDA bewijst dit verlies, ondanks de ontvangen staatssteun, dat de luchtvaartmaatschappij structureel verliesgevend en niet levensvatbaar is.

(152) Hierbij herhaalt GDA zijn conclusie dat de aanhoudende steun van Frankrijk onverenigbaar en onrechtmatig is, en duidelijke verstoringen van de mededinging op de markt veroorzaakt. Op basis hiervan herhaalt GDA daarom haar verzoek aan de Commissie om het besluit van 2020 te herroepen, alle betaalde steun (met inbegrip van nieuwe en niet-aangemelde steun) onverenigbaar en onrechtmatig te verklaren en de onmiddellijke terugvordering ervan te gelasten. GDA is van mening dat de liquidatie van Corsair in overeenstemming zou zijn met de R&H-richtsnoeren, omdat efficiëntere concurrenten hierdoor de kans zouden krijgen om zich te ontwikkelen.

(153) Op 8 november 2024 heeft GDA aanvullende opmerkingen ingediend om te bevestigen dat Corsair systematisch en langdurig inbreuk gemaakt heeft op de bij het besluit van 2020 opgelegde voorwaarde om zijn vloot te beperken tot negen vliegtuigen en dat de ontduiking van deze verplichting van langdurige aard zou zijn geweest, waardoor Corsair zijn productiemiddelen en de werkelijke omvang van zijn vloot kon vergroten.

(154) Volgens GDA blijkt uit de vloothistorie dat Corsair regelmatig tien vliegtuigen heeft ingezet, waaronder tussen november 2021 en oktober 2022.

(155) GDA legt uit dat het vluchtschema voor het IATA-zomerseizoen 2024 tijdens piekperioden aanzienlijk is uitgebreid, waardoor er minimaal elf vliegtuigen nodig waren. Ook hier is GDA van mening dat Corsair gebruik heeft gemaakt van langdurige charteractiviteiten (122 vluchten met Iberojet op de route Parijs-Montreal, 26 vluchten met Gallistair op de route Parijs-Bamako). Op basis hiervan stelt GDA dat Corsair de verplichte beperking van de vloot systematisch heeft ontdoken, waarschijnlijk onafgebroken gedurende bijna vier jaar, door regelmatig gebruik te maken van chartervluchten, wat blijk geeft van de intentie om de ontduiking van de door de Commissie opgelegde beperkingen te verbergen.

(156) Op 6 januari heeft GDA de aankondiging door Corsair van een positief bedrijfsresultaat en een positief nettoresultaat per eind september 2024, bestempeld als schone schijn, waardoor de Commissie zich niet moet laten misleiden. GDA wijst erop dat dit resultaat met name het gevolg is van een sterke groei van het vrachtvervoer in Afrika en van de neveninkomsten, hetgeen in strijd is met de oorspronkelijke doelstelling van de steun van 2020, die was gericht op het beter toegankelijk maken van de overzeese gebieden en de bescherming van consumenten met "beperkte middelen". In dit verband merkt GDA op dat het management van Corsair in het strategisch plan overigens zijn ambities met betrekking tot de activiteiten in Afrika en een gepland tiende vliegtuig heeft bevestigd, wat neerkomt op een uitbreiding van de vloot die de verstoringen van de mededinging verergert. Volgens GDA is dit in feite een nieuw herstructureringsplan dat door de Commissie moet worden verworpen. Bovenal vestigt GDA de aandacht van de Commissie op een verklaring van het management van Corsair waarin melding wordt gemaakt van "overeenkomsten met de staat" die het mogelijk maken de procedure "onder alle omstandigheden" voort te zetten, zelfs zonder stemming over begrotingswijzigingen. GDA beschouwt dit als een aanwijzing voor nieuwe onrechtmatige steun (uitstel van betaling of moratoria op schulden aan de overheid) en een verdere schending van de in 2020 goedgekeurde herstructureringssteun, waarbij Corsair deze staatssteun als een concurrentievoordeel gebruikt. Tot slot meent GDA dat uit de aangekondigde schrapping van de verbinding met Montreal ten gunste van een nieuwe verbinding met Brazzaville (die niet is goedgekeurd door de Commissie) blijkt dat de strategie is gewijzigd en dat Corsair zich niet aan zijn toezeggingen houdt, hetgeen het argument versterkt dat het gaat om een nieuw herstructureringsplan waarop het beginsel van eenmaligheid van toepassing is. Tot slot herhaalt GDA het verzoek om de in 2020 goedgekeurde steun te herroepen en de onmiddellijke terugvordering van alle betaalde steun te gelasten.

(157) Op 23 mei 2025 heeft GDA ten slotte aangegeven verheugd te zijn over het besluit van de Commissie van 11 april 2025 om de onderzoeksprocedure uit te breiden, waarbij zij erop heeft gewezen dat dit besluit haar twijfels bevestigde over de niet-nakoming van de verplichting om de vloot van Corsair tot negen vliegtuigen te beperken en over de toekenning van onrechtmatige, niet-aangemelde steun ten bedrage van 32,4 miljoen EUR. Hierbij benadrukt GDA dat Corsair de verplichting om de vloot te beperken langdurig en bewust heeft geschonden door tien tot elf vliegtuigen te gebruiken voor een agressieve volumestrategie, die de mededinging heeft vervalst door prijsdalingen te veroorzaken die onhoudbaar waren geweest zonder onrechtmatige overheidssteun. GDA benadrukt dat de Franse autoriteiten inmiddels hebben toegegeven dat zij de 32,4 miljoen EUR onrechtmatig hebben toegekend op grond van een regeling die niet van toepassing was, waarmee zij het beginsel van eenmaligheid hebben geschonden. Volgens GDA rechtvaardigen deze herhaalde tekortkomingen en het misbruik van de oorspronkelijke steun, in combinatie met het feit dat het gewijzigde plan een nieuw, onverenigbaar herstructureringsplan vormt, dat onmiddellijk maatregelen worden getroffen. Daarom verzoekt GDA de Commissie op deze datum opnieuw om een procedure wegens misbruik van steun in te leiden, het besluit van 2020 te herroepen, alle steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt te verklaren en de onmiddellijke terugvordering ervan te gelasten.

4.4.2. *Air Austral*

(158) Air Austral, een Franse onderneming gevestigd op La Réunion en een belangrijke speler op het gebied van vluchten over de Indische Oceaan, vliegt voornamelijk op Europees Frankrijk (dagelijks naar Parijs CDG en andere steden via Train plus Air-partnerschappen), de eilanden La Réunion, Mayotte, Mauritius, de Comoren, Madagaskar, de Seychellen, evenals Zuid-Afrika, Thailand en India.

(159) Air Austral is een rechtstreekse concurrent van Corsair omdat de twee luchtvaartmaatschappijen actief zijn op belangrijke en strategische langeafstandsroutes, met name de routes tussen Europees Frankrijk en de overzeese gebieden, in het bijzonder Réunion, Mayotte en de Antillen. De concurrentie vertaalt zich in overlap op belangrijke routes, prijsconcurrentie en concurrentie op het gebied van aangeboden capaciteit.

(160) Op 24 mei 2024 heeft Air Austral zijn opmerkingen over het inleidingsbesluit bij de Commissie ingediend. Air Austral acht de wijziging of verlenging van het herstructureringsplan van Corsair onaanvaardbaar en ondenkbaar. Dit standpunt is gebaseerd op de bewering dat Corsair de voorwaarden van de oorspronkelijke steun uit 2020 ernstig en aanhoudend heeft geschonden en dat het nieuwe herstructureringsplan, zelfs in herziene vorm, de levensvatbaarheid van de maatschappij op lange termijn niet kan garanderen en de verstoringen van de mededinging op de markt aanzienlijk verergert.

(161) In zijn opmerkingen wijst Air Austral op verschillende ernstige tekortkomingen van Corsair, die Air Austral bestempelt als misbruik van de ontvangen steun. De ernstigste is de schending van de verplichting om de vloot te beperken tot negen vliegtuigen. Volgens Air Austral blijkt uit de analyse van de vluchtschema's voor het zomerseizoen 2023 en 2024 dat er voortdurend chartervluchten werden uitgevoerd, waardoor de werkelijke vloot in piekperioden op tien vliegtuigen uitkwam. Dit wordt gezien als een puur commerciële en expansief gerichte strategie, en het argument van Corsair dat deze beperking kon worden vervangen door een beperking van het aantal zitplaatsen wordt door Air Austral afgewezen, omdat dit in strijd is met de jurisprudentie en de vaste praktijk van de Commissie. Air Austral legt bovendien uit dat Corsair in 2023 de verbinding Réunion-Antananarivo (Madagaskar) is gaan exploiteren en daarbij de het maximumaandeel van 50 % van het aanbod heeft overschreden die voor elke nieuwe reguliere verbinding geldt. Tot slot wijst Air Austral erop dat er sinds 2022 geen halfjaarverslagen zijn ingediend en geen jaarrekeningen zijn gepubliceerd. Volgens Air Austral belemmert dit het toezicht van de Commissie en geeft dit aanleiding tot ernstige vermoedens dat de steun het "strikt noodzakelijke" overschrijdt.

(162) Bovendien is Air Austral van mening dat het herziene herstructureringsplan geen herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn kan garanderen, omdat Corsair een agressief en onhoudbaar prijsbeleid voert, met prijzen die aanzienlijk lager zijn dan die van zijn concurrenten op de route Parijs-Réunion. Air Austral is van mening dat dit beleid van lage prijzen, zeker in een context van algemene inflatie, een duidelijke discrepantie creëert tussen de ontwikkeling van de kosten en de ontwikkeling van de prijzen.

(163) Daarnaast is Air Austral van mening dat de negatieve gevolgen voor de mededinging aanzienlijk zijn verergerd. Zo is tussen 2019 en 2024 het aandeel van Corsair in het aanbod sterk toegenomen, met een stijging van + 20,6 % op de route Parijs-Réunion en een dominante positie (56 % van het aanbod) op de route Réunion-Madagaskar. Deze overcapaciteit en prijsdumping hebben geleid tot een sterke daling van de winstgevendheid van Air Austral op de routes tussen Europees Frankrijk en Réunion, en tussen Réunion en Mayotte. Het Corsair-beleid van overcapaciteit heeft een verstorende werking op de route Parijs-Mayotte en maakt elke ontwikkeling van concurrenten onmogelijk. In dit verband weerlegt Air Austral het argument van Frankrijk over "extreme concurrentie" en benadrukt met klem dat Corsair juist de speler is die deze oneerlijke concurrentie veroorzaakt door zijn roekeloze strategie.

(164) Air Austral concludeert dat de oorspronkelijke maatregelen ter voorkoming van verstoringen van de mededinging hebben gefaald, omdat Corsair de voorwaarden niet heeft nageleefd en dat het herziene herstructureringsplan, ondanks de aanzienlijke verhoging van het steunbedrag, geen serieuze aanvullende compenserende maatregelen bevat.

(165) Air Austral eindigt met een formeel verzoek aan de Commissie om het herziene herstructureringsplan af te wijzen en een procedure in te leiden wegens misbruik van de oorspronkelijke steun, omdat de negatieve effecten duidelijk zwaarder zouden wegen dan de positieve.

4.4.3. *Diamondale Limited*

(166) Op 23 mei 2024 heeft Diamondale Limited (hierna: "Diamondale"), de voormalige meerderheidsaandeelhouder van Corsair, die tot 2021 75,03 % van het kapitaal en 100 % van de stemrechten bezat, zijn opmerkingen bij de Commissie ingediend. Op basis van deze ervaring en kennis van de onderneming uitte Diamondale ernstige zorgen over de haalbaarheid van het herziene herstructureringsplan van Corsair en was Diamondale sterk gekant tegen de verhoging van de overheidssteun.

(167) In zijn opmerkingen acht Diamondale het herziene herstructureringsplan onrealistisch en verzoekt hij de Europese Commissie de volledige terugbetaling te eisen van de reeds aan Corsair toegekende steun ten bedrage van 139,6 miljoen EUR, in plaats van het steunbedrag te verhogen, hetgeen in strijd zou zijn met artikel 108, lid 2, VWEU. Voorts deelt Diamondale de twijfels van de Commissie over mogelijke aanvullende staatssteun die Corsair tijdens de herstructureringsperiode heeft ontvangen, omdat deze steun de mededinging verstoort.

(168) Uit de analyse van Diamondale komt een structurele verslechtering van de financiële resultaten van Corsair naar voren sinds 2018, met een verlies van 48 miljoen EUR in 2021. Diamondale is van mening dat de onderneming chronische financieel onevenwichtig is, met onvoldoende werkkapitaal sinds 2018 als gevolg van de uitholling van het eigen vermogen. Diamondale stelt dat Corsair zijn langetermijninvesteringen financiert met kortetermijnmiddelen, wat sinds 2018 heeft geleid tot een negatieve nettokaspositie en het bedrijf blootstelt aan het risico van insolventie. Diamondale is van mening dat de schuldenlast buitensporig is en dat het ontbreken van voldoende winstgevendheid het voortbestaan onmogelijk maakt, zelfs met 200 miljoen EUR aan aanvullende steun.

(169) Bovendien heeft Diamondale ernstige twijfels over de reële en afdoende eigen bijdrage van Corsair en over het vermogen van het bedrijf om zijn levensvatbaarheid op lange termijn te herstellen, en is het van mening dat bepaalde voorgestelde bijdragen eigenlijk oude “hergebruikte” initiatieven zijn.

(170) Diamondale maakt dan ook bezwaar tegen de staatssteun voor een particuliere onderneming die al een zware schuldenlast heeft, en stelt dat particuliere financiering de enige manier is om een nieuw faillissement te voorkomen.

4.4.4. *Anonieme belanghebbende partij*

(171) De belanghebbende partij die anoniem wilde blijven, uitte kritiek op de aanvullende steun in de vorm van rechtstreekse subsidies en kwijtschelding van schuldvorderingen zonder concrete tegenprestaties (in de vorm van toezeggingen van Corsair om het risico van verstoringen van de mededinging te voorkomen), waardoor een aanzienlijke verstoring van de mededinging te vrezen valt.

4.5. **Opmerkingen van de Franse autoriteiten betreffende de opmerkingen van de belanghebbenden**

(172) Op 26 juli 2024 hebben de Franse autoriteiten opmerkingen aan de Commissie verstrekt in reactie op de opmerkingen van derden (GDA, Air Austral en Diamondale) om de ontvankelijkheid en de verenigbaarheid van het herziene herstructureringsplan met de interne markt aan te tonen.

(173) In deze opmerkingen bevestigen de Franse autoriteiten opnieuw dat zij volledig voldoen aan de verplichtingen van het herstructureringsplan van 2020 en weerleggen zij de beweringen van derden. De beschuldiging van een gebrek aan transparantie wordt afgewezen. De Franse autoriteiten verklaren namelijk dat er regelmatig contact met de Commissie heeft plaatsgevonden en dat de jaarrekeningen voor 2021/2022 en 2022/2023 wel zijn gepubliceerd.

(174) Wat de beperking van de vloot betreft, beweren de Franse autoriteiten dat de incidentele chartervluchten, met name naar Bamako en Montreal, noodzakelijk waren in verband met externe factoren (geopolitieke risico’s, leveringsvertragingen) en geen expansief gericht beleid vormden, aangezien de aangeboden capaciteit aan zitplaatsen, zelfs met deze chartervluchten, nooit het aantal van vóór de herstructurering heeft overschreden. De Franse autoriteiten voegen daaraan toe dat de exploitatie van nieuwe routes naar Afrika (Cotonou, Bamako, Tananarive) overigens uitdrukkelijk door de Commissie is goedgekeurd. Wat de verstoringen van de mededinging betreft, is Corsair zijn toezegging nagekomen door gemiddeld ruim 365 slots op Paris-Orly aan derde luchtvaartmaatschappijen ter beschikking te stellen. Tot slot wordt het verzoek tot wijziging in overeenstemming geacht met het beginsel van eenmaligheid van de R&H-richtsnoeren, omdat het volgens de Franse autoriteiten is bedoeld om de volledige voortzetting te waarborgen van de oorspronkelijke herstructureringsmaatregelen, waarvan de doelstellingen (overzeese gebieden als basis, ontwikkeling van Afrika) niet ter discussie staan, en de verlengde looptijd tot […] (einddatum van de herstructureringsperiode op de datum van indiening van deze opmerkingen) strikt beperkt is tot het noodzakelijke.

(175) De Franse autoriteiten zijn voorts van mening dat het wijzigingsverzoek verenigbaar is met de interne markt omdat is voldaan aan de criteria van punt 124 van de R&H-richtsnoeren.

(176) Op basis van gedetailleerde analysen van de externe consultant van Corsair bevestigen de Franse autoriteiten de positieve dynamiek van Corsair, met een positief bedrijfsresultaat van […] miljoen EUR over twaalf opeenvolgende maanden (van juni 2023 t/m mei 2024), waarbij de resultaten eind mei 2024 hoger waren dan de begroting en ruim boven het pessimistische scenario lagen. Deze positieve resultaten, die verband houden met de optimalisatie van de kosten en het aanbod, ondersteunt het vooruitzicht van een operationeel resultaat van […] miljoen EUR tegen 2026-2027. De Franse autoriteiten verklaren ook dat het in aanvullende rapport van de consultant Analysis Group wordt bevestigd dat het prijsbeleid van Corsair verenigbaar is met de levensvatbaarheid, zonder overcapaciteit of prijsdalingen.

(177) De Franse autoriteiten leggen opnieuw uit dat Corsair een essentiële rol speelt voor de territoriale continuïteit en dat staatssteun gerechtvaardigd is om marktfalen aan te pakken. Ze leggen uit dat uit het nulscenario blijkt dat het verdwijnen van Corsair zou leiden tot een zeer aanzienlijke prijsstijging voor de verbindingen met de overzeese gebieden (+ 15,6 % voor de Antillen en + 41,5 % voor Mayotte), een risico op stilzwijgende collusie en een aanzienlijke verslechtering van het concurrentielandschap (als gevolg van een monopolie op de verbinding Parijs-Mayotte).

(178) Wat betreft de evenredigheid van de publieke en particuliere bijdragen, verklaren de Franse autoriteiten dat de bezwaren van derden met betrekking tot de eigen bijdragen worden afgewezen. De spreiding van betalingen die door de CRPN is toegekend, wordt als een particuliere bijdrage beschouwd, omdat de CRPN volgens de Franse autoriteiten een privaatrechtelijke rechtspersoon is waarvan de middelen geen staatsmiddelen zijn. De Franse autoriteiten zijn bovendien van mening dat de kwijtschelding van de overheidsschulden die voortvloeien uit leningen van het herstructureringsplan van 2020 niet kan worden aangemerkt als nieuwe aanvullende steun, hetgeen in strijd zou zijn met de besluitvormingspraktijk van de Commissie. Volgens de Franse autoriteiten blijven de eigen bijdragen van Corsair dus boven het minimumaandeel van 50 % van de totale herstructureringskosten.

(179) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van mening dat de voorgestelde maatregelen ter voorkoming van verstoringen van de concurrentie toereikend en strenger zijn dan die van het herstructureringsplan van 2020, omdat Corsair volgens de Franse autoriteiten toezegt onherroepelijk afstand te doen van 365 slots op Paris-Orly, Amerikaanse routes definitief te schrappen ([…]) om zich op Afrika te concentreren, en zijn capaciteit te beperken. De door Corsair ontvangen COVID-19-steun (32 miljoen EUR) wordt als rechtmatig beschouwd, omdat deze is toegekend op basis van het gemene recht en ook beschikbaar was voor concurrenten.

(180) De Franse autoriteiten concluderen derhalve dat het wijzigingsverzoek aan alle criteria voldoet en moet worden ingewilligd, aangezien er vóór het besluit van de Commissie geen steun is betaald.

(181) In reactie op de argumenten die door de belanghebbenden zijn aangevoerd in hun opmerkingen over het besluit tot uitbreiding van de procedure van 11 april 2025, herhalen de Franse autoriteiten in wezen hun opmerkingen over het beperkte en gerechtvaardigde karakter van de incidentele chartervluchten met het tiende vliegtuig. De Franse autoriteiten wijzen er ook op dat, in tegenstelling tot wat GDA beweert, de vluchtschema's van Corsair zijn opgesteld op basis van negen vliegtuigen en dat de maatschappij nooit met elf vliegtuigen heeft gevlogen. De Franse autoriteiten merken bovendien op dat de beweringen van GDA dat de chartervluchten gevolgen voor de markt hebben gehad, niet worden gestaafd door bewijsmateriaal. De Franse autoriteiten zijn van mening dat de prijsverlagingen voor bestemmingen in de overzeese departementen niet het resultaat zijn van de volumestrategie en het prijsbeleid van Corsair, die dankzij staatssteun konden worden uitgevoerd, maar veeleer een algemene trend weerspiegelen die niet alleen zichtbaar is voor Guadeloupe en Martinique, bestemmingen die door Corsair worden geëxploiteerd, maar ook voor andere bestemmingen die niet door Corsair worden geëxploiteerd, zoals Frans-Guyana en andere bestemmingen op middellange en lange afstand waarop Corsair niet vliegt. Tot slot stellen de Franse autoriteiten dat het, gelet op de omstandigheden, in strijd zou zijn met het evenredigheidsbeginsel en met de praktijk van de Commissie als het charteren van het tiende vliegtuig twijfels zou oproepen over de verenigbaarheid van het verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan of zou duiden op misbruik van de herstructureringssteun van 2020.

5. **BEOORDELING**

5.1. **De aanwezigheid van staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU**

(182) Artikel 107, lid 1, van het VWEU bepaalt als volgt: "Behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".

(183) Om als staatssteun in de zin van deze bepaling te worden aangemerkt, moet een maatregel bijgevolg aan elk van de volgende voorwaarden voldoen: i) de maatregel is aan de staat toe te rekenen en wordt met staatsmiddelen bekostigd; ii) de maatregel kent de begunstigde een voordeel toe; iii) dat voordeel moet selectief zijn; en iv) de maatregel vervalst de mededinging of dreigt deze te vervalsen en beïnvloedt het handelsverkeer tussen de lidstaten.

5.1.1. *Maatregelen in het herstructureringsplan van 2020*

(184) In de aanmelding van de wijziging van het herstructureringsplan hebben de Franse autoriteiten verklaard dat een deel van de kapitaalinbreng door het investeerdersconsortium OMRP in 2020, ten bedrage van 6 miljoen EUR, in werkelijkheid afkomstig was uit middelen van lokale overheden van de Franse overzeese departementen die lid waren van dit consortium (overweging 42). De Franse autoriteiten zijn van mening dat dit deel van de financiering moet worden aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(185) Net als de andere financieringen uit begrotings- of belastingmiddelen van de staat, die in 2020 aan Corsair werden verstrekt krachtens het bemiddelingsprotocol dat is vastgesteld in het kader van de tegen deze onderneming ingeleide preventieve procedure, moet de betreffende financiering, die afkomstig is uit middelen van lokale overheden, worden beschouwd als een aanwending van middelen van de Franse staat en aan de Franse staat worden toegerekend, gezien het feit dat dit protocol is ondertekend door het CIRI, dat de Franse staat vertegenwoordigt. Deze individuele financieringsmaatregel leverde Corsair een selectief voordeel op. Omdat de onderneming ten tijde van de toekenning van de individuele maatregel in moeilijkheden verkeerde, hetgeen nog werd verergerd door de COVID-19-pandemie, is de mogelijkheid uitgesloten dat financiering tegen marktvoorwaarden had kunnen worden toegekend. Deze maatregel versterkte de concurrentiepositie van Corsair ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen die in de Europese Economische Ruimte actief zijn, en vervalste dus de mededinging en het handelsverkeer tussen de lidstaten of dreigde deze te vervalsen (zie punt 3.1.1 van het besluit van 2020).

(186) Dit deel van de kapitaalinbreng van ORMP, die werd toegekend in het kader van het herstructureringsplan van 2020, moet derhalve worden aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

5.1.2. *Maatregelen in het herziene herstructureringsplan*

(187) Ten eerste bevat het herziene herstructureringsplan de volgende maatregelen die door Frankrijk als staatssteun zijn aangemeld: i) een nieuwe bijdrage van 3 miljoen EUR van de Conseil Départemental de la Guadeloupe, ii) een overzees belastingkrediet (CIOM) van 38,1 miljoen EUR in het kader van het investeringsprogramma van Corsair voor de aankoop van een vliegtuig, iii) een herschikking van een bedrag van 19 miljoen EUR, overeenkomend met de niet-kwijtscheldbare overheidsschuld over een periode van zes jaar ([…]), iv) een afschrijving van een bedrag van 23 miljoen EUR, overeenkomend met de kwijtscheldbare overheidsschuld die kan worden afgeschreven, en v) een kwijtschelding van 80 miljoen EUR aan overheidsschulden, wat overeenkomt met het bedrag aan staatsleningen dat in het oorspronkelijke herstructureringsplan is toegekend (FDES- en participatielening), alsook 4,7 miljoen EUR aan rente op die leningen (overweging 39).

(188) Samen met de vertegenwoordigers van de begunstigde onderneming, de uittredende aandeelhouders en de nieuwe investeerders is de Franse staat is, via het Comité Interministériel pour la Réforme Industrielle (CIRI), medeondertekenaar van de Term Sheet, die op 7 november 2025 is ondertekend en door de Franse autoriteiten aan de Commissie is toegezonden (overweging 31). Deel D van deze lijst van voorwaarden voorziet in de toekenning van de in de punten i) tot en met v) van overweging 187 genoemde financiering, waarvoor begrotings- of belastingmiddelen van de centrale overheid of de regio Guadeloupe worden ingezet. Hieruit volgt dat deze maatregelen uit middelen van de Franse staat zijn bekostigd en aan de Franse staat kunnen worden toegerekend.

(189) Corsair bevindt zich in een uiterst moeilijke situatie die heeft geleid tot de inleiding van een preventieve procedure tegen Corsair (ad-hocmandaat gevolgd door bemiddeling) en de benoeming van een ad-hocgemachtigde en vervolgens bemiddelaars ([25]). Zoals opgemerkt in de overwegingen 18 tot en met 29 hierboven, is de situatie van Corsair, die in 2020, toen het herstructureringsplan van 2020 werd opgesteld en goedgekeurd, al zeer moeilijk was, verder verslechterd, waardoor financiering tegen marktvoorwaarden onmogelijk was. Hoewel in de Term Sheet particuliere financiering in de vorm van verse kapitaalinbreng is voorzien, blijft deze afhankelijk van staatssteun. Bijgevolg verleent de overheidsfinanciering, in de vorm van afschrijving van kwijtscheldbare overheidsschulden of leningen, belastingkredieten, kapitaalinjecties of herschikking van het niet-kwijtscheldbare deel van de overheidsschuld, Corsair een bepaald voordeel dat deze onderneming onder normale marktvoorwaarden niet zou kunnen verkrijgen.

(190) Het in overweging 189 bedoelde voordeel is selectief, omdat de maatregelen voor overheidsfinanciering individuele steunmaatregelen zijn die uitsluitend ten goede komen aan Corsair ([26]).

(191) De in overweging 187, punten i) tot en met v), genoemde maatregelen versterken de concurrentiepositie van Corsair ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen die in de Europese Economische Ruimte actief zijn, met name luchtvaartmaatschappijen die dezelfde routes van Parijs naar bestemmingen op Frans grondgebied of naar derde landen exploiteren. Deze maatregelen vervalsen derhalve de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen of dreigen deze te vervalsen en kunnen het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

(192) Uit de voorgaande overwegingen volgt dat de in overweging 187, punten i) tot en met v), genoemde maatregelen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(193) In de tweede plaats voorziet het herziene herstructureringsplan in een moratorium door de gespreide betaling van bijdragen die in september 2023 door de CRPN aan Corsair is toegekend (overweging 43). In het inleidingsbesluit heeft de Commissie zich voorlopig niet uitgesproken over de vraag of deze financiering kon worden beschouwd als eigen bijdrage, omdat zij meende dat het om staatssteun zou kunnen gaan (overweging 86).

(194) De Franse autoriteiten zijn van mening dat dit moratorium moet worden beschouwd als een eigen bijdrage, omdat het een voordeel betreft dat door een privaatrechtelijk orgaan wordt toegekend, zonder dat er sprake is van staatsmiddelen. Groupe Dubreuil Aéro betwist de beoordeling van de Franse autoriteiten en wijst erop dat lidmaatschap van de CRPN verplicht is, dat het tarief en de wijze van berekening van de bijdragen door de staat worden vastgesteld, dat de CRPN een taak van algemeen belang vervult en dat het orgaan onder ministerieel toezicht staat.

(195) Staatsmiddelen omvatten alle overheidsmiddelen, waaronder middelen van (gedecentraliseerde, federatieve, gewestelijke of andere) lichamen binnen de staat ([27]). De middelen van overheidsbedrijven vormen ook staatsmiddelen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU ([28]). Het feit dat de bedragen die bij de betreffende maatregel horen, voortdurend onder publieke controle blijven en dus ter beschikking staan van de bevoegde nationale autoriteiten, volstaat bovendien om ze als staatsmiddelen aan te merken ([29]). Wanneer een maatregel wordt genomen door een particuliere entiteit, moeten er ook voldoende aanwijzingen zijn waaruit blijkt dat de betreffende maatregel onder invloed van de overheid is genomen en dus aan de staat kan worden toegerekend ([30]).

(196) Volgens de Franse vervoerswet valt het burgerluchtvaartpersoneel in loondienst onder een aanvullende pensioenregeling waarbij het verplicht is aangesloten. De bijdragen komen deels ten laste van de werkgever en deels ten laste van de werknemer. Het beheer van dit stelsel is toevertrouwd aan de CRPN: een privaatrechtelijke rechtspersoon zonder winstoogmerk die een taak van algemeen belang vervult en onder toezicht staat van de minister van Sociale Zekerheid. De raad van bestuur bestaat uit 22 leden, waarvan elf vertegenwoordigers van de werkgevers zijn die door de administratieve autoriteit worden aangewezen, en de overige elf vertegenwoordigers van de begunstigden zijn die worden gekozen volgens de bij decreet van de Raad van State vastgestelde

([25]) Artikel L611-3 e.v. van het wetboek van Koophandel.
([26]) Arrest van 4 juni 2015, Commissie/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punt 60.
([27]) Mededeling van de Commissie betreffende het begrip "staatssteun" in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB C 261 van 19.7.2016, blz. 1), punt 48 en aldaar aangehaalde rechtspraak.
([28]) Ibid., punt 49 en aldaar aangehaalde rechtspraak.
([29]) Zaak C-482/99, Frankrijk/Commissie, EC:C:2002:294, punt 36.
([30]) Zaak C-425/19 P, Italië/Commissie EU:C:2021:154, punt 67.

voorwaarden. De vertegenwoordigers van de werkgevers worden voorgedragen door beroepsorganisaties (acht leden), door organisaties uit de luchtvaartsector (één lid) en door de ministeries die luchtvaartpersoneel in dienst hebben (twee leden). Vergaderingen vinden plaats in aanwezigheid van een regeringscommissaris en de minister die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart, die op verzoek kunnen worden gehoord. Het tarief en de wijze van berekening van de bijdragen worden bij verordening vastgesteld. De CRPN zorgt uitsluitend met eigen middelen voor het financiële evenwicht van het stelsel en in geval van onvoldoende middelen worden de uitkeringen pro rata verminderd ([31]).

(197) De middelen van de CRPN zijn afkomstig uit de bijdragen van de begunstigden en de aangesloten werkgevers. Er zijn geen aanwijzingen waaruit kan worden geconcludeerd dat deze particuliere middelen onderworpen ware aan overheidscontrole om te worden gebruikt als financiering voor Corsair. In het bijzonder kan op basis van de samenstelling van de raad van bestuur van de CRPN, die bestaat uit vertegenwoordigers van de leden van de CRPN — en dus van de concurrenten van Corsair — en waarin de vertegenwoordigers van de staat in de minderheid zijn (2:22), niet worden geconcludeerd dat de staat een beslissende invloed kon uitoefenen op het gebruik van de middelen uit de bijdragen en had kunnen besluiten deze hoofdzakelijk te gebruiken ter ondersteuning van bepaalde ondernemingen. Bovendien beschikt de Commissie niet over aanwijzingen dat de Franse autoriteiten, via het recht van de regeringscommissaris en de minister die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart om tijdens de vergaderingen van de raad van bestuur van de CRPN te worden gehoord, een beslissende invloed konden uitoefenen op het gebruik van de middelen van de CRPN. Ook het ministeriële toezicht op de CRPN is beperkt en heeft voornamelijk betrekking op de berekening van de pensioenen en niet op de wijze waarop de bijdragen worden geïnd. Het moratorium dat de CRPN aan Corsair heeft toegekend, kan dus niet worden geacht met staatsmiddelen te zijn bekostigd.

(198) Bovendien volstaan de aanwijzingen met betrekking tot het toezicht, de benoeming van leden van de raad van bestuur en de vaststelling van het tarief en de wijze van berekening van de bijdragen niet om aan te tonen dat de door de CRPN toegekende overbruggingsfinanciering onder invloed van de overheid is vastgesteld, met name gezien de pariteit in de raad van bestuur en het feit dat de vertegenwoordigers van de werkgevers, hoewel zij door de administratieve autoriteit worden benoemd, wel degelijk de werkgevers vertegenwoordigen ([32]). Bovendien wordt in de bepalingen van de Franse vervoerswet bevestigd dat de CRPN haar middelen autonoom beheert, in de zin dat zij verplicht is zelf voor haar financiële evenwicht te zorgen en niet kan rekenen op staatssteun in geval van ontoereikende middelen. Om deze redenen kan niet worden geconcludeerd dat de beslissing om Corsair een betalingsmoratorium voor de bijdragen voor het jaar 2023 te verlenen, onder daadwerkelijke invloed van de overheid is genomen. Bijgevolg is de maatregel niet toerekenbaar aan de staat.

(199) Dit doet geen afbreuk aan de economische rationaliteit van het besluit van de CRPN om de betaling van de door Corsair verschuldigde bijdragen voor de periode van 2020 tot en met 2023 te spreiden, nadat zij zich ervan had vergewist dat ook de andere schuldeisers concessies hadden gedaan ([33]), teneinde terugbetaling van haar vordering te kunnen verkrijgen door het herstel van de levensvatbaarheid van de schuldenaar te vergemakkelijken in plaats van zijn faillissement te veroorzaken.

(200) Omdat de gespreide betaling van de bijdragen die de CRPN in september 2023 aan Corsair heeft toegekend, niet aan de staat kan worden toegerekend en niet met staatsmiddelen is bekostigd, vormt zij dus geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en kan zij rechtmatig worden beschouwd als een onderdeel van de eigen bijdrage aan de extra kosten van de herstructurering van Corsair.

(201) Op basis van de cumulatieve voorwaarden voor het bestaan van staatssteun concludeert de Commissie dat de in overweging 187 genoemde maatregelen ter financiering van de wijziging van het herstructureringsplan, alsook de in de overwegingen 184 tot en met 186 bedoelde kapitaalbijdrage, wel staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

([31]) Artikel L6527-1 tot en met L6527-4 en L6527-8 van de Franse vervoerswet.

([32]) Uit het feit dat alle vertegenwoordigers van een brancheorganisatie door de staat worden benoemd, kan niet worden afgeleid dat zij vertegenwoordigers van de staat zijn, zie het arrest van het Hof van Justitie van 30 januari 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, C-123/83, punten 18 en 19.

([33]) Zie het besluit van de buitengewone raad van bestuur van de CRNP van 7 november 2023, dat op 10 februari 2025 door de Franse autoriteiten is toegezonden.

5.1.3. *Tijdens de herstructureringsperiode verleende aanvullende steun*

(202) Het staat vast dat Corsair tussen 12 april 2021 en 31 mei 2022, los van de door de Commissie goedgekeurde herstructureringssteun van 2020, 32,4 miljoen EUR heeft ontvangen. Dit bedrag bestond uit: i) 1,8 miljoen EUR uit hoofde van het solidariteitsfonds, ii) 10 miljoen EUR uit hoofde van de steun voor vaste kosten en iii) 20,6 miljoen EUR uit hoofde van de "sluitingssteun", bedoeld om de negatieve bruto exploitatieoverschotten te financieren van ondernemingen die te maken hadden met grenssluitingen in de periode van januari tot september 2021.

(203) De in overweging 202 genoemde maatregelen zijn individuele maatregelen die zijn genomen in het kader van steunregelingen die Frankrijk op grond van de tijdelijke kaderregeling heeft vastgesteld en die bij besluiten van de Commissie ([34]) als staatssteun zijn goedgekeurd. Deze individuele maatregelen moeten dus als staatssteun worden beschouwd om de in die besluiten uiteengezette redenen.

(204) Deze maatregelen zijn toegekend op grond van individuele besluiten van de bevoegde autoriteiten (ministerie van Economische Zaken, directoraat-generaal Overheidsfinanciën) krachtens beschikkingen en decreten. Ze zijn gefinancierd uit de Franse staatsbegroting. Ze zijn dus met staatsmiddelen bekostigd en zijn toerekenbaar aan de staat.

(205) Deze individuele maatregelen begunstigen Corsair door zijn activiteiten te financieren of bepaalde kosten te dekken die Corsair tijdens de COVID-19-pandemie heeft gemaakt (voor een bedrag van 32,4 miljoen EUR) en die de onderneming normaal gesproken zelf had moeten dragen. Vanwege de financiële situatie van de onderneming in 2021 en 2022, toen de staatssteun werd toegekend, was het voor Corsair niet eenvoudig geweest om financiering voor dit bedrag tegen marktvoorwaarden te verkrijgen. Als een dergelijke financiering was verstrekt in de vorm van een lening van een financiële instelling — wat onwaarschijnlijk is, omdat de kaspositie van Corsair destijds waarschijnlijk lager was dan het bedrag van 32,4 miljoen EUR — dan zouden de financiële kosten daarvan gelijk zijn geweest aan die van een emittent die op het punt stond failliet te gaan. A fortiori werd de staatssteun echter toegekend in de vorm van subsidies, iets wat geen enkele marktdeelnemer zou toestaan. De individuele maatregelen in kwestie verlenen Corsair dus een economisch voordeel dat niet beschikbaar is tegen marktvoorwaarden.

(206) Dit voordeel is selectief, omdat het is toegekend aan Corsair, dat wordt beschouwd als een onderneming die bijzonder zwaar is getroffen door de gevolgen van de verspreiding van de COVID-19-pandemie in vergelijking met andere begunstigden van de betreffende individuele steun.

(207) De aan Corsair toegekende staatssteun dreigt de mededinging te verstoren en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig te beïnvloeden, aangezien deze de financiële situatie versterkt van Corsair, een onderneming die actief is in het luchtvervoer: een sector die openstaat voor concurrentie en investeringen uit andere lidstaten. Corsair heeft een rechtstreeks concurrentievoordeel verkregen, doordat het geen prijzen hoefde te hanteren die de kosten dekten van de diensten die het leverde in concurrentie met andere luchtvaartmaatschappijen die op dezelfde bestemmingen vliegen. De in overweging 202 genoemde individuele maatregelen moeten daarom worden aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

5.2. **Rechtmatigheid van de steun**

(208) Overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU wordt de Commissie van elk voornemen tot wijziging van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. Indien zij van oordeel is dat een dergelijk plan niet verenigbaar is met de interne markt in de zin van artikel 107, leidt zij onverwijld de in lid 2 van dat artikel bedoelde procedure in en mag de betrokken lidstaat de voorgenomen maatregelen niet uitvoeren voordat die procedure tot een definitief besluit heeft geleid.

([34]) Besluit C(2020) 2059 van 30 maart 2020 betreffende SA.56823 (2020/N) — Frankrijk — Solidariteitsfonds voor ondernemingen die bijzonder zwaar zijn getroffen door de economische, financiële en sociale gevolgen van de COVID-19-uitbraak, en de maatregelen die zijn genomen om die uitbraak te beperken (PB C 144 van 30.4.2020, blz. 1); besluit C(2021) 1706 final van 9 maart 2021 betreffende SA.61330 (2021/N) — Frankrijk COVID-19: Steunregeling ter compensatie van niet-gedekte vaste kosten van ondernemingen (PB C 242 van 7.7.2023, blz. 1) en besluit C(2021) 8710 final van 26 november 2021 betreffende SA.64114 (2021/N) — Frankrijk COVID-19 — Gedeeltelijke compensatie voor vaste kosten van ondernemingen die door de COVID-19-crisis zijn getroffen als gevolg van administratieve maatregelen die de ontvangst van publiek verbieden (PB C 500 van 10.12.2021, blz. 1). Zie ook overweging 27 van het besluit tot uitbreiding van de procedure.

(209) Bovendien vormen wijzigingen van bestaande steun overeenkomstig artikel 1, punt c), van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 ([35]) "nieuwe steun" die op grond van artikel 2, lid 1, van die verordening moet worden aangemeld. Artikel 108, lid 3, VWEU en artikel 3 van die verordening bevatten de standstillverplichting, op grond waarvan aan te melden steun niet mag worden uitgevoerd voordat de Commissie een besluit tot goedkeuring van die steun heeft genomen of wordt geacht dat te hebben genomen.

(210) Ten eerste: wat betreft de rechtmatigheid van de kapitaalbijdrage van het OMRP-consortium, die bleek te worden gefinancierd door de lokale overheden van de Franse overzeese departementen (overweging 186), hebben de Franse autoriteiten uit eigen beweging verklaard dat het onjuist was om deze bijdrage als particuliere financiering aan te merken. Deze verklaring kwam echter pas na de daadwerkelijke uitvoering van de maatregel in het kader van het herstructureringsplan van 2020, die derhalve als onrechtmatige steun moet worden beschouwd.

(211) Ten tweede: wat betreft de rechtmatigheid van de steunmaatregelen ter ondersteuning van het herziene herstructureringsplan, die zijn opgesomd in overweging 187, moet om te beginnen worden opgemerkt dat de FDES- en participatielening, waarvan de toekenning bij het besluit van 2020 is goedgekeurd, als bestaande steun moeten worden aangemerkt. De kwijtschelding van de uit die leningen voortvloeiende overheidsschuld, inclusief rente, vormt echter een wijziging van die bestaande steun en is dus onderworpen aan de aanmeldingsverplichting. De Franse autoriteiten hebben alle maatregelen ter financiering van hun verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan van Corsair van 2020 bij de Commissie aangemeld, namelijk enerzijds de in overweging 187, punten i) tot en met iv), genoemde maatregelen en anderzijds de kwijtschelding van schulden aan de overheid die voortvloeien uit de FDES- en participatielening (overweging 187, punt v)). Aangezien de aanmelding heeft plaatsgevonden vóór de uitvoering van deze maatregelen, die nog steeds is opgeschort in afwachting van het besluit van de Commissie, is de Commissie van oordeel dat zij rechtmatige staatssteun vormen. Dit doet geen afbreuk aan de beoordeling van de evenredigheid van de steun, met name de verhouding tussen publieke en particuliere bijdragen aan de financiering van de herstructureringskosten (overwegingen 40, 282 en 293).

(212) Tot slot: wat betreft de 32,4 miljoen EUR aan aanvullende steun die tijdens de herstructureringsperiode is toegekend (overwegingen 202 tot en met 207), moet eraan worden herinnerd dat krachtens punt 129 van de R&H-richtsnoeren alle aanvullende steun die daadwerkelijk tijdens de herstructureringsperiode is toegekend, met inbegrip van steun die is toegekend overeenkomstig een goedgekeurde regeling, afzonderlijk bij de Commissie moet worden aangemeld, voor zover de Commissie hiervan niet op de hoogte was op het moment van haar besluit betreffende de herstructureringssteun. In dit geval staat vast dat de Franse autoriteiten de betreffende individuele steun niet bij de Commissie hebben aangemeld, noch in het kader van de aanmelding van de herstructureringssteun, noch daarna. Bovendien kan de toekenning van die steun aan Corsair niet worden geacht te zijn goedgekeurd op grond van besluiten van de Commissie betreffende de betrokken steunregelingen, gezien het feit dat ondernemingen in moeilijkheden, zoals Corsair, uitdrukkelijk waren uitgesloten van het voordeel van deze regelingen. Deze steun is dus onrechtmatig.

5.3. **Verenigbaarheid van de steun en rechtsgrondslag voor de beoordeling van de wijziging van het herstructureringsplan**

(213) Volgens artikel 107, lid 3, punt c), VWEU kunnen steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken, als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(214) Om als verenigbaar te worden aangemerkt, moet de steun dus enerzijds zijn bedoeld om de ontwikkeling van bepaalde vormen van bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, en anderzijds de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, niet zodanig veranderen dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(215) In het kader van de eerste voorwaarde onderzoekt de Commissie of de steun is bedoeld om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken. In het kader van de tweede voorwaarde weegt de Commissie de positieve effecten van de voorgenomen steun voor de ontwikkeling van de te ondersteunen activiteiten af tegen de negatieve effecten die de steun op de interne markt kan hebben in de vorm van verstoring van de mededinging en ongunstige gevolgen voor het handelsverkeer ([36]).

([35]) Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 248 van 24.9.2015, blz. 9).

([36]) Arrest van 22 september 2020, Oostenrijk/Europese Commissie (Hinkley Point C), C-594/18 P, EU:C:2020:742, punt 19.

(216) De Commissie heeft in de R&H-richtsnoeren uiteengezet welke criteria zij hanteert om te beoordelen of herstructureringssteun voor een onderneming verenigbaar is met de interne markt. Overeenkomstig punt 7.2.2 van deze richtsnoeren wordt ook gepreciseerd dat, indien herstructureringssteun is goedgekeurd, de betrokken lidstaat, zolang de herstructureringsperiode niet is afgelopen, de Commissie kan verzoeken wijzigingen van het herstructureringsplan en van het steunbedrag te aanvaarden.

(217) Op basis daarvan heeft Frankrijk op 27 september 2023, dus drie dagen voor het einde van de herstructureringsperiode van Corsair, de eerste kennisgeving betreffende het verzoek tot wijziging van het herstructureringsplan van Corsair bij de Commissie ingediend. Op 15 december 2023 heeft Frankrijk de Commissie aanvullende informatie verstrekt met betrekking tot verdere wijzigingen die in het herstructureringsplan van 2020 moesten worden aangebracht.

(218) Wat de aard van de wijziging van het herstructureringsplan betreft, merkt de Commissie op dat de aanpassingen aan het herstructureringsplan van Corsair niets veranderen aan het doel, de economische logica of de structurele doelstellingen die in het besluit van 2020 zijn goedgekeurd. Het herziene herstructureringsplan heeft hetzelfde doel, namelijk het herstel van de levensvatbaarheid van de onderneming op lange termijn en het behoud van de territoriale continuïteit tussen Europees Frankrijk en de overzeese departementen en gebieden. De voorgestelde wijzigingen zijn een operationele aanpassing aan de ontwikkelingen van de markt na de pandemie en vormen geen strategische heroriëntatie.

(219) De Commissie merkt met name op dat de omvang van de activiteiten van Corsair ongewijzigd blijft. De onderneming heeft haar activiteiten niet gediversifieerd buiten het luchtvervoer, noch haar bedrijfsmodel gewijzigd, noch een structurele transformatie doorgevoerd die haar economische identiteit verandert. De betrokken markten blijven grotendeels vergelijkbaar en de onderneming blijft voornamelijk actief op de routes die de overzeese gebieden met Europees Frankrijk verbinden, in overeenstemming met de taak van algemeen economisch belang die aan het oorspronkelijke plan ten grondslag lag.

(220) Op basis van een grondig onderzoek van het herziene herstructureringsplan en de door Frankrijk aangevoerde argumenten, stelt de Commissie in dit kader dat de onderneming haar taak blijft vervullen om de territoriale continuïteit tussen Europees Frankrijk en de overzeese gebieden en gebiedsdelen te waarborgen, door een diversificatie van het aanbod en concurrerende tarieven te waarborgen die van bijzonder belang zijn voor een groep klanten die te maken heeft met de beperkingen zoals genoemd in artikel 349 VWEU ([37]), en dit ondanks een herverdeling van bepaalde capaciteiten naar Afrika, die deze verankering niet in het gedrang brengt, maar een commerciële aanpassing vormt die erop is gericht het gebruik van de vloot te optimaliseren (zie overweging 231).

(221) Uit de financiële analyse van de Commissie blijkt dat de belangrijkste parameters van het herziene herstructureringsplan in overeenstemming blijven met die van het in 2020 goedgekeurde plan. De trajecten voor kostenvermindering, schuldafbouw, productiviteitsverbetering en operationele efficiëntie blijven ongewijzigd. De wijzigingen in de inkomstenprognoses en de capaciteitstoewijzing sluiten aan op de natuurlijke marktontwikkelingen en de macro-economische omstandigheden sinds 2021. Deze herzieningen, die beperkt zijn in omvang, doen geen afbreuk aan de economische structuur van het plan, maar versterken de geloofwaardigheid ervan.

(222) De Commissie herinnert eraan dat herstructureringsplannen kunnen worden aangepast wanneer de marktontwikkelingen of de operationele omstandigheden dit vereisen, op voorwaarde dat dergelijke aanpassingen in overeenstemming blijven met de oorspronkelijke doelstellingen. De door Frankrijk voorgestelde wijzigingen passen precies binnen dit kader: ze zijn erop gericht de uitvoering van het oorspronkelijke plan te waarborgen in een instabiele marktomgeving, met behoud van de in 2020 vastgestelde strategische richtsnoeren. De taak met betrekking tot territoriale continuïteit, een essentieel onderdeel van het goedgekeurde plan, blijft onveranderd.

([37]) Voor Frankrijk gaat het onder meer om Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy en Saint-Martin.

(223) Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de wijzigingen van het in 2020 goedgekeurde herstructureringsplan geen nieuw plan vormen, maar een aanpassing die noodzakelijk was vanwege conjuncturele ontwikkelingen van de markt. Het gewijzigde plan is in overeenstemming met de bewoordingen en het doel van het oorspronkelijke besluit, heeft geen invloed op de reikwijdte van de goedgekeurde steun of de nagestreefde doelstellingen inzake levensvatbaarheid, en is volledig in overeenstemming met de R&H-richtsnoeren. Het moet daarom worden beschouwd als een wijziging van het bestaande plan.

(224) Op basis hiervan concludeert de Commissie dat het herziene herstructureringsplan in overeenstemming is met het herstructureringsplan dat in 2020 door de Commissie is goedgekeurd en daarvan een wijziging vormt, en geen nieuw plan.

(225) Overeenkomstig punt 124 van de R&H-richtsnoeren kan de Commissie dergelijke aanpassingen inhoudelijk toestaan, zolang de volgende voorwaarden in acht worden genomen:

a) uit het herziene plan moet nog steeds blijken dat de levensvatbaarheid binnen een redelijk tijdsbestek wordt hersteld;

b) indien de herstructureringskosten oplopen, moet ook de eigen bijdrage overeenkomstig worden verhoogd;

c) indien het steunbedrag wordt verhoogd, moeten maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging ook omvangrijker zijn dan de oorspronkelijk opgelegde maatregelen;

d) indien de voorgestelde maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging beperkter zijn dan die welke aanvankelijk werden opgelegd, moet het steunbedrag overeenkomstig worden verlaagd;

e) het nieuwe tijdschema voor de uitvoering van de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging mag slechts uitstel ten opzichte van het oorspronkelijk goedgekeurde tijdschema inhouden om redenen waarop de begunstigde onderneming of de lidstaat geen invloed heeft. Zo niet, dan moet het steunbedrag overeenkomstig worden verlaagd ([38]).

(226) Ook moet worden opgemerkt dat punt 7.2.2 van de R&H-richtsnoeren alleen van toepassing is op wijzigingen van herstructureringsplannen en niet op plannen voor nieuwe herstructureringsoperaties.

5.3.1. *Bijdrage aan de ontwikkeling van een vorm van bedrijvigheid of een economische gebied*

5.3.1.1. Bijdrage aan de aanpak van marktfalen of het voorkomen van sociale tegenspoed

(227) Volgens punt 38, b), van de R&H-richtsnoeren moet een staatssteunmaatregel zijn gericht op situaties waar steun kan zorgen voor een wezenlijke verbetering die de markt zelf niet tot stand kan brengen. In punt 44 van de R&H-richtsnoeren wordt verduidelijkt dat herstructureringssteun niet mag worden toegekend met als enig doel om de voortzetting van de activiteiten van de begunstigde onderneming te waarborgen, maar alleen kan worden toegestaan indien de steun wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om sociale tegenspoed of marktfalen te voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een essentiële luchtvervoersdienst die moeilijk te dupliceren is, dreigt te worden onderbroken en het voor een concurrent moeilijk zou zijn om deze direct te vervangen ([39]).

(228) De Commissie heeft in het inleidingsbesluit opgemerkt dat Corsair van plan was zijn "point-to-point"-netwerk met Afrika en de Indische Oceaan uit te breiden ([40]). In dit verband werden in het inleidingsbesluit twijfels geuit over de vraag of het behoud van de territoriale continuïteit en de verbinding met de ultraperifere gebieden nog wel kon worden aangevoerd als rechtvaardiging voor aanvullende herstructureringssteun, zeker gezien i) de aanwezigheid van twee tot drie concurrerende luchtvaartmaatschappijen op dezelfde routes binnen de EU die door Corsair worden geëxploiteerd, en ii) het feit dat in het herziene plan van Corsair voornamelijk de nadruk wordt gelegd op de exploitatie van nieuwe routes naar bestemmingen buiten de Unie (zie overwegingen 80 tot en met 82)van het inleidingsbesluit).

([38]) Punt 124 van de R&H-richtsnoeren.

([39]) Zie de toepassing op een middelgrote luchtvaartmaatschappij die specifieke segmenten van de vraag naar passagiersvervoer bedient in de zaak SA.57026 (2020/N) — Roemenië COVID-19: Steun aan Blue Air, PB C 430 van 11.12.2020, zoals bevestigd door het Gerecht in het arrest van 29 maart 2023, Wizz Air Hungary/Commissie, T-142/21, EU:T:2023:164, punten 66-74.

([40]) […].

(229) De Commissie heeft haar twijfels over de naleving van de voorwaarde van punt 44 van de R&H-richtsnoeren onderbouwd door op te merken dat op de drie routes (Pointe-à-Pitre, Fort-de-France en La Réunion) die Corsair zou blijven exploiteren, ten minste twee concurrerende luchtvaartmaatschappijen (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) diensten verleenden die vergelijkbaar zijn met die van Corsair in het kader van openbaredienstverplichtingen met betrekking tot de frequenties, kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening. De Commissie was dan ook van mening dat de door Corsair verzorgde passagiersvervoersdiensten geen specifiek of intrinsiek vitaal karakter leken te hebben, omdat deze drie andere maatschappijen in staat leken te zijn het vertrek van Corsair uit de markt te compenseren door hun capaciteit, frequenties of bestemmingen uit te breiden.

(230) Dit neemt echter niet weg dat de conclusies van de studie die door de Franse autoriteiten is ingediend (zie overweging 125) betreffende de toetredingsdrempels op de door Corsair geëxploiteerde markten en de gevolgen van het wegvallen van deze maatschappij voor de concentratie van het aanbod en prijsstijgingen op bepaalde kwetsbare markten (Mayotte), geloofwaardig zijn. Het faillissement van Corsair zou dus ernstige sociale tegenspoed kunnen veroorzaken, namelijk een verslechtering van de situatie van kwetsbare bevolkingsgroepen in de gebieden waarop artikel 349 VWEU betrekking heeft.

(231) Anderzijds blijft Corsair de Franse overzeese gebieden bedienen door zijn aanbod te diversifiëren en vluchten aan te bieden vanaf regionale luchthavens zoals Lyon en Marseille, naast Paris-Orly. De ingebruikname en instandhouding van rechtstreekse verbindingen vanaf regionale luchthavens is bedoeld om het klantenbestand te verbreden en de nationale verbinding te versterken, zonder afbreuk te doen aan de centrale rol van Corsair bij het bedienen van de meest afgelegen overzeese gebieden. Ook in dit opzicht zou het faillissement van Corsair ernstige sociale tegenspoed kunnen veroorzaken onder kwetsbare bevolkingsgroepen in deze gebieden.

(232) In dit verband moet ook worden opgemerkt dat de geplande financiering in de vorm van een CIOM Corsair ertoe verplicht de met deze maatregel gefinancierde vliegtuigen toe te wijzen aan activiteiten in de overzeese gebieden ([41]).

(233) De ingebruikname van de Afrikaanse routes tijdens de herstructureringsperiode ([…]) vond plaats met voorafgaande toestemming van de Commissie naar aanleiding van een met redenen omkleed verzoek van Corsair (zie overweging 88, punt d), van het besluit van 2020). Zij waren dus een middel dat de onderneming overeenkomstig haar verplichtingen uit hoofde van het besluit van 2020 gebruikte om de doelstelling van levensvatbaarheid op lange termijn te verwezenlijken. De ingebruikname van deze routes was dus een eenmalig instrument om de inkomsten te diversifiëren en het gebruik van de vloot te optimaliseren, zonder dat dit leidde tot de schrapping van bestaande overzeese verbindingen. Uit de verstrekte gegevens blijkt juist dat de strategie van geografische diversificatie was gericht op de financiële stabilisatie van de maatschappij: een noodzakelijke voorwaarde om haar taak te kunnen blijven uitvoeren met betrekking tot de verbinding met de meest afgelegen gebieden van Frankrijk. Ondanks deze herverdeling van capaciteiten is Corsair dus nog steeds sterk aanwezig en verankerd in de Franse overzeese gebieden en blijft de dienstverlening aan deze gebieden de kern van zijn activiteiten (ongeveer […] % van de activiteiten van Corsair, uitgedrukt in het aantal aangeboden zitplaatsen, is gericht op de Franse overzeese gebieden).

(234) Om deze redenen is de Commissie van mening dat Corsair, ondanks de aanpassing van zijn netwerk en de gerichte toevoeging van Afrikaanse verbindingen, sterk verankerd blijft in de Franse overzeese gebieden en blijft zorgen voor essentiële verbindingen voor deze gebieden, waardoor wordt voldaan aan de structurele behoeften op het gebied van mobiliteit en territoriale continuïteit die in het kader van het onderzoek van de maatregel zijn vastgesteld.

(235) Hieruit volgt ten eerste dat het voorstel tot wijziging van het herstructureringsplan van Corsair kan worden beoordeeld aan de hand van punt 7.2.2 van de R&H-richtsnoeren, en ten tweede dat de wijzigingen die in dit plan zijn voorzien, geen afbreuk doen aan de beoordeling van de bijdrage die de steun levert aan de aanpak van marktfalen of sociale tegenspoed, zoals door de Commissie vastgesteld in haar besluit van 2020 ([42]).

([41]) In punt 16 van de Term Sheet en het bijgevoegde herstructureringsplan wordt bepaald dat de vliegtuigen die door de CIOM worden gefinancierd, voor […] % van hun vliegtijd op overzeese routes en voor […] % voor vluchten naar andere bestemmingen in het netwerk moeten worden ingezet.

([42]) Overwegingen 60 tot en met 65 van het besluit van 2020.

5.3.1.2. Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn

(236) Volgens punt 124, a), van de R&H-richtsnoeren vereist de Commissie in geval van een wijziging van het herstructureringsplan dat de betrokken lidstaat een herstructureringsplan indient waarmee de levensvatbaarheid van de begunstigde op lange termijn kan worden hersteld binnen een redelijk tijdsbestek ten opzichte van het oorspronkelijk ingediende herstructureringsplan.

(237) Bovendien moet het herstructureringsplan de levensvatbaarheid van de begunstigde onderneming op lange termijn herstellen op basis van realistische aannamen betreffende haar toekomstige bedrijfsomstandigheden en is de levensvatbaarheid op lange termijn alleen gewaarborgd wanneer een onderneming in staat is een passend verwacht rendement op kapitaal te behalen, nadat zij al haar kosten heeft gedekt, met inbegrip van afschrijvingen en financiële lasten.

(238) In haar inleidingsbesluit was de Commissie van mening dat het door de Franse autoriteiten ingediende herziene herstructureringsplan meerdere tekortkomingen vertoonde die twijfels opriepen over het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn.

(239) Ten eerste waren de economische en operationele aannamen van de Franse autoriteiten niet onderbouwd met gedetailleerde argumenten aan de hand waarvan kon worden beoordeeld of ze realistisch waren, waardoor onduidelijk was of deze aannamen prudent of geloofwaardig waren.

(240) Ten tweede wezen de financiële basisprognoses op zeer beperkte marges met betrekking tot de klassieke indicatoren voor winstgevendheid en solvabiliteit, waardoor de maatschappij kwetsbaar zou zijn in geval van een negatieve ontwikkeling van bepaalde belangrijke aannamen, zoals de brandstofprijzen.

(241) Ten derde merkte de Commissie op dat de als "vers geld" aangemerkte eigenvermogensinbreng, namelijk de bijdragen van [5-25] miljoen EUR van de historische investeerders en [5-25] miljoen EUR van de Republiek Congo als nieuwe investeerder, gering waren in verhouding tot de liquiditeitsbehoeften van Corsair. Bovendien bleken verschillende andere maatregelen die als nieuwe initiatieven werden gepresenteerd, in werkelijkheid eerdere acties te zijn die al in het kader van het plan van 2020 waren meegenomen of zich nog in het stadium van voornemens bevonden, waardoor ze niet konden worden beschouwd als daadwerkelijke bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid. Om deze redenen was de Commissie van mening dat op basis van de vastgestelde bijdragen de haalbaarheid van het plan niet kon worden aangetoond.

(242) Ten vierde hadden de Franse autoriteiten geen "pessimistisch" scenario ingediend overeenkomstig punt 50 van de R&H-richtsnoeren, waardoor niet goed kon worden beoordeeld hoe gevoelig het plan was voor ongunstige ontwikkelingen.

(243) Tot slot merkte de Commissie op dat de ingediende financiële prognoses onvolledig waren, beperkt waren tot een beknopte winst- en verliesrekening, en wezen op een negatieve ontwikkeling van het eigen vermogen gedurende de gehele herstructureringsperiode en daarna, hetgeen in strijd is met de vereisten van punt 50 van de R&H-richtsnoeren. Om deze redenen bestond het risico dat Corsair aan het einde van de herstructureringsperiode nog steeds als onderneming in moeilijkheden zou worden aangemerkt.

(244) Op basis daarvan uitte de Commissie ernstige twijfels over de overeenstemming van het herziene herstructureringsplan met de criteria van de R&H-richtsnoeren, en dus over het vermogen van Corsair om opnieuw op lange termijn levensvatbaar te worden en op eigen kracht te concurreren zonder aanvullende steun.

5.3.1.2.1. Beoordeling van aannamen die het herstel van de levensvatbaarheid ondersteunen

(245) Uit het onderzoek van de aannamen van de Franse autoriteiten blijkt dat het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn, zoals voorzien in het basisscenario, gebaseerd is op realistische, samenhangende en afdoende gestaafde operationele en financiële prognoses, in overeenstemming met de vereisten van de punten 45 tot en met 52 van de R&H-richtsnoeren.

(246) De aannamen vormen namelijk een evenwichtige combinatie van maatregelen ter verbetering van de inkomsten per eenheid en structurele bezuinigingsmaatregelen, waarvan de effecten al zichtbaar zijn in de recente prestaties van Corsair.

(247) De Commissie merkt met name op dat in de aannamen met betrekking tot de verbetering van de RASK nu rekening wordt gehouden met het daadwerkelijke effect van de door Corsair uitgevoerde maatregelen, dat groter bleek te zijn dan de aannamen die aanvankelijk in het herziene herstructureringsplan waren gehanteerd, omdat deze waren gebaseerd waren op een prudente benadering vanwege het gebrek aan inzicht ten tijde van de opstelling ervan. Dit was niet langer het geval voor de versie van het plan die op 15 december 2025 is ingediend. De Franse autoriteiten wijzen dus op een verbetering van de RASK met […] % ten opzichte van […] (in plaats van […] % zoals oorspronkelijk voorzien), in overeenstemming met de uitstekende prestaties die in het boekjaar 2024/2025 werden gerealiseerd na de daadwerkelijke uitvoering van het commerciële en operationele actieplan. De Commissie is van mening dat deze bijstelling naar boven is gebaseerd op recente feitelijke gegevens en niet voortvloeit uit overdreven optimistische aannamen.

(248) De Commissie merkt bovendien op dat de aannamen inzake de inkomsten per eenheid gebaseerd zijn op een gemiddelde ticketprijs die hoger ligt dan aanvankelijk voorzien, wat de stabilisatie, of zelfs lichte stijging, weerspiegelt die Corsair gedurende meerdere maanden en gedurende het hele boekjaar 2025 heeft vastgesteld (+ […] % ten opzichte van de vorige versie van het herstructureringsplan die in mei 2025 werd ingediend). Deze gunstige ontwikkeling vond plaats tegen de achtergrond van een aanzienlijke daling van de brandstofprijzen (–[…] % ten opzichte van de aannamen in het plan), wat de geloofwaardigheid van de toekomstige prognoses met betrekking tot de operationele marge ten goede komt. De Commissie is van mening dat de combinatie van een hogere gemiddelde ticketprijs en lagere brandstofkosten een sterke factor is om de winstgevendheid te ondersteunen.

(249) De Commissie merkt ook op dat de verhoging van de gemiddelde ticketprijs met name wordt verklaard door de verbeterde reputatie van Corsair vanwege de vernieuwing van zijn vloot, waardoor het commerciële aanbod aantrekkelijker werd en de inkomsten per eenheid sterker stegen dan aanvankelijk verwacht. De resultaten over het boekjaar 2025, evenals de vooruitzichten voor 2026, bevestigen dat deze effecten niet eenmalig of conjunctureel zijn, maar het gevolg zijn van structurele keuzes die in lijn zijn met de herpositioneringsstrategie van de maatschappij. In dit verband is de Commissie van mening dat de door Corsair beoogde stijging van de ticketprijzen verenigbaar blijft met de doelstelling van de herstructureringssteun, omdat de stijging het gevolg is van een kwalitatieve verbetering van het aanbod en een geleidelijke normalisering vormt van de inkomsten per eenheid, en geen strategie van kunstmatige prijsverhogingen die door de staatssteun mogelijk worden gemaakt. De Commissie merkt voorts op dat in een geloofwaardig nulscenario zonder steun ook verhogingen van de ticketprijzen nodig zouden zijn geweest vanwege stijgende kosten (inflatie) en de verslechtering van de financiële structuur, en dat deze zelfs nog sterker zouden zijn geweest of gepaard zouden zijn gegaan met een vermindering van de capaciteit en de kwaliteit van de dienstverlening. Om deze redenen levert de verwachte ontwikkeling van de gemiddelde ticketprijs in het scenario met steun Corsair geen onrechtmatig concurrentievoordeel op ten opzichte van het nulscenario, maar maakt zij deel uit van een traject dat economisch gerechtvaardigd en evenredig is in het licht van de doelstellingen van de R&H-richtsnoeren.

(250) Tot slot wijst de Commissie op de aannamen over de verlaging van de distributiekosten, op basis van de recente prestaties van het kanaal voor directe verkoop (en met name het onlinekanaal) in het boekjaar 2025. Sinds enkele maanden wordt een dynamisch commercieel beleid uitgevoerd dat is gericht op het vergroten van het aandeel directe verkoop. Dit heeft al geleid tot een meetbare vermindering van het gebruik van distributienetwerken van derden, die structureel duurder zijn. De Commissie is van mening dat deze ontwikkeling, die al in gang is gezet en gedocumenteerd, de geloofwaardigheid versterkt van de kostenbesparingen die in het basisscenario zijn geraamd.

(251) Gezien al deze elementen is de Commissie van mening dat de aannamen die aan het basisscenario ten grondslag liggen, prudent zijn, gebaseerd zijn op daadwerkelijk waargenomen resultaten en in overeenstemming zijn met de uitgevoerde operationele maatregelen. Ze vormen een redelijke basis om te concluderen dat het herstructureringsplan de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn kan herstellen, in overeenstemming met de vereisten van de R&H-richtsnoeren.

(252) Uit de analyse van het pessimistische scenario dat door de Franse autoriteiten is gepresenteerd, blijkt dat dit scenario een prudente en geloofwaardige gevoeligheidsanalyse vormt, in overeenstemming met de vereisten van de R&H-richtsnoeren. Dit scenario is bedoeld om de robuustheid van het herziene herstructureringsplan te toetsen in het licht van plausibele negatieve schokken die van invloed zijn op de belangrijkste bepalende factoren voor de economische prestaties van Corsair.

(253) De Commissie merkt op dat het pessimistische scenario is gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de drempelwaarden van drie essentiële indicatoren, namelijk de brandstofprijs, de gemiddelde ticketprijs en de bezettingsgraad. In de analysen worden voor elk van die parameters afzonderlijk de veranderingen vastgesteld die tot een nettoresultaat van nul zouden leiden. Uit de gevoeligheidsanalyse die is uitgevoerd door de financiële adviseurs van de maatschappij ([43]) blijkt met name dat als alle andere factoren gelijk blijven, een stijging van de brandstofprijs met […] % tot […] % ten opzichte van de aannamen van het basisscenario nodig zou zijn om het nettoresultaat te neutraliseren. Dit zou neerkomen op een brandstofprijs tussen [1 000-1 500] en [1 000-1 500] USD per ton, wat aanzienlijk hoger is dan de aannamen in het herziene herstructureringsplan en de gemiddelde prijs die daadwerkelijk is vastgesteld in het boekjaar 2024/2025 ([500-800] USD per ton). De Commissie is van mening dat deze drempelwaarden een aanzienlijke veiligheidsmarge bieden ten aanzien van het risico met betrekking tot de brandstofprijs.

(254) Evenzo merkt de Commissie met betrekking tot de inkomsten per eenheid op dat het nettoresultaat alleen nul zou worden als de gemiddelde ticketprijs met ongeveer […] % zou dalen ten opzichte van het basisscenario, dat wil zeggen een daling tussen de […] en […] EUR per passagier, afhankelijk van het boekjaar. Wat de bezettingsgraad betreft, zou een verslechtering van ongeveer […] procentpunten ten opzichte van de aannamen van het basisscenario nodig zijn om een nettoresultaat van nul te bereiken, wat zou uitkomen op een bezettingsgraad tussen […] % en […] %. De Commissie is van mening dat deze veranderingen, afzonderlijk beschouwd, de gebruikelijke schommelingen op de door Corsair bediende markten overtreffen en het prudente karakter van de aannamen bevestigen.

(255) Op basis van deze gevoeligheidsanalysen hebben de Franse autoriteiten een pessimistisch scenario opgesteld waarin verschillende negatieve schokken tegelijkertijd worden gecombineerd, namelijk i) een stijging van de brandstofprijs met […] USD per ton ten opzichte van het bedrijfsplan (d.w.z. + […] % ten opzichte van het basisscenario en + […] % ten opzichte van het gemiddelde van 2024/2025), ii) een daling van de gemiddelde ticketprijs met […] %, en iii) een daling van de bezettingsgraad met […] procentpunten. De Commissie merkt op dat deze gecombineerde aannamen verder gaan dan de variaties die gewoonlijk over een korte periode worden waargenomen en derhalve een geloofwaardige stresstest van het bedrijfsmodel van Corsair vormen.

(256) De Commissie merkt op dat in dit ongunstige scenario het cumulatieve effect op het bedrijfsresultaat aanzienlijk is, maar beheersbaar blijft, met een negatief effect van […] miljoen EUR op het boekjaar 2025-2026, oplopend tot […] miljoen EUR in 2026-2027 en […] miljoen EUR in 2027-2028. Wat betreft de kasstroom zijn de resultaten vergelijkbaar. Ondanks deze gecombineerde schokken slaagt Corsair er echter in om gedurende het korte tijdsbestek van het plan een positief bedrijfsresultaat te handhaven, waaruit blijkt dat de onderneming in staat is gematigde verslechteringen van haar economische omgeving op te vangen zonder dat haar operationele levensvatbaarheid onmiddellijk in gevaar komt.

(257) In het licht van al deze elementen is de Commissie van mening dat het pessimistische scenario geen afbreuk doet aan de geloofwaardigheid van het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn. Het toont juist aan dat het herstructureringsplan voldoende robuust is om de belangrijkste vastgestelde risico's het hoofd te bieden, met name die welke verband houden met de volatiliteit van de brandstofprijzen en een gematigde verslechtering van de commerciële omstandigheden, in overeenstemming met de vereisten van de R&H-richtsnoeren. Deze conclusie is des te meer van toepassing omdat het einde van de herstructureringsperiode is vastgesteld op 30 september 2026, dat wil zeggen over slechts enkele maanden, en het zeer onwaarschijnlijk is dat een dergelijk scenario zich in al zijn onderdelen en met een dergelijke mate van verslechtering in een dermate korte periode zal voordoen, ook al kan dit niet met zekerheid worden uitgesloten.

(258) Op grond van de gezamenlijke analyse van het basisscenario en het pessimistische scenario is de Commissie van mening dat de aannamen die Corsair heeft gebruikt om het herstel van zijn levensvatbaarheid aan te tonen, geloofwaardig, prudent en afdoende gestaafd zijn. Het basisscenario is gebaseerd op operationele en commerciële aannamen die aansluiten op reeds waargenomen en gedocumenteerde trends, met name wat betreft de verhoging van de inkomsten per eenheid, de verbetering van de aantrekkelijkheid van het aanbod en de optimalisatie van distributiekanalen, zonder uit te gaan van overdreven optimistische ontwikkelingen. Het pessimistische scenario vormt daarentegen een gedegen stresstest, gebaseerd op plausibele negatieve schokken die gelijktijdig de belangrijkste bepalende factoren voor de economische prestaties beïnvloeden. Dit scenario wijst op een aanzienlijke

([43]) Bron: bladzijde 7 van het geactualiseerde herstructureringsplan, zoals op 15 december 2025 aan de Commissie verstrekt.

veiligheidsmarge ten opzichte van de kritieke drempelwaarden die leiden tot een nettoresultaat van nul. Het feit dat Corsair zelfs in dit pessimistische scenario in staat blijft om op korte termijn een positief bedrijfsresultaat te behalen, vormt een bewijs van de intrinsieke robuustheid van het herstructureringsplan. Om die redenen is de Commissie van oordeel dat alle aannamen die aan de twee scenario's ten grondslag liggen, voldoen aan de vereisten van de R&H-richtsnoeren en kunnen leiden tot een positieve conclusie over de geloofwaardigheid van het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn.

5.3.1.2.2. Beoordeling van de verwachte financiële prestaties

(259) In hun laatste opmerkingen hebben de Franse autoriteiten verschillende herzieningen van de financiële gegevens en prognoses van Corsair toegezonden, waarvan de meest recente dateert van 15 december 2025. Deze geactualiseerde prognoses (zie de overwegingen 49 tot en met 65) wijzen op een aanhoudende en structurele verbetering van de operationele en financiële prestaties van de onderneming tijdens de herstructureringsperiode, die is verlengd tot en met 30 september 2026. Volgens het basisscenario zou Corsair aan het einde van die periode een positief nettoresultaat van […] miljoen EUR boeken (of […] miljoen EUR indien het uitzonderlijke resultaat van […] miljoen EUR als gevolg van staatssteun buiten beschouwing wordt gelaten) en een rendement op geïnvesteerd vermogen van [10,6-13,4] % hebben, wat de sinds 2023 waargenomen trend van herstel bevestigt, alsook het feit dat de onderneming een passend rendement op geïnvesteerd vermogen moet kunnen behalen nadat al haar kosten, met inbegrip van afschrijvingskosten en financiële lasten, zijn gedekt overeenkomstig punt 52 van de R&H-richtsnoeren. De prognoses voor de middellange termijn wijzen op een voortzetting van deze dynamiek, met een nettoresultaat van […] miljoen EUR en een rendement op geïnvesteerd vermogen van [11,4-15,2] % aan het einde van het boekjaar dat eindigt in september 2027.

(260) De Commissie merkt op dat dit geraamde rendement op geïnvesteerd vermogen aan het einde van het herziene herstructureringsplan hoger is dan de door de Franse autoriteiten geraamde WACC van [8,6-10,5] %. Deze WACC liggen zelf aanzienlijk hoger dan het gemiddelde van de percentages die de Commissie hanteert in haar recente besluiten met betrekking tot de luchtvaartsector, dat rond de […] ligt ([44]). De Commissie is van mening dat deze afwijking wordt gerechtvaardigd door de specifieke situatie van Corsair, die wordt gekenmerkt door een hoger risicoprofiel en een gebrek aan overtuigende resultaten van het eerste goedgekeurde herstructureringsplan, wat niet het geval is voor luchtvaartmaatschappijen waarvoor vergelijkbare herstructureringsbesluiten zijn genomen. Corsair is een niet-beursgenoteerde onderneming van kleinere omvang die actief is op een beperkt aantal langeafstandsmarkten en waarvan de levensvatbaarheid op lange termijn nauw verbonden blijft met de daadwerkelijke uitvoering van het herziene herstructureringsplan en de verwezenlijking van strikte doelstellingen op het gebied van verkeersvolume en winstgevendheid. In dit verband lijkt het passend om een hoger WACC-percentage te hanteren dan in andere zaken in de sector, om het residuele risico voor investeerders na de herstructurering aan te geven en overschatting van de verwachte economische winstgevendheid te vermijden.

(261) In dit verband is de Commissie op basis van de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens, en met name de gedetailleerde analyse in de studie met als titel "Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair" (Methodologie voor de berekening van de WACC van Corsair), van mening dat de gekozen methode voor de berekening van de WACC gerechtvaardigd is ([45]).

(262) Concreet is de Commissie ook van mening dat het gebruik van een beoogde financiële hefboomwerking van […] % passend is, omdat deze niet is gebaseerd op de eigen financiële situatie van Corsair tijdens de periode waarin de onderneming in moeilijkheden verkeerde, maar op het gemiddelde voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Deze aanpak is in overeenstemming met de aanbevolen methode voor niet-beursgenoteerde ondernemingen zoals Corsair ([46]). Evenzo is de aangehouden eigenvermogens-bèta (vastgesteld op […]) afgeleid van een asset-bèta voor de sector, die is geraamd op basis van een grote steekproef van Europese luchtvaartmaatschappijen, en vervolgens is de schuld afgebouwd en opnieuw opgebouwd op basis van de hefboomwerking van de steekproef. Deze methode wordt algemeen erkend door de financiële theorie en de regelgevende instanties die in de studie van de Franse autoriteiten worden aangehaald ([47]).

([44]) Door de Commissie berekend gemiddelde voor Condor, SAS, TAP, TAROM.

([45]) In de studie worden de WACC aan het einde van het herstructureringsplan geraamd op basis van marktgegevens en niet in verhouding tot de huidige situatie van Corsair en zijn prognoses voor de intrinsieke financieringskosten en financiële hefboomwerking aan het einde van de periode in 2026. Dit stemt overeen met een analyse van het vermogen van de onderneming om de kosten van haar kapitaal op duurzame wijze te dekken onder normale marktomstandigheden. De andere optie is om de alternatieve kapitaalkosten te ramen op het moment dat het kapitaal (of de schuld) wordt geïnvesteerd en geanalyseerd.

([46]) In de benadering wordt de voorkeur gegeven aan gestandaardiseerde sectorale parameters boven specifieke gegevens van de begunstigde die de toekenning van staatssteun weerspiegelen die de begunstigde van herstructureringssteun ontvangt, zoals, in het geval van Corsair, de kwijtschelding van overheidsschulden.

([47]) De benadering weerspiegelt het systematische risico dat specifiek is voor de luchtvaartsector en niet het tijdelijke risicoprofiel van Corsair.

(263) Daarnaast merkt de Commissie op dat de kosten van het eigen vermogen een specifieke liquiditeitsopslag omvatten, gerechtvaardigd door het feit dat Corsair niet beursgenoteerd is, terwijl er geen opslag voor financiële moeilijkheden wordt toegepast, omdat de WACC worden berekend over een termijn waarbinnen de onderneming naar verwachting weer levensvatbaar zal zijn. Tot slot zijn de gehanteerde kosten van vreemd vermogen gebaseerd op objectieve marktreferenties, waarbij sectorale en macro-economische gegevens uit Frankrijk worden gecombineerd, en weerspiegelen deze de financieringskosten van een levensvatbare middelgrote onderneming die actief is in de luchtvaart, en niet de kosten die Corsair draagt of zal dragen.

(264) Om deze redenen is de Commissie van oordeel dat de WACC van [8,6-10,5] % een prudente en geloofwaardige benchmark vormt om de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn te beoordelen en om na te gaan of de financiële prognoses van het herziene herstructureringsplan een duurzame dekking van de vermogenskostenvoet mogelijk maken, in overeenstemming met de vereisten van de R&H-richtsnoeren en de vaste praktijk van de Commissie in vergelijkbare luchtvaartzaken.

(265) Daarnaast komt de kapitaalpositie van de maatschappij uit op […], waarmee Corsair definitief niet langer de status van onderneming in moeilijkheden heeft in de zin van de R&H-richtsnoeren.

(266) Op basis hiervan was de Commissie van oordeel dat, hoewel het eigen vermogen van Corsair pas na afloop van de herstructureringsperiode volledig zou zijn hersteld, het ingediende plan solide en samenhangende vooruitzichten biedt op herstel van de levensvatbaarheid. In de meest recente prognoses is rekening gehouden met de aanvullende rationaliserings- en mededingingsmaatregelen die de onderneming heeft genomen, met name de beheersing van de exploitatiekosten, de modernisering van de vloot, de verbetering van de bezettingsgraad en een efficiënter prijsbeleid, alsook met de door de Franse autoriteiten voorgestelde maatregelen om verstoringen van de mededinging te beperken. Het verwachte niveau van winstgevendheid (rendement op geïnvesteerd vermogen van [10,6-13,4] % in 2026 en [11,4-15,2] % in 2027) laat een reëel en duurzaam herstel zien, dat des te betekenisvoller is omdat het plaatsvindt in een context die nog steeds wordt gekenmerkt door de gevolgen van de militaire agressie van Rusland tegen Oekraïne.

(267) In dit verband en op basis van tabel 4 van de Franse autoriteiten maakt de Commissie de volgende aanvullende opmerkingen, die de analyse van het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair versterken:

a) De Commissie merkt in de eerste plaats op dat de Franse autoriteiten hun analyse hebben gebaseerd op een vergelijking van het rendement op geïnvesteerd vermogen van Corsair met dat van een grote en representatieve steekproef van een twaalftal andere Europese en Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Deze steekproef omvat gevestigde luchtvaartmaatschappijen, low-budgetmaatschappijen als Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, wat een nauwkeurig inzicht biedt in de structurele verschillen in vermogensrendement tussen de verschillende bedrijfsmodellen. De Commissie merkt op dat deze uitsplitsing per categorie een relevante benchmark is voor Corsair, waarvan de positionering en het risicoprofiel vergelijkbaar zijn met die van gevestigde ondernemingen die kapitaalintensieve langeafstandsnetwerken exploiteren, ook al is Corsair aanzienlijk kleiner dan die ondernemingen.

b) In de tweede plaats merkt de Commissie op dat de ontwikkeling van het rendement op geïnvesteerd vermogen in de periode 2019-2024 de grote exogene schokken weerspiegelt die de luchtvaartsector hebben getroffen. Na een over het algemeen bevredigend niveau in 2019, met een mediaanrendement op geïnvesteerd vermogen van 7,3 % voor alle ondernemingen samen, verslechterden de indicatoren in 2021 en 2022 sterk, waarbij de mediaan negatief of zeer laag werd, met name als gevolg van de gezondheidscrisis, reisbeperkingen en de verstoring van waardeketens. Het herstel dat in 2023 werd waargenomen en in 2024 werd bevestigd, met een mediaanrendement op geïnvesteerd vermogen van 6,9 %, wijst op een geleidelijke terugkeer naar meer genormaliseerde marktomstandigheden. Er is echter geen sprake van een uniforme terugkeer naar het niveau van vóór de crisis.

c) In deze sectorale context merkt de Commissie op dat het rendement op geïnvesteerd vermogen van Corsair, nadat dit in het boekjaar 2023/2024 een niveau bereikte dat vrijwel in evenwicht was, in 2024/2025 […] % bedroeg. Hieruit blijkt een tastbare verbetering van de economische prestaties van Corsair na de eerste herstructureringsmaatregelen. Bovenal blijkt uit de prognoses in het herziene herstructureringsplan dat het rendement op geïnvesteerd vermogen van Corsair gedurende de looptijd van het plan een stijgende lijn vertoont.

(268) De Commissie is van mening dat deze stijgende lijn in overeenstemming is met de R&H-richtsnoeren, omdat hiermee wordt aangetoond dat de begunstigde in staat is om op middellange termijn een blijvend positief vermogensrendement te genereren dat verenigbaar is met de vermogenskosten, waardoor hij onder normale marktomstandigheden kan opereren zonder verder afhankelijk te zijn van staatssteun. In dit verband is de verwachte ontwikkeling van het rendement op geïnvesteerd vermogen een relevante en geloofwaardige indicator voor het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn.

(269) Bovendien is de Commissie van mening dat, hoewel het eigen vermogen aan het einde van de herstructureringsperiode nog altijd negatief is, deze situatie op zich niet volstaat om te concluderen dat de levensvatbaarheid op lange termijn niet kan worden hersteld. Het begrip levensvatbaarheid, zoals door de Commissie uitgelegd in soortgelijke gevallen van ingrijpende herstructurering, is niet uitsluitend gebaseerd op boekhoudkundige solvabiliteit, maar op het structurele en permanente vermogen van de onderneming om positieve kasstromen te genereren en zichzelf dus zonder verdere staatssteun te financieren. In dat opzicht wijst het herziene herstructureringsplan op een positief traject richting operationele winstgevendheid dat ervoor zorgt dat het economisch herstel van Corsair onomkeerbaar is en waardoor Corsair uiteindelijk zijn investeringen kan financieren en zijn schulden kan aflossen, hoewel er een (iets) langere periode nodig is om de historische verplichtingen te vereffenen (gebrek aan risicodragend vermogen). Het tijdelijk aanhouden van een negatief eigen vermogen moet daarom worden aanvaard als een inherent gevolg van historische verplichtingen, zonder dat dit afbreuk doet aan de toekomstige economische levensvatbaarheid.

(270) Daarnaast merkt de Commissie op dat de recente en verwachte ontwikkeling van de belangrijkste macro-economische parameters het gepresenteerde hersteltraject eveneens ondersteunt. Enerzijds zorgen de stabilisatie en de verwachte lichte appreciatie van de euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar in de periode 2025–2027 ([48]) automatisch voor een daling van de aankoopkosten in vreemde valuta, met name voor vliegtuigbrandstof en in dollars luidende leaseovereenkomsten voor vliegtuigen. Anderzijds wijzen de langetermijnmarkten voor kerosine, na de pieken in volatiliteit in 2022 en 2023, op een tendens van prijsmatiging ([49]) gedurende de looptijd van het plan, wat leidt tot aanzienlijk minder risico met betrekking tot de operationele marges. Samen hebben deze twee factoren (de gunstige ontwikkeling van de wisselkoers en de daling van de brandstofprijzen) een externe hefboomwerking die de winstgevendheid van Corsair en de geloofwaardigheid van het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn ondersteunen.

(271) De Commissie merkt tevens op dat Corsair zowel in het basisscenario als in het pessimistische scenario na afloop van het plan zou beschikken over een gezonde financiële structuur en voldoende kasmiddelen om zijn ontwikkeling voort te zetten zonder een beroep te doen op nieuwe overheidssteun.

(272) Wat het pessimistische scenario betreft, stelt de Commissie dat het verwachte nettoresultaat aan het einde van de herstructureringsperiode positief is (circa […] miljoen EUR), wanneer de effecten van de staatssteun buiten beschouwing worden gelaten. Hetzelfde geldt voor de kaspositie van de onderneming, die op […] naar verwachting […] miljoen EUR zal bedragen.

([48]) De marktprognoses en macro-economische aannamen wijzen op een stabilisatie of zelfs een geleidelijke appreciatie van de euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar in de periode 2025-2027. Enerzijds gaan de technische prognoses van het Eurosysteem ervan uit dat de EUR/USD-wisselkoers tussen 2025 en 2027 licht zou kunnen stijgen, van ongeveer 1,08 in 2025 naar 1,11 en vervolgens naar 1,13 in 2026-2027, wat neerkomt op een waardestijging van de euro ten opzichte van eerdere niveaus, tegen de achtergrond van naar beneden bijgestelde grondstofprijzen en de ontwikkeling van de langetermijnrente in de eurozone. Anderzijds wijzen de prognoses van marktprofessionals (ECB Survey of Professional Forecasters) op een verwachte appreciatie van de euro ten opzichte van de dollar, met verwachtingen van hogere EUR/USD-koersen voor 2026 ten opzichte van 2025, wat past in een patroon van stijging op de middellange termijn. Deze verwachtingen worden bevestigd door consensusprognoses van internationale financiële instellingen, waarvan sommige voorspellen dat de euro in de loop van 2025-2026 de grens van 1,15 tot 1,20 USD kan overschrijden als gevolg van structurele factoren, zoals potentiële verschillen in het monetaire beleid tussen de Europese Centrale Bank en de Amerikaanse federale centrale bank, en de relatieve veerkracht van de economie van de eurozone. Samen rechtvaardigen al deze feiten de aanname dat de euro zich zal stabiliseren, gevolgd door een lichte appreciatie ten opzichte van de dollar in de onderzochte periode.

([49]) Uit de gegevens die over de markten voor aardolieproducten en de langetermijnmarkten zijn verzameld, blijkt dat de prijzen van gedistilleerde brandstoffen (waaronder kerosine), na de pieken in volatiliteit in 2022 en 2023, een tendens van prijsmatiging vertonen. De internationale prijzen voor ruwe olie, de belangrijkste bepalende factor voor de kosten van kerosine, zijn aanzienlijk gedaald sinds de pieken van de afgelopen jaren en blijven in 2025 op historisch lagere niveaus, met Brent onder de grens van 70 USD per vat in veel marktnoteringen, als gevolg van een overaanbod en een wereldwijde vraag die lager is dan verwacht. Betrouwbare prognoses wijzen erop dat deze neerwaartse trend zich in 2026 en 2027 kan voortzetten, waarbij de Brent-prijzen op middellange termijn op ongeveer 58-60 USD per vat worden geraamd, wat aanzienlijk lager is dan de recente pieken, hetgeen leidt tot lagere kerosineprijzen.
Bovendien laten de langetermijnmarkten voor gedistilleerde producten een afvlakking zien van de toeslagen voor reactiemotorbrandstof (kerosine) ten opzichte van andere gedistilleerde brandstoffen, een teken dat de verwachtingen ten aanzien van bevoorradingsproblemen aan het verdwijnen zijn. De Europese toeslagen voor reactiemotorbrandstof ten opzichte van dieselfutures zijn bijna verdwenen, wat wijst op een afname van de vrees voor schaarste en een normalisering van de prijsstructuren op de langetermijnmarkten (zie: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
In dit verband leidt de combinatie van een prijsmatiging op termijn voor ruwe olie en een daling van de toeslagen op gedistilleerde producten tot verwachtingen van stabiele of licht dalende prijzen voor vliegtuigkerosine in de periode 2025-2027, wat zorgt voor aanzienlijk lagere risico's voor de exploitatiemarges van luchtvaartmaatschappijen die afhankelijk zijn van deze essentiële brandstof, zoals Corsair.

(273) De aannamen van de Franse autoriteiten zijn weliswaar prudent, maar lijken aannemelijk in het licht van de trends in de luchtvaartsector en de recente prestaties van Corsair, met name als het gaat om de langeafstandsvluchten naar de overzeese gebieden en Afrika. Hoewel het pessimistische scenario erop wijst dat er een gevoeligheid blijft bestaan voor veranderingen in de kosten en vraag, is de Commissie niettemin van mening dat de combinatie van duurzaam verlaagde basiskosten, een gerichtere commerciële positionering, een gunstigere externe marktsituatie en een aanhoudend herstel van het internationale verkeer het geloofwaardig maakt dat de onderneming weer levensvatbaar zal zijn aan het einde van de herstructureringsperiode, die al eind september 2026 afloopt.

(274) Overeenkomstig punt 52 van de R&H-richtsnoeren herinnert de Commissie eraan dat het herstel van de levensvatbaarheid niet alleen inhoudt dat de onderneming in staat is al haar kosten, met inbegrip van afschrijvingen en financiële lasten, op lange termijn te dekken en een passend rendement op geïnvesteerd vermogen te genereren, maar ook, als afzonderlijk criterium, dat de geherstructureerde onderneming op eigen kracht op de markt kan concurreren zonder blijvend afhankelijk te zijn van overheidssteun. In dit verband merkt de Commissie op dat dit criterium niet beperkt blijft tot de boekhoudkundige situatie van het eigen vermogen tijdens de herstructureringsfase, die tijdelijk verslechterd kan blijven, maar prospectief moet worden beoordeeld voor het moment dat het plan is afgerond, aan de hand van een reeks relevante economische en financiële indicatoren.

(275) In het onderhavige geval merkt de Commissie op dat Corsair na afloop van het herstructureringsplan naar verwachting een positief en terugkerend bedrijfsresultaat, positieve vrije kasstromen en een rendement op geïnvesteerd vermogen zal genereren dat permanent hoger is dan zijn gewogen gemiddelde vermogenskosten. Hieruit blijkt dat de onderneming onder normale marktomstandigheden in staat is haar toekomstige activiteiten en investeringen te financieren, zonder een beroep te doen op aanvullende staatssteun. De Commissie merkt ook op dat Corsair met de voorgestelde financiële structuur voldoet aan de gebruikelijke marktvereisten inzake solvabiliteit en dekking van de schuldendienst, waardoor Corsair na afloop van de herstructurering normale toegang heeft tot financieringsbronnen op de markt.

(276) In die omstandigheden, en in overeenstemming met de benadering die de Commissie in eerdere zaken heeft gevolgd, met name in de door het Gerecht bekrachtigde TAP-zaak (T-458/22, EU:T:2025:1094, punten 104 e.v.), is de Commissie van mening dat Corsair aan het einde van het herstructureringsplan en uiterlijk in september 2026 op eigen kracht op de markt zal kunnen concurreren. De maatregelen die in het kader van het herziene herstructureringsplan worden uitgevoerd, kunnen de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn dus herstellen en kunnen de financiële zelfstandigheid van de onderneming waarborgen zonder aanvullende staatssteun.

5.3.2. *Ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer en de mededinging*

5.3.2.1. Geschiktheid van de steun, evenredigheid, eigen bijdrage en lastendeling

(277) Op grond van punt 62 van de R&H-richtsnoeren moet een aanzienlijke bijdrage aan de herstructureringskosten worden geleverd uit de eigen middelen van de steun ontvangende onderneming, haar aandeelhouders of schuldeisers of de ondernemingsgroep waarvan zij deel uitmaakt, of van nieuwe investeerders. Die eigen bijdrage moet in beginsel vergelijkbaar zijn met de verleende steun wat betreft de effecten op de solvabiliteit of de liquiditeitspositie van de begunstigde onderneming, waarbij deze steun ook passend moet worden vergoed (punt 54 van de R&H-richtsnoeren). Volgens punt 63 van de R&H-richtsnoeren moet deze bijdrage reëel zijn en dus voor de toekomst verwachte winst en kasstromen uitsluiten. Indien de herstructureringskosten oplopen vanwege een aanpassing van een herstructureringsplan, moet volgens punt 124, b), van de R&H-richtsnoeren, de eigen bijdrage overeenkomstig worden verhoogd.

(278) In haar inleidingsbesluit stelde de Commissie dat de Franse autoriteiten nieuwe steunmaatregelen ten gunste van Corsair overwogen voor een totaalbedrag van 83,1 miljoen EUR ([50]), waaronder een nieuwe bijdrage van 3 miljoen EUR van de Conseil Départemental de Guadeloupe, de herschikking van overheidsschulden ten bedrage van 19 miljoen EUR, de kwijtschelding van vorderingen ten bedrage van 23 miljoen EUR, nieuwe belastingverlagingen voor de vernieuwing van de vloot ten bedrage van ongeveer 38,1 miljoen EUR, en de kwijtschelding van overheidsschulden voor een bedrag dat overeenkomt met de FDES- en participatielening die in het kader van het oorspronkelijke herstructureringsplan waren toegekend (in totaal 80 miljoen EUR).

(279) Bovendien merkte de Commissie op dat de clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid beperkt bleef tot […] miljoen EUR, terwijl het cumulatieve bedrag aan overheidssteun dat sinds 2020 was toegekend bijna 200 miljoen EUR bedroeg. In deze context was de Commissie van mening dat, zelfs indien de herstructurering succesvol zou zijn, het grootste deel van de winst ten goede zou komen aan de particuliere aandeelhouders, terwijl de staat de grootste last zou dragen door schuldvorderingen kwijt te schelden en belastingvoordelen toe te kennen die overeenkomen met niet-terugbetaalbare subsidies. Zij merkte derhalve op dat de vergoeding voor de staat niet toereikend leek en dat een gedeeltelijke omzetting van overheidsschulden in kapitaal voor meer evenwicht met de andere investeerders had kunnen zorgen.

(280) Bovendien was de Commissie van mening dat het herziene herstructureringsplan nog niet aantoonde dat er sprake was van een afdoende, reële en doeltreffende eigen bijdrage in de zin van de punten 64 en 124, b), van de R&H-richtsnoeren. Met name leken bepaalde genoemde financieringsbronnen — zoals de voorgenomen sale-and-lease-back-transactie voor een bedrag van ongeveer 21,7 miljoen EUR, of de financiering van de vier nog te leveren Airbus A330-NEO-toestellen — in dit stadium onvoldoende gedocumenteerd of hypothetisch te zijn.

(281) Bijgevolg was de Commissie van mening dat de eigen bijdrage beperkt en onzeker bleef in verhouding tot de totale omvang van de overheidssteun en dat de Franse autoriteiten niet hadden aangetoond dat de specifieke geografische situatie van Corsair een dergelijke geringe bijdrage rechtvaardigde. Daarom uitte zij ernstige twijfels over de evenredigheid en de vergoeding van de voorgenomen steun in het licht van de vereisten van de R&H-richtsnoeren.

(282) Op basis van de grondige analyse van de laatste opmerkingen van Frankrijk en de verduidelijkingen en wijzigingen die de Franse autoriteiten hebben aangebracht, met name met betrekking tot de verschillende elementen waaruit de eigen bijdrage van de begunstigde bestaat (zie overwegingen 36 tot en met 43 en tabel 1 in overweging 44), komen de totale kosten van het herziene herstructureringsplan uit op 233 miljoen EUR, gefinancierd met 145,4 miljoen EUR aan eigen bijdragen (62,3 %) en 87,8 miljoen EUR aan staatssteun (37,7 %). Wanneer het oorspronkelijke herstructureringsplan (van 2020) wordt meegerekend, komen de totale kosten uit op 519,4 miljoen EUR, gefinancierd met 319,1 miljoen EUR aan eigen bijdragen (61,4 %) en 200,5 miljoen EUR aan staatssteun (38,6 %), waarbij de bijdrage van 6 miljoen EUR van de overheden van de Franse overzeese departementen via OMRP, als staatssteun en niet als eigen bijdrage is toegevoegd.

(283) In dit kader moet de Commissie nagaan of de eigen bijdragen reëel, vrij van steun en afdoende zijn. Het bedrag van 145,4 miljoen EUR overschrijdt ruimschoots het vereiste minimumpercentage van 50 %, waardoor wordt gewaarborgd dat de begunstigde en zijn schuldeisers en/of aandeelhouders het grootste deel van de herstructureringskosten dragen. Uit de gedetailleerde analyse van deze bijdragen blijkt dan ook dat elk van deze maatregelen aan de voorschriften voldoet.

(284) De kapitaalbijdrage van de particuliere investeerders Blue Sky Holding en Advens-Geocoton voor een totaalbedrag van [10-50] miljoen EUR bestaat immers uit vers geld dat rechtstreeks wordt ingebracht op basis van een aandeelhoudersovereenkomst, die wordt ondertekend overeenkomstig hun toezegging zoals vastgelegd in de Term Sheet. Hetzelfde geldt voor de aanvullende toezegging van een bijdrage van [5-30] miljoen EUR door de drie aandeelhouders — Blue Sky Holding, Advens Geocoton en SEMPAT — indien de kaspositie van Corsair onder […] miljoen EUR daalt. Hoewel de Franse autoriteiten betogen dat de kapitaalverhoging van Corsair met 3 miljoen EUR uit middelen van de regio Guadeloupe staatssteun vormt (zie overweging 39, punt i)), verstrekken zij in dit verband geen informatie over hoe de deelname van SEMPAT in deze aanvullende financiering moet worden aangemerkt, of

([50]) Zie overweging 32 van het inleidingsbesluit, waarin geen opmerkingen worden gemaakt over de rente op de kwijtgescholden FDES- en participatielening.

over de omvang ervan. Overigens merkt de Commissie op dat, gezien het aandeel van de regio Guadeloupe in het toekomstige kapitaal van Corsair, zelfs indien het deel van die aanvullende financiering van SEMPAT als staatssteun en niet als onderdeel van de eigen bijdrage zou worden aangemerkt, dit een gering effect zou hebben op de verhouding tussen publieke en particuliere bijdragen aan de financiering van het herziene herstructureringsplan en derhalve de beoordeling van de verenigbaarheid, met inbegrip van de evenredigheid, in dit besluit niet zou hebben gewijzigd. Deze bijdragen kunnen derhalve worden beschouwd als zeker, reëel en vrij van staatssteun in de zin van de R&H-richtsnoeren.

(285) De financiering van de vier nieuwe Airbus A330-NEO-vliegtuigen door middel van een leaseovereenkomst voor [20-80] miljoen EUR is weliswaar onderworpen aan leasebetalingen, maar wordt toch beschouwd als particuliere financiering van het bedrijfsplan door de aanbieder van de leaseovereenkomst. Deze leasecontracten voor de vernieuwing van de vloot van Corsair zijn ondertekend en er hebben al leveringen plaatsgevonden. AerCap, een van de grootste verhuurders van vliegtuigen ter wereld, heeft het eerste van de vier aan Corsair geleasde Airbus A330-900-NEO-toestellen geleverd in het kader van deze vernieuwing van de vloot. De levering vond plaats op […] en de drie extra vliegtuigen zouden volgens de planning in de loop van 2024 aan Corsair worden geleverd in het kader van dezelfde leaseovereenkomst. Deze bijdrage kan derhalve als reëel en vrij van staatssteun worden beschouwd.

(286) De verkoop van het H-SKY-vliegtuig voor [25-45] miljoen EUR in de zomer van 2025 kan worden beschouwd als opbrengst van een reeds gerealiseerde verkoop aan een particuliere tegenpartij (zie overweging 31, punt f)), die onherroepelijk is bestemd voor het herziene herstructureringsplan.

(287) Uit de overwegingen 193 tot en met 200 blijkt dat het door de CRPN verleende moratorium op bijdragen voor een bedrag van [10-40] miljoen EUR geen staatssteun vormt. Omdat deze maatregel is gebaseerd op autonome commerciële onderhandelingen tussen Corsair en de CRPN, en niet op een besluit dat aan de staat kan worden toegerekend, kan de maatregel als vrij van steun worden beschouwd. Dit moratorium is op 7 november 2023 vastgesteld bij een besluit van de buitengewone raad van bestuur van de CRPN, dat door de Franse autoriteiten aan de Commissie is voorgelegd, en kan derhalve worden beschouwd als een reëel, doeltreffend en verifieerbaar element van eigen bijdrage in de zin van punt 64 van de R&H-richtsnoeren, waarin wordt bepaald dat de eigen bijdrage ten minste 50 % van de herstructureringskosten voor grote ondernemingen moet bedragen.

(288) Op basis van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat een aanzienlijk deel van de eigen bijdrage het eigen vermogen van Corsair rechtstreeks versterkt door middel van injecties van vers kapitaal (zie overweging 283). Hoewel de overige maatregelen het eigen vermogen niet rechtstreeks verhogen, dragen zij aanzienlijk bij tot het herstel van de solvabiliteit van Corsair door zijn vermogen om aan zijn financiële verplichtingen te voldoen te versterken en de levensvatbaarheid van zijn bedrijfsmodel op lange termijn te ondersteunen.

(289) De solvabiliteit van een onderneming komt overeen met haar vermogen om al haar financiële verplichtingen op middellange en lange termijn na te komen met behulp van haar eigen middelen en toekomstige kasstromen. Dit wordt niet alleen statisch beoordeeld, door activa en passiva op de balans te vergelijken, maar ook dynamisch, op basis van het vermogen van de onderneming om voldoende resultaten en kasstromen te genereren om haar schulden af te lossen op de vervaldatum. Een verbetering van de solvabiliteit kan dus zowel het gevolg zijn van een rechtstreekse versterking van het eigen vermogen als van een blijvende vermindering van de verplichtingen, een verlichting van de schuldendienst of een structurele vermindering van de financieringsbehoeften.

(290) Wat betreft de eigen bijdragen in het kader van het herziene herstructureringsplan, merkt de Commissie dan ook op dat deze, elk op hun eigen wijze, bijdragen aan de verbetering van de solvabiliteit van Corsair, ook al is het effect ervan niet altijd onmiddellijk waarneembaar in het boekhoudkundig eigen vermogen. Het door de CRPN toegekende moratorium leidt tot uitstel van betalingstermijnen en een tijdelijke vermindering van de financiële lasten, waardoor de uitstroom van kasmiddelen op korte en middellange termijn wordt verminderd en het vermogen van de onderneming om haar andere financiële verplichtingen na te komen, wordt verbeterd. Dit draagt bij tot de stabilisatie van haar algemene financiële structuur. De financiering van nieuwe vliegtuigen, waardoor de vloot kan worden vernieuwd zonder daarvoor al te veel eigen vermogen in te zetten, verlaagt de exploitatiekosten per eenheid en verbetert de operationele efficiëntie, wat zich vertaalt in een groter vermogen om kasstroom te genereren en bijgevolg in een versterking van de solvabiliteit gedurende de looptijd van het herstructureringsplan. Ten slotte maakt de verkoop van een vliegtuig het mogelijk om liquide middelen vrij te maken en de kosten te verminderen die gepaard gaan met de exploitatie en het bezit van het betreffende activum, wat de toekomstige financieringsbehoeften vermindert en de solvabiliteit en het financiële risicoprofiel van de maatschappij verbetert.

(291) De staatssteun van 87,8 miljoen EUR ([…] % van de totale kosten van de wijzigingen van het herstructureringsplan van Corsair) is beperkt tot het minimum dat nodig is om de levensvatbaarheid van Corsair te waarborgen, een fundamenteel beginsel van de R&H-richtsnoeren, omdat dit bedrag is bedoeld om de financieringskloof te dichten die wordt veroorzaakt door onvoorziene omstandigheden die niet aan de onderneming kunnen worden toegeschreven. Naast de steun van 3 miljoen EUR in de vorm van een kapitaalbijdrage van de Conseil Départemental de Guadeloupe bestaat de steun voornamelijk uit de afschrijving van kwijtscheldbare overheidsschuld (23 miljoen EUR), de kwijtschelding van opgebouwde en gekapitaliseerde rente op de participatielening (4,7 miljoen EUR), het overzeese belastingkrediet (38,1 miljoen EUR) en de herschikking van de niet-kwijtscheldbare overheidsschuld (19 miljoen EUR), waarvan de waarde wordt geraamd op basis van het verleende voordeel.

(292) Ten eerste: wat betreft de steun van 3 miljoen EUR in de vorm van een kapitaalbijdrage van de Conseil Départemental de Guadeloupe, is de Commissie van mening dat deze maatregel een doelgericht en noodzakelijk instrument vormt voor de herstructurering, in overeenstemming met de relevante punten van de R&H-richtsnoeren, omdat het gekozen instrument, de kapitaalbijdrage, het meest directe instrument is om de passiva van Corsair te saneren en zijn solvabiliteit onmiddellijk te versterken, waardoor het dreigende risico van faillissement wordt afgewend. Bovendien wijst de herkomst van de steun, die rechtstreeks afkomstig is van een overheid van een overzees gebied, het aspect van regionale cohesie en het essentiële openbare belang van de luchtvaartverbindingen. Met een rechtstreekse deelname in het kapitaal, bevestigt de Conseil Départemental de Guadeloupe de geloofwaardigheid van het herziene herstructureringsplan en injecteert de raad middelen die structureel doorslaggevend zijn voor de toekomstige levensvatbaarheid van de onderneming. De maatregel wordt ook als evenredig beschouwd, omdat deze bijdraagt aan het beperken van de verdringingseffecten (en dus van de verstoring) op de markt, terwijl tegelijkertijd wordt gewaarborgd dat de voordelen die voortvloeien uit de steun uitsluitend worden gebruikt om het concurrentievermogen en de financiële autonomie van Corsair te herstellen.

(293) Wat betreft de leningen die in 2020 zijn toegekend en uitbetaald in het kader van het eerste herstructureringsbesluit, waarbij ze voor het volledige bedrag van de hoofdsom zijn opgenomen in de boekhouding, vormt de kwijtschelding van de schuldvordering ter ondersteuning van het gewijzigde plan inderdaad nieuwe steun die bovenop de andere steunmaatregelen komt (overweging 211). Om de evenredigheid van de aanvullende herstructureringssteun te beoordelen, mag de kwijtschelding van de hoofdsom van de leningen echter niet meer in aanmerking worden genomen, omdat anders dezelfde overheidsmiddelen ter ondersteuning van één herstructureringsplan dubbel zouden worden geteld. Omdat de hoofdsom al volledig in aanmerking is genomen bij de beoordeling van de oorspronkelijke herstructureringssteun van Corsair, wordt dus alleen de verschuldigde rente in aanmerking genomen bij het onderzoek naar de evenredigheid van de nieuwe steun en eerdere steun (tabel 1), waardoor de transparantie en volledige traceerbaarheid van de maatregel worden gewaarborgd, overeenkomstig punt 58 van de R&H-richtsnoeren.

(294) De Commissie is van mening dat de beoogde aanvullende steun, voornamelijk in de vorm van kwijtschelding van schuldvorderingen zoals hierboven aangegeven, in feite een passend en evenredig instrument is in de zin van de punten 60 en volgende van de R&H-richtsnoeren, omdat deze erop is gericht de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn te herstellen en tegelijkertijd verstoringen van de mededinging te beperken. Deze kwijtschelding van schuldvorderingen, die qua effect gelijkstaat aan een kapitaalbijdrage, zal de solvabiliteit van de onderneming aanzienlijk verbeteren en haar vermogen versterken om zonder nieuwe steun aan haar financiële verplichtingen te voldoen.

(295) Voorts is de Commissie van mening dat de beoogde aanvullende steun van 38,1 miljoen EUR, voornamelijk in de vorm van het belastingkrediet (CIOM), ook een passend en evenredig instrument is in de zin van de punten 60 en volgende van de R&H-richtsnoeren, omdat deze erop is gericht de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn te herstellen en tegelijkertijd verstoringen van de mededinging te beperken. Deze financiële steun, die functioneel gelijkstaat aan een kapitaalbijdrage, verbetert de eigenvermogensstructuur en de solvabiliteit van de begunstigde aanzienlijk. De daaruit voortvloeiende liquiditeitsreserve is essentieel om Corsair in staat te stellen de kosten van de herstructurering op te vangen en de uitgaven te financieren die nodig zijn voor de uitvoering van het herziene herstructureringsplan. Deze versterking van de balans en het zelffinancierend vermogen wordt beschouwd als een onderdeel van het minimale dat nodig is om de onderneming in staat te stellen aan haar toekomstige financiële verplichtingen te voldoen en zo haar levensvatbaarheid te waarborgen zonder afhankelijk te zijn van nieuwe steun.

(296) Op basis hiervan bedraagt de eigen bijdrage van Corsair 61,4 % van de totale herstructureringskosten wanneer beide herstructureringsperioden (2020-2026) in aanmerking worden genomen, en 62,3 %, een hoger percentage, voor de aanvullende periode (2023-2026) alleen.

(297) Deze percentages liggen ruimschoots boven het minimumpercentage van 50 % dat is vastgesteld in punt 64 van de R&H-richtsnoeren, waardoor wordt gewaarborgd dat de overheidssteun strikt evenredig blijft aan de resterende financieringsbehoefte en dat het grootste deel van het economische risico door aandeelhouders en particuliere investeerders wordt gedragen. Dit geldt zowel voor de financiering van het oorspronkelijke plan als voor de financiering van het herziene plan, waarbij de wijziging van het plan ook voldoet aan het bepaalde in punt 124, b), van de R&H-richtsnoeren.

(298) Bovendien voldoet de combinatie van de bovengenoemde voorgenomen maatregelen volledig aan de vereisten in de punten 61 en 65 van de R&H-richtsnoeren, doordat wordt gewaarborgd dat de steun beperkt blijft tot het noodzakelijke minimum en dat de lasten van de herstructurering eerlijk over de belanghebbenden worden verdeeld.

(299) Het hoge percentage van de eigen bijdrage (62,3 %) is de beste indicator dat de overheidssteun beperkt blijft tot het strikt noodzakelijke minimum om de onderneming weer op lange termijn levensvatbaar te maken, waardoor volledig wordt voldaan aan het criterium van evenredigheid van de herstructureringssteun.

(300) Overigens merkt de Commissie op dat, hoewel volgens punt 124 van de R&H-richtsnoeren geen onderzoek naar dit aspect van het herziene herstructureringsplan is vereist, deze herstructureringsoperaties plaatsvinden na de volledige afschrijving van de opgebouwde verliezen van Corsair, waardoor de waarde van de aandelen van de bestaande aandeelhouders die eerdere herstructureringen hebben gesteund, tot nul is teruggebracht (overweging 47).

(301) Tot slot: wat de vergoeding van de staat betreft, heeft de Commissie in haar inleidingsbesluit haar bedenkingen geuit over het feit dat de Franse autoriteiten niet van plan waren schulden in kapitaal om te zetten, omdat zij van mening was dat een loutere kwijtschelding van schuldvorderingen het risico inhield dat alle toekomstige winsten van de herstructurering aan de nieuwe particuliere aandeelhouders zouden toekomen.

(302) Volgens punt 67 van de R&H-richtsnoeren moet elke staatssteun die het eigen vermogen van de begunstigde versterkt, echter worden toegekend op voorwaarden waarmee de staat een redelijk deel in toekomstige waardestijgingen van de begunstigde onderneming ontvangt, naar rato van het eigen vermogen dat de staat inbrengt ten opzichte van het eigen vermogen van de onderneming dat overblijft nadat de verliezen zijn verwerkt. In dit verband moet worden opgemerkt dat het begrip “redelijk deel in toekomstige waardestijgingen” voor steun die elementen bevat die het eigen vermogen versterken, afhangt van “het eigen vermogen van de onderneming dat overblijft nadat de verliezen zijn verwerkt”, en dat deze twee begrippen samen moeten worden toegepast.

(303) In het geval van Corsair hebben de huidige aandeelhouders (OMRP) en de bevoorrechte schuldeisers (de Franse staat) na de uitvoering van de herstructureringsmaatregelen hun deelnemingen volledig en hun vorderingen vrijwel volledig verloren (overweging 47). Er is dus geen resterend eigen vermogen meer dat in aanmerking komt voor toekomstige waardestijgingen als gevolg van de inbreng van overheidsmiddelen of de kwijtschelding van schuldvorderingen.

(304) In deze omstandigheden is de Commissie van oordeel dat, wat de vereisten van punt 67 van de R&H-richtsnoeren betreft, het ontbreken van een specifieke vergoeding voor de kwijtschelding van de schuldvorderingen van Corsair volledig gerechtvaardigd is. Omdat de aandeelhouders en bevoorrechte schuldeisers hun deelnemingen (vrijwel) volledig zijn kwijtgeraakt, kunnen zij de last van de herstructurering van Corsair niet langer dragen.

(305) Niettemin merkt de Commissie op dat de Franse autoriteiten afdoende hebben aangetoond dat de impliciete economische vergoeding van de kwijtschelding van schuldvorderingen rechtstreeks verband houdt met het welslagen van het herstructureringsplan en dus met de vooruitzichten van Corsair op een terugkeer naar winstgevendheid. Ook is het bedrag van de vergoeding, uitgedrukt als percentage van de kwijtgescholden schuldvorderingen, aanzienlijk, en zou dit voorrang krijgen boven de vergoeding van de nieuwe aandeelhouders, waaronder de Conseil Départemental. Door vorderingen kwijt te schelden waarvan de terugbetaling onwaarschijnlijk is, aanvaarden de nieuwe aandeelhouders met hun bijdragen echter risico’s die de staat niet neemt. Het asymmetrische en lagere risicoprofiel voor de staat rechtvaardigt dus de vergoeding via de clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid, wat de geuite twijfels wegneemt.

(306) Op basis hiervan heeft de Commissie de vergoedingsregelingen voor de door de Franse staat verleende steun, met name de kwijtschelding van leningen, getoetst aan de vereisten van de punten 54 en 67 van de R&H-richtsnoeren betreffende de vergoeding van steun en de lastendeling.

(307) Wat de vergoeding voor de steun betreft, is de Commissie van mening dat de door de Franse autoriteiten gekozen structuur voldoet aan de eis van een passende vergoeding die rekening houdt met de kritieke financiële situatie en het risicoprofiel dat de staat in de omstandigheden van Corsair hanteert. In plaats van een vaste en onmiddellijke vergoeding die de levensvatbaarheid van Corsair in gevaar had kunnen brengen, of een vergoeding in de vorm van aandelen met een onzekere waarde en opbrengst, hebben de Franse autoriteiten namelijk gekozen voor een clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid. Hierbij is de vergoeding voor de staat gekoppeld aan de toekomstige prestaties en aan de daadwerkelijke sanering van de balans. De clausule treedt pas in werking wanneer een positief eigen vermogen is behaald. Het terugbetalingsmechanisme, dat is gebaseerd op […] % van een bedrag dat is gekoppeld aan het bedrijfsresultaat, zorgt er dus voor dat de staat wordt vergoed door het genereren van operationele financiële stromen van de onderneming en niet door de opbouw van nieuwe schulden. Deze potentiële vergoeding, met een maximum van […] miljoen EUR, simuleert het gedrag van een schuldeiser die ermee zou instemmen zijn vordering — met een huidige waarde van nul, omdat Corsair deze niet kan terugbetalen — om te zetten in een voorwaardelijk participatief instrument, waardoor wordt gegarandeerd dat de steun uitsluitend wordt gecompenseerd door de waardestijging van de herstructurering.

(308) Anderzijds is de Commissie van mening dat uit punt 67 van de R&H-richtsnoeren geen verdere lastendeling volgt, omdat de huidige aandeelhouders van Corsair, die hebben bijgedragen aan de financiering van het oorspronkelijke plan, hun aandelen eveneens volledig hebben afgeschreven om de verliezen op te vangen, zodat er geen "overblijvend eigen vermogen" meer is waarvan de houders de lasten van de herstructurering samen met de staat zouden moeten verdelen (zie overwegingen 302 tot en met 304). Dit geldt zowel voor de aandeelhouders van vóór het in december 2020 goedgekeurde plan als voor de aandeelhouders die het oorspronkelijk goedgekeurde plan hebben gefinancierd. Zelfs indien op basis van dat punt van de R&H-richtsnoeren wel een verdere lastendeling vereist zou zijn die verder gaat dan de volledige afschrijving van bestaande kapitaalinstrumenten, wat voor de aandeelhouders van het in december 2020 goedgekeurde plan niet het geval is, waarborgt de clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid ook de naleving van het beginsel van afdoende lastendeling, omdat dit waarborgt dat het gedragen risico en de gedeelde winst in evenwicht zijn. Door de kwijtschelding van de schuldvordering te aanvaarden, draagt de staat in eerste instantie het risico en door het maximale terugbetalingsbedrag te beperken tot […] miljoen EUR, ziet de staat af van een volledige terugvordering die nieuwe aandeelhouders en particuliere schuldeisers zou kunnen ontmoedigen om langdurig in de onderneming te investeren. Op deze manier kunnen particuliere investeerders dus profiteren van de volledige toekomstige waardestijging boven deze limiet, die voor de staat gegarandeerd blijft.

(309) Op basis van deze uitleg en bewijsvoering van de Franse autoriteiten is de Commissie van mening dat deze structuur waarborgt dat de staat op passende wijze deelt in de toekomstige waardestijging van Corsair. Staatssteun die wordt verleend in de vorm van kwijtschelding van schuldvorderingen en die tot gevolg heeft dat de eigenvermogenspositie van de onderneming verbetert, wordt gecompenseerd door de clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid. Dit mechanisme zorgt ervoor dat de staat een redelijk aandeel heeft in de toekomstige winsten van de herstructurering, in verhouding tot de inspanningen die zijn geleverd om de onderneming te redden. Door de terugbetaling aan de staat te koppelen aan de operationele prestaties en het bereiken van een positief eigen vermogen, zorgt deze aanpak voor een evenwichtige verdeling van risico's en winsten met de particuliere investeerders. Dit vormt een optimistisch en geloofwaardig signaal met betrekking tot de houdbaarheid van het bedrijfsmodel van Corsair op de lange termijn.

(310) Meer in het bijzonder bepaalt de clausule dat Corsair, indien aan de gestelde voorwaarden is voldaan, jaarlijks een bedrag terugbetaalt dat overeenkomt met […] % van het positieve verschil tussen zijn bedrijfsresultaat, inclusief voorzieningen voor onderhoud, en de afschrijving van de herschikte schuldvordering ([51]). De daadwerkelijke inwerkingtreding van deze clausule is afhankelijk van de cumulatieve naleving van strikte financiële voorwaarden, namelijk het bestaan van positief eigen vermogen en het behoud van een toereikende kaspositie, waardoor wordt gewaarborgd dat de betalingen in het kader van de terugkeer naar winstgevendheid noch de solvabiliteit, noch de liquiditeit van de onderneming in gevaar brengen.

(311) Het mechanisme bevat ook een "excess cash"-clausule die is bedoeld om een groter deel van de waardecreatie in aanmerking te nemen indien de kaspositie van Corsair meer dan 75 % van de normatieve exploitatiebehoeften bedraagt. In dat geval, en mits het eigen vermogen en de kaspositie blijvend boven die waarde blijven, zou de jaarlijkse bijdrage van Corsair worden verhoogd tot 75 % van zijn jaarlijkse bedrijfsresultaat, binnen de grenzen van het cumulatieve maximum van […] miljoen EUR. Dit zorgt ervoor dat de terugkeer naar winstgevendheid zich dynamisch aanpast aan de werkelijke draagkracht van de onderneming, zonder te veel druk te leggen op haar financiële structuur.

([51]) Zie bijlage 5 bij de Term Sheet, ondertekend op 7 november 2025.

(312) De Commissie merkt ook op dat de clausule voorziet in een mechanisme voor vervroegde opeisbaarheid in geval van afstoting van Corsair, op grond waarvan het uitstaande saldo op dat moment zou worden terugbetaald, tot aan het vastgestelde totale maximum. Deze bepaling zorgt ervoor dat de staat op billijke wijze profiteert van een eventuele positieve liquiditeitsontwikkeling.

(313) Op basis van de door de Franse autoriteiten verstrekte financiële prognoses merkt de Commissie op dat in het basisscenario pas vanaf het boekjaar […] aan de voorwaarden voor activering van de clausule inzake terugkeer naar winstgevendheid zou zijn voldaan, wanneer het eigen vermogen van Corsair weer duurzaam positief zou zijn en de kaspositie een toereikend niveau zou bereiken. De activering van de clausule tot een maximum van […] miljoen EUR zou dan plaatsvinden zonder afbreuk te doen aan het traject van geleidelijke versterking van het eigen vermogen, dat gedurende de gehele betreffende periode positief zou blijven, noch aan het vermogen van Corsair om zijn bedrijfsvoering en toekomstige investeringen te financieren.

(314) Om deze redenen is de Commissie van oordeel dat het voorziene mechanisme inzake terugkeer naar winstgevendheid evenredig is, nauw afhankelijk is van het daadwerkelijke herstel van de levensvatbaarheid van Corsair en in overeenstemming is met de doelstelling van de R&H-richtsnoeren, omdat de nettokosten van de overheidsmaatregelen worden beperkt terwijl belemmeringen voor het duurzame herstel van de onderneming worden vermeden.

(315) Uit het bovenstaande volgt dat de aanvankelijke twijfels van de Commissie over de evenredigheid van de voorgenomen steun nu zijn weggenomen en dat het totale pakket aan overheids- en particuliere maatregelen ten gunste van Corsair op grond van de R&H-richtsnoeren als verenigbaar met de interne markt kan worden beschouwd.

5.3.2.2. Maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging

(316) Volgens de punten 76 en volgende van de R&H-richtsnoeren moeten bij de toekenning van herstructureringssteun maatregelen worden genomen om verstoringen van de mededinging te beperken, zodat de ongunstige effecten op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt zo beperkt mogelijk blijven en de positieve effecten opwegen tegen eventuele negatieve effecten.

(317) Dergelijke maatregelen moeten een oplossing bieden voor zowel moral hazard-problemen als mogelijke verstoringen op de markten waarop de begunstigde onderneming actief is. Hoe ingrijpend die maatregelen moeten zijn, wordt per geval bepaald aan de hand van factoren zoals met name de omvang en de aard van de steun en de voorwaarden waarop en de omstandigheden waarin deze is toegekend, de omvang en het relatieve belang van de begunstigde onderneming op de markt, en hoe ingrijpend de maatregelen voor het leveren van een eigen bijdrage en de lastendeling waren.

(318) In het bijzonder moeten maatregelen die de verstoring van de mededinging beperken, gewoonlijk structurele maatregelen zijn, d.w.z. duidelijke afstotingen van levensvatbare activiteiten, en geen afstotingen van verliesgevende activiteiten die toch al moesten worden stopgezet om de levensvatbaarheid te waarborgen. Een fundamenteel beginsel is dat dergelijke maatregelen de vooruitzichten op het herstel van de levensvatbaarheid van de begunstigde onderneming niet in gevaar mogen brengen en niet ten koste mogen gaan van de consumenten en de mededinging.

(319) Overeenkomstig punt 124, c) en d), van de R&H-richtsnoeren verlangt de Commissie in geval van een wijziging van het herstructureringsplan van de betrokken lidstaat dat, indien het steunbedrag wordt verhoogd, de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging ook omvangrijker zijn dan de oorspronkelijk opgelegde maatregelen en dat, indien de voorgestelde maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging beperkter zijn dan die welke aanvankelijk werden opgelegd, het steunbedrag overeenkomstig wordt verlaagd. Overeenkomstig de punten 127 tot en met 129 van de R&H-richtsnoeren, kan de toekenning van andere steun tijdens de herstructureringsperiode, ook al is deze met een reeds goedgekeurde regeling in overeenstemming, bovendien invloed hebben op de beoordeling van de Commissie ten aanzien van de vereiste omvang van de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de Commissie bij de beoordeling van de omvang van de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging rekening houdt met alle andere steun van welke aard dan ook die tijdens de herstructureringsperiode aan de begunstigde wordt verleend.

(320) In haar inleidingsbesluit verklaarde de Commissie dat Frankrijk in het herziene herstructureringsplan van Corsair voorstelde de aanvankelijk aanvaarde maatregelen aan te passen. Concreet stelde Frankrijk voor dat i) Corsair zou toezeggen om tot 365 start- en landingsslots op te geven door deze over te dragen aan COHOR en ii) de uitbreiding van de vloot zou worden beperkt tot tien vliegtuigen vanaf augustus 2024. Hierbij werd overigens geen melding gemaakt van de voortzetting of versterking van de eerdere maatregelen.

(321) Op basis hiervan, en gezien de aanvullende staatssteun (waaronder 32,4 miljoen EUR) die tijdens de herstructureringsperiode is ontvangen en nog zal worden ontvangen, heeft de Commissie ernstige twijfels geuit over de vraag of de maatregelen passend zijn om verstoringen van de mededinging te beperken. Op grond van punt 124, c), van de R&H-richtsnoeren moet een verhoging van het steunbedrag gepaard gaan met maatregelen die omvangrijker zijn dan de oorspronkelijk opgelegde maatregelen. Ondanks de aanzienlijke verhoging van het steunbedrag bleven de maatregelen echter grotendeels ongewijzigd. De uitbreiding van de vloot tot tien vliegtuigen was in strijd met het beginsel dat de omvang van de vloot moet worden verkleind naarmate het steunbedrag wordt verhoogd, en zelfs berekend op basis van het aantal zitplaatsen, bleef de capaciteit nog steeds iets groter dan in het plan van 2020 was voorzien.

(322) Bovendien leek het opgeven van de slots noch kwalitatief, noch kwantitatief omvangrijker dan de oorspronkelijke maatregel om een jaarlijks quotum ter beschikking te stellen aan een derde luchtvaartmaatschappij, waarvoor de goedkeuringsprocedure voor het bestek overigens niet was nageleefd. De herziene herstructureringssteun riep derhalve ernstige twijfels op over de verenigbaarheid ervan met de R&H-richtsnoeren.

(323) Wat betreft de uitbreiding van de vloot van Corsair, voorziet het bedrijfsplan in de Term Sheet betreffende de aanpassing van het herstructureringsplan van Corsair — dat onder meer is ondertekend door Corsair, zijn aandeelhouders en de Franse staat — na overleg met de Franse autoriteiten, nu […] ([52]), in tegenstelling tot eerdere versies. Ook is het aantal slots dat tijdelijk kan worden afgestaan aan concurrenten die daarom vragen, meer dan verdubbeld. In combinatie met de ontwikkeling van de omvang van de vloot biedt deze verdubbeling een passend antwoord op de twijfels die de Commissie in het inleidingsbesluit heeft geuit.

(324) Het herziene pakket maatregelen omvat nu dus, naast de maatregelen van het oorspronkelijke plan: i) een aanzienlijke vermindering van het aantal vluchten op de routes naar de overzeese departementen. De Franse autoriteiten hebben ermee ingestemd dat in het boekjaar 2025-2026 97 Corsair-vluchten vanuit Europees Frankrijk naar Fort-de-France, Pointe-à-Pitre en Réunion worden geschrapt om een jaarlijks volume te bereiken dat gelijk is aan het gemiddelde aantal vluchten dat door een vliegtuig van Corsair wordt uitgevoerd, ii) de definitieve vrijgave van 700 slots op de luchthaven Paris-Orly door Corsair, en iii) de tijdelijke vrijgave van 800 slots op de luchthaven Paris-Orly door Corsair tot het einde van de herstructureringsperiode.

(325) Wat de beoordeling van de maatregelen betreft, moet allereerst worden opgemerkt dat Corsair actief is in steungebieden, als bedoeld in artikel 107, lid 3, punt a), VWEU (de overzeese gebieden), wat een minder strikte toepassing rechtvaardigt van de beginselen in de R&H-richtsnoeren, zoals blijkt uit punt 98 van die richtsnoeren. Dit zou een reden kunnen zijn om minder strikte eisen op te leggen inzake capaciteitsinkrimping of vermindering van de aanwezigheid op de markt. In dit verband zorgt de maatregel die het aantal vluchten naar de overzeese bestemmingen beperkt, voor een vermindering van het gebruik van de vliegtuigen en de aangeboden vervoersdiensten voor een bedrag van […] voor de rest van de herstructureringsperiode. De maatregel is erop gericht verstoringen van de mededinging tegen te gaan voor bestemmingen binnen de interne markt die uitsluitend worden bediend door concurrerende luchtvaartmaatschappijen die in de Unie zijn geregistreerd, wat niet het geval is voor de Afrikaanse verbindingen van Corsair.

(326) De slots waarop de maatregel betrekking heeft, maken een aanzienlijk deel uit van de […] % van de slots op de luchthaven Paris-Orly waarover Corsair in totaal beschikt. Vanwege congestie en beperkingen van het luchtverkeer op de betreffende luchthaven is de vraag naar slots daar groter dan het aanbod, wat een toetredingsdrempel vormt voor concurrenten die daar vluchten willen aanbieden. Deze maatregel is dus ook gericht op routes waarop Corsair actief is.

(327) Tot slot zal de openstelling voor overeenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen die daarom vragen, waarschijnlijk een deel van de markt en het netwerk van Corsair openstellen voor mededinging en leiden tot meer overeenkomsten, wat door de uitbreiding van de aangeboden diensten alleen maar gunstig kan zijn voor de mededinging en de consument. Een toezegging van Corsair om te goeder trouw te onderhandelen over codeshare-overeenkomsten zou bijdragen aan een betere onderlinge koppeling van de netwerken en een betere toegang tot de markt voor andere maatschappijen. Dit geldt met name voor kleine luchtvaartmaatschappijen, die vanwege de beperkte omvang van hun netwerk geen dienstverlening en klantervaring kunnen bieden die vergelijkbaar is met die van grote maatschappijen, die dergelijke diensten met hun eigen vloot binnen hun netwerken kunnen aanbieden.

([52]) Bijlage II bij de Term Sheet: presentatie "Project Gwalior", 23 mei 2025, blz. 11.

(328) Ook moeten alle maatregelen worden beoordeeld in het licht van de omvang en het relatieve belang van Corsair op de markt, en de kenmerken van de betreffende markt. Uit de beschikbare informatie blijkt dat de luchtvaartmarkt in Europa groeit en in 2025 weer het activiteitenniveau van 2019 heeft bereikt, en dat er, met de doorgevoerde aanpassingen, geen sprake is van overcapaciteit. Wat Frankrijk en de begunstigde betreft: met gemiddeld 16 vluchten per dag in 2024, het laatste volledige jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn, vertegenwoordigde Corsair qua volume […] % van het totaal van 4 086 dagelijkse vluchten van en naar Frankrijk, een aantal dat met 2 % is gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar ([53]). Evenzo vertegenwoordigde de […] miljoen EUR aan inkomsten van Corsair in waarde slechts ([…]%) van de 8,5 miljard EUR die werd verdiend door in Frankrijk geregistreerde luchtvaartmaatschappijen in 2023, het laatste volledige jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn ([54]).

(329) De verstoringen van de mededinging die door de steun worden veroorzaakt, zijn dus zeer beperkt. De maatregelen om deze verstoringen op te lossen, moeten hierop zijn afgestemd. Dit geldt des te meer omdat Corsair niet beschikt over eigen activa, zoals vliegtuigen, die kunnen worden verkocht om de toetreding van nieuwe concurrenten tot de markt, de uitbreiding van bestaande kleine concurrenten of grensoverschrijdende activiteiten te bevorderen.

(330) Wat de omstandigheden van de toekenning van de steun betreft, moet worden opgemerkt dat de wijziging van het herstructureringsplan het gevolg was van dwingende gebeurtenissen buiten de macht van Corsair, in de eerste plaats de aanhoudende COVID-19-crisis en de militaire agressie van Rusland tegen Oekraïne, die ertoe hebben geleid dat het bedrijf moest afwijken van het oorspronkelijke bedrijfsplan, zowel wat betreft de financiële koers (overweging 346) als de geplande verbindingen, met een heroriëntatie op Afrika, dus niet naar bestemmingen op de interne markt. Bovendien bestaat het overgrote deel van de steun waar in het herziene herstructureringsplan om wordt gevraagd, uit een kwijtschelding van de steun die in 2020 is toegekend in de vorm van leningen, en niet uit nieuwe bijdragen. Met deze omstandigheden moet ook rekening worden gehouden wanneer wordt beoordeeld of de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging passend zijn.

(331) Daarnaast moet rekening worden gehouden met het relatief grote aandeel eigen bijdragen in verhouding tot het bedrag aan overheidssteun. Zelfs met de toevoeging van de 6 miljoen EUR die de overheden van de Franse overzeese departementen via OMRP hebben verstrekt ter ondersteuning van het oorspronkelijke herstructureringsplan, wordt met zowel de eerdere steun als de thans aangemelde steun een percentage gefinancierd dat ver onder de helft van de herstructureringskosten ligt. Net als deze steunmaatregelen, voorzien ook de eigen bijdragen van Corsair in het kader van de herstructurering zowel in de solvabiliteits- als in de liquiditeitsbehoeften van Corsair, waardoor de relatieve omvang van de staatssteun wordt beperkt. Ook moet rekening worden gehouden met de bijdrage van de huidige aandeelhouders, net als die van de vorige aandeelhouders bij het besluit van 2020, van wie het belang in het kader van de komende kapitaalverhoging tot nul wordt teruggebracht. Het grotere aandeel eigen bijdragen en de hogere mate van lastendeling, die het steunbedrag en moral hazard beperken, zorgen in het geval van Corsair dat minder ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn om verstoringen van de mededinging tegen te gaan, zoals bepaald in punt 90 van de R&H-richtsnoeren.

(332) Tot slot: wat betreft het effect van de voorgestelde toezeggingen op de levensvatbaarheid van de onderneming op lange termijn, is een belangrijk criterium dat de activiteiten door de maatregelen ter vermindering van verstoringen niet zodanig mogen inkrimpen dat het herstel van de levensvatbaarheid in gevaar zou komen. In dit verband blijkt uit de laatste versie van het herziene herstructureringsplan dat Corsair weer op koers ligt richting herstel van de levensvatbaarheid, zelfs in een pessimistisch scenario waarin de voorgestelde maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging zijn opgenomen.

(333) Gelet op de omstandigheden en factoren waarmee rekening is gehouden bij de ijking van de maatregelen, meent de Commissie, gezien de impact van de tijdelijk vrijgegeven extra slots, naast de maatregelen in het oorspronkelijke plan, dat dit aanzienlijk verbeterde pakket maatregelen volledig voldoet aan de vereisten van de R&H-richtsnoeren, waaronder punt 124, c), door ervoor te zorgen dat de negatieve effecten van de aanvullende steun op de mededinging afdoende worden tegengegaan. Bovendien geeft Corsair in het boekjaar 2025-2026 definitief 700 slots op de luchthaven Paris-Orly op, en schrapt het 97 vluchten vanuit Europees Frankrijk naar Fort-de-France, Pointe-à-Pitre en Réunion.

([53]) Eurocontrol, European Aviation Overview, 23 januari 2025. Gegevens over Corsair geëxtraheerd uit Project Gwalior, 23 mei 2025, blz. 11.

([54]) IATA, The value of air transport to France, bron: Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Afweging tussen de positieve gevolgen van de steun en de negatieve gevolgen voor de interne markt

(334) Wil een staatssteunmaatregel verenigbaar zijn met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU, dan moeten de positieve effecten ervan opwegen tegen de negatieve effecten. In de R&H-richtsnoeren zijn de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie beoordeelt of herstructureringssteun verenigbaar is met de interne markt, om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van de betrokken economische bedrijvigheid de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, niet zodanig verandert dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(335) De Commissie heeft in de R&H-richtsnoeren uiteengezet welke criteria zij hanteert om te beoordelen of herstructureringssteun voor een onderneming verenigbaar is met de interne markt, om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van de betrokken economische bedrijvigheid de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, niet zodanig verandert dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. De Commissie heeft ook een mogelijkheid voorzien om reeds goedgekeurde herstructureringssteun te wijzigen door in punt 124 van de R&H-richtsnoeren voorwaarden te stellen voor de verenigbaarheid van een dergelijke wijziging.

(336) In het onderhavige geval volgt uit het onderzoek in de punten 5.3.1 en 5.3.2 (alsook in punt 5.3.3 met betrekking tot het beginsel van eenmaligheid) dat aan de voorwaarden van de R&H-richtsnoeren is voldaan en dat alle door de Commissie in het inleidingsbesluit geuite twijfels derhalve konden worden weggenomen. Het herstructureringsplan van Corsair voorziet in het herstel van de levensvatbaarheid. De verhoging van de herstructureringskosten en het steunbedrag wordt gecompenseerd door een verhoging van de eigen bijdrage en omvangrijkere maatregelen om verstoringen van de mededinging te beperken.

(337) Hoewel de verhoging van de steun en de verlenging van het herstructureringsplan aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor de luchtvaartsector, moet tot slot worden benadrukt dat deze gewijzigde steun marktfalen aanpakt om sociale tegenspoed te voorkomen in gebieden die door hun insulaire en afgelegen karakter kwetsbaar zijn. De Commissie houdt er ook rekening mee dat de door Corsair geëxploiteerde routes geen verbinding vormen tussen twee verschillende lidstaten van de Unie, maar tussen Franse gebieden en derde landen, of, wat nog doorslaggevender is, met ultraperifere gebieden waarvoor bijzondere beperkingen gelden, zoals erkend in artikel 349 VWEU (Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin), waar Corsair bijdraagt tot het waarborgen van de territoriale continuïteit met Europees Frankrijk. De herstructureringssteun van Corsair heeft derhalve geen onevenredige invloed op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer tussen de lidstaten plaatsvindt, gezien het beperkte belang dat exploitanten uit andere lidstaten om hun eigen redenen hebben in de exploitatie van deze routes (zie overweging 16).

(338) Bijgevolg wegen de positieve effecten van de gewijzigde herstructureringssteun op de ontwikkeling van de economische bedrijvigheid op tegen de potentiële negatieve gevolgen voor de mededinging en het handelsverkeer, die derhalve niet zodanig nadelig worden beïnvloed dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

5.3.2.4. Conclusie betreffende de verenigbaarheid

(339) In het licht van de bevindingen van de bovenstaande beoordeling is de Commissie van mening dat de nieuwe herstructureringssteun voldoet aan de belangrijkste vereisten van de R&H-richtsnoeren en dat de voorwaarden waaronder het handelsverkeer binnen de interne markt plaatsvindt, derhalve niet zodanig nadelig worden beïnvloed dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. De herstructureringssteun is dus verenigbaar met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

5.3.3. *Verenigbaarheid van de aanvullende steun die tijdens de herstructureringsperiode aan Corsair is verleend*

(340) In haar inleidingsbesluit (zie de overwegingen 116 tot en met 118) was de Commissie van oordeel dat de aanvullende steun die Corsair tijdens de herstructureringsperiode had ontvangen, niet afzonderlijk was aangemeld, wat in strijd is met de vereisten van punt 129 van de R&H-richtsnoeren. De Franse autoriteiten erkenden dat Corsair, als onderneming in moeilijkheden op 31 december 2019, geen gebruik had mogen maken van de regelingen die op grond van de tijdelijke kaderregeling waren ingevoerd, en erkenden dat er in de uitzonderlijke context van de gezondheidscrisis een fout kan zijn gemaakt (zie de overwegingen 18 tot en met 21). Zij hebben niettemin de wens uitgesproken om mogelijkheden tot regularisatie te overwegen.

(341) De Commissie herinnerde eraan dat, overeenkomstig het beginsel van eenmaligheid in punt 70 van de R&H-richtsnoeren, een onderneming die al herstructureringssteun heeft ontvangen, tijdens de uitvoering van het plan geen nieuwe herstructureringssteun mag ontvangen. In het onderhavige geval bleef Corsair tussen maart 2021 en april 2022 verschillende overheidssteunmaatregelen aanvragen en ontvangen, ook al bevond de onderneming zich in een herstructureringsperiode (zie overweging 2).

(342) Hoewel de context van de COVID-19-pandemie enige compensatie voor schade in verband met reisbeperkingen kan hebben gerechtvaardigd, heeft de Commissie vastgesteld dat de steunmaatregelen van de Franse staat (voor een totaalbedrag van 32,4 miljoen EUR aan aanvullende steun) bovenop de 136,9 miljoen EUR kwamen die al in 2020 was goedgekeurd. Dit terugkerende karakter van de steun deed ernstige twijfels ontstaan over de naleving van het beginsel van eenmaligheid en de toereikendheid van de eerste herstructureringsoperatie.

(343) Bijgevolg, en bij gebrek aan een alternatieve rechtsgrondslag om de verenigbaarheid van deze steun met de interne markt te beoordelen, was de Commissie van oordeel dat er twijfel bleef bestaan over de verenigbaarheid ervan op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU, met name wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid van Corsair op lange termijn, de evenredigheid van de steun en de toereikendheid van de maatregelen om verstoringen van de mededinging te beperken.

(344) In dit verband heeft de Commissie vastgesteld dat Corsair op 19 december 2025 vrijwillig het volledige bedrag van 32,4 miljoen EUR, dat overeenkomt met de in 2021 en 2022 toegekende aanvullende steun, alsmede de daarop betrekking hebbende rente, heeft terugbetaald. Door deze daadwerkelijke terugbetaling van de onrechtmatige steun verliest Corsair het voordeel dat de steun heeft opgeleverd en wordt het risico van dubbele staatssteun of samenloop van niet-toegestane steunmaatregelen weggenomen. Daarom is de vastgestelde niet-naleving volledig geregulariseerd en zijn de twijfels weggenomen, met name wat betreft de evenredigheid van de steun en de toereikendheid van de maatregelen om verstoringen van de mededinging te beperken.

(345) In het licht van het beginsel van eenmaligheid in punt 70 van de R&H-richtsnoeren moet bij de beoordeling van de ontvangst van aanvullende onrechtmatige steun rekening worden gehouden met de omstandigheden in de periode waarin die steun is verleend (namelijk tussen april 2021 en mei 2022). Deze omstandigheden worden gekenmerkt door de aanhoudende wereldwijde gevolgen van de diepste crisis waardoor de luchtvaart sinds haar ontstaan is getroffen. Deze gevolgen waren des te ingrijpender, omdat Corsair bijna alleen op gebieden vloog waar het luchtvervoer om dwingende volksgezondheidsredenen ernstig was beperkt (overwegingen 19 en 20).

(346) Deze omstandigheden en gecombineerde effecten hebben ertoe bijgedragen dat de verliezen van Corsair veel groter waren dan in het herstructureringsplan was voorzien. Toen de Commissie de herstructureringssteun in december 2020 goedkeurde, bedroeg het verwachte cumulatieve resultaatverlies tussen 2020 en 2022 […] miljoen EUR. Het daadwerkelijke verlies over dezelfde periode bedroeg uiteindelijk […] miljoen EUR ([55]). Dit verschil kon niet worden gecompenseerd door de andere steun die op grond van artikel 107, lid 2, punt b), VWEU verenigbaar was en op dat moment was goedgekeurd, en dit is ook geenszins gebeurd ([56]).

(347) Tot slot blijkt dat de onrechtmatige steun is verleend tijdens de uitvoering van het herstructureringsplan. Zelfs als deze steun, ondanks de terugbetaling ervan, zou worden beschouwd als aanvullende steun om de in 2021 gemaakte kosten ([57]) te dekken, blijft deze steun aanzienlijk lager dan de extra eigen bijdrage voor de dekking van de herstructureringskosten, gezien het totale en veel lagere bedrag van de in december 2020 goedgekeurde herstructureringssteun bovenop de steun waarop dit besluit betrekking heeft (tabel 1). Bovendien is uitgesloten dat dezelfde kosten zowel door de herstructureringssteun als door de onrechtmatige steun werden gedekt, vanwege het verschil tussen de in december 2020 geraamde herstructureringskosten en de werkelijke kosten die Corsair in 2021 heeft gemaakt.

([55]) Besluit van december 2020, tabel 1, voetnoot 3 hierboven en herzien herstructureringsplan.
([56]) Besluit van december 2020, voetnoot 4 hierboven.
([57]) De Commissie merkt in dit verband op dat de betreffende steun die Corsair in 2022 heeft ontvangen, is toegekend ter compensatie van de kosten die Corsair tot eind 2021 heeft gemaakt (zie het besluit tot uitbreiding van de procedure, overweging 21, punt iii), en het besluit waarnaar wordt verwezen in voetnoot 12 van het besluit tot uitbreiding van de procedure).

(348) In die omstandigheden maakt de ontvangst van onrechtmatige steun ten bedrage van 32,4 miljoen EUR, als gevolg van uitzonderlijke, onvoorspelbare en niet aan Corsair toe te rekenen omstandigheden, een uitzondering mogelijk op het beginsel van eenmaligheid, zoals bepaald in punt 72, c), van de R&H-richtsnoeren. Bijgevolg, en gezien de volledige terugbetaling van die steun en de bijbehorende rente, vormt de toekenning van die steun geen belemmering voor de toekenning van de aanvullende steun ter financiering van het herziene herstructureringsplan en heeft deze geen invloed op de verenigbaarheid daarvan (zie overweging 119).

(349) Een uitzondering als bedoeld in overweging 348 is niet vereist met betrekking tot de bijdrage van 6 miljoen EUR van de Franse overzeese departementen via OMRP ter ondersteuning van het oorspronkelijke herstructureringsplan waarop het besluit van 2020 betrekking had. Hoewel deze bijdrage onrechtmatige steun bleek te zijn, was zij al opgenomen in het oorspronkelijke herstructureringsplan en werd zij samen met de andere herstructureringssteun en voor hetzelfde doel uitgekeerd, als onderdeel van dezelfde operatie, zodat zij geen herhaalde steun vormt die in strijd kan zijn met het beginsel van eenmaligheid, zoals uiteengezet in de punten 70 en 71 van de R&H-richtsnoeren. Het gaat hier immers om een onderdeel van de herstructureringsoperatie waarvan de totale financiering is opgenomen in tabel 1, dat om dezelfde redenen als de in het besluit van 2020 goedgekeurde steun moet worden beschouwd als verenigbaar met de interne markt, mede gelet op hetgeen is vastgesteld in overweging 331.

(350) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat de eerder geuite twijfels met betrekking tot de toekenning van deze aanvullende steun zijn weggenomen. Deze inmiddels terugbetaalde onrechtmatige steun doet dan ook geen afbreuk meer aan de verenigbaarheid van de steun voor het herziene herstructureringsplan met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

5.4. **Misbruik van de herstructureringssteun**

(351) In haar uitbreidingsbesluit herinnerde de Commissie eraan dat, overeenkomstig artikel 107, lid 3, punt c), VWEU, steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken als verenigbaar met de interne markt kunnen worden beschouwd, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(352) De Commissie herinnerde ook aan de bepalingen van artikel 108, lid 2, VWEU en artikel 20 van Verordening (EU) 2015/1589, volgens welke elk misbruik van steun ertoe kan leiden dat de betrokken lidstaat verplicht is deze te wijzigen of in te trekken.

(353) In haar besluit van 2020 concludeerde de Commissie dat de herstructureringssteun van Corsair verenigbaar was met artikel 107, lid 3, punt c), VWEU, op voorwaarde dat het herstructureringsplan en de daarin opgenomen maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging volledig in acht werden genomen (overweging 101 van het inleidingsbesluit). Bovendien hadden de Franse autoriteiten toegezegd halfjaarlijkse verslagen bij de Commissie in te dienen om te zorgen voor regelmatig toezicht op de uitvoering van het plan, de uitbetalingen van steun en eventuele afwijkingen van de oorspronkelijk goedgekeurde financiële koers (overweging 102 van het besluit van 2020).

(354) Volgens de punten 122, 126 en 129 van de R&H-richtsnoeren moet elke afwijking van de uitvoering van het plan of alle aanvullende steun die buiten het oorspronkelijke besluit om wordt toegekend, bij de Commissie worden aangemeld en kan deze worden beschouwd als misbruik van de oorspronkelijke steun.

5.4.1. *De verplichting om de vloot te beperken tot negen vliegtuigen*

(355) In haar besluit tot uitbreiding van de procedure oordeelde de Commissie dat het gebruik van de herstructureringssteun van Corsair in strijd met de in het besluit van 2020 gedane toezeggingen, en met name de in overweging 88, punt b), van dat besluit vastgestelde beperking van de vloot tot negen vliegtuigen, misbruik van de steun kon vormen in de zin van artikel 108, lid 2, VWEU (overweging 65 van het besluit tot uitbreiding van de procedure). Indien dit het geval zou zijn, zou de Commissie moeten beslissen of Frankrijk de goedgekeurde steun moest intrekken door deze terug te vorderen, of deze binnen een nader te bepalen termijn moest wijzigen.

(356) De Commissie had op basis van de opmerkingen van concurrenten en de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens immers vastgesteld dat Corsair tijdens de IATA-zomerseizoenen 2023 en 2024 een vloot van ten minste tien vliegtuigen had geëxploiteerd door herhaaldelijk en langdurig gebruik te maken van chartervluchten (overwegingen 48 tot en met 62 van het besluit tot uitbreiding van de procedure). De Franse autoriteiten erkenden deze overschrijdingen, maar stelden dat deze incidenteel waren en gerechtvaardigd door uitzonderlijke omstandigheden waarop Corsair geen invloed had (zie overweging 49 van het besluit tot uitbreiding van de procedure).

(357) Wat de omvang van de vloot van Corsair in 2021 en 2022 betreft, blijkt echter uit de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens dat eventuele overschrijdingen van de in het besluit van 2020 vastgestelde limiet kunnen worden verklaard door een vertraging die inherent is aan het registratieproces van de vliegtuigen en niet door de daadwerkelijke chartering van een tiende vliegtuig (zie overweging 62 van het besluit tot uitbreiding van de procedure).

(358) Om die redenen was de Commissie van oordeel dat de overschrijding van de maximaal toegestane vloot misbruik van steun in de zin van artikel 20 van Verordening (EU) 2015/1589 kon vormen (zie overweging 65 van het besluit tot uitbreiding van de procedure). Zij besloot daarom de formele onderzoeksprocedure uit te breiden om na te gaan of deze schending van de vlootbeperking de verenigbaarheid van de bij het besluit van 2020 goedgekeurde herstructureringssteun ondermijnde en, indien dit het geval zou blijken, de werkelijke omvang van de vloot van Corsair tijdens de verlengde herstructureringsperiode te verifiëren.

5.4.2. *Beoordeling van de wijzigingen die moeten worden aangebracht met betrekking tot de herstructureringssteun*

(359) Uit de gegevens die Frankrijk heeft verstrekt, blijkt echter dat de vastgestelde afwijkingen ten opzichte van het besluit van 2020 minimaal zijn, en de opmerkingen van derden spreken dit niet tegen.

(360) De Commissie merkt met name op dat het gebruik van extra vliegtuigen door Corsair sinds 2020 strikt bij wijze van uitzondering heeft plaatsgevonden, dat dit gerechtvaardigd was door externe omstandigheden waarop Corsair geen invloed had (zoals leveringsvertragingen, veiligheidseisen of onderhoudswerkzaamheden) en dat dit er in de praktijk nooit toe heeft geleid dat het in het besluit van 2020 vastgestelde maximum van negen vliegtuigen daadwerkelijk is overschreden. Dit incidentele gebruik, dat minder dan […] % vormt van de activiteiten die onder het herstructureringsplan vallen, bleek van korte duur te zijn en geen significante gevolgen te hebben voor de mededinging, zoals wordt bevestigd in de door de Franse autoriteiten ingediende studie (zie overweging xx). De Commissie merkt voorts op dat tijdens de uitgebreide formele onderzoeksprocedure niet is vastgesteld dat Corsair in 2021 of 2022 de maximale vlootomvang heeft overschreden. De belanghebbenden hebben immers geen elementen aangedragen die de toelichting van de Franse autoriteiten in overweging 357 weerleggen. De enige gevallen waarin overschrijdingen konden worden vastgesteld, hebben betrekking op gebeurtenissen in 2023 en 2024.

(361) Zelfs indien er een formele onregelmatigheid wordt vastgesteld, meent de Commissie dan ook dat deze slechts marginaal is. In plaats van een terugvordering van de betreffende herstructureringssteun te gelasten, is de Commissie dan ook van mening dat een wijziging van die steun een toereikende maatregel vormt om de vastgestelde onregelmatigheden te verhelpen, overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU.

(362) Omdat het misbruik in dit geval betrekking heeft op een maatregel ter beperking van verstoringen van de mededinging, is de Commissie van mening dat de steun ook op passende wijze moet worden gewijzigd met betrekking tot de maatregelen inzake de mededinging. Er zijn dus aanvullende voorwaarden of maatregelen nodig die de verstoringen van de mededinging verminderen ten opzichte van de maatregelen die voor de oorspronkelijke steun waren voorzien. Deze voorwaarden of maatregelen moeten verder gaan dan de geijkte maatregelen voor de nieuwe steun. Met de definitieve vrijgave van 700 slots op de luchthaven Paris-Orly en de vermindering van het aantal retourvluchten van Europees Frankrijk naar Fort de France, Pointe à Pitre en La Réunion wordt aan deze noodzaak tegemoetgekomen. De eerste maatregel verlaagt de toetredingsdrempels of vergemakkelijkt de uitbreiding van concurrenten op Paris-Orly, en de tweede maatregel is gericht op specifieke routes waarop het tijdelijk charteren van een tiende vliegtuig directe of indirecte gevolgen kan hebben gehad.

(363) Omdat geen van beide maatregelen van toepassing was op de oorspronkelijke herstructureringssteun, vormt het opleggen van de voorwaarden in het geval van beide maatregelen een wijziging van de reeds goedgekeurde steun. Er hoeft echter geen formeel onderscheid te worden gemaakt tussen de maatregelen of toezeggingen die door Frankrijk zijn opgelegd of voorgesteld, en specifieke voorwaarden die een wijziging vormen van de oorspronkelijk goedgekeurde steun. Zo moeten alle bepalingen waaraan Corsair in voorkomend geval ten opzichte van Frankrijk moet voldoen, tot uiting komen in voorwaarden die aan de goedkeuring van de steun zijn verbonden.

5.5. **Toezicht op de naleving van het besluit**

(364) Gezien de toekenning van de aanvullende steun aan Corsair in 2021 en 2022, en de niet-naleving van de beperking van de omvang van de vliegtuigvloot in 2023 en 2024, moet de strikte naleving van alle in dit besluit vastgestelde voorwaarden worden gewaarborgd en kunnen worden gecontroleerd. Daartoe acht de Commissie het noodzakelijk om in dit besluit een verplichting op te nemen aan de hand waarvan de naleving van het besluit kan worden gecontroleerd door een gemachtigde die onafhankelijk is van de Franse autoriteiten en de begunstigde. Frankrijk zal zich aan deze verplichting moeten houden. De gemachtigde, die door de Commissie moet worden goedgekeurd, houdt zorgvuldig toezicht op de naleving van de voorwaarden van het besluit, met inbegrip van de nauwgezette uitvoering van het herziene herstructureringsplan, en verifieert of de bereikte resultaten in overeenstemming zijn met de bijbehorende financiële koers. In samenwerking met Corsair zullen de Franse autoriteiten alle informatie verstrekken en alle nodige maatregelen nemen om de gemachtigde in staat te stellen dit mandaat doeltreffend uit te voeren. De gemachtigde brengt regelmatig verslag uit aan de Commissie.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De herstructureringssteun ten bedrage van 167,8 miljoen EUR, die voor 80 miljoen EUR bestaat uit de kwijtschelding van schulden aan de overheid voor een bedrag dat overeenkomt met de in het herstructureringsplan van 2020 toegekende staatsleningen, en voor 87,8 miljoen EUR uit aanvullende steun, die de Franse Republiek voornemens is te verlenen aan de economische eenheid bestaande uit Corsair SAS en al zijn dochterondernemingen, en de steun ten bedrage van 6 miljoen EUR die al in 2020 aan Corsair SAS is toegekend in verband met de investering van Outre-Mer R-Plane in Corsair, zijn verenigbaar met de interne markt onder voorbehoud van de in artikel 2 genoemde voorwaarden.

Artikel 2

1. De Franse Republiek ziet erop toe dat Corsair SAS of zijn dochterondernemingen (indien van toepassing), de maatregelen die zijn opgenomen in het herziene herstructureringsplan zoals beschreven in dit besluit, onverwijld en volledig uitvoert.

2. De Franse Republiek ziet erop toe dat Corsair SAS of zijn dochterondernemingen (indien van toepassing), de maatregelen ter beperking van verstoringen van de mededinging zoals beschreven in dit besluit volledig uitvoert. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

a) de vloot van Corsair SAS wordt beperkt tot negen vliegtuigen tot het einde van de herziene herstructureringsperiode;

b) het aantal retourvluchten van Corsair SAS tussen de luchthaven Paris-Orly en de luchthavens van de drie bestemmingen Pointe-à-Pitre, Fort-de-France en Réunion wordt met 97 vluchten verminderd tot het einde van de herziene herstructureringsperiode;

c) Corsair SAS doet zo spoedig mogelijk en uiterlijk vóór het einde van de herziene herstructureringsperiode onherroepelijk afstand van 700 slots op de luchthaven Paris-Orly;

d) Corsair SAS stelt zo spoedig mogelijk 800 slots op de luchthaven Paris-Orly ter beschikking aan een of meer derde partijen tot het einde van de herziene herstructureringsperiode;

e) Corsair SAS moet tot het einde van de herziene herstructureringsperiode te goeder trouw commerciële overeenkomsten aanbieden en onderhandelen met luchtvaartmaatschappijen die daarom vragen;

f) Corsair SAS mag geen deelnemingen in ondernemingen verwerven, tenzij dit onontbeerlijk is om de levensvatbaarheid op lange termijn van Corsair SAS of zijn dochterondernemingen (indien van toepassing) te waarborgen, en in dat geval onder voorbehoud van de goedkeuring van de overname door de Commissie, gedurende de gehele herziene herstructureringsperiode; en

g) Corsair SAS mag de overheidssteun gedurende de gehele herziene herstructureringsperiode niet presenteren als concurrentievoordeel bij de verkoop van zijn producten en diensten.

Artikel 3

1. De Franse Republiek brengt vanaf de datum van vaststelling van dit besluit tot het einde van de herstructureringsperiode om de drie maanden verslag uit over de uitvoering van het herstructureringsplan en de naleving van de voorwaarden van dit besluit.

2. Deze verslagen moeten worden ingediend via een gemachtigde die onafhankelijk is van de begunstigde, die binnen dertig kalenderdagen na de vaststelling van dit besluit moet worden geselecteerd en door de Commissie moet worden goedgekeurd.

3. In de verslagen worden onder meer de data vermeld van de daadwerkelijke uitbetalingen of toekenning van de steun en van de eigen bijdrage van de begunstigde, alsmede de ontwikkeling van het netwerk, de marktpositie, de vliegtuigvloot en het gebruik daarvan door Corsair SAS. In de verslagen wordt geverifieerd of er afwijkingen zijn ten opzichte van de financiële of operationele koers van het herziene herstructureringsplan wat betreft inkomsten, kostenbeheersing en -verlaging, en de dankzij de herstructurering behaalde resultaten, en worden, indien van toepassing, corrigerende maatregelen vermeld die zijn genomen of moeten worden genomen om de resultaten te bereiken die in het plan zijn voorzien. De naleving van de in artikel 2 van dit besluit bedoelde voorwaarden moet door de gemachtigde in elk van zijn verslagen uitvoerig worden beoordeeld om elke vastgestelde of te verwachten afwijking onverwijld te voorkomen.

Artikel 4

De onderhavige formele onderzoeksprocedure op grond van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, die betrekking heeft op de staatssteun ten bedrage van 32,4 miljoen EUR die de Franse Republiek tussen 2021 en 2022 in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan Corsair SAS heeft toegekend, is komen te vervallen, omdat is vastgesteld dat Corsair SAS die steun, vermeerderd met rente, heeft terugbetaald.

Artikel 5

De Franse Republiek deelt de Commissie binnen één maand vanaf de aanmelding van dit besluit mee welke maatregelen zij heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 6

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 23 december 2025.

Voor de Commissie
Teresa RIBERA
Uitvoerend vicevoorzitter