C/2026/3952

24.7.2026

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 december 2025

om det statliga stöd SA.109662 (2024/C) (f.d. 2020/N) som Frankrike planerar att genomföra till förmån för Corsair

[delgivet med nr C(2025) 9292]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(C/2026/3952)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ([1]) ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Den 11 december 2020 beslutade kommissionen att inte göra några invändningar mot det planerade omstruktureringsstödet till Corsair SAS (*Corsair*) till ett belopp av 106,7 miljoner euro (*2022 års omstruktureringsstöd*), bestående av i) uppskov med skattebetalningar (21,9 miljoner euro), ii) en skatterabatt (4,8 miljoner euro), iii) ett mjukt lån (18 miljoner euro) och iv) ett vinstandelslån (62 miljoner euro), i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) såsom den tolkas enligt riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (*omstruktureringsriktlinjerna* ([2])) (*2020 års beslut* ([3])) ([4]).

(2) Den 27 september 2023 lämnade Frankrike, på grundval av avsnitt 7.2.2 i omstruktureringsriktlinjerna, in en begäran till kommissionen om ändring av den omstruktureringsplan som godkändes genom 2020 års beslut. Enligt 2020 års beslut skulle den omstruktureringsplanen ha genomförts under en period fram till […] (*2020 års omstruktureringsplan*). De franska myndigheterna lämnade den 29 november och den 15 december 2023 ytterligare upplysningar om ändringen av Corsairs omstruktureringsplan från 2020. Begäran om ändring av omstruktureringsplanen åtföljdes av en uppdaterad omstruktureringsplan som därefter uppdaterades flera gånger (*den reviderade omstruktureringsplanen*, se skälen 30 och 31).

([1]) EUT C, C/2024/2822, 24.4.2024 och EUT C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) EUT C 249, 31.7.2014, s. 1.
([3]) Kommissionens beslut av den 11 december 2020 i ärende SA.58463 (2020/N) – Frankrike – Omstruktureringsstöd för Corsair SA (EUT C 41, 5.2.2021, s. 8).
([4]) Samma dag godkände kommissionen, i enlighet med artikel 107.2 b i EUF-fördraget, 30,2 miljoner euro i stöd till Corsair i form av en utomeuropeisk skatterabatt (skatterabatt för företag med säte i de franska utomeuropeiska departementen, regionerna och gemenskaperna). Detta stöd kompenserade Corsair för den skada som lidits under perioden 17 mars–30 juni 2020 till följd av de nedstängningsåtgärder och reserestriktioner som Frankrike och andra destinationsländer införde för att begränsa spridningen av covid-19-viruset. Se kommissionens beslut av den 11 december 2020 i ärende SA.58125 (2020/N) – Frankrike – Corsair – Ersättning för den skada som orsakats av covid-19-utbrottet (EUT C 242, 24.6.2022, s. 1).

(3) Den 5 februari 2024 beslutade kommissionen att inleda ett formellt granskningsförfarande avseende ändringen av stödet och omstruktureringsplanen för Corsair ([5]) (*beslutet att inleda förfarandet*). Corsair och tre andra berörda parter, närmare bestämt två konkurrenter till Corsair – Air Austral och Groupe Dubreuil Aero (GDA) – samt Diamondale Limited, en tidigare aktieägare i Corsair, lämnade den 24 maj 2024 sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet till kommissionen.

(4) Den 19 juni 2024 översände kommissionen dessa synpunkter till de franska myndigheterna, som svarade med synpunkter den 26 juli 2024. Den 22 november 2024 inkom Groupe Dubreuil Aéro med ytterligare synpunkter, som översändes till de franska myndigheterna den 17 december 2024. De franska myndigheterna inkom med synpunkter den 19 januari 2025, vars innehåll förtydligades vid två möten med kommissionen den 20 och 23 januari 2025. De franska myndigheterna inkom med kompletterande synpunkter och svar på kommissionens frågor den 23 januari, den 10 februari respektive den 3 mars 2025.

(5) Den 19 juni 2024 ställde kommissionen frågor till de franska myndigheterna om det kompletterande stöd som beviljats Corsair under omstruktureringsperioden. De franska myndigheterna svarade genom skrivelser av den 26 juli och den 16 december 2024.

(6) Kommissionen höll också flera möten med de franska myndigheterna, bland annat den 7 november och 6 och 17 december 2024 samt den 10 och 29 januari, 14 februari samt den 3 och 19 mars 2025.

(7) Den 11 april 2025 beslutade kommissionen ([6]) att förlänga det formella granskningsförfarandet avseende ändringen av stödet och omstruktureringsplanen mot bakgrund av att de franska myndigheterna och de berörda parterna hade lagt fram nya fakta som inte hade beaktats i beslutet att inleda granskningsförfarandet och som motiverade en förlängning av det formella granskningsförfarandet (*beslutet att utvidga förfarandet*).

(8) Den 20 maj 2025 översände de franska myndigheterna Corsairs reviderade räkenskaper för det räkenskapsår som löpte ut den 30 september 2024.

(9) Den 23 maj 2025 inkom Corsair och Groupe Dubreuil Aéro med synpunkter på beslutet att utvidga förfarandet av den 11 april 2025. Ett annat företag som önskar att förbli anonymt lämnade synpunkter den 2 juni 2025. Den 6 juni 2025 översände kommissionen dessa synpunkter till de franska myndigheterna, som svarade den 17 juni 2025.

(10) Den 30 maj 2025 översände de franska myndigheterna en uppdaterad version av företagets reviderade omstruktureringsplan och bilagorna till denna.

(11) Den 27 juni 2025 översände kommissionen ytterligare frågor till de franska myndigheterna rörande det kompletterande stöd som beviljats Corsair under omstruktureringsperioden och om storleken på företagets flotta och dess utveckling under 2023 och 2024. De franska myndigheterna svarade genom en skrivelse av den 11 juli 2025.

(12) Den 4 november 2025 skickade kommissionen en begäran till de franska myndigheterna om uppvisande av handlingar jämte kompletterande frågor om finansieringen av omstruktureringsplanen. De franska myndigheterna svarade genom skrivelser av den 10, 17 och 20 november 2025. Den 10 december 2025 skickade kommissionen ytterligare en begäran till de franska myndigheterna rörande den ändrade omstruktureringsplanen. De franska myndigheterna svarade med en uppdatering av planen den 15 december 2025.

(13) Kommissionen höll också flera möten med de franska myndigheterna om dessa olika frågor, särskilt den 28 april, 15 maj, 17 juni, 27 juni och 17 september samt den 10 och 12 december 2025.

([5]) Kommissionens beslut C(2024) 8537 final av den 5 februari 2024 i ärende SA.109662 – Frankrike – Ändring av stödet och av omstruktureringsplanen för Corsair (EUT C, C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

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

2. STÖDMOTTAGAREN

2.1 Corsairs verksamhet

(14) Corsair är ett förenklat aktiebolag (société par actions simplifiée, SAS) med ett aktiekapital på 5 000 000 euro och med säte på Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Frankrike. Företaget är registrerat i handels- och företagsregistret i Pointe-à-Pitre med nummer 328 621 586.

(15) Corsairs värdepapper har sedan slutet av 2020 ägts i sin helhet av holdingbolaget Outre-Mer R-Plane (OMRP) ([7]).

(16) I slutet av september 2023 hade Corsair en flotta med nio luftfartyg som främst betjänade de franska yttersta randområdena i Karibien (Martinique, Guadeloupe) och i Indiska oceanen (Réunion, Mayotte) samt bland annat Kanada. Andra flygbolag som trafikerar samma linjer är Air France, Air Austral och koncernen Groupe Dubreuil Aéro (GDA), i vilken ingår flygbolagen Air Caraïbes och French Bee.

(17) Enligt 2020 års beslut skulle Corsair genomföra 2020 års omstruktureringsplan under en period fram till […] för att återställa företagets långsiktiga lönsamhet.

2.2 Corsairs svårigheter

(18) I sin begäran om ändring av 2020 års omstruktureringsplan förklarade de franska myndigheterna att den affärsplan som låg till grund för 2020 års omstruktureringsplan baserades på antaganden som inte hade bekräftats, och att händelser vars omfattning inte kunde förutses hade fått en särskilt negativ inverkan på Corsair.

(19) För det första förklarade de franska myndigheterna att av de svårigheter som Corsair stått inför sedan omstruktureringsplanen godkändes 2020 hade folkhälsorestriktionerna fram till början av räkenskapsåret 2022–2023 en mycket allvarlig inverkan på Corsairs kommersiella och finansiella resultat.

(20) Den begränsning av – till och med tillfälliga förbud för – flygningar mellan den europeiska delen av Frankrike och vissa utomeuropeiska departement och territorier (t.ex. Antillerna och Réunion), som gällde fram till mars 2022 till följd av den nya plötsliga ökningen av covid-19-fallen och svårigheterna att distribuera vaccin i dessa territorier på grund av lokalbefolkningens låga efterfrågan, gjorde det särskilt svårt, eller till och med omöjligt, för Corsair att bedriva sin verksamhet under följande perioder:

a) Efter november 2020, då den europeiska delen av Frankrike, och i synnerhet Antillerna och Réunion, drabbades av upprepade nedstängningar under perioderna november–december 2020 och april–maj 2021, och återigen i juli–augusti 2021 för Antillerna och Réunion.

b) Februari–maj 2021, när resor i den europeiska delen av Frankrike samt Antillerna och Réunion var strikt begränsade till resor vid tvingande skäl. Detta krav gällde för icke vaccinerade personer fram till maj 2022.

c) I slutet av 2021, när omikronvågen ytterligare ökade restriktionerna för dessa destinationer, och Mauritius fick också klassificeringen ”högröd” under några dagar, vilket ledde till att avbokningarna ökade kraftigt och bokningarna störtdök.

d) Flygningar till Kanada kunde återupptas först i juni 2022, eftersom de mycket strikta reserestriktionerna bibehölls fram till våren 2022.

([7]) OMRP är ett holdingbolag som bildades den 24 augusti 2020 som en del av återhämtningen och omstruktureringen av Corsair i samband med covid-19-krisen. OMRP:s enda syfte är att inneha och förvalta aktieinnehavet i Corsair, och bolaget sammanför de aktieägare som är delaktiga i att rädda företaget, inklusive privata investerare och offentliga aktörer. OMRP bedriver inte verksamhet på egen hand och är det kapitalinstrument genom vilket aktieägarna utövar sina rättigheter och tar på sig den ekonomiska risken i samband med omstruktureringen av Corsair. Vissa av OMRP:s privata aktieägare som ville återinvestera i Corsair omgrupperade sig i holdingbolaget Blue Sky, som förvärvade kapital i Corsair som en del av ändringen av dess omstruktureringsplan (se dokumentet ”Firm Offer”, bilaga 2, som översändes till kommissionen den 15 december 2023).

(21) De franska myndigheterna tillade vidare att Corsairs verksamhet också hade påverkats av proteströrelser i Antillerna mellan november 2021 och januari 2022 efter införandet av obligatorisk vaccinering för vårdpersonal och införandet av ”hälsopasset” på flera offentliga platser.

(22) Enligt de franska myndigheterna hade Corsair, som hade förväntat sig en återgång till normala marknadsvillkor i slutet av 2021, följaktligen sett sina resultat avvika från dem som förutsågs i den ursprungliga affärsplanen.

(23) Enligt de franska myndigheterna hade den kris som var kopplad till Rysslands militära aggression mot Ukraina och den globala inflationssituation som följde av detta därefter lett till en mycket kraftig kostnadsökning när företaget återupptog sin normala verksamhet, med i) den mycket kraftiga ökningen av priset på fotogen, vilket som mest överskred 1 200 US-dollar per ton jämfört med det pris på [500–900] US-dollar/ton som ursprungligen angavs i affärsplanen, och ii) försvagningen av euron mot US-dollarn, där den ursprungliga affärsplanen hade utarbetats på grundval av en växelkurs mellan euron och US-dollarn på [0,9–1,3] jämfört med den kurs på 0,97 som nåddes när den var som lägst i oktober 2022.

(24) I samband med detta uppgav de franska myndigheterna att kostnaden för fotogen hade motsvarat kostnader på [100–180] miljoner euro för […] i den reviderade omstruktureringsplan som ursprungligen lämnades in i december 2023, och att ökningen av priset på fotogen och eurons svaghet gentemot US-dollarn hade lett till en extra kostnad på omkring [80–120] miljoner euro per år enbart för den posten under den perioden.

(25) Slutligen hävdade de franska myndigheterna att även om företaget till viss del hade kunnat höja sina priser för att övervältra denna situation (i kombination med den allmänna inflationseffekten på företagets samtliga kostnader), hade ersättningen för det första endast varit partiell, och för det andra inte kunnat tillämpas på majoriteten av biljetterna eftersom de hade sålts flera månader före flygningarna. Därför kunde en aggressiv kostnadsökning som den som uppstod till följd av krisen i samband med Rysslands militära aggression mot Ukraina inte omedelbart överföras till biljettpriset, och en viss utförandetid hade varit nödvändig.

(26) I detta sammanhang och på grundval av ovanstående förklarade de franska myndigheterna i september och december 2023 att Corsair hade drabbats av allvarliga likviditetsproblem och hade erfarit en nettominskning av sin rörelsemarginal på [170–220] miljoner euro under perioden 2020–2023 jämfört med 2020 års omstruktureringsplan, trots företagets ansträngningar att minska sina fasta kostnader med [10–25] miljoner euro under perioden och de ytterligare stödåtgärder som infördes av den franska staten till förmån för sektorn som helhet, vilka hade en positiv inverkan på Corsair med [20–40] miljoner euro under periodens gång.

(27) På grundval av de försämrade ekonomiska resultat som orsakades av de nya svårigheter som Corsair ställdes inför efter beslutet om omstruktureringsstöd i december 2020 (såsom fastställs i skälen 18–25 ovan), förklarade de franska myndigheterna också att företagets rörelseresultat […] i slutet av räkenskapsåret […] (som avslutades i september […]) […] det egna kapitalet, som vid den tidpunkten var […], och att Corsair, på grundval av den uppdaterade affärsplan som företaget utarbetat, inte längre var i stånd att uppfylla kraven i 2020 års omstruktureringsplan.

(28) Slutligen uppgav de franska myndigheterna att bränslepriset och växelkursen mellan euron och dollarn fortsatt hade varit mycket volatila under perioden 2022–2023. De pekade också på ökningen av alla denominerade kostnader som orsakats av inflationen, i synnerhet underhållet av luftfartyg och deras motorer ([…]) och catering ([…]) under perioden 2022–2023.

(29) Den 15 december 2023 ändrade den franska staten sin begäran om att ändra 2020 års omstruktureringsplan på grundval av avsnitt 7.2.2 i omstruktureringsriktlinjerna.

3. DEN REVIDERADE OMSTRUKTURERINGSPLANEN

3.1 Antaganden i den reviderade omstruktureringsplanen

(30) Sedan den 15 december 2023 har de franska myndigheterna uppdaterat den reviderade omstruktureringsplanen flera gånger, och har då beaktat utvecklingen av Corsairs verksamhet samt den geopolitiska och makroekonomiska utvecklingen under de senaste två åren.

(31) Den senaste versionen av den reviderade omstruktureringsplanen antogs den 23 maj 2025. Denna version av planen bifogas förlikningsprotokollet ”Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair”, som undertecknades den 7 november 2025 av Corsair, de franska myndigheterna, de nya investerarna och de utgående investerarna under överinseende av ad hoc-förvaltare som utsetts genom ett rättsligt beslut som en del av ett insolvensförebyggande förfarande vid Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre och Comité Interministeriel de Restructur Industrielle (CIRI) (*villkorsförteckningen*). Planen bygger på följande huvudsakliga antaganden, som senast uppdaterades av de franska myndigheterna den 15 december 2025:

a) Alla restriktioner kopplade till covid-19-hälsokrisen avslutas och marknaden ligger över 2019 års nivåer från och med 2025.

b) Corsairs faktiska resultat (som lämnats in i oreviderat tillstånd av de franska myndigheterna) för räkenskapsåret 2024–2025, som löpte ut den 30 september 2025, visar på en återgång till lönsamhet med ett nettoresultat på […] miljoner euro.

c) Bränslekostnaderna diskonteras till [600–900 US-dollar]/ton från april 2025 jämfört med omkring [500–800] US-dollar/ton i genomsnitt sedan september 2024.

d) Växelkursen mellan US-dollarn och euron ligger på [0,9–1,3], dvs. något högre än den som noterats sedan april 2025.

e) En fullständig förnyelse av Corsairs flotta slutförs i januari 2025, med dess […] Airbus A330-NEO-luftfartyg, med följden att alla Corsairs destinationer nu kommer att betjänas av luftfartyg av typen Airbus A330-NEO, som har tre reseklasser och en kapacitet på 343 platser (20 platser i affärsklass, 21 platser i premiumklass och 302 platser i ekonomiklass).

f) En försäljning av […] luftfartyg den […] till [[…]] för uppskattningsvis [25–45] miljoner euro och ett åtagande om ett aktieägartillskott på [25–45] miljoner euro i enlighet med avsnitt B i villkorsförteckningen, enligt vilket i) Blue Sky Holding ([8]), Groupe Advens-Geocoton ([9]) och Sempat ([10]) kommer att ha bidragit med totalt [10–40] miljoner euro ([5–30] miljoner euro, [0–5] miljoner euro respektive 3 miljoner euro) i form av kapital eller, om så krävs innan beslutet antas av kommissionen, ha tillgängliggjort summan som tillfällig finansiering för att täcka Corsairs likviditetsbehov till dess att omstruktureringen har slutförts (vilken därefter ska kapitaliseras), och ii) Gruppe Advens-Geocoton även kommer att ha åtagit sig att tillhandahålla en andra del av den interimistiska finansieringen på [5–30 miljoner euro] till Corsair senast fem arbetsdagar efter dagen för Europeiska kommissionens beslut. Denna interimistiska finansiering, som uppgår till [20–60] ([11]) miljoner euro, kommer att införlivas i Corsairs kapital som en del av de kapitaltillskott som ska göras efter kommissionens beslut om godkännande (även om detta beslut är villkorat).

([8]) Blue Sky Holding, SAS, med säte på Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, är ett privat konsortium i vilket en del av Corsairs tidigare aktieägare ingår.

([9]) Groupe Advens-Geocoton är en privat industri- och tjänstekoncern av franskt ursprung som är verksam i synnerhet inom textil-, jordbruksindustri- och logistiksektorerna samt i sektorn för digitala tjänster, och som länge har haft en närvaro i Afrika och de utomeuropeiska territorierna. Den bildades genom en sammanslagning av Advens och Geocoton, och har erkänd erfarenhet av att förvalta verksamheter i komplexa och kapitalintensiva miljöer.

([10]) Sempat (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadeloupe) är ett halvoffentligt företag vars uppdrag är att investera i och stödja ekonomiska projekt av strategiskt intresse för Guadeloupes territorier, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. I samband med omstruktureringen av Corsair agerar Sempat som offentlig minoritetsinvesterare, och tillhandahåller finansiering från regionen Guadeloupe.

([11]) Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton och Sempat åtog sig också att investera ytterligare [5–20] miljoner euro i kapital om Corsairs kassaflöde vid månadens slut underskred tröskeln på [20–60] miljoner euro. Detta åtagande syftar till att ge ytterligare säkerhet om parametrarna i Corsairs reviderade omstruktureringsplan försämras, och till att öka de privata investerarnas eget bidrag.

g) Flottan begränsas till nio luftfartyg under hela den reviderade omstruktureringsplanens löptid (det tionde luftfartyget kommer endast att ingå från och med […]).

h) De minst lönsamma flygningarna minskas (en minskning av antalet flygtimmar med […] % jämfört med räkenskapsåret […]) för att möjliggöra en bättre kabinfaktor och en ökning av det genomsnittliga priset.

i) Trafiken från/till Mauritius ökas under 2025, […] efter beslutet att rikta in sig på Afrika (med tanke på att det är olönsamt på lång sikt att endast ha säsongsbunden trafik på denna rutt).

j) Ytterligare åtgärder för att förbättra RASK-indikatorn (intäkterna per erbjuden personkilometer) ([12]), som leder till en ökning av RASK-indikatorn med […] % över tid.

k) De kompletterande intäkterna förbättras på grundval av en jämförelse med resten av industrin.

l) Avkastningshanteringen förbättras genom införandet av ytterligare åtgärder, i synnerhet öppnandet och stängningen av prisklasser på grund av en standardisering av flottan.

m) Förbättrade prognoser som i referensscenariot inbegriper en positiv inverkan på passageraromsättningen med […] % under […] och med […] % under […]. Denna höjning av försäljningspriserna beror på den kombinerade effekten av en ökning av andelen platser i den främre delen av kabinen och en omarbetning av flygtidtabellen i syfte att minska de minst lönsamma flygningarna (se ovan).

n) Ytterligare kostnadsbesparande åtgärder såsom omförhandling av strukturella kontrakt (leasing, underhåll och service osv.), vilket minskar marknadsföringskostnaderna, subleasing av motorer och försäljning av tekniska ledningstjänster.

o) Rationalisering av personalkostnaderna, främst kopplade till förändringar i sammansättningen av kabinpersonalen.

(32) De franska myndigheterna tillägger dessutom att Corsairs intäkter sannolikt fortfarande påverkas av dess lågprisprofil, som kännetecknas av en stor andel subventionerade biljetter, ett rykte som charterflygbolag, föråldrad utrustning ombord (t.ex. skärmar) och en icke-standardiserad luftfartygsflotta. En modernare flotta, som den som Corsair har nu, kommer sannolikt i sig att göra att biljetterna kan säljas till högre priser och kabinfaktorerna ökar allteftersom kundernas uppfattning förbättras. Dessutom uppger de franska myndigheterna att denna övergång från en ”charterprofil” redan återspeglas dels i en positiv återkoppling från kunderna på flygningar som betjänas av de nya luftfartygen, dels i att Corsair utsågs till 2024 års ”bästa fritidsflygbolag” i Frankrike vid World Airline Awards. Frankrike uppger att även om saken inte tas upp i den reviderade omstruktureringsplan som överlämnats till kommissionen, förväntas mervärdesförsäljningsstrategins inverkan på priserna och kabinfaktorerna gradvis att bli allt tydligare, allteftersom passagerarna blir medvetna om den förbättrade tjänsten och deras preferenser ändrar sig.

3.2 Finansiering av den reviderade omstruktureringsplanen

(33) I sin skrivelse av den 27 september 2023 föreslog de franska myndigheterna att den reviderade omstruktureringsplanen skulle omfatta perioden från […] till […]. Den dokumentation som de franska myndigheterna lämnade in den 15 december 2023 visar däremot att den maximala förlängningstiden för den reviderade omstruktureringsplanen skulle vara […] (snarare än […]), dvs. som längst till […].

(34) Därefter meddelade de franska myndigheterna kommissionen, i takt med att de olika versionerna av den reviderade omstruktureringsplanen utarbetades, att den 30 september 2026 i slutänden var det datum då omstruktureringsperioden rent faktiskt löpte ut.

(35) På grundval av detta grundar sig den omstruktureringsplan som reviderades den 23 maj 2025, uppdaterades den 15 december 2025 och lämnades in av de franska myndigheterna till kommissionen som den slutliga version som ska beaktas vid bedömningen, huvudsakligen på följande finansiella antaganden:

([12]) RASK indikatorn representerar alla intäkter (Revenue) som ett flygbolag genererar i förhållande till antalet erbjudna personkilometrar (Available Seat Kilometre, ASK) under en viss period.

a) För det första en varaktig förbättring av det finansiella resultatet (som bör göra det möjligt att uppnå ett rörelseresultat på […] miljoner euro vid […]) och de finansiella flöden som genererats under den reviderade omstruktureringsplanens löptid tack vare i) det optimerade kommersiella erbjudandet till följd av det ökade antalet rotationer med en flotta som nu helt har förnyats och standardiserats, ii) omstruktureringsåtgärderna och kostnadsminskningsåtgärderna, och iii) effekterna av ytterligare åtgärder för att förbättra lönsamheten.

b) En flotta med nio helt uppgraderade luftfartyg, samt en nedstängning av förlustbringande flyglinjer som ersätts med nya flyglinjer till Afrika.

c) Därefter externa finansiella bidrag i form av, för det första, tillhandahållande av nya medel från externa investerare till en summa av 145,4 miljoner euro ([13]), och för det andra ekonomiskt stöd från den franska staten på totalt 87,8 miljoner euro.

3.2.1 *Beskrivning av finansieringen*

(36) Som framgår av tabell 1 nedan förklarar de franska myndigheterna att den privata finansieringen huvudsakligen kommer att komma ifrån i) ett kapitaltillskott på […] miljoner euro från Blue Sky Holding, ii) ett kapitaltillskott från en ny extern investerare (det franska företaget Advens-Geocoton) som ny aktieägare till ett belopp på […] miljoner euro, iii) ett ytterligare kapitaltillskott på […] miljoner euro som delas mellan Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton och Sempat, som ska tillhandahållas till Corsair om företagets kassaflöde sjunker under tröskelvärdet på […] miljoner euro, iv) ett moratorium för pensionsavgifter som beviljats av Caisse de Retraite du Personalnel Navigant (CRPN) till ett belopp på […] miljoner euro, v) Corsairs försäljning av ett Airbus A330 F-HSKY-luftfartyg till ett uppskattat belopp på […] miljoner euro och (vi) Corsairs finansiering (genom leasingavtal) i juli 2022 av fyra nya A330-NEO-luftfartyg till ett belopp på […] miljoner euro ([14]).

(37) På grundval av detta anger de franska myndigheterna att det egna bidrag som ska tillämpas med avseende på begäran om ändring av 2020 års omstruktureringsplan därför uppgår till 145,4 miljoner euro. De franska myndigheterna uppger också att det privata kapitaltillskottet till Corsair uppgick till [130–180] miljoner euro inom ramen för 2020 års beslut baserat på 2020 års omstruktureringsplan.

(38) De franska myndigheterna drar därför slutsatsen att det totala egna bidraget med avseende på ändringen av Corsairs omstruktureringsplan från 2020 skulle uppgå till 319,1 miljoner euro (dvs. med hänsyn tagen till det ursprungliga egna bidraget).

(39) När det gäller det finansiella stödet från den franska staten förklarar de franska myndigheterna att den övervägande delen av det stöd som begärs i ändringen av omstruktureringsplanen består av en avskrivning av det stöd som beviljades 2020 i form av lån och inte av nya tillskott, och att det finansiella stödet från staten därför främst kommer att tillhandahållas genom

i) ett nytt bidrag på 3 miljoner euro från Conseil Départemental de la Guadeloupe,

ii) en utomeuropeisk skatterabatt (*den utomeuropeiska skatterabatten*) på 38,1 miljoner euro inom ramen för Corsairs investeringsprogram för inköp av ett luftfartyg ([15]),

iii) ett uppskov för betalningen av 19 miljoner euro, motsvarande den del av den offentliga skulden som inte kan efterskänkas, under en sexårsperiod ([…]) ([16]),

([13]) Efter att helt ha trängt ut den historiska aktieägaren OMRP genom att annullera alla dess aktier.

([14]) Motsvarande det månatliga leasingbeloppet för luftfartygen fram till den 30 september 2025, dvs. för den reviderade omstruktureringsplanens löptid.

([15]) Den utomeuropeiska skatterabatten, som regleras i artikel 244 quater W i den franska allmänna skattelagstiftningen, är ett skatteavdrag för investeringar i de utomeuropeiska departementen. Denna åtgärd är normalt inte tillgänglig för företag som befinner sig i svårigheter. Den franska staten åtar sig dock att göra sitt yttersta för att bevilja denna skatterabatt till Corsair som ett undantag, trots att företaget är ett företag i svårigheter.

([16]) De franska myndigheterna påpekar att återstoden av den del av den offentliga skulden som inte kan efterskänkas, dvs. 5,5 miljoner, kommer att återbetalas samtidigt som skatterabatten för 2026 betalas ut (motsvarande den utomeuropeiska skatterabatt som den franska staten ska betala till Corsair enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget).

iv) en avskrivning av 23 miljoner euro motsvarande den offentliga skuld som kan efterskänkas ([17]), och

v) en avskrivning av 80 miljoner euro i offentliga skulder motsvarande de statliga lån som beviljats inom ramen för 2020 års omstruktureringsplan (lån från Fonds de Développement Économique et Social och Prêt Participatif – *lånen från FDES och PP*, se skäl 1, leden i och iv) samt 4,7 miljoner euro i ränta på dessa lån.

(40) Med avseende på avskrivningen av lånen från FDES och PP (skäl 39 v) hävdar de franska myndigheterna att denna avskrivning, eftersom den redan beaktades i sin helhet i 2020 års beslut, inte bör ingå på nytt i beräkningen av det stöd som finansierar omstruktureringskostnaderna i syfte att fastställa förhållandet mellan stöd och eget bidrag, eftersom detta skulle leda till att samma stöd räknas två gånger. Å andra sidan är det nödvändigt att ta hänsyn till den upplupna och kapitaliserade räntan (på vinstandelslånet), vilken under vinstandelslånets hela löptid kommer att uppgå till 4,7 miljoner euro. I gengäld för denna avskrivning beviljar Corsair dessutom den franska staten och de offentliga borgenärerna en prioriterad klausul om återbetalning efter återgång till lönsam drift, enligt vilken Corsair, om de fastställda villkoren är uppfyllda, årligen ska återbetala ett belopp som motsvarar […] % av den positiva skillnaden mellan dess rörelseresultat, inklusive underhållsskyldigheten, och värdeminskningen av den del av skulden som företaget beviljats uppskov för ([18]), upp till ett tak på […] miljoner euro. Den faktiska aktiveringen av denna klausul förutsätter ett kumulativt uppfyllande av strikta finansiella villkor, närmare bestämt att det finns ett positivt eget kapital och att en tillräcklig kassaflödesposition bibehålls, så att man säkerställer att betalningarna enligt klausulen om återbetalning efter återgång till lönsam drift inte äventyrar företagets solvens eller likviditet.

(41) Mot bakgrund av 2020 års beslut baserat på 2020 års omstruktureringsplan bör man komma ihåg att det statliga stöd som betalades ut till Corsair tog formen av ett omstruktureringsstöd på 106,7 miljoner euro, bestående av i) ett moratorium för Corsairs offentliga skulder som i slutet av januari 2021 beräknades uppgå till 21,9 miljoner euro, ii) 4,8 miljoner euro i form av en utomeuropeisk skatterabatt på inköp av ett eller flera luftfartyg under 2021, iii) ett direkt mjukt lån från staten på 18 miljoner euro (*lånet från FDES*) och iv) ett vinstandelslån på 62 miljoner euro (*lånet från PP*) ([19]).

(42) De franska myndigheterna påpekar att de lokala myndigheterna i de utomeuropeiska departementen betalade ut 6 miljoner euro under 2020 som en del av OMRP:s investering, vilket inte beaktades i 2020 års beslut. Detta belopp måste därför läggas till det statliga stödbelopp som betalades ut under 2020, vilket leder till ett statligt stöd på 112,7 miljoner euro totalt.

(43) Som svar på kommissionens observation i skäl 95 i beslutet att inleda förfarandet, där man ifrågasätter möjligheten att det moratorium på [10–40] miljoner euro som erhölls genom den delbetalning av pensionsavgifter som CRPN beviljade Corsair i september 2023 kan räknas som eget bidrag, vidhåller de franska myndigheterna dessutom i huvudsak att CRPN är ett organ som självständigt förvaltar resurser av privat ursprung. Eftersom CRPN:s medel inte är statliga medel och beslutet att dela upp betalningen av avgifterna – som i detta fall kan jämföras med en privat fordringsägares rimliga beteende – inte kan tillskrivas staten, utgör den åtgärden inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(44) Tabell 1 visar fördelningen av egna bidrag och statligt stöd i finansieringen av 2020 års omstruktureringsplan. Den visar sedan denna fördelning av finansieringen för den ändrade omstruktureringsplanen. Slutligen visar den förhållandet mellan alla privata och offentliga bidrag till finansieringen av den reviderade omstruktureringsplanen.

([17]) Den finansiering som anges i skäl 39 iii och iv tillhandahålls genom Commission des chefs des services financiers (CCSF), som är en del av ekonomiministeriets generaldirektorat för offentliga finanser, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Se bilaga 5 till den villkorsförteckning som undertecknades den 7 november 2025.

([19]) I detta avseende påpekar de franska myndigheterna att det totala beloppet av de lån som beviljats av staten (80 miljoner euro) inom ramen för 2020 års beslut räknades som statligt stöd, inte bara den ekonomiska fördel som Corsair erhållit genom lån som beviljats av staten jämfört med liknande lån som beviljats av en privat aktör.

Tabell 1

Stöd och egna bidrag

Eget bidrag		Stöd	
Typ	Belopp (i miljoner euro)	Typ	Belopp (i miljoner euro)
Koncessioner från TUI (utgående aktieägare)	[80–120]	Moratorium för offentliga skulder	21,9
Bidrag OMRP	[10–50]	Den utomeuropeiska skatterabatten	4,8
Bidrag från lokala myndigheter i de utomeuropeiska områdena (via OMRP)	(6)	Statliga lån från FDES och PP	80
Försäljning av tre Boeing 747-luftfartyg den 2 juli 2020	[10–25]	Bidrag från lokala myndigheter i de utomeuropeiska områdena (via OMRP)	6
Förhandlingar om leasing av två luftfartyg	[3–10]		
Plan om skydd av arbetstillfällen och kollektivavtal om ömsesidig uppsägning	[7–20]		
Summa eget bidrag enligt 2020 års omstruktureringsplan	**60,86 % 173,7**	**Summa stöd enligt 2020 års omstruktureringsplan**	**112,7 39,14 %**
Kapitaltillskott från Blue Sky Holding (OMRP:s tidigare aktieägare samt återinvesterare)	[5–30]	Kapitaltillskott från Conseil Départemental de la Guadeloupe (via Sempat)	3
Kapitaltillskott från Advens-Geocoton	[5–30]	Avskrivning av de statliga lånen från FDES och PP	Kapitaliserad och upplupen ränta i slutet av juli 2 025 på vinstandelslånet (lånet från PP): 4,7 Betald ränta på lånet från FDES
Nytt åtagande om ytterligare kapitaltillskott från aktieägarna (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton och Sempat)	[5–30]		
Bidragsmoratorium som beviljats av Caisse de Retraite du Personalnel Navigant	[10–40]	Uppskov av betalning av offentliga skulder som inte kan efterskänkas	19
Försäljning av F-HSKY-luftfartyg	[25–40]	Avskrivning av offentliga skulder som kan efterskänkas	23
Finansiering av fyra nya Airbus A330-NEO-luftfartyg genom leasing (leasingavgifter)	[20–80]	Den utomeuropeiska skatterabatten	38,1
Summa eget bidrag enligt den reviderade omstruktureringsplanen	**145,4 62,3 %**	**Summa stöd enligt den reviderade omstruktureringsplanen**	**87,8 37,7 %**
Summa sammanlagt eget bidrag (för båda planerna)	**319,1 61,4 %**	**Summa sammanlagt stöd (för båda planerna)**	**200,5 38,6 %**

3.2.2 *Proportionaliteten mellan stöd, egna bidrag och ansvarsfördelning*

(45) På grundval av detta uppger de franska myndigheterna, mot bakgrund av ändringen av Corsairs omstruktureringsplan från 2020, att den diskonterade totala summan av statligt stöd skulle uppgå till 200,5 miljoner euro (med hänsyn tagen till det ursprungliga stödet), dvs. [80–180] miljoner euro mindre än det diskonterade totala beloppet för de privata bidragen.

(46) De franska myndigheterna drar därför slutsatsen att villkoret i punkt 64 i omstruktureringsriktlinjerna – enligt vilket egna bidrag måste uppgå till minst 50 % av omstruktureringskostnaderna – har uppfyllts på ett tillfredsställande sätt.

(47) Dessutom anger de franska myndigheterna att en del av de offentliga insatserna enligt den reviderade omstruktureringsplanen kommer att utgöras av kapitaltillskott, och att de nuvarande aktieägarna i hög grad bidrar till omstruktureringen genom att de minskar sitt aktieinnehav till noll mot bakgrund av den kommande kapitalökningen. I detta avseende förklarar de franska myndigheterna att de befintliga aktieägarna, i enlighet med punkt 66 i omstruktureringsriktlinjerna, kommer att absorbera Corsairs ackumulerade förluster fullt ut före det statliga ingripandet. För detta ändamål har en kapitalminskning införts för att täcka de överförda förlusterna innan avsättningen av offentliga medel. Till följd av denna transaktion har de befintliga aktieägarnas deltagande eliminerats helt genom den fullständiga värdeminskningen av de utestående aktierna. Detta skedde före kapitalökningen, vilket innebär att rekapitaliseringen inte på något sätt gynnar de tidigare aktieägarna. De franska myndigheterna anser därför att detta tillvägagångssätt säkerställer en lämplig fördelning av bördan, eftersom de befintliga aktieägarna bär hela bördan av de tidigare förlusterna i hela den utsträckning som tillåts enligt den nationella lagstiftningen, och trängs ut fullständigt som en del av den kapitalmässiga omstruktureringen.

3.2.3 *Stödets lämplighet*

(48) Mot bakgrund av ovanstående anser de franska myndigheterna att Corsairs nuvarande svårigheter beror både på omedelbara likviditetsproblem och en strukturell försvagning av företagets solvens, till följd av ackumulerade förluster som år efter år har urholkat företagets egna kapital. De påpekar att det planerade stödet, som huvudsakligen består av skuldavskrivning och en skatterabatt, inte bara syftar till att tillfälligt förbättra företagets kassaflöde, utan också bidrar till att stärka dess långsiktiga solvens. Denna senare aspekt står i proportion till företagets förmåga att täcka alla sina skulder med egna medel. En omedelbar och permanent skuldavskrivning minskar de kortfristiga skulderna medan en skatterabatt ökar nettoresultatet eller tillgångarna, och nettopositionen förbättras i båda fallen. De franska myndigheterna anser att denna minskning av skulderna, i kombination med ett återställande av kapitalnivåerna, är den lämpligaste mekanismen för att åtgärda de identifierade svårigheterna. Stödet, som åtföljs av en klausul om återbetalning efter återgång till lönsam drift för ett belopp på upp till […] miljoner euro, skulle således tillgodose både likviditetsbehoven på medellång sikt och den otillräckliga solvensen, och bör därför göra det möjligt för Corsair att återgå till en hållbar finansiell struktur och en positiv likviditet samtidigt som företaget uppfyller sina åtaganden.

3.3 **Återställande av långsiktig lönsamhet**

3.3.1 *Beskrivning av antaganden och finansiella prognoser*

(49) Enligt referensscenariot i den senaste uppdateringen av den reviderade omstruktureringsplan som lämnats in av de franska myndigheterna, daterad den 23 maj 2025 och senast uppdaterad den 15 december 2025, förväntas Corsairs omsättning, och särskilt omsättningen från persontransporter, öka med omkring 17 % under den reviderade omstruktureringsplanens löptid (mellan slutet av september 2023 och slutet av september 2026), och uppgå till omkring […] miljoner euro i slutet av september 2026.

(50) De franska myndigheterna anser att kostnaderna (rörliga och fasta) endast förväntas öka med […] % under planens löptid, vilket proportionellt sett är mindre än företagets förväntade intäkter i slutet av september 2026. När det gäller fasta kostnader uppger de franska myndigheterna emellertid att dessa leasingkostnader förväntas öka med […] % under den reviderade omstruktureringens löptid till följd av tillägget av det nya luftfartyget till flottan. De franska myndigheterna förklarar att dessa nya luftfartyg är billigare med avseende på driftskostnader (i synnerhet bränsleförbrukningen), men att de är dyrare att leasa.

(51) På grundval av ovanstående och enligt tabellen nedan förväntas företagets rörelseresultat öka avsevärt under den reviderade omstruktureringsplanens löptid, från […] miljoner euro i slutet av september 2023 till […] miljoner euro i slutet av september 2026, vilket innebär en fullständig omkastning av situationen under den reviderade omstruktureringsplanens löptid, från en betydande rörelseförlust till ett överväldigande positivt rörelseresultat.

Tabell 2

Corsairs viktigaste ekonomiska indikatorer (referensscenario)

		Omstruktureringsperioden						
miljoner euro	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Omsättning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
varav passagerare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rörelseresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eget kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoskuld (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sysselsatt kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kontantposition	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Avkastning på sysselsatt kapital % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	[…]
Avkastning på eget kapital % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	[…]	[…]

Källa: Olika bilder från den reviderade omstruktureringsplanen per den 23 maj 2025, i enlighet med vad som tillhandahållits; ”Summary of documents submitted” av den 20 juni 2025.

(*) Beräknad på grundval av NOPAT (nettorörelsevinsten efter skatt) ([20]).

(**) Avdrag på grundval av nettoresultat och eget kapital.

([20]) Företagets rörelseresultat mäter dess operativa resultat före beaktandet av finansieringskostnader och bolagsskatt, i enlighet med tillämpliga redovisningsregler. Nettorörelsevinsten efter skatt (NOPAT) är rörelseresultatet efter skatt, beräknat på normativ basis, som om företaget uteslutande finansierades med eget kapital, och erhålls genom att tillämpa en standardiserad skattesats på rörelseresultatet. Detta tillvägagångssätt gör det möjligt att neutralisera effekterna av finansieringsstrukturen och de extraordinära skatteposterna. Nettorörelsevinsten efter skatt är således det relevanta aggregerade värdet för beräkning av avkastningen på sysselsatt kapital (ROCE), som mäter avkastningen på sysselsatt kapital genom att visa förhållandet mellan nettorörelsevinsten efter skatt och det sysselsatta kapitalet, och gör det möjligt att bedöma företagets förmåga att skapa värde när denna avkastning överstiger den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC), som också är en avkastning beräknad efter skatt. För Corsair beräknas nettorörelsevinsten efter skatt enligt följande: EBIT justerad för finansiell ränta på leasing (ungefärlig beräkning, eftersom företaget inte lämnar in någon koncernredovisning enligt IFRS) + ytterligare personalkostnader + bolagsskatt.

(52) När det gäller Corsairs nettoresultat i referensscenariot förväntar sig de franska myndigheterna att det kommer att öka med samma belopp, med en betydande ökning under planens löptid från en nettoförlust på […] miljoner euro den […] till en förväntad vinst på […] miljoner euro i slutet av september 2026. Det bör noteras att denna förväntade nettovinst i slutet av september 2026 är betydligt högre än 2025 tack vare de extraordinära bidragen både avseende den franska statens avskrivning av sina fordringar i kombination med ett extraordinärt resultat på […] miljoner euro och intäkterna i storleksordningen […] miljoner euro från försäljningen av F-HSKY-luftfartyget. Utan dessa extraordinära bidrag skulle det förväntade nettoresultatet i slutet av september 2026 vara […] miljoner euro.

(53) De franska myndigheterna anger att dessa positiva resultat, som visar på en tydlig förbättring, framför allt har åstadkommits genom i) en mycket god kommersiell dynamik, ii) en förnyelse av flottan som möjliggör förbättrad service, iii) införandet av åtgärder för att förbättra intäkterna per erbjuden personkilometer (särskilt en ökning av de kompletterande intäkterna, en förbättrad avkastning och omförhandling av kontrakt med vissa tjänsteleverantörer) och iv) införlivandet av effekterna av åtgärder för att förbättra prestandan, som redan hade identifierats men vars positiva effekter inte hade beaktats fullt ut i väntan på åtgärdernas genomförande.

(54) I detta avseende specificerar de franska myndigheterna att förbättringsåtgärderna rör både kostnadsbesparingar och inkomstökningar, och bland annat omfattar följande huvudaspekter:

a) Införlivande av den faktiska effekten av åtgärderna för förbättring av intäkterna per erbjuden personkilometer, som visade sig vara större än vad som ursprungligen antogs ([…] % från och med 2026, jämfört med […] % tidigare), i linje med de utmärkta resultat som observerats under budgetåret 2024/2025 efter Corsairs genomförande av handlingsplanen.

b) Ett högre genomsnittligt kupongpris (ACP), mot bakgrund av den stabilisering eller till och med den lilla ökning av det genomsnittliga kupongpriset som observerades under räkenskapsåret 2025, trots att bränslepriset minskade avsevärt ([…] % jämfört med den tidigare versionen av den reviderade omstruktureringsplanen). De franska myndigheterna påpekar att denna förbättringstendens rörande det genomsnittliga kupongpriset i kombination med en minskning av bränslepriset fortsätter, och stöder de framtida målen i den reviderade omstruktureringsplanen med avseende på passageraravkastningen; den förklaras särskilt av Corsairs mervärdesförsäljning i samband med förnyelsen av företagets flotta, som har gjort det möjligt att öka det genomsnittliga kupongpriset utöver de ursprungliga förväntningarna under […].

c) En minskning av distributionskostnaderna mot bakgrund av den senaste tidens goda resultat via onlinekanalerna som observerades under budgetåret 2025. Genomförandet under flera månader av en dynamisk handelspolicy som syftar till att påskynda utvecklingen av direktförsäljningen, särskilt försäljningen på nätet, har redan lett till en minskad användning av nätverk från tredje part, som strukturellt sett är dyrare.

(55) Dessa antaganden och denna utveckling möjliggör dock inte […], dvs. den som följer efter omstruktureringsperiodens slut. De franska myndigheterna förväntar sig att Corsairs eget kapital i september 2026 fortfarande kommer att uppgå till […] miljoner euro, med en avkastning på sysselsatt kapital i storleksordningen [10,6–13,4] %, vilket ligger i linje med Corsairs kapitalkostnad, som de franska myndigheterna uppskattar till [8,6–10,5] %. Slutligen anger de franska myndigheterna att avkastningen på sysselsatt kapital förväntas uppgå till [11,4–15,2] % i slutet av september 2027 (och överstiga [18–21] % i slutet av räkenskapsåret 2027–2028, vilket avslutas i slutet av september 2028).

(56) I detta avseende anger de franska myndigheterna att omstruktureringsplanen enligt omstruktureringsriktlinjerna måste återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om framtida verksamhetsvillkor som bör utesluta allt eventuellt ytterligare statligt stöd som inte omfattas av omstruktureringsplanen.

(57) På grundval av detta anser de franska myndigheterna att den rimliga tidsplan som anges i omstruktureringsriktlinjerna inte nödvändigtvis motsvarar omstruktureringsperioden, som dessutom måste vara så kort som möjligt, och att detta, enligt deras uppfattning, framgår av den vägledande omstruktureringsplan som bifogas som bilaga II till omstruktureringsriktlinjerna.

(58) Dessutom anser de franska myndigheterna att detta kriterium för att återställa den långsiktiga lönsamheten inom en rimlig tid gäller utan begränsning för ändringen av omstruktureringsplanen, så att utgångspunkten för den rimliga tidsramen enligt deras uppfattning måste vara begäran om ändring i detta fall.

(59) I detta avseende påpekar de franska myndigheterna att en långsiktig lönsamhet anses ha uppnåtts när ett företag kan uppvisa en skälig förväntad kapitalavkastning efter att ha täckt alla sina kostnader inklusive avskrivning och finansieringskostnader. Det omstrukturerade företaget anses med andra ord vara lönsamt om det kan konkurrera på marknaden av egen kraft.

(60) På grundval av detta anser de franska myndigheterna därför att kommissionen, i praktiken och i enlighet med sin beslutspraxis, måste undersöka kriteriet om återställande av lönsamheten på grundval av ett bevismaterial. Som en del av detta bevismaterial hävdar de franska myndigheterna att kommissionen bör undersöka kassaflödeskvoter, men även lönsamhetskvoter (EBITDAR, avkastning på sysselsatt kapital, avkastning på eget kapital eller vägd genomsnittlig kapitalkostnad). De tillägger att kommissionen särskilt bör analysera om avkastningen på sysselsatt kapital inom en rimlig tid blir högre än den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden, i syfte att bedöma flygbolagets förmåga att generera tillräcklig lönsamhet för att täcka kostnaderna för sin kapitalfinansiering.

(61) Som framgår av tabell 3 anger de franska myndigheterna också att det pessimistiska scenariot i Corsairs omstruktureringsplan skulle visa på en försämring av företagets rörelseresultat i slutet av september 2026 i storleksordningen – […] miljoner euro, och därmed leda till en rörelseförlust i slutet av den ändrade omstruktureringsperioden. Alla andra indikatorer skulle också avspegla denna försämring.

Tabell 3

Huvudsakliga finansiella indikatorer för Corsair (pessimistiskt scenario)

		Omstruktureringsperioden						
miljoner euro	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Omsättning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
varav passagerare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rörelseresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eget kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoskuld (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sysselsatt kapital (IFRS 16)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kontantposition	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Avkastning på sysselsatt kapital % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Omstruktureringsperioden						
miljoner euro	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Avkastning på eget kapital % (**)	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*

Källa: Olika bilder från den reviderade omstruktureringsplanen per den 23 maj 2025, i enlighet med vad som tillhandahållits; ”Summary of documents submitted” av den 20 juni 2025.

(*) Beräknad på grundval av NOPAT (nettorörelsevinsten efter skatt) ([21]).

(**) Avdrag på grundval av nettoresultat och eget kapital.

(62) De franska myndigheterna påpekar att det pessimistiska scenariot bygger på en revidering av följande antaganden i referensscenariot:

a) När det gäller flygningar till Guadeloupe bygger referensscenariot på en marknad som överstiger 2019 års nivåer från och med 2025 (något som företaget redan har noterat), medan det pessimistiska scenariot bygger på en mer gradvis återhämtning av Guadeloupe-marknaden där återgången till 2019 års siffror kommer ett år senare, från och med 2026, och antalet passagerare som transporteras av Corsair också minskar i enlighet med detta.

b) När det gäller bränsle utgår referensscenariot från ett bränslepris på [600–900] US-dollar/ton i maj 2025, men det pessimistiska scenariot bygger på antagandet om en prisökning på […] US-dollar/ton under hela omstruktureringsperioden, vilket därmed leder till en ökning av bränslekostnaderna till ett belopp som motsvarar prisutvecklingen minus den förväntade övervältringen på försäljningspriset. I detta avseende förklarar de franska myndigheterna att man utgår från att en tredjedel av ökningen av bränslepriset vältras över på försäljningspriset.

c) När det gäller biljettförsäljningspriserna bygger referensscenariot på ett antagande om en ökning av försäljningspriserna till följd av i) ”kabinmixen”, med en ökning av andelen s.k. front-of-cabin-platser i främre delen av kabinen, och ii) en översyn av färdplanen, som gör det möjligt att slopa de minst lönsamma flygningarna, medan det pessimistiska scenariot baseras på en begränsning av prisökningen under omstruktureringsperioden, vilket leder till en minskad omsättning jämfört med referensscenariot.

d) Med avseende på utvecklingen av Corsairs verksamhet i Afrika tar referensscenariot hänsyn till utvecklingen av förbindelsen Paris–Abidjan trots de negativa effekterna av Air Côte d’Ivoires inträde på marknaden, medan det pessimistiska scenariot bygger på en långsammare upptrappning än vad som ursprungligen förutsågs, med en motsvarande minskning av antalet transporterade passagerare.

e) När det gäller genomförandet av de kostnadsbesparande åtgärder och de åtgärder för att förbättra intäkterna per erbjuden personkilometer som föreskrivs i referensscenariot, baseras det pessimistiska scenariot på en försening av genomförandet av dessa åtgärder, vilket har en negativ inverkan på räkenskapsåret 2026.

(63) På grundval av detta anger de franska myndigheterna att det diskonterade pessimistiska scenariot visar i) ett överväldigande positivt rörelseresultat på […] miljoner euro i slutet av omstruktureringsperioden (och till och med upp till [10–30] miljoner euro den 30 september 2028, ii) ett kassaflöde […] under hela planens löptid och på omkring […] miljoner euro den 30 september 2026 (och […] miljoner euro den 30 september 2028).

([21]) Företagets rörelseresultat mäter dess operativa resultat före beaktandet av finansieringskostnader och bolagsskatt, i enlighet med tillämpliga redovisningsregler. Nettorörelsevinsten efter skatt (NOPAT) är rörelseresultatet efter skatt, beräknat på normativ basis, som om företaget uteslutande finansierades med eget kapital, och erhålls genom att tillämpa en standardiserad skattesats på rörelseresultatet. Detta tillvägagångssätt gör det möjligt att neutralisera effekterna av finansieringsstrukturen och de extraordinära skatteposterna. Nettorörelsevinsten efter skatt är således det relevanta aggregerade värdet för beräkning av avkastningen på sysselsatt kapital (ROCE), som mäter avkastningen på sysselsatt kapital genom att visa förhållandet mellan nettorörelsevinsten efter skatt och det sysselsatta kapitalet, och gör det möjligt att bedöma företagets förmåga att skapa värde när denna avkastning överstiger den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC), som också är en avkastning beräknad efter skatt. För Corsair beräknas nettorörelsevinsten efter skatt enligt följande: EBIT justerad för finansiell ränta på leasing (ungefärlig beräkning, eftersom företaget inte lämnar in någon koncernredovisning enligt IFRS) + ytterligare personalkostnader + bolagsskatt.

(64) De franska myndigheterna förklarar att dessa resultat visar på Corsairs förmåga att uppfylla alla sina finansiella åtaganden utan behov av ytterligare stöd, även inom ramen för det pessimistiska scenariot.

(65) På grundval av ovanstående förklarar de franska myndigheterna att alla indikatorer som ingår i den reviderade omstruktureringsplan som översänts till kommissionen bekräftar vägen till ett återställande av lönsamheten, även i det pessimistiska scenariot, såtillvida att

a) ett positivt nettoresultat i referensscenariot på […] miljoner euro har uppnåtts för räkenskapsåret […], på […] miljoner euro den […] och […] miljoner euro den […] och, i det pessimistiska scenariot, på […] miljoner euro den 30 september 2026 och ytterligare en vinst på […] miljoner euro den […] året efter omstruktureringsperiodens slut, och

b) Corsairs kassaflöde kommer att förbli […] under hela den reviderade omstruktureringsplanens löptid, med utgående likvida medel i slutet av planen på […] miljoner euro i referensscenariot och […] miljoner euro i det pessimistiska scenariot.

(66) Såsom anges ovan förväntas avkastningen på sysselsatt kapital vara [10,6–13,4] % den 30 september 2026 och [11,4–15,2] % ett år efter omstruktureringsperiodens slut, dvs. överstiga den vägda genomsnittliga kapitalkostnad som beräknats för samma datum på [8,6–10,5] % ([22]).

(67) Dessutom uppger de franska myndigheterna, såsom framgår av tabell 4 nedan, att medianavkastningen på sysselsatt kapital i ett urval bestående av ett dussin tredjepartsflygbolag var 7,3 % under 2019 och 6,9 % under 2024. Corsairs avkastning på sysselsatt kapital, såsom framgår av tabell 3 ovan, var i balans under åren […], och uppgick till […] % den […] och förväntas […], såsom observerats under de senaste åren, än den som gäller för de övriga flygbolagen i urvalet under den reviderade omstruktureringsplanens löptid.

Tabell 4

Avkastning på arbetande kapital

		Avkastning på kapital				
I miljoner euro	Kategori	2019	2021	2022	2023	2024
Air France/KLM	Etablerat bolag	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Etablerat bolag	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Etablerat bolag	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Etablerat bolag	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Etablerat bolag	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Etablerat bolag	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Lågprisbolag	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
easyJet	Lågprisbolag	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	Amerikanskt bolag	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

([22]) För att utvärdera Corsairs omstruktureringsplan och bedöma företagets framtida lönsamhet uppskattade de franska myndigheterna Corsairs vägda genomsnittliga kapitalkostnad (WACC) till [8,6–10,5] % i slutet av omstruktureringsplanen, dvs. senast under 2026. Denna vägda genomsnittliga kapitalkostnad beräknas på grundval av den standardformel som väger skuldkostnaden mot kostnaden för eget kapital. Kostnaden för eget kapital (RE) beräknas till […] % på grundval av CAPM-formeln (prissättningsmodellen för kapitaltillgångar, dvs. RE = RFR + βE × ERP + riskpremie), inklusive en riskpremie och med en förväntad riskfri ränta (RFR) som beräknas till […] % för 2027, en riskpremie för eget kapital (ERP) på […] % för Frankrike och en aktiebeta (βE) på 1,09). En […] % illikviditetspremie lades till inom ramen för riskpremien för att kompensera för det faktum att Corsair inte är börsnoterat. Skuldkostnaden efter skatteavdrag, uppskattad till […] %, baseras på en skattesats före skatt på […] % och en effektiv skattesats på […] %. Dessa två komponenter viktas med en finansiell hävstång på […] %, beräknad på grundval av genomsnittet för den europeiska luftfartssektorn. Kommissionen noterar också att den genomsnittliga kapitalkostnaden för lufttransportsektorn i Europa, såsom den uppskattas av professor Damodaran, en erkänd resurs vid finansiella utvärderingar, uppgick till omkring 8 % under 2025 och därför utgör den lägre gränsen med avseende på den franska utvärderingen (se https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Avkastning på kapital						
I miljoner euro	Kategori	2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	Amerikanskt bolag	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
EN United Airlines	Amerikanskt bolag	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	Amerikanskt bolag	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Medianvärde						
Etablerat bolag		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Lågprisbolag		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
Amerikanskt bolag		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
Samtliga flygbolag		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %

Källa: Capital IQ (15 december 2025).

(68) De franska myndigheterna anser därför, mot bakgrund av alla dessa faktorer, att förevisandet av Corsairs lönsamhet, även i det pessimistiska scenariot, ligger helt i linje med omstruktureringsriktlinjerna samt med kommissionens beslutspraxis.

(69) De franska myndigheterna anser därför att alla dessa faktorer tyder på en återgång till lönsamhet som gör det möjligt för Corsair att konkurrera på marknaden av egen kraft från och med slutet av omstruktureringsperioden.

3.4 Åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen

(70) De franska myndigheterna anser att den analys som gjorts mot bakgrund av de kriterier som fastställs i omstruktureringsriktlinjerna och rättspraxis bekräftar att Corsairs åtaganden är tillräckliga. När det gäller de åtgärder som Frankrike föreslagit och den korrekta justeringen av dem, för att uppfylla kraven i omstruktureringsriktlinjerna och för att åtgärda de inledande tvivel som kommissionen uttryckt i sitt beslut att inleda förfarandet, förklarar de franska myndigheterna att Corsair gjorde inledande åtaganden, vilka följdes av ytterligare åtgärder för att minska sin närvaro på marknaden och öppna upp för konkurrens.

3.4.1 *Återlämnande av start- och landningstider*

(71) När det gäller åtgärderna för att minska marknadsnärvaron hänvisar de franska myndigheterna till Corsairs åtagande att till marknaden återbörda 1 500 start- och landningstider vid Paris–Orly-flygplatsen (700 som permanent avstås och 800 som lånas ut), vilket motsvarar mer än […] % av företagets portfölj av start- och landningstider. De franska myndigheterna anser att denna åtgärd medför en skyldighet för företaget att begränsa sin kapacitet på ett strukturellt och varaktigt sätt, eftersom de regler för fördelning av start- och landningstider som antagits av COHOR, den sammanslutning som samordnar tidtabellerna för franska flygplatser, gör det svårt att återfå en identisk flygning på medellång sikt.

3.4.2 *Erbjudande om kommersiella avtal*

(72) De franska myndigheterna åtar sig att se till att Corsair fram till slutet av den förlängda omstruktureringsperioden erbjuder en möjlighet till kommersiella avtal med de flygbolag som har ett intresse av detta. Corsair är berett att, i den mån som dessa avtal uppfyller företagets kommersiella mål och lönsamhetsmål, förhandla i god tro och ingå kommersiella standardavtal på marknaderna för passagerartransport och flygfrakt med intresserade tredjepartsflygbolag (s.k. block spaceavtal om att köpa ett visst antal platser på vissa flygningar som trafikeras av Corsair, avtal om gemensam linjebeteckning (s.k. code-sharingavtal) som ger ett tredjepartsflygbolag tillgång till flygningar som utförs av Corsair, avtal om interlining som gör det möjligt för ett tredjepartsflygbolag att sälja anslutande destinationer på flygningar som trafikeras av Corsair).

3.4.3 *Minskad användning och begränsning av flottkapaciteten*

(73) De franska myndigheterna förklarar vidare att flottan, utöver dessa åtaganden, kommer att begränsas till nio luftfartyg fram till slutet av den reviderade omstruktureringsplanen (dvs. till och med den 30 september 2026), och att antalet regelbundna rotationer till de utomeuropeiska territorierna kommer att minskas med 97 under räkenskapsåret […], fördelat enligt följande: […]. Detta kommer att ha en uppskattad inverkan på företagets omsättning på mellan […] och […] miljoner euro.

3.4.4 *Begränsning av färdplanen*

(74) Ytterligare åtaganden är nedstängningen av rutterna ([…]) och avståendet från nya planerade destinationer ([…]). De franska myndigheterna påpekar att Corsair har en mycket liten marknadsandel på den europeiska lufttransportmarknaden och att företagets storlek är begränsad på Orly-flygplatsen, för att inte tala om på den franska marknaden. De franska myndigheterna anser därför att målet att minska företagets närvaro på marknaden till fullo uppfylls genom dessa åtaganden.

(75) De franska myndigheterna anser att de åtgärder som Corsair föreslagit för att begränsa snedvridningen av konkurrensen är lämpliga och korrekt kalibrerade. Med tanke på de redan betydande ansträngningar som de föreslagna åtgärderna innebär skulle därför eventuella ytterligare åtgärder riskera att underminera vägen mot en återgång till lönsamhet, och skulle därför strida mot principen i omstruktureringsriktlinjerna.

3.5 **Corsairs roll i Europeiska unionen och kontrafaktiskt stödscenario**

(76) I sin bedömning av Corsairs reviderade omstruktureringsplan undersöker kommissionen om det föreslagna stödet, trots dess potentiellt skadliga inverkan på konkurrensen, är nödvändigt för att uppnå målet att förhindra ett marknadsmisslyckande eller sociala problem, och är begränsat till vad som är absolut nödvändigt i enlighet med omstruktureringsriktlinjerna.

(77) I detta sammanhang anser de franska myndigheterna att Corsairs roll inom unionen, i synnerhet i dess egenskap av viktig etablerad aktör som förbinder den europeiska delen av Frankrike med landets yttersta randområden, är en viktig del av den ekonomiska och sociala strukturen i dessa regioner.

(78) Enligt de franska myndigheterna spelar Corsair, i enlighet med punkt 44 i omstruktureringsriktlinjerna, en avgörande roll för att säkerställa territoriell kontinuitet och åtgärda ett bevisat marknadsmisslyckande på viktiga rutter. Företaget garanterar att lufttransporterna till de utomeuropeiska territorierna fungerar smidigt. De franska myndigheterna anser att denna strategiska positionering inte bör betraktas som enbart en kommersiell verksamhet, utan att den utgör ett viktigt bidrag till den ekonomiska och sociala strukturen i dessa regioner, vilket motiverar ett offentligt ingripande i händelse av ett hot mot dess existens.

(79) Dessutom anser de franska myndigheterna att analysen av stödets förenlighet, som i grunden bygger på det kontrafaktiska scenariot, dvs. bedömningen av de sannolika konsekvenserna för konkurrensen och marknaden om stödet inte skulle beviljas och Corsair följaktligen skulle likvideras, visar att företagets kollaps skulle få allvarliga konsekvenser som går utöver enbart en omfördelning av marknadsandelarna. De franska myndigheterna uppger att Corsairs kollaps skulle leda till en mycket betydande och omedelbar prisökning för konsumenterna, som uppskattas till mer än 15 % på linjerna till/från Antillerna och mer än 40 % på linjerna till/från Mayotte, såtillvida som det kritiskt skulle försämra konkurrenslandskapet genom en övergång från ett duopol till ett monopol på linjen Paris–Mayotte och minska antalet aktörer från tre till två på rutterna till Antillerna. Corsairs frånvaro skulle också öka risken för en tyst samverkan mellan de återstående operatörerna.

(80) Slutligen anser de franska myndigheterna att Corsairs kollaps skulle leda till en förlust av direkta förbindelser från andra städer än Paris till de utomeuropeiska territorierna, vilket i hög grad skulle påverka dessa territoriers tillgänglighet och ekonomiska attraktionskraft. Det kontrafaktiska scenario som de franska myndigheterna har presenterat visar att avsaknaden av omstruktureringsstöd inte enbart skulle leda till en justering av marknaden utan även till en strukturell försämring av konkurrensen, och dessutom ha en betydande socioekonomisk inverkan på de yttersta randområdena. De franska myndigheterna drar därför slutsatsen att stödet inte bara är nödvändigt för att rädda företaget, utan framför allt för att bevara marknadens konkurrensmässiga struktur och säkerställa målet om territoriell kontinuitet, vilket är en välgrundad motivering enligt omstruktureringsriktlinjerna.

4. PRELIMINÄRA SLUTSATSER I BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET AV DEN 5 FEBRUARI 2024 OCH BESLUTET ATT UTVIDGA FÖRFARANDET AV DEN 11 APRIL 2025

4.1 Beslutet att inleda förfarandet

(81) I beslutet att inleda förfarandet, efter att vid första anblick ha konstaterat att de åtgärder som Frankrike anmälde i sin begäran om ändring av omstruktureringsplanen bör klassificeras som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, uttryckte kommissionen följande tvivel om deras förenlighet med den inre marknaden.

4.1.1 *Bidrag till att åtgärda ett marknadsmisslyckande*

(82) Kommissionen noterade omläggningen av Corsairs verksamhet till nya destinationer i Afrika till nackdel för förbindelserna till en del av EU:s yttersta randområden. Såtillvida som de nya destinationer som Corsair planerade att utveckla enligt den reviderade omstruktureringsplanen inte bidrog till att upprätthålla Frankrikes territoriella kontinuitet, och med tanke på att det fanns två eller till och med tre befintliga konkurrenter på de linjer som fortfarande var i drift efter coronaviruspandemin, var det enligt kommissionen tveksamt om Corsairs bidrag till utvecklingen av en ekonomisk verksamhet eller ett område genom att upprätthålla förbindelser och territoriell kontinuitet inom Europeiska unionen fortfarande var en giltig motivering för det (nya) stöd som de franska myndigheterna ville tillhandahålla till Corsair.

4.1.2 *Stödets lämplighet och proportionalitet*

(83) Kommissionen angav att det enligt punkt 62 i omstruktureringsriktlinjerna krävs att det stödmottagande företaget, dess aktieägare eller kreditgivare eller den företagsgrupp som företaget tillhör lämnar ett betydande bidrag till omstruktureringskostnaderna från sina egna medel, eller att nya investerare lämnar ett betydande bidrag. Detta egna bidrag bör i princip vara jämförbart med det beviljade stödet när det gäller konsekvenserna för stödmottagarens solvens eller likviditet, och stödet måste ersättas på lämpligt sätt i enlighet med punkt 54 i omstruktureringsriktlinjerna. Enligt punkt 63 måste detta bidrag dessutom vara reellt, vilket utesluter framtida förväntade vinster såsom kassaflöden. Slutligen bör det egna bidraget i enlighet med punkt 124 b öka i motsvarande grad om en ändring av omstruktureringsplanen leder till en ökning av omstruktureringskostnaderna.

(84) I sitt beslut uppgav kommissionen att de franska myndigheterna hade för avsikt att bevilja ett nytt stöd på 83,1 miljoner euro i form av uppskov med offentliga skulder, avskrivningar av fordringar och skattesänkningar kopplade till en förnyelse av flottan. Dessutom ansåg kommissionen att en klausul om återbetalning efter återgång till lönsam drift, begränsad till […] miljoner euro, var marginell med tanke på den totala volymen offentligt stöd som beviljats Corsair sedan 2020, som uppskattades till […] miljoner euro.

(85) I detta sammanhang noterade kommissionen att alla fördelar med omstruktureringen främst skulle vara till nytta för de privata aktieägarna, gamla och nya, medan staten skulle ta på sig en betydande del av risken utan tillräcklig ersättning. Kommissionen ansåg också att avsaknaden av ett instrument som garanterar en rimlig ersättning, såsom statens inträde i kapitalet genom skuldkonvertering, förvärrade denna obalans.

(86) Kommissionen noterade vidare att Frankrikes föreslagna egna bidrag grundade sig på flera hypotetiska faktorer. För det första varken slutfördes eller dokumenterades […]. På samma sätt förblev finansieringen av fyra A330-NEO-luftfartyg osäker i avsaknad av konkreta bevis. Berättigandet av moratoriet kopplat till delbetalningen av avgifterna till CRPN hade ännu inte bekräftats.

(87) I avsaknad av konkreta bevis ansåg kommissionen därför att det egna bidraget sannolikt skulle förbli begränsat och inte stå i proportion till det totala beloppet av offentligt stöd. Kommissionen ansåg därför att de fastställda kapitaltillskotten inte utgjorde ett tillräckligt, faktiskt och effektivt eget bidrag till omstruktureringskostnaderna, och att de därför inte gjorde det möjligt att fastställa att Corsair hade burit en rättvis del av den ekonomiska ansträngning som krävdes för att återkräva stödet.

(88) Slutligen uppgav kommissionen att de franska myndigheterna inte hade visat att Corsairs lokalisering i utomeuropeiska regioner motiverade ett lägre eget bidrag.

(89) Kommissionen drog därför slutsatsen att det föreslagna bidraget förblev otillräckligt mot bakgrund av kraven i punkterna 62, 63, 64 och 124 i omstruktureringsriktlinjerna, eftersom det föreföll vara för litet, delvis hypotetiskt och saknade trovärdiga garantier för sitt genomförande.

(90) Kommissionen ifrågasatte därför om den reviderade omstruktureringsplanen kunde garantera en rättvis fördelning av bördan mellan staten och de privata aktieägarna. På grundval av detta uttryckte kommissionen allvarliga tvivel om det föreslagna nya stödets proportionalitet och ersättning.

4.1.2.1 Återställande av långsiktig lönsamhet

(91) I sitt beslut om att inleda förfarandet ansåg kommissionen att de franska myndigheternas reviderade omstruktureringsplan hade flera betydande brister, vilket gjorde det mycket osäkert om Corsairs lönsamhet skulle återställas på lång sikt. I enlighet med punkt 124 a i omstruktureringsriktlinjerna skulle den berörda medlemsstaten, när en omstruktureringsplan ändrades, behöva lägga fram en reviderad plan som kunde återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet inom rimlig tid. Kommissionens tvivel i fråga om den reviderade planens förenlighet med punkt 124 a i omstruktureringsriktlinjerna grundades på följande överväganden.

(92) För det första ansåg kommissionen att de makroekonomiska och operativa antaganden som låg till grund för planen inte var tillräckligt motiverade eller dokumenterade. I avsaknad av detaljerade förklaringar ansåg kommissionen att den i detta specifika skede av förfarandet inte kunde bedöma hur realistiska eller relevanta de var.

(93) För det andra uppgav kommissionen att de finansiella prognoserna hade mycket snäva marginaler i fråga om lönsamhet och solvens, vilket gjorde företaget särskilt sårbart för alla försämringar av antagandena, i synnerhet om bränslepriserna skulle höjas ytterligare. Kommissionen ansåg därför att enbart denna volatilitet i sig skulle kunna äventyra de positiva förväntade resultat som presenterades och följaktligen den planerade återhämtningen.

(94) För det tredje ansåg kommissionen att de bidrag av nytt kapital som det hänvisas till i beslutet att inleda förfarandet ([5–25] miljoner euro från befintliga investerare (OMRP) och [5–25] miljoner euro från Republiken Kongo) var blygsamma jämfört med Corsairs kort- och medelfristiga likviditetsbehov. Dessutom verkade flera åtgärder som presenterades som nya i själva verket vara gamla initiativ, som redan ingick i 2020 års plan och som hade ”återanvänts” för att fungera som motivering. Kommissionen ansåg att detta tillvägagångssätt försvagade planens trovärdighet, eftersom dess positiva effekter antingen redan hade absorberats eller inte var tillräckliga för att undvika behovet av ytterligare stöd.

(95) Dessutom lämnades vissa andra initiativ kvar på planerings- eller avsiktsstadiet, utan någon konkret tidsplan för genomförandet. Under dessa omständigheter ansåg kommissionen att det var mycket spekulativt att betrakta dem som effektiva bidrag för att återställa lönsamheten. Kommissionen ansåg därför att de nya privata kapitaltillskotten i det skedet av förfarandet inte kunde betraktas som tillförlitliga bevis för att den reviderade omstruktureringsplanen var genomförbar.

(96) För det fjärde uppgav kommissionen att de franska myndigheterna inte hade tillhandahållit något pessimistiskt scenario i enlighet med kraven i omstruktureringsriktlinjerna. Denna uraktlåtenhet förhindrade en korrekt bedömning av hur utsatt den reviderade omstruktureringsplanen var för negativa chocker.

(97) För det femte fann kommissionen att de preliminära finansiella rapporterna var ofullständiga, eftersom ingen prognostiserad balansräkning eller kassaflödesrapport hade lämnats in, förutom en sammanfattande resultaträkning. Den tillgängliga informationen visade också att Corsairs eget kapital skulle förbli […]. Under dessa omständigheter ansåg kommissionen att Corsair skulle fortsätta att klassificeras som ett företag i svårigheter i slutet av perioden, vilket gav upphov till tvivel om huruvida den omstruktureringsplan som lämnats in vid den tidpunkten skulle återställa företagets långsiktiga lönsamhet.

(98) I sitt beslut att inleda förfarandet uttryckte kommissionen därför allvarliga tvivel om huruvida den reviderade omstruktureringsplanen uppfyllde kriterierna i omstruktureringsriktlinjerna, eftersom den ansåg att det varken var uppenbart eller sannolikt att Corsair skulle kunna generera tillräcklig avkastning eller upprätthålla sin verksamhet på marknaden utan ytterligare stöd.

(99) Kommissionen ansåg därför preliminärt att den reviderade omstruktureringsplanen inte visade på Corsairs förmåga att konkurrera av egen kraft efter omstruktureringen, och att det föreslagna stödet därför inte kunde anses bidra till utvecklingen av en lönsam ekonomisk verksamhet i den mening som avses i artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

4.1.2.2 Åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen

(100) I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida det stöd som låg till grund för den reviderade omstruktureringsplanen i tillräcklig utsträckning åtföljdes av lämpliga åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen. Enligt punkt 124 c i omstruktureringsriktlinjerna måste sådana åtgärder, mot bakgrund av den betydande ökningen av stödbeloppet, vara mer omfattande än de åtgärder som ursprungligen infördes. För det första föreslog Frankrike en ökning av flottan till tio luftfartyg för att möta den nya efterfrågan, medan flottans storlek i princip borde minskas tillsammans med ökningen av stödbeloppet och förlängningen av omstruktureringsperioden. För det andra verkade åtgärden avseende överlämnande av start- och landningstider varken vara kvalitativt eller kvantitativt mer betydande än den åtgärd som redan föreskrevs i 2020 års omstruktureringsplan.

(101) Det tvivel som uttrycktes av kommissionen beaktade, utöver ökningen av stödet i den reviderade omstruktureringsplanen, det faktum att Corsair, enligt den information som kommissionen hade tillgång till vid den tidpunkten, kunde ha fått tillgång till ytterligare stöd på upp till 32 miljoner euro under omstruktureringsperioden. Därför förblev åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen i stort sett desamma som de som redan tillämpades, trots den betydande ökningen av stödbeloppet i den reviderade omstruktureringsplanen.

4.2 **Beslutet att utvidga förfarandet**

(102) I sitt beslut att utvidga förfarandet uttryckte kommissionen nya tvivel utöver dem som togs upp i beslutet att inleda förfarandet.

4.2.1 *Överträdelse av skyldigheten att begränsa luftfartygsflottan*

(103) I sitt beslut att utvidga förfarandet påpekade kommissionen att missbruk av statligt stöd enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget utgör ett begrepp i sig, i den mån det gäller användningen av stödet i strid med beslutet om att godkänna det och inte det olagliga beviljandet av det.

(104) I 2020 års beslut godkände kommissionen omstruktureringsstöd till Corsair på villkor att vissa åtgärder begränsade snedvridningen av konkurrensen, i synnerhet begränsningen av flottan till nio luftfartyg under planens hela löptid (fram till september 2023). Denna begränsning ingick i de viktigaste åtagandena för att säkerställa stödets förenlighet.

(105) I sitt beslut om att utvidga förfarandet angav kommissionen att synpunkter från konkurrenter och uppgifter från de franska myndigheterna visade att Corsair under 2023 och 2024 hade haft minst tio luftfartyg i trafik genom långvarig befraktning. De franska myndigheterna erkände också att denna gräns hade överskridits, vilket Corsairs färdplaner för IATA:s sommarsäsonger 2023 och 2024 visar.

(106) Kommissionen påpekade också att de franska myndigheterna inte kunde ha varit omedvetna om denna situation, och att de hade tolererat att gränsen överskreds utan att anmäla någon ändring av omstruktureringsplanen eller begära uttryckligt tillstånd från kommissionen.

(107) De franska myndigheterna hävdade att dessa befraktningar var engångshändelser som motiverades av yttre begränsningar och endast gav Corsair en marginell fördel.

(108) Kommissionen avvisade dessa argument i sitt beslut från april 2025 om att utvidga förfarandet, och påminde om att den kompenserande åtgärden för begränsning av flottan var avsedd att begränsa antalet luftfartyg, inte deras kapacitet, i linje med konsekvent praxis i andra beslut (om omstruktureringsstöd till TAP, Condor och SAS). Syftet var att frysa flottan efter integreringen av de nya Airbus-luftfartyg som beställdes före krisen, utan att äventyra den godkända omstruktureringsplanens genomförbarhet.

(109) Som kommissionen förklarade kunde befraktningarna för 2023 och 2024 inte beskrivas som engångshändelser eftersom de varade i flera månader under högsäsongen och gällde reguljära flyglinjer (Paris–Bamako under 2023 och Paris–Montreal under 2024). Dessutom fortsatte Corsair att använda tio luftfartyg efter september 2023, […].

(110) Kommissionen ansåg därför att denna situation utgjorde missbruk av stöd, eftersom den reviderade omstruktureringsplan som anmäldes 2023 inte ändrade de ursprungliga åtagandena. Så länge kommissionen inte hade antagit något nytt beslut var begränsningen till nio luftfartyg fortfarande tillämplig.

(111) Enligt omstruktureringsriktlinjerna medförde dessutom varje ökning av stödbeloppet en ökning av kompensationsåtgärderna. Corsair ökade däremot flottans storlek och förvärrade därmed snedvridningen av konkurrensen.

(112) De franska myndigheternas motiveringar (driftsrestriktioner, brådska, förseningar av leveranserna, säkerhetssituationen i Mali) övertygade inte kommissionen såtillvida att befraktningen var ett resultat av avsiktliga beslut som planerades i förväg och inte av akuta händelser.

(113) Slutligen hävdade Corsairs konkurrenter att dessa befraktningar gjorde det möjligt för Corsair att lägga sig till med en aggressiv prispolitik som snedvred konkurrensen under högsäsong.

(114) Kommissionen ansåg därför att det rådde allvarliga tvivel om huruvida Corsair och Frankrike hade uppfyllt åtagandet att begränsa flottan, vilket var ett grundläggande villkor för att 2020 års stöd skulle anses vara förenligt.

(115) I enlighet med artikel 20 i förordning (EU) 2015/1589 beslutade kommissionen därför att förlänga den formella granskning som inleddes i februari 2024 för att fastställa huruvida överträdelsen utgjorde missbruk av omstruktureringsstödet, och angav att den skulle analysera flottans faktiska storlek under den förlängning av omstruktureringen som anmäldes 2023 mot bakgrund av de tvivel som redan uttryckts i beslutet att inleda förfarandet.

4.2.2 *Ytterligare stöd som beviljats under omstruktureringsperioden*

(116) I sitt beslut att inleda förfarandet konstaterade kommissionen, utan att uttrycka några särskilda tvivel i detta avseende, att Corsair hade mottagit flera ytterligare statliga stödåtgärder under omstruktureringsperioden, utan att de franska myndigheterna hade visat att de var lagliga eller förenliga. I sitt beslut om utvidgning uppgav kommissionen att Corsair mellan 2021 och 2022 hade erhållit 32,4 miljoner euro i bidrag som beviljats enligt system som godkänts av kommissionen inom den tillfälliga ramen för covid-19 ([23]) (*den tillfälliga ramen*). Efter att ha kategoriserat dessa bidrag som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget uppgav kommissionen att den tillfälliga ramen för covid-19 uttryckligen uteslöt företag som redan hade befunnit sig i svårigheter den 31 december 2019 från att omfattas av dess åtgärder. Vid den tidpunkten var Corsair redan ett företag i svårigheter

(117) Kommissionen konstaterade att de franska myndigheterna hade underlåtit att anmäla detta stöd i strid med punkt 129 i omstruktureringsriktlinjerna. Kommissionen konstaterade också att Corsairs återkommande och fortsatta beroende av offentlig finansiering visade på att företagets svårigheter från före pandemin inte hade åtgärdats. Det ytterligare stöd som beviljades 2021 och 2022 föreföll därför strida mot principen i punkt 70 i omstruktureringsriktlinjerna om att stöd endast får beviljas en gång, vilken förbjöd ett företag som redan fick omstruktureringsstöd från att få nytt stöd innan omstruktureringen slutförts. Kommissionen drog slutsatsen att det, eftersom de franska myndigheterna inte hade hänvisat till någon alternativ rättslig grund, inte gick att fastställa att det ytterligare stödet var förenligt med den inre marknaden och att det fortfarande fanns allvarliga tvivel om dess uppfyllande av kraven i omstruktureringsriktlinjerna.

(118) Kommissionen konstaterade också att om de 32,4 miljonerna euro skulle betraktas som ytterligare omstruktureringsstöd skulle de tvivel som redan uttrycktes i beslutet att inleda förfarandet från februari 2024 tillta ytterligare. Dessa tvivel rörde Corsairs långsiktiga lönsamhet (som på artificiell väg stöddes genom olagligt stöd), det nya offentliga stödets proportionalitet, bristen på lämplig ersättning till staten och de otillräckliga åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen.

([23]) EUT C 91 I, 20.3.2020, s. 1, senast ändrad den 18 november 2021 (EUT C 473, 24.11.2021, s. 1).

4.2.3 *Det ytterligare stödets inverkan på förenligheten hos det stöd som finansierar den ändrade omstruktureringsplanen*

(119) Avslutningsvis uttryckte kommissionen, mot bakgrund av beviljandet av 32,4 miljoner euro i olagligt stöd till Corsair under omstruktureringsperioden, tvivel om det stödets inverkan på förenligheten hos det ytterligare stöd som anmäldes 2023 i syfte att finansiera den reviderade omstruktureringsplanen.

4.3 **Frankrikes synpunkter**

4.3.1 *Beslutet att inleda förfarandet*

(120) Den 7 mars 2024 lämnade de franska myndigheterna sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet till kommissionen.

(121) I dessa synpunkter uppgav de att Corsairs reviderade omstruktureringsplan, som lämnades in till kommissionen efter det ursprungliga stödbeslutet av den 11 december 2020 (106,7 miljoner euro), låg helt i linje med den ursprungliga planen.

(122) I detta avseende bekräftade de franska myndigheterna det fullständiga genomförandet av de operativa och sociala åtgärder som hade planerats, i synnerhet en ny inriktning på Antillerna och Indiska oceanen, en utveckling av Corsairs verksamhet i Afrika, en modernisering av flottan genom integrering av Airbus A330-NEO-luftfartyget och en omförhandling av kollektivavtalen. De franska myndigheterna vidhöll vid den tidpunkten att Corsair också uppfyllde sina ursprungliga åtaganden att begränsa flottan till nio luftfartyg för att begränsa snedvridningen av konkurrensen.

(123) De franska myndigheterna förklarade att denna reviderade omstruktureringsplan hade blivit nödvändig på grund av exceptionella, oförutsebara omständigheter som inte kunde tillskrivas företaget, vilket hade lett till en avvikelse från dess finansiella utveckling och en plötslig minskning av rörelseresultatet med [200–400] miljoner euro under perioden 2020–2023. Dessa omständigheter innefattade den fortsatta hälsokrisen, proteströrelser i Antillerna, effekterna av Rysslands militära aggression mot Ukraina, vilken ledde till en betydande höjning av bränslepriserna och en ökning av US-dollarns värde, samt en utbredd inflation av kostnaderna i euro. De franska myndigheterna vidhöll därför att syftet med den ändring som begärdes i september 2023 på grundval av avsnitt 7.2.2 i omstruktureringsriktlinjerna var att fortsätta omstruktureringen under en begränsad period, som vid den tidpunkten fortfarande fastställdes av de franska myndigheterna till den 30 september 2025.

(124) Frankrike ansåg att Corsair bidrog till att främja verksamheten i de av unionens yttersta randområden som flygbolaget betjänade, och att man kunde dra slutsatsen att Corsair i den egenskapen i sig självt spelade en viktig roll i ekonomin i ett visst yttersta randområde (eller i en specifik utomeuropeisk sektor), såsom ytterligare påvisades under de naturkatastrofer som nyligen drabbade Mayotte. Frankrike ansåg därför att detta bidrag motiverade ytterligare omstruktureringsstöd, som i fallet med Air Austral (under 2022) i Réunion eller SATA-koncernen (även detta under 2022) på Azorerna.

(125) Till stöd för dessa argument lämnade Frankrike in en undersökning ([24]) som drog slutsatsen att i) Corsairs kollaps skulle leda till en övergång från ett duopol till ett monopol på förbindelserna mellan Paris och Mayotte med möjliga prisökningar på 41 % (och en förväntad prisökning på 15 % i Antillerna och 8 % i Réunion), och ii) de konkurrenter som kunde ersätta Corsair inte skulle kunna komma in på marknaden om Corsair upphörde med sin verksamhet på grund av de höga hindren för inträde. De franska utomeuropeiska regionernas avlägsenhet och ökaraktär avskräckte nya operatörer från att etablera rutter till dessa regioner, något som bekräftades genom en undersökning av inträdet på och utträdet från de berörda marknaderna under de senaste åtta åren. Det enda permanenta inträdet var French Bee, som hade öppnat en rutt till Réunion. French Bee var emellertid ett dotterbolag till Air Caraïbes, som redan var väletablerat i de franska utomeuropeiska territorierna. Tre andra företag som hade försökt etablera sig på dessa rutter hade snabbt upphört med sin verksamhet. Enligt undersökningen fanns det inga ekonomiska incitament för företag som inte redan hade ett fotfäste i de franska

([24]) E. Combe, A. Chapsal, P. Lissot, ”Analysis of the economic effects of Corsair’s cessation of activity”, studie daterad 7 mars 2024, beställd av Corsair.

utomeuropeiska territorierna att etablera sig där. De etablerade operatörerna hade inte någon tillräcklig bas på flygplatsen Charles de Gaulle, och de europeiska operatörerna av direkttrafiknätverk hade inte de flottor som behövdes för att bedriva långdistansflygningar. Dessutom var sådana flygningar inte förenliga med deras kommersiella strategi, som grundade sig på flygningar på medellånga sträckor. Slutligen var Orly-flygplatsen, varifrån de flesta flygningar till de franska utomeuropeiska territorierna avgick, mättad, vilket gjorde inträdet av nya aktörer osannolika. I studien framhölls också att det förelåg en stor risk för underförstådd otillåten samverkan mellan de återstående aktörerna på den berörda marknaden i händelse av Corsairs utträde, och de negativa sociala och ekonomiska konsekvenser som detta utträde skulle kunna ha för de regioner som Corsair betjänar. Slutligen förklarade Frankrike också att eventuella hypotetiska prisökningar till följd av Corsairs fullständiga utträde inte kunde åtgärdas genom att införa allmän trafikplikt, som tillfälligt skulle förbjuda de befintliga lufttrafikföretagen från att höja avgifterna, och/eller genom att bevilja direkta subventioner till invånarna, såtillvida att sådana ingripanden skulle utgöra en interventionistisk marknadsreglering och vara mycket kostsammare för statsbudgeten, och därmed för de franska medborgarna, än det stöd som beviljats utöver stödmottagarens egna bidrag.

(126) De franska myndigheterna ansåg att den reviderade omstruktureringsplanen erbjöd trovärdiga utsikter till en återgång till lönsamhet för Corsair, även i ett pessimistiskt scenario. Dessutom uppgav de att referensscenariot, som validerats av en oberoende revisor, tillhandahöll ett kapitaltillskott på [20–50] miljoner euro i eget kapital, en avskrivning av 103 miljoner euro i offentliga skulder och ett beviljande av 38,1 miljoner euro i utomeuropeiska skatterabatter, och att rörelseresultatet förväntades uppgå till […] miljoner euro under 2026/2027. Samma dag uppgav de franska myndigheterna att planen operativt sett byggde på en kontinuerlig förnyelse av flottan med Airbus A330-NEO-luftfartyg och trafikering med ett tionde luftfartyg (F-HSKY) för att optimera kostnaderna, stärka de utomeuropeiska förbindelserna och möjliggöra en större diversifiering av rutterna till Afrika ([…]) för att kompensera för tillbakadragandet från de nordamerikanska rutterna ([…]). När det gäller återställandet av lönsamheten drog de franska myndigheterna därför slutsatsen att den reviderade omstruktureringsplanen var förenlig med omstruktureringsriktlinjerna, eftersom den visade på en positiv avkastning på sysselsatt kapital från och med 2023–2024 och en lönsamhetskvot (EBITDAR) som från och med 2025–2026 låg i linje med de europeiska flygbolagens lönsamhetskvot för 2019 (omkring 15 %), med ett förväntat positivt kassaflöde.

(127) De franska myndigheterna ansåg också att de egna bidragen var tillräckliga, effektiva och proportionerliga. De vidhöll, i enlighet med beslutspraxis för ändring av en plan, att alla de ansträngningar som gjorts sedan 2020 borde beaktas, inbegripet försäljningen av Boeing 747-luftfartygen, omförhandlingen av leasingavtalen, planen om skydd av arbetstillfällen och kollektivavtalet om ömsesidig uppsägning. De bekräftade att […] var konkret men kräver tillstånd från kommissionen, att finansieringen av […] ägde rum och att moratoriet för bidrag var berättigat eftersom det kom från ett privat organ. Sammanlagt täckte kombinationen av egna bidrag (293,9 miljoner euro) 60,14 % av den totala omstruktureringskostnaden (exklusive det resterande belopp som täcktes av affärsverksamheten), vilket gott och väl uppfyller det tröskelvärde på 50 % som krävs enligt omstruktureringsriktlinjerna, även med avseende på merkostnaderna (59,9 %).

(128) När det gäller det statliga ingripandet (83,1 miljoner euro) ansåg de franska myndigheterna att det var lämpligt att åtgärda likviditetsbristen och omstrukturera den ohållbara skulden. De tillade att staten fick ersättning i vederbörlig ordning genom en klausul om återbetalning efter återgång till lönsam drift (upp till […] miljoner euro), som hade företräde framför fördelningen av utdelningar, samt genom förbudet att betala ut utdelningar till aktieägarna under sex år.

(129) Slutligen ansåg de franska myndigheterna att åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen var korrekt kalibrerade och mer omfattande än åtgärderna i den ursprungliga omstruktureringsplanen, såtillvida att Corsair, inom ramen för de synpunkter som Frankrike lämnade den dagen, åtog sig att permanent och oåterkalleligt lämna ifrån sig upp till 365 start- och landningstider på Paris–Orly-flygplatsen, permanent stänga […] nordamerikanska rutter och avstå från etableringen av andra rutter samt begränsa sin flottas totala kapacitet till […] luftfartyg (en minskning med mer än […] % jämfört med företagets kapacitet före omstruktureringen). De franska myndigheterna ansåg att dessa åtgärder var tillräckliga och lämpliga med tanke på Corsairs storlek och verksamhet i stödområden, och underhållet av det tionde luftfartyget ansågs vara avgörande för utvecklingen av Corsairs verksamhet i Afrika och företagets återgång till lönsamhet utan att skada dess traditionella kärnverksamhet, nämligen dess verksamhet i de utomeuropeiska territorierna.

4.3.2 *Överträdelse av skyldigheten att begränsa luftfartygsflottan*

(130) I sina synpunkter av den 30 maj 2025 som svar på beslutet att utvidga förfarandet vidhöll de franska myndigheterna i huvudsak att Corsair hade uppfyllt de åtaganden som gjorts inom ramen för den ursprungliga omstruktureringsplanen, och att engångsbefraktningarna hade varit en följd av omständigheter som tvingade företaget att vidta dessa åtgärder, och att de inte utgjorde någon underlåtenhet att följa omstruktureringsplanen eller något missbruk av stödet. De franska myndigheternas huvudargument var att det tydligt framgick av villkoren i 2020 års beslut att det enbart var i syfte att begränsa Corsairs kapacitet i fråga om antalet platser som kommissionen, för enkelhetens skull och väl medveten om det antal platser som Corsair hade tillgång till med nio luftfartyg, valde att uttrycka sig i antalet luftfartyg. Det framgick av det formulär för förhandsanmälan av omstruktureringsstöd som lämnades in 2020 att begränsningen av flottan skulle tolkas som antalet platser i förhållande till den kapacitet som Corsair före omstruktureringen hade planerat att uppnå under perioden 2020–2024. De franska myndigheterna ansåg att en annan tolkning från kommissionens sida av åtgärden för begränsning av flottan, som inte hade något samband med kapaciteten i fråga om antalet platser, skulle utgöra en överträdelse av de allmänna EU-rättsliga principerna, såsom principen om rättssäkerhet och sund förvaltning. En sådan överträdelse skulle vara desto påtagligare eftersom den ihållande tvetydigheten i formuleringen och tolkningen av Corsairs skyldigheter skulle vara sådana att de gav upphov till allvarliga rättsliga konsekvenser. Corsair hade avsevärt minskat sin kapacitet med avseende på platser i förhållande till den kapacitet som företaget före omstruktureringen hade planerat att uppnå under perioden 2020–2024, och hade uppfyllt både målet att minska sin kapacitet eller sin marknadsnärvaro, såsom angavs i punkt 78 i omstruktureringsriktlinjerna, och sina skyldigheter enligt 2020 års beslut. De franska myndigheterna redovisade (tabell 5) utvecklingen av Corsairs faktiska kapacitet sedan antagandet av 2020 års beslut (inklusive befraktningarna) jämfört med den kapacitet som Corsair före omstruktureringen hade planerat att uppnå.

Tabell 5

Utvecklingen av Corsairs faktiska kapacitet jämfört med den beräknade kapaciteten (platser)

Antal platser	2020 [1]	2021 [2]	2022 [3]	Sommaren 2023 [4]	December 2023	Sommaren 2024 [5]	December 2024
Planerad kapacitet i Corsairs affärsplan före omstruktureringen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Faktisk kapacitet sedan beslutet om godkännande av 2020 års omstruktureringsplan (exklusive engångsbefraktningar)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Faktisk kapacitet sedan beslutet om godkännande av 2020 års omstruktureringsplan (inklusive engångsbefraktningar)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[1] Antal platser den 30 september 2020.
[2] Antal platser den 30 september 2021.
[3] Antal platser den 30 september 2022.
[4] Antal platser sommaren 2023.
[5] Antal platser sommaren 2024.

(131) Alternativt ansåg de franska myndigheterna att befraktningarna inte hade någon inverkan på förenligheten hos begäran om ändring av 2020 års omstruktureringsplan. I detta avseende noterade Frankrike att det genomsnittliga antalet luftfartyg i trafik per dag under en IATA-säsong alltid hade varit färre än nio, såtillvida att de befraktningar som verkligen var engångsföreteelser gott och väl uppvägdes av dagar då Corsair hade färre än nio luftfartyg i trafik. De franska myndigheterna uppmanade kommissionen att granska konkret information om Corsairs genomförande av de skyldigheter som följde av 2020 års beslut, med beaktande av deras sammanhang och mål utöver villkoren eller åtagandena. I detta sammanhang påpekade de att befraktningarna hade blivit nödvändiga på grund av tvingande skäl utanför Corsairs kontroll, såsom, för rutten Paris–Bamako, flygpersonalens vägran att trafikera rutten på grund av den lokala geopolitiska situationen och säkerhetssituationen. När det gäller rutten Paris–Montreal hade förseningarna i den påskyndade leveransen av nya luftfartyg som en del av förnyelsen av flottan äventyrat Corsairs flygtidtabeller för nio luftfartyg under den period då verksamheten var som intensivast. De franska myndigheterna påpekade att Corsair, mot bakgrund av försäljningen av de […] luftfartygen, hade befraktat ett luftfartyg i september 2023 för trafikering av rutten Paris–Montreal under två månader under sommaren 2024, en period efter den tidiga återleveransen under vilken F-HSKY-luftfartyget inte var tillgängligt och ersättningsluftfartyget A330-NEO ännu inte hade levererats. På grund av statens […] hade Corsair tvingats behålla luftfartyget […]. Varje annat beslut skulle ha varit ytterst skadligt för företagets verksamhet. De franska myndigheterna vidhöll att de beslut som fattades om denna befraktning skulle ses mot bakgrund av den branschinformation som Corsair hade tillgång till i slutet av sommaren 2023. Diskussionerna med en potentiell köpare av […], som skulle avlägsnas från flottan under sommaren 2024, var långt framskridna, men det meddelades att leveransen av det Airbus-luftfartyg som skulle ersätta den hade försenats.

4.3.3 *Ytterligare stöd som beviljats under omstruktureringsperioden*

(132) När det gäller det ytterligare stöd på 32,4 miljoner euro som beviljats Corsair mellan 2021 och 2022 medgav de franska myndigheterna i en skrivelse av den 16 december 2024 att Corsair, som var ett företag i svårigheter redan den 31 december 2019, inte hade varit berättigat till de stödordningar som godkänts inom den tillfälliga ramen för covid-19 och därför inte borde ha gynnats av dem. De franska myndigheterna hävdade dock att dess förvaltning hade handlat i god tro i samband med ett hot mot folkhälsan.

(133) I sina synpunkter av den 30 maj 2025, som svar på utvidgningen av det formella granskningsförfarandet, vidhöll de franska myndigheterna att det ytterligare stödet inte hade beviljats i strid med principen om att stöd endast får beviljas en gång.

(134) För det första förnekade de att Corsairs svårigheter var återkommande, och hävdade att de berodde på yttre och oförutsebara omständigheter, framför allt förlängningen av effekterna av covid-19-krisen, som inte kunde förutses när Corsairs omstruktureringsplan kalibrerades. Resultaten från det senaste hela räkenskapsåret (med slutdatum den 30 september 2024) skulle dock bekräfta vägen mot en återgång till lönsamhet. För det andra hävdade de franska myndigheterna att principen om att stöd endast får beviljas en gång endast gällde i fall där nytt undsättnings- eller omstruktureringsstöd beviljades, och att stödet i fråga inte hade varit en del av någon undsättnings- eller omstruktureringsåtgärd för Corsair utan hade beviljats för att mildra effekterna av covid-19. För det tredje konstaterade de att om kommissionen skulle betrakta covid-19-stödet som omstruktureringsstöd (vilket de franska myndigheterna hävdade inte var korrekt) innehöll omstruktureringsriktlinjerna undantag från principen om att stöd endast får beviljas en gång, särskilt ”under exceptionella och oförutsebara omständigheter för vilka stödmottagaren inte bär ansvar”, såsom förlängningen av effekterna av covid-19-krisen.

(135) Slutligen åtog sig de franska myndigheterna att från Corsair frivilligt återkräva 32,4 miljoner euro i ytterligare stöd med ränta före det eventuella godkännandet av det ytterligare omstruktureringsstödet, i syfte att upphäva eventuella ekonomiska fördelar som Corsair kan ha fått av det olagliga stödet och neutralisera de eventuella effekter som ett sådant stöd kan ha på det ytterligare omstruktureringsstödets proportionalitet.

4.4 **Synpunkter från berörda parter**

(136) Såsom anges i den normativa delen av sitt beslut att inleda förfarandet informerade kommissionen berörda parter genom att offentliggöra beslutet, tillsammans med en ändamålsenlig sammanfattning, i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(137) Efter offentliggörandet lämnade flera berörda parter synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. De synpunkter som är mest relevanta för kommissionens bedömning sammanfattas i följande punkter.

4.4.1 *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) Groupe Dubreuil Aéro, Groupe Dubreuils lufttransportgren, uppgav att företaget var en viktig aktör inom långdistansflygtransport i Frankrike, och att det främst bedriver verksamhet genom sina två företag, Air Caraïbes och lågprisdotterbolaget French Bee. Dessa flygbolag höll på att positionera sig som direkta och betydande konkurrenter till Corsair, och det fanns en betydande överlappning mellan deras nät och verksamhetsbaser: de rutter som trafikerades av Groupe Dubreuil Aéro, särskilt de viktiga förbindelserna till Antillerna (Martinique, Guadeloupe och Franska Guyana) och Indiska oceanen (Réunion), var strategiska rutter som delades med Corsair.

(139) Konkurrensen var än mer intensiv eftersom de två koncernerna främst bedrev verksamhet från samma viktiga navflygplats, Paris–Orly. Dessutom hade närvaron av French Bee på samma rutter infört en intensiv konkurrensmässig prispress, eftersom de två koncernernas traditionella lufttrafikföretagsmodeller direkt konkurrerade med lågkostnadserbjudandet på långdistansflygningarna. Groupe Dubreuil Aéro var därför den främsta källan till konkurrens på de geografiska marknader som är avgörande för Corsairs framtida lönsamhet.

(140) Som en direkt konkurrent som påverkades av snedvridningen av konkurrensen bad Groupe Dubreuil Aéro den 24 maj 2024 inledningsvis kommissionen att upphäva det ursprungliga stöd som godkänts 2020 och avslå Corsairs reviderade omstruktureringsplan. Denna begäran grundades på tre huvudsakliga klagomål: i) den påvisade överträdelsen av villkoren för 2020 års stöd, ii) beviljandet av ytterligare olagligt stöd och iii) den reviderade omstruktureringsplanens oförenlighet med den inre marknaden.

(141) För det första fördömde Groupe Dubreuil Aéro underlåtenheten att uppfylla de obligatoriska villkoren i 2020 års beslut. I detta avseende påpekade Groupe Dubreuil Aéro att skyldigheterna avseende öppenhet och lojalt samarbete inte har uppfyllts, i synnerhet på grund av avsaknaden av rapporter var sjätte månad och underlåtenheten att offentliggöra informationen på franska statens webbplats. Än allvarligare är att Groupe Dubreuil Aéro hävdade att de viktigaste kompensationsåtgärderna inte hade genomförts: i) flottan hade utökats till minst tio luftfartyg i strid med åtagandet att begränsa den till nio, och ii) Corsair hade etablerat nya rutter till Afrika (Antananarivo, Cotonou och Bamako) utan förhandstillstånd från kommissionen, vilket undergräver den omfokuseringsstrategi som ursprungligen hade föreskrivits. Groupe Dubreuil Aéro hade dessutom allvarliga reservationer mot återbetalningen av de två statliga lånen (totalt 80 miljoner euro), eftersom det faktum att franska staten nu ville avskriva denna skuld innebar att Corsair aldrig hade inlett återbetalningen, vilket var en uppenbar överträdelse av de ursprungliga villkoren.

(142) För det andra hävdade Groupe Dubreuil Aéro att olagligt och nytt statligt stöd betalades ut efter 2020. Utöver det icke-kvantifierade stödet (beräknat till minst 32 miljoner euro, särskilt i form av skattelättnader och socialförsäkringsrabatter) hävdade Groupe Dubreuil Aéro att den delbetalning av avgifterna till CRPN som beviljades i september 2023 i sig var nytt olagligt stöd som inte kunde räknas som eget bidrag.

(143) För det tredje hävdade Groupe Dubreuil Aéro att den reviderade omstruktureringsplanen utgjorde nytt omstruktureringsstöd som måste förklaras vara oförenligt med principen om att stöd endast får beviljas en gång. Groupe Dubreuil Aéro motiverade denna kategorisering med omfattningen av förändringarna (en betydande ökning av det totala stödet), underlåtenheten att iaktta den formella tidsfristen för anmälan och, framför allt, den radikala strategiändringen (från rationalisering till en utökning till Afrika). Enligt Groupe Dubreuil Aéro uppfyllde stödet inte villkoren för förenlighet ens om det betraktades som en ändring, eftersom skuldavskrivningen på 80 miljoner euro, om man lägger till denna till det ytterligare stödet på 83,1 miljoner euro, gjorde att det totala stödet (163,1 miljoner euro) var oproportionerligt i förhållande till aktieägarnas eget bidrag, vilket Groupe Dubreuil Aéro ansåg vara otillräckligt.

(144) Slutligen ifrågasatte Groupe Dubreuil Aéro trovärdigheten i återställandet av lönsamheten och hävdade att planen inte längre tjänade det allmänna intresset (territoriell kontinuitet). I detta avseende förklarade Groupe Dubreuil Aéro att Corsair, som höll på att ackumulera historiska förluster (nästan 500 miljoner euro mellan 2000 och 2018), inte erbjöd några trovärdiga utsikter till långsiktig lönsamhet, särskilt eftersom planen hade förlängts, och att detta stöd därför inte uppfyllde de grundläggande villkoren i omstruktureringsriktlinjerna.

(145) Sammanfattningsvis bad Groupe Dubreuil Aéro kommissionen att fastslå att stödet hade missbrukats och att de nya åtgärderna var oförenliga. Företaget krävde att 2020 års stödbeslut omedelbart skulle upphävas, och att allt stöd (det ursprungliga såväl som det olagliga) omedelbart skulle återkrävas med ränta. Om kommissionen ändå skulle godkänna stödet insisterade Groupe Dubreuil Aéro på avsevärt utökade kompensationsåtgärder (en drastisk avyttring av både flottan och start- och landningstiderna på nuvarande rutter) och på inrättandet av en oberoende förvaltare för strikt övervakning samt betalning av stödet i form av villkorade delbetalningar.

(146) Den 11 oktober 2024 upprepade och kompletterade Groupe Dubreuil Aéro sina invändningar, och drog då slutsatsen att Corsair inte hade uppfyllt villkoren för 2020 års stöd, hade mottagit ytterligare olagligt stöd och hade föreslagit en reviderad omstruktureringsplan som var strukturellt oförenlig med EU-rätten, i synnerhet med principen om att stöd endast får beviljas en gång.

(147) Groupe Dubreuil Aéro vidhöll särskilt att de franska myndigheterna och Corsair hade underlåtit att uppfylla skyldigheterna i 2020 års beslut, såtillvida att förbudet mot en begränsning av flottan till nio luftfartyg för det första inte hade följts, och analysen av IATA:s sommar- och vintertidtabeller för 2024 hade fått Groupe Dubreuil Aéro att dra slutsatsen att Corsair hade bedrivit eller varit tvunget att befrakta minst tio eller till och med elva luftfartyg, vilket innebar en överträdelse av den ”huvudsakliga strukturella åtgärd” som föreskrevs i 2020 års beslut. För det andra upprepade Groupe Dubreuil Aéro att Corsair hade gynnats av ytterligare olagligt stöd såtillvida att de direkta statliga lån som erhållits under 2020 hade gynnats av ett års uppskov med betalningen, vilket utgjorde ett nytt oanmält stöd. Enligt Groupe Dubreuil Aéro erhölls detta stöd utöver de olagliga belopp som redan nämnts. Groupe Dubreuil Aéro kritiserade också den tydliga intressekonflikten i samband med delbetalningen av avgifterna till CRPN (ett annat påstått olagligt stöd), och det faktum att Corsairs nuvarande personalchef även är administratör för CRPN.

(148) Groupe Dubreuil Aéro ifrågasatte sedan strategin att återigen inrikta sig på de utomeuropeiska rutter som hade använts för att motivera 2020 års stöd, och hävdade att Corsairs faktiska strategi nu var inriktad på Afrika. Corsair benämndes ett ”afrikanskt flygbolag” på grundval av nya eller planerade rutter till Brazzaville, Senegal (Dakar) och Gabon (Libreville). Enligt Groupe Dubreuil Aéro stod dessa initiativ, som motiverades av sysselsättning och lokal konkurrens, i strid med målet om territoriell kontinuitet, och man ifrågasatte därför den anförda motiveringen till det offentliga stödet. Dessutom hävdade Groupe Dubreuil Aéro att Corsairs enda lönsamma verksamhet under 2023 hade varit godstransport, som huvudsakligen var inriktad på Afrika.

(149) Samma dag kritiserade Groupe Dubreuil Aéro också aktieägarnas instabilitet på grundval av Republiken Kongos tillbakadragande och den historia av konkurser som utmärker den nya aktieägaren, affärsängeln Abbas Jaber, som enligt Groupe Dubreuil Aéro inte hade offentliggjort sina räkenskaper på flera år.

(150) Groupe Dubreuil Aéro riktade också sträng kritik mot de ekonomiska antagandena i Corsairs reviderade omstruktureringsplan och menade att de inte kunde tas på allvar. Uppskattningen av en gradvis sänkning av priset på flygbränsle till 900 US-dollar/ton från september 2023 hade visat sig vara felaktig, i och med att priserna fortsatt översteg detta belopp. Detta utgjorde en brist på realism som förvärrades av en brist på täckning för bränslepriserna. Dessutom ansåg Groupe Dubreuil Aéro att antagandet om höjda genomsnittspriser på flygningar mellan Frankrike och de utomeuropeiska territorierna hade motsagts av generaldirektoratet för civil luftfart, som hade rapporterat en prissänkning under 2024.

(151) Groupe Dubreuil Aéro kritiserade dessutom Corsair för brist på finansiell insyn, eftersom företaget inte hade offentliggjort sina räkenskaper för 2022 och 2023 förrän rättsliga åtgärder hade vidtagits. Groupe Dubreuil Aéro uppgav i detta avseende att revisorerna hade uttryckt reservationer om betalningsperiodernas trovärdighet, och antydde att Corsair ville dölja sanningen om sin situation. Groupe Dubreuil Aéro uppskattade att Corsairs ekonomiska situation var katastrofal, med ett rörelseresultat på −37,1 miljoner euro för 2023. Enligt Groupe Dubreuil Aéro var denna förlustnivå, trots det statliga stöd som erhållits, bevis för att företaget gick med strukturella förluster och var ohållbart.

(152) Samma dag upprepade Groupe Dubreuil Aéro sin slutsats att Frankrikes fortsatta stöd utgjorde en oegentlig utbetalning av olagligt stöd som hade lett till en tydlig snedvridning av konkurrensen på marknaden. På grundval av detta upprepade Groupe Dubreuil Aéro därför sin begäran till kommissionen om att upphäva 2020 års beslut, förklara allt stöd som betalats ut (inklusive det nya och icke anmälda stödet) oförenligt och olagligt, och besluta att detta stöd omedelbart skulle återkrävas. Groupe Dubreuil Aéro uppskattade att Corsairs likvidation skulle ligga i linje med omstruktureringsriktlinjerna genom att göra det möjligt för effektivare konkurrenter att växa.

(153) Den 8 november 2024 lämnade Groupe Dubreuil Aéro in ytterligare synpunkter för att bekräfta att Corsair på ett systematiskt och varaktigt sätt hade brutit mot det villkor som påfördes genom 2020 års beslut om att företaget skulle begränsa sin flotta till nio luftfartyg, och att kringgåendet av denna skyldighet hade skett under lång tid och gjort det möjligt för Corsair att öka sina produktionsmedel och sin flottas faktiska storlek.

(154) Enligt Groupe Dubreuil Aéro visade historien bakom Corsairs flotta att företaget regelbundet hade haft tio luftfartyg i trafik, bland annat mellan november 2021 och oktober 2022.

(155) Groupe Dubreuil Aéro förklarade att flygtidtabellen under IATA:s sommarsäsong 2024 hade utökats betydligt under högtrafikperioder, och krävt minst elva luftfartyg. Groupe Dubreuil Aéro uppskattade återigen att Corsair hade använt långvarig befraktning (122 flygningar med Iberojet på rutten Paris–Montreal, 26 flygningar med Gallistair på rutten Paris–Bamako). På grundval av detta hävdade Groupe Dubreuil Aéro att Corsair systematiskt hade kringgått begränsningen av flottan, troligtvis kontinuerligt under nästan fyra år, med regelbunden användning av befraktning, vilket visade på företagets önskan att dölja sitt kringgående av de restriktioner som påförts av kommissionen.

(156) Den 6 januari reagerade Groupe Dubreuil Aéro på Corsairs tillkännagivanden om ett positivt rörelseresultat och nettoresultat i slutet av september 2024, och hävdade då att dessa tillkännagivanden var en fasad som inte borde vilseleda kommissionen. Groupe Dubreuil Aéro påpekade att detta resultat framför allt hade drivits på av en stark ökning av godstransporterna i Afrika och av tilläggsinkomsterna, vilket motverkar det ursprungliga målet med 2020 års stöd, vilket var att förbättra tillgången till de utomeuropeiska territorierna och skydda konsumenter med ”begränsade resurser”. I detta avseende påpekade Groupe Dubreuil Aéro att Corsairs ledning i den strategiska planen hade bekräftat sina ambitioner när det gäller verksamheten i Afrika och förväntningen om att ha ett tionde luftfartyg i trafik, en flottökning som förvärrade snedvridningen av konkurrensen och bekräftade att detta i själva verket var en ny omstruktureringsplan som borde avvisas av kommissionen. Framför allt uppmärksammade Groupe Dubreuil Aéro kommissionen på ett uttalande från Corsairs ledning om ”avtal med staten” som gjorde det möjligt att ”under alla omständigheter” genomföra planen, även utan en omröstning om budgetändringarna. Groupe Dubreuil Aéro såg detta som ett tecken på nytt olagligt stöd (uppskov med betalningar eller moratorium för offentliga skulder) och som ytterligare en överträdelse av det omstruktureringsstöd som godkändes 2020, och att Corsair använde detta statliga stöd som en konkurrensfördel. Slutligen ansåg Groupe Dubreuil Aéro att tillkännagivandet om nedstängningen av Montreal-rutten till förmån för etableringen av en rutt till Brazzaville (som inte godkänts av kommissionen) bekräftade Corsairs ändrade strategi och likgiltighet inför sina åtaganden, vilket stärkte argumentet att planen var en ny omstruktureringsplan som omfattades av principen om att stöd endast får beviljas en gång. Groupe Dubreuil Aéro rundade av genom att upprepa sin begäran om att det stöd som godkänts 2020 skulle upphävas och att allt stöd som betalats ut omedelbart skulle återkrävas.

(157) Slutligen välkomnade Groupe Dubreuil Aéro den 23 maj 2025 kommissionens beslut att utvidga granskningen genom sitt beslut att utvidga förfarandet av den 11 april 2025, och påpekade att det beslutet bekräftade företagets tvivel rörande överträdelsen av skyldigheten att begränsa Corsairs flotta till nio luftfartyg och beviljandet av olagligt oanmält stöd på 32,4 miljoner euro. I detta avseende vidhöll Groupe Dubreuil Aéro att Corsair kontinuerligt och öppet hade brutit mot begränsningen av flottan genom att använda tio till elva luftfartyg för att gå vidare med en aggressiv volymdriven strategi, som hade snedvridit konkurrensen genom att orsaka prissänkningar som var ohållbara utan olagligt offentligt stöd. Groupe Dubreuil Aéro påpekade att de franska myndigheterna nu har medgett att de olagligen har beviljat 32,4 miljoner euro inom ramen för en stödordning som inte var tillämplig, vilket utgjorde en överträdelse av principen om att stöd endast får beviljas en gång. Enligt Groupe Dubreuil Aéro motiverade dessa upprepade underlåtenheter och missbruket av det ursprungliga stödet, jämte det faktum att den ändrade planen utgjorde en ny, oförenlig omstruktureringsplan, vidtagandet av omedelbara åtgärder. Groupe Dubreuil Aéro begärde därför återigen samma dag att kommissionen skulle inleda ett förfarande för missbruk av stöd, upphäva 2020 års beslut, förklara allt stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden och besluta att omedelbart återkräva detta.

4.4.2 *Air Austral*

(158) Air Austral, ett franskt företag med säte i Réunion och en viktig aktör i Indiska oceanen, betjänar främst den europeiska delen av Frankrike (dagliga flygningar till Paris Charles de Gaulle och andra städer via partnerskapen ”Train plus Air”), öarna Réunion, Mayotte, Mauritius, Komorerna, Madagaskar och Seychellerna samt Sydafrika, Thailand och Indien.

(159) Air Austral är en direkt konkurrent till Corsair eftersom de två företagen trafikerar stora och strategiska långdistansrutter, i synnerhet rutterna mellan Frankrike och de utomeuropeiska territorierna, särskilt Réunion, Mayotte och Antillerna. Denna konkurrens innebär att de överlappar varandra på viktiga rutter och konkurrerar om priser och kapacitet.

(160) Den 24 maj 2024 lämnade Air Austral sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet till kommissionen. Air Austral ansåg att ändringen eller förlängningen av Corsairs omstruktureringsplan var oacceptabel och otänkbar. Denna ståndpunkt grundades på påståendet att Corsair i betydande omfattning och fortlöpande hade bortsett från villkoren för det ursprungliga stödet från 2020, och att den nya omstruktureringsplanen, även om den reviderades, inte skulle garantera företagets långsiktiga lönsamhet samtidigt som snedvridningen av konkurrensen på marknaden avsevärt skulle förvärras.

(161) I sina synpunkter fördömde Air Austral flera allvarliga underlåtenheter från Corsairs sida, och ansåg att dessa utgjorde missbruk av det mottagna stödet. Den allvarligaste underlåtenheten var företagets åsidosättande av skyldigheten att begränsa sin flotta till nio luftfartyg. Enligt Air Austral hade analysen av flygtidtabellerna för sommarsäsongerna 2023 och 2024 visat att Corsair använde sig av kontinuerlig befraktning, vilket ledde till att den faktiska flottan uppgick till tio luftfartyg under högtrafikperioder. Detta uppfattades som en rent kommersiell och expansiv manöver, och Corsairs argument att denna begränsning kunde ersättas med en begränsning av antalet platser avvisades av Air Austral på grund av att det strider mot rättspraxis och kommissionens konsekventa beslutspraxis. Dessutom förklarade Air Austral att Corsair hade överskridit den gräns på 50 % av kapaciteten som införts för all ny linjetrafik när Corsair etablerade förbindelsen Reunion–Antananarivo (Madagaskar) under 2023. Slutligen betonade Air Austral underlåtenheten att lämna in rapporter var sjätte månad och offentliggöra räkenskaper sedan 2022, vilket företaget ansåg hade hindrat kommissionens övervakning och väckt allvarliga misstankar om att stödet kunde ha gått utöver vad som var ”strikt nödvändigt”.

(162) Dessutom ansåg Air Austral att den reviderade omstruktureringsplanen inte kunde garantera en återgång till långsiktig lönsamhet eftersom Corsair förde en aggressiv och ohållbar prispolitik, med betydligt lägre priser än konkurrenterna på rutten Paris–Réunion. Air Austral ansåg att denna lågprispolitik, som bibehölls mot bakgrund av den allmänna inflationen, hade skapat en tydlig skillnad mellan kostnadsförändringar och prisförändringar.

(163) Samtidigt ansåg Air Austral att de negativa effekterna på konkurrensen hade förvärrats betydligt. Corsairs kapacitetsandel hade ökat kraftigt mellan 2019 och 2024, med en ökning med 20,6 % på rutten Paris–Réunion och en dominerande andel på 56 % av kapaciteten på rutten Réunion–Madagaskar. Denna överskottskapacitet och prisdumpning hade lett till en kraftig minskning av Air Australs lönsamhet mellan den europeiska delen av Frankrike och Réunion och på rutten Réunion–Mayotte. Corsairs överskottskapacitetspolitik höll rutten Paris–Mayotte i ett strypgrepp och lamslog konkurrenternas förmåga att utvecklas. I detta avseende avvisade Air Austral Frankrikes argument om förekomsten av ”extrem konkurrens”, och påpekade eftertryckligt att det faktiskt var Corsair som skapade denna illojala konkurrens genom sin ohämmade strategi.

(164) Air Austral drog slutsatsen att de ursprungliga åtgärderna mot snedvridning hade misslyckats på grund av Corsairs bristande efterlevnad, och att den reviderade omstruktureringsplanen, trots den betydande ökningen av stödbeloppet, inte innehöll några ytterligare allvarligt menade kompensationsåtgärder.

(165) Air Austral avrundade genom att formellt begära att kommissionen skulle avvisa den reviderade omstruktureringsplanen och inleda ett förfarande för missbruk av det ursprungliga stödet, eftersom de negativa effekterna klart och tydligt skulle uppväga de positiva effekterna.

4.4.3 *Diamondale Limited*

(166) Den 23 maj 2024 lämnade Diamondale Limited (*Diamondale*), den tidigare majoritetsägaren i Corsair med 75,03 % av kapitalet och 100 % av rösterna fram till 2021, sina synpunkter till kommissionen. På grundval av denna erfarenhet och kunskap om företaget uttryckte Diamondale allvarliga farhågor om genomförbarheten av Corsairs reviderade omstruktureringsplan, och motsatte sig starkt ökningen av det offentliga stödet.

(167) I sina synpunkter ansåg Diamondale att den reviderade omstruktureringsplanen var orealistisk, och begärde att kommissionen skulle kräva en fullständig återbetalning av de 139,6 miljoner euro i stöd som redan hade beviljats Corsair i stället för att öka detta stöd, vilket skulle strida mot artikel 108.2 i EUF-fördraget. Diamondale delade dessutom kommissionens tvivel rörande det möjliga ytterligare statliga stöd som Corsair hade mottagit under omstruktureringsperioden, och ansåg att detta stöd hade skapat en snedvridning av konkurrensen.

(168) Diamondales analys visade på en strukturell försämring av Corsairs räkenskaper sedan 2018, med förluster på 48 miljoner euro under 2021. Diamondale ansåg att företaget led av en kronisk finansiell obalans, med otillräckligt rörelsekapital sedan 2018 som en följd av urholkningen av dess egna kapital. Diamondale ansåg att Corsair hade finansierat sina långsiktiga investeringar med kortfristiga medel, vilket hade lett till ett negativt nettokassaflöde sedan 2018 och medfört en risk för fallissemang. Diamondale ansåg att skulden var orimligt stor och att bristen på tillräcklig lönsamhet gjorde överlevnaden omöjlig, även med ytterligare stöd på 200 miljoner euro.

(169) Diamondale hyste dessutom allvarliga tvivel om Corsairs faktiska egna bidrag och om huruvida detta var tillräckligt, liksom Corsairs förmåga att återställa sin långsiktiga lönsamhet, och ansåg att en del av de bidrag som lades fram var gamla, ”återanvända” initiativ.

(170) Diamondale bestred därför det statliga ingripandet för ett privat företag som redan var kraftigt skuldsatt, och ansåg att det enda sättet att undvika en ny konkurs var genom privat finansiering.

4.4.4 *Den anonyma berörda parten*

(171) Den berörda part som vill förbli anonym kritiserade det ytterligare stödet i form av direkta bidrag och avskrivningar av fordringar utan vidtagande av konkreta kompensationsåtgärder, dvs. åtaganden från Corsairs sida som skulle förhindra risken för snedvridning av konkurrensen, vilket därmed gav upphov till farhågor om en betydande obalans till nackdel för konkurrensen.

4.5 Synpunkter från de franska myndigheterna rörande synpunkterna från de berörda parterna

(172) Den 26 juli 2024 översände de franska myndigheterna synpunkter till kommissionen som svar på synpunkterna från tredjeparter (Groupe Dubreuil Aéro, Air Austral och Diamondale) i syfte att visa att den reviderade omstruktureringsplanen var tillåtlig och förenlig med den inre marknaden.

(173) I dessa synpunkter bestred de franska myndigheterna de berörda parternas påståenden genom att på nytt bekräfta att skyldigheterna i 2020 års omstruktureringsplan hade fullgjorts. Anklagelserna om bristande insyn avvisades, eftersom de franska myndigheterna uppgav att regelbundna utbyten hade ägt rum med kommissionen och att Corsairs räkenskaper för 2021/2022 och 2022/2023 hade offentliggjorts.

(174) När det gäller begränsningen av flottan framställdes engångsbefraktningen av luftfartyg, särskilt till Bamako och Montreal, som en nödvändighet kopplad till yttre faktorer (geopolitiska risker, leveransförseningar) och inte som en del av en expansionistisk politik, eftersom den erbjudna kapaciteten med avseende på antalet platser aldrig hade överskridit nivåerna före omstruktureringen, inte ens medräknat de befraktade luftfartygen. I detta avseende tillade de franska myndigheterna att omfördelningen av förbindelser till Afrika (Cotonou, Bamako och Antananarivo) också uttryckligen hade godkänts av kommissionen. När det gäller snedvridningen av konkurrensen hade Corsair uppfyllt sitt åtagande genom att i genomsnitt avstå 365 start- och landningstider till förmån för tredjepartsflygbolag på Paris–Orly-flygplatsen. Slutligen ansågs begäran om ändring vara förenlig med principen i omstruktureringsriktlinjerna om att stöd endast får beviljas en gång, eftersom den enligt de franska myndigheterna säkerställde en fullständig kontinuitet med den ursprungliga omstruktureringsinsatsen, vars mål (utomeuropeiska territorier som kärnverksamhet, utveckling i Afrika) inte ifrågasattes och dess förlängda varaktighet till […] (datumet för omstruktureringsperiodens slut vid den tidpunkt då dessa synpunkter lämnades) var strikt begränsad till vad som var nödvändigt.

(175) De franska myndigheterna ansåg vidare att begäran om ändring var förenlig med den inre marknaden eftersom den uppfyllde kriterierna i punkt 124 i omstruktureringsriktlinjerna.

(176) På grundval av detaljerade analyser utförda av företagets externa konsult bekräftade de franska myndigheterna Corsairs positiva framsteg, med ett positivt rörelseresultat på […] miljoner euro under 12 löpande månader (från juni 2023 till maj 2024) och ett resultat i slutet av maj 2024 som var högre än i budgeten och mycket högre än i det pessimistiska scenariot. Detta positiva resultat, som var kopplat till optimeringen av kostnaderna och utbudet, stödde utsikterna till ett rörelseresultat på […] miljoner euro senast 2026–2027. De franska myndigheterna uppgav också att den kompletterande rapport som utarbetats av konsultföretaget Analysis Group hade bekräftat att Corsairs prispolitik var förenlig med företagets lönsamhet, utan överkapacitet eller prissänkningar.

(177) De franska myndigheterna förklarade återigen att Corsair spelade en nyckelroll i den territoriella kontinuiteten, och att detta motiverade ett offentligt ingripande för att åtgärda ett marknadsmisslyckande. De förklarade att den kontrafaktiska analysen visade att företagets kollaps skulle leda till en mycket betydande prisökning på de utomeuropeiska rutterna (i synnerhet +15,6 % till Antillerna och +41,5 % till Mayotte), en risk för underförstådd samverkan och en betydande försämring av det konkurrensmässiga landskapet (med en övergång till monopol på förbindelsen Paris–Mayotte).

(178) När det gäller de offentliga och privata insatsernas proportionalitet förklarade de franska myndigheterna att de avvisade tredjeparternas invändningar rörande de egna bidragen. Den delbetalning av avgifterna som beviljats av CRPN ansågs vara ett privat bidrag, eftersom CRPN enligt de franska myndigheterna var en privaträttslig juridisk person vars medel inte utgjorde statliga medel. De franska myndigheterna ansåg också att avskrivningen av de offentliga låneskulderna enligt 2020 års omstruktureringsplan inte kunde betraktas som nytt ytterligare stöd, eftersom detta skulle strida mot kommissionens beslutspraxis. Enligt de franska myndigheterna låg Corsairs egna bidrag därför fortsatt över tröskeln på 50 % av de totala omstruktureringskostnaderna.

(179) Slutligen ansåg de franska myndigheterna att de föreslagna åtgärderna mot snedvridning av konkurrensen var tillräckliga och mer restriktiva än åtgärderna i 2020 års omstruktureringsplan, eftersom Corsair enligt de franska myndigheterna hade åtagit sig att oåterkalleligen avstå från 365 start- och landningstider vid Paris–Orly-flygplatsen, permanent stänga ned de nordamerikanska rutterna ([…]) för att fokusera på Afrika, och begränsa sin kapacitet. Covid-19-stödet till Corsair (32 miljoner euro) ansågs vara lagligt eftersom det beviljades på grundval av allmän lag och var tillgängligt för konkurrenterna.

(180) Eftersom inget stöd hade betalats ut före kommissionens beslut drog därför de franska myndigheterna slutsatsen att begäran om ändring uppfyllde samtliga kriterier och borde beviljas.

(181) Som svar på de berörda parternas argument i deras synpunkter på beslutet att utvidga förfarandet av den 11 april 2025 upprepade de franska myndigheterna i huvudsak sina synpunkter rörande den begränsade och motiverade karaktären hos engångsbefraktningen av det tionde luftfartyget. De franska myndigheterna påpekade också att Corsairs flygtidtabeller, tvärtemot vad Groupe Dubreuil Aéro hävdar, hade baserats på nio luftfartyg och att företaget aldrig hade bedrivit trafik med elva luftfartyg. De franska myndigheterna påpekade vidare att Groupe Dubreuil Aéros påståenden om att befraktningarna hade påverkat marknaden inte styrktes av några bevis. De franska myndigheterna ansåg att prissänkningarna för destinationer i de utomeuropeiska territorierna inte var ett resultat av Corsairs volymdrivna strategi och prissättningspolitik som genomfördes på grundval av statligt stöd, utan snarare återspeglade en allmän trend som kunde märkas inte bara i Guadeloupe och Martinique, som är destinationer som trafikerades av Corsair, utan även i andra destinationer som inte trafikerades av Corsair, såsom Franska Guyana och andra medel- och långdistansdestinationer som inte trafikerades av Corsair. Slutligen vidhöll de franska myndigheterna att det med hänsyn till omständigheterna skulle strida mot proportionalitetsprincipen och kommissionens beslutspraxis att betrakta befraktningen av det tionde luftfartyget som något som ifrågasatte förenligheten hos begäran om ändring av omstruktureringsplanen eller utgjorde missbruk av 2020 års omstruktureringsstöd.

5. BEDÖMNING

5.1 Förekomst av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget

(182) I artikel 107.1 i EUF-fördraget anges att ”om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(183) För att en åtgärd ska klassificeras som stöd i den mening som avses i denna bestämmelse måste därför följande kumulativa villkor vara uppfyllda: i) åtgärden måste kunna tillskrivas staten och finansieras med statliga medel, ii) åtgärden ska ge mottagaren av stödet en fördel, iii) fördelen måste vara selektiv, och iv) åtgärden måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

5.1.1 *Åtgärder som ingår i 2020 års omstruktureringsplan*

(184) I sin anmälan av ändringen av omstruktureringsplanen förklarade de franska myndigheterna att en del av kapitaltillskottet från OMRP:s investerarkonsortium under 2020, till ett belopp av 6 miljoner euro, faktiskt härrörde från medel från de lokala myndigheterna i de utomeuropeiska departementen (skäl 42). De franska myndigheterna anser att denna del av finansieringen måste anses utgöra statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(185) I likhet med all annan finansiering från statens budget- eller skattemedel som Corsair beviljades under 2020 genom det förlikningsprotokoll som ingicks som en del av det insolvensförebyggande förfarande som involverade Corsair, kommer finansieringen i fråga från lokala myndigheters medel och måste därför anses utgöra en avsättning av medel från den franska staten och kunna tillskrivas den, eftersom protokollet undertecknades av CIRI (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle – den interministeriella kommittén för industriell omstrukturering) för den franska statens räkning. Denna enskilda finansieringsåtgärd gav Corsair en selektiv fördel, eftersom företaget när åtgärden beviljades befann sig i svårigheter som ytterligare förvärrades av covid-19-pandemin, vilket uteslöt ett beviljande av finansiering på marknadsvillkor. Åtgärden stärkte Corsairs konkurrensmässiga ställning jämfört med andra flygbolag som är verksamma inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och snedvred därför, eller hotade att snedvrida, konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna (se avsnitt 3.1.1 i 2020 års beslut).

(186) Kapitaltillskottet från Outre-Mer, som beviljades inom ramen för 2020 års omstruktureringsplan, bör därför anses utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.1.2 *Åtgärder som ingår i den reviderade omstruktureringsplanen*

(187) För det första innehåller den reviderade omstruktureringsplanen följande åtgärder som Frankrike har anmält som statligt stöd: i) ett nytt tillskott på 3 miljoner euro från Conseil Départemental de la Guadeloupe, ii) en utomeuropeisk skatterabatt (*crédit d'impôt outre-mer – den utomeuropeiska skatterabatten*) på 38,1 miljoner euro inom ramen för Corsairs investeringsprogram för inköp av ett luftfartyg, iii) ett sexårigt uppskov av betalningen av 19 miljoner euro som motsvarar offentliga skulder som inte kan efterskänkas ([…]), iv) en avskrivning av en fordran på 23 miljoner euro som motsvarar den offentliga skuld som kan efterskänkas och som inte behöver infordras, och även v) en avskrivning av 80 miljoner euro i offentliga skulder som motsvarar de statliga lån som beviljades inom ramen för den ursprungliga omstruktureringsplanen (lånen från FDES och PP) samt 4,7 miljoner euro i ränta på dessa lån (skäl 39).

(188) Med CIRI som mellanhand är den franska staten medundertecknare, tillsammans med företrädare för det stödmottagande företaget, de utgående aktieägarna och de nya investerarna, av villkorsförteckningen, som undertecknades den 7 november 2025 och lämnades in till kommissionen av de franska myndigheterna (skäl 31). I del D i villkorsförteckningen föreskrivs att den finansiering som anges i skäl 187 i–v ska beviljas med hjälp av den centrala statens eller Guadeloupe-regionens budget- eller skattemedel. Av detta följer att dessa åtgärder beviljas av den franska staten med hjälp av dess medel och att de kan tillskrivas den.

(189) Corsair befinner sig i mycket allvarliga svårigheter, vilket är anledningen till att ett insolvensförebyggande förfarande inleddes med avseende på företaget (ett *mandat ad hoc* följt av förlikning) och att först en ad hoc-förvaltare och därefter medlare utsågs ([25]). Såsom anges i skälen 18–29 ovan förvärrades Corsairs situation ytterligare, vilken redan var mycket svår under 2020 när 2020 års omstruktureringsplan för utarbetades och antogs, och därmed uteslöts alla möjligheter till finansiering på marknadsvillkor. Även om privat finansiering i form av tillskott av nytt kapital föreskrivs i villkorsförteckningen, är denna fortsatt beroende av förekomsten av statligt stöd. Den offentliga finansieringen, i form av avskrivning av offentliga skulder eller lån som kan efterskänkas, skatterabatter, kapitaltillskott eller uppskov med betalningen av den del av den offentliga skulden som inte kan efterskänkas, ger följaktligen Corsair en definitiv fördel som företaget inte skulle kunna få under normala marknadsvillkor.

(190) Den fördel som avses i skäl 189 är selektiv eftersom de offentliga finansieringsåtgärderna är enskilda stödåtgärder som endast gynnar Corsair ([26]).

(191) De åtgärder som anges i skäl 187 i–v stärker Corsairs konkurrensmässiga ställning gentemot andra flygbolag som är verksamma inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt de som trafikerar samma rutter från Paris, antingen till destinationer inom det franska territoriet eller till tredjeländer. Följaktligen snedvrider eller hotar åtgärderna att snedvrida konkurrensen mellan flygbolagen och kan sannolikt påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(192) Av de föregående skälen framgår att de åtgärder som anges i skäl 187 i–v utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(193) För det andra föreskrivs i den reviderade omstruktureringsplanen ett moratorium som uppnåddes genom den delbetalning av pensionsavgifter som CRPN (Caisse de Retraite des Personnels Navigants – pensionskassan för flygpersonal) beviljade Corsair i september 2023 (skäl 43). I sitt beslut att inleda förfarandet hade kommissionen inledningsvis reserverat sin ståndpunkt när det gäller huruvida denna finansiering kunde anses utgöra en del av det egna bidraget, eftersom den fann att den kunde utgöra statligt stöd (skäl 86).

(194) De franska myndigheterna anser att detta moratorium måste betraktas som ett eget bidrag eftersom det utgör en fördel som beviljats av en privat enhet och inte omfattar statliga medel. Groupe Dubreuil Aéro bestrider de franska myndigheternas åsikt och konstaterar att det är obligatoriskt att vara medlem i CRPN, att staten fastställer avgiftssatserna och beräkningsmetoden för avgifterna, att CRPN utför en tjänst av allmänt intresse och att pensionskassan står under ministeriell tillsyn.

(195) Statliga medel avser här den offentliga sektorns samlade medel, inklusive medel från enheter inom staten (decentraliserade, delstatliga, regionala eller andra) ([27]). Offentliga företags medel utgör också statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ([28]). Det faktum att de belopp som motsvarar åtgärden i fråga hela tiden står under offentlig kontroll och därmed står till de behöriga nationella myndigheternas förfogande är dessutom tillräckligt för att de ska kategoriseras som statliga medel ([29]). När en åtgärd tillhandahålls av en privat enhet måste det dessutom finnas tillräckliga bevis som förmår etablera att stödåtgärden i fråga har antagits under de offentliga myndigheternas faktiska inflytande eller kontroll, och att åtgärden följaktligen kan tillskrivas staten ([30]).

(196) Enligt den franska transportlagen omfattas professionell flygpersonal inom den civila luftfarten av ett kompletterande pensionssystem, i vilket medlemskap är obligatoriskt. Avgifterna betalas delvis av arbetsgivaren och delvis av den anställde. CRPN förvaltar detta system. CRPN är en privaträttslig juridisk person som inte bedriver sin verksamhet i vinstsyfte och som utför en tjänst av allmänt intresse under överinseende av ministern med ansvar för social trygghet. Styrelsen består av 22 ledamöter: elva av dem är arbetsgivarföreträdare som utses av den administrativa myndigheten, medan de återstående elva är medlemmarnas företrädare som väljs i enlighet

([25]) Artikel L611-3 och följande artiklar i handelslagen.
([26]) Domstolens dom av den 4 juni 2015, kommissionen/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.
([27]) Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT C 261, 19.7.2016, s. 1), punkt 48 och den rättspraxis som anges däri.
([28]) Ibid., punkt 49 och den rättspraxis som anges däri.
([29]) Mål C-482/99, Frankrike/kommissionen, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 36.
([30]) Mål C-425/19 P, Italien/kommissionen, ECLI:EU:C:2021:154, punkt 67.

med villkoren i statsrådets dekret. Arbetsgivarföreträdarna föreslås av branschorganisationer (8 medlemmar), av luftfartsindustriorgan (1 medlem) och av de ministerier som anställer flygpersonal (2 medlemmar). Dessutom genomförs överläggningarna i närvaro av både ett regeringsombud och den minister som ansvarar för den civila luftfarten; båda kan höras så många gånger som de begär. Avgiftssatserna och beräkningsmetoden för avgifterna fastställs i förordningar. CRPN säkerställer systemets ekonomiska jämvikt, och att endast dess egna medel utnyttjas – om medlen är otillräckliga ska utbetalningarna minskas i motsvarande grad ([31]).

(197) CRPN:s resurser härrör från avgifter från dess medlemmar och anslutna arbetsgivare. Det finns inga bevis som tyder på att dessa privata medel lämnades in till översyn av staten för att användas som finansiering som beviljats Corsair. Sammansättningen av CRPN:s styrelse, i vilken ingår företrädare för CRPN:s medlemmar – och därmed Corsairs konkurrenter – och där statliga företrädare är i minoritet (2 av 22), strider mot slutsatsen att staten på ett avgörande sätt kunde ha påverkat användningen av de medel som härrör från avgifterna och beslutat att använda dem främst som stöd för vissa företag. Dessutom har kommissionen inte sett några indikationer på att de franska myndigheterna kan utöva ett avgörande inflytande på användningen av CRPN:s medel genom den rätt att höras som regeringens kommissionsledamot och ministern med ansvar för civil luftfart åtnjuter under överläggningarna i CRPN:s styrelse. På samma sätt är den ministertillsyn som CRPN är föremål för begränsad, och omfattar främst beräkningen av pensioner snarare än arrangemangen för indrivning av avgifter. Det moratorium som CRPN beviljade Corsair kan därför inte anses ha beviljats med hjälp av statliga medel.

(198) Bevisen rörande statlig tillsyn, utnämningen av styrelseledamöter och fastställandet av avgiftssatsen och metoden för beräkning av avgifterna räcker inte heller för att fastställa att den interimistiska finansiering som beviljats av CRPN har antagits under de offentliga myndigheternas inflytande, särskilt med tanke på den jämlika representationen i styrelsen och att arbetsgivarnas företrädare, trots att de utsetts av den administrativa myndigheten, faktiskt har i uppgift att företräda arbetsgivarna ([32]). Transportlagen bekräftar dessutom att CRPN förvaltar sina resurser självständigt, såtillvida att CRPN självt är skyldigt att säkerställa sin finansiella jämvikt och inte kan förlita sig på statligt stöd om resurserna är otillräckliga. Det är därför omöjligt att dra slutsatsen att beslutet att bevilja Corsair ett moratorium i form av ett uppskov med betalningen av avgifterna för 2023 fattades under de offentliga myndigheternas faktiska inflytande. Åtgärden kan följaktligen inte tillskrivas staten.

(199) Detta har ingen inverkan på den ekonomiska motiveringen för CRPN:s beslut att skjuta upp Corsairs betalning av de utestående avgifterna under perioden 2020–2023, efter det att CRPN hade försäkrat sig om att även andra borgenärer hade gjort eftergifter ([33]), för att erhålla återbetalning av sin fordran genom att underlätta gäldenärens återgång till lönsamhet snarare än att försätta denne i konkurs.

(200) Eftersom den inte kan tillskrivas staten och inte har finansierats med statliga medel, utgör den delbetalning av avgifterna som CRPN beviljade Corsair i september 2023 inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, och kan med rätta anses utgöra en del av det egna bidraget till den ytterligare kostnaden för Corsairs omstrukturering.

(201) Mot bakgrund av denna bedömning av de kumulativa villkoren för förekomsten av statligt stöd konstaterar kommissionen att de åtgärder som finansierar den ändrade omstruktureringsplanen och som förtecknas i skäl 187, samt det kapitaltillskott som avses i skälen 184–186, utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([31]) Artiklarna L6527-1 till L6527-4 och L6527-8 i transportlagen.

([32]) Det faktum att staten utser alla företrädare för en branschorganisation innebär inte att de är företrädare för staten, se domstolens dom av den 30 januari 1985 i mål C-123/83, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, punkterna 18 och 19.

([33]) Se CRPN:s särskilda styrelses resolution av den 7 november 2023, vidarebefordrad av de franska myndigheterna den 10 februari 2025.

5.1.3 *Ytterligare stöd som beviljats under omstruktureringsperioden*

(202) Det är obestridligt att Corsair mellan den 12 april 2021 och den 31 maj 2022, och utan koppling till 2020 års omstruktureringsstöd som godkänts av kommissionen, erhöll 32,4 miljoner euro, uppdelat enligt följande: i) 1,8 miljoner euro inom ramen för solidaritetsfonden, ii) 10 miljoner euro som stöd för fasta kostnader och iii) 20,6 miljoner euro som ”nedstängningsstöd”, avsedda att finansiera det negativa bruttodriftsöverskottet för företag som påverkades av gränsstängningarna från januari till september 2021.

(203) De åtgärder som anges i skäl 202 utgör enskilda åtgärder som vidtagits inom ramen för de stödordningar som Frankrike antagit som en del av den tillfälliga ramen och som genom kommissionens beslut godkänts som statligt stöd ([34]). Dessa enskilda åtgärder måste därför anses utgöra statligt stöd av de skäl som anges i dessa kommissionsbeslut.

(204) Dessa åtgärder beviljades i vilket fall som helst genom enskilda beslut som fattades av de behöriga myndigheterna (ekonomiministeriet, generaldirektoratet för offentliga finanser) genom beslut och dekret. De finansierades genom den franska statsbudgeten. Därmed finansieras de med statliga medel och kan tillskrivas staten.

(205) Dessa enskilda åtgärder gynnar Corsair eftersom de finansierar företagets verksamhet eller gör det möjligt för det att täcka vissa kostnader som företaget ådragit sig under covid-19-pandemin till ett belopp av 32,4 miljoner euro, och som företaget under normala omständigheter borde ha burit. Företagets ekonomiska situation under 2021 och 2022, när den offentliga finansieringen beviljades, uteslöt möjligheten för Corsair att enkelt hitta finansiering för detta belopp på marknadsvillkor. Om denna finansiering hade tillhandahållits i form av ett lån som beviljats av ett finansinstitut, vilket är osannolikt eftersom Corsairs likviditet vid den tidpunkten högst sannolikt var lägre än 32,4 miljoner euro, skulle företaget ha haft en finansiell kostnad som motsvarade den för en emittent som var nära konkurs. Dessutom beviljades den offentliga finansieringen i form av bidrag, vilket ingen marknadsaktör skulle ha gått med på. De enskilda åtgärderna i fråga ger därför Corsair en ekonomisk fördel som inte är tillgänglig på marknadsvillkor.

(206) Denna fördel är selektiv eftersom den beviljades Corsair, som anses vara ett företag som särskilt påverkades av konsekvenserna av spridningen av covid-19-epidemin, likt de andra mottagarna av det enskilda stödet i fråga.

(207) Den offentliga finansiering som Corsair beviljats riskerar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna, eftersom den stärker Corsairs finansiella situation och Corsair är verksamt inom luftfartssektorn, som är öppen för konkurrens och investeringar från andra medlemsstater. Corsair fick en direkt konkurrensfördel genom att företaget inte behövde tillämpa priser som täckte kostnaderna för de tjänster som företaget tillhandahöll i konkurrens med andra flygbolag som trafikerade samma destinationer. De enskilda åtgärder som anges i skäl 202 måste därför anses utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

5.2 **Stödets laglighet**

(208) Enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget måste kommissionen underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer om ändring av stöd. Om kommissionen anser att en sådan plan inte är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107, ska den utan dröjsmål inleda det förfarande som anges i artikel 108.2. Medlemsstaten i fråga får inte genomföra åtgärden förrän detta förfarande lett till ett slutgiltigt beslut.

([34]) Beslut C(2020) 2059 av den 30 mars 2020 i ärende SA.56823 (2020/N) – Frankrike – Fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie COVID-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation (EUT C 144, 30.4.2020, s. 1), beslut C(2021) 1706 final av den 9 mars 2021 i ärende SA.61330 (2021/N) – Frankrike COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (EUT C 242, 7.7.2023, s. 1) och beslut C(2021) 8710 final av den 26 november 2021 i ärende SA.64114 (2021/N) – Frankrike COVID 19 – Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public (EUT C 500, 10.12.2021, s. 1). Se även skäl 27 i beslutet att utvidga förfarandet.

(209) Enligt artikel 1 c i rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 ([35]) utgör dessutom ändringar av befintligt stöd ”nytt stöd” som ska anmälas enligt artikel 2.1 i den förordningen. Artikel 108.3 i EUF-fördraget och artikel 3 i förordning 2015/1589 innehåller en bestämmelse om genomförandeförbud som föreskriver att anmälningspliktigt stöd inte får genomföras innan kommissionen har fattat eller anses ha fattat ett beslut om godkännande av sådant stöd.

(210) För det första, med avseende på lagenligheten av den del av kapitaltillskottet som kom från OMRP-konsortiet, som i slutändan finansieras av de lokala myndigheterna i de utomeuropeiska departementen (skäl 186), konstaterade de franska myndigheterna frivilligt att de felaktigt hade betraktat detta tillskott som privat finansiering. Detta uttalande gjordes dock efter det att åtgärden faktiskt hade genomförts som en del av 2020 års omstruktureringsplan, vilket innebär att åtgärden måste betraktas som olagligt stöd.

(211) För det andra, med avseende på lagenligheten hos det stöd som ligger till grund för den reviderade omstruktureringsplanen och som beskrivs i skäl 187, bör det redan från början anges att lånen från FDES och PP, vars beviljande godkändes genom 2020 års beslut, måste betraktas som befintligt stöd. Avskrivningen av den offentliga fordran som härrör från dessa lån, inklusive räntan, utgör emellertid en ändring av befintligt stöd, vilket innebär att det är anmälningspliktigt. De franska myndigheterna anmälde alla åtgärder till kommissionen som finansierade deras begäran om ändring av Corsairs omstruktureringsplan från 2020, dvs. både de åtgärder som anges i skäl 187 i–iv och avskrivningen av de offentliga fordringar som härrör från lånen från FDES och PP (skäl 187 v). Eftersom åtgärderna anmäldes innan deras genomförande, som fortfarande är uppskjutet i avvaktan på kommissionens beslut, anser kommissionen att de utgör lagligt statligt stöd. Detta påverkar inte bedömningen av stödets proportionalitet, särskilt inte förhållandet mellan den offentliga och privata andelen av finansieringen av omstruktureringskostnaderna (skälen 40, 282 och 293).

(212) När det slutligen gäller det ytterligare stöd på 32,4 miljoner euro som beviljats under omstruktureringsperioden (skälen 202–207) bör det noteras att det i punkt 129 i omstruktureringsriktlinjerna anges att allt stöd som faktiskt beviljats under omstruktureringsperioden, inklusive stöd som beviljats i enlighet med en godkänd stödordning, ska anmälas var för sig till kommissionen i den mån kommissionen inte underrättades om detta vid tidpunkten för beslutet om omstruktureringsstödet. Det är obestridligt att de franska myndigheterna i detta fall inte anmälde det enskilda stödet till kommissionen, vare sig när de anmälde omstruktureringsstödet eller senare. Dessutom kan beviljandet av stödet till Corsair inte anses vara godkänt på grundval av kommissionens beslut om de berörda stödordningarna, eftersom företag i svårigheter – såsom Corsair – uttryckligen uteslöts från att gynnas av dessa ordningar. Detta stöd är således olagligt.

5.3 Stödets förenlighet och rättslig grund för bedömning av ändringen av omstruktureringsplanen

(213) Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget kan stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter anses vara förenligt med den inre marknaden om det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(214) För att ett stöd ska förklaras förenligt med den inre marknaden måste det alltså, å ena sidan, syfta till att underlätta utvecklingen av vissa verksamheter eller vissa regioner, och å andra sidan inte påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(215) Inom ramen för det första kravet undersöker kommissionen huruvida stödet är avsett att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter. Inom ramen för det andra kravet väger kommissionen det planerade stödets positiva effekter på utvecklingen av den verksamhet som stödet är avsett att underlätta mot de negativa effekter som stödet kan få på den inre marknaden, i form av snedvridningar av konkurrensen och negativa effekter på handeln som stödet kan orsaka ([36]).

([35]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).

([36]) Domstolens dom av den 22 september 2020, Österrike/kommissionen (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 19.

(216) I sina omstruktureringsriktlinjer har kommissionen fastställt de kriterier som den använder för att bedöma om ett företags omstruktureringsstöd är förenligt med den inre marknaden. I punkt 7.2.2 i riktlinjerna anges att när ett omstruktureringsstöd beviljas kan den berörda medlemsstaten under loppet av omstruktureringsperioden begära att kommissionen godtar ändringar av omstruktureringsplanen och stödbeloppet.

(217) I detta avseende lämnade Frankrike den 27 september 2023 in det första meddelandet om begäran om ändring av Corsairs omstruktureringsplan till kommissionen, dvs. tre dagar före utgången av Corsairs omstruktureringsperiod. Frankrike lämnade den 15 december 2023 in kompletterande uppgifter om de ytterligare ändringar som skulle göras av 2020 års omstruktureringsplan till kommissionen.

(218) När det gäller karaktären på ändringarna av omstruktureringsplanen noterar kommissionen att de justeringar som gjorts av Corsairs omstruktureringsplan inte ändrar dess syfte, ekonomiska motivering eller de strukturella mål som godkändes i 2020 års beslut. Den reviderade omstruktureringsplanen har samma mål, dvs. att återställa företagets långsiktiga lönsamhet och bevara den territoriella kontinuiteten mellan den europeiska delen av Frankrike och dess utomeuropeiska departement och regioner. De ändringar som presenterats är ett resultat av en operativ anpassning till utvecklingen på marknaden efter pandemin, och utgör inte någon strategisk förändring.

(219) Kommissionen noterar särskilt att Corsairs verksamhetsområde förblir oförändrat – företaget har varken diversifierat sin verksamhet utanför lufttransporter eller ändrat sin affärsmodell, och har inte heller gjort någon strukturell omvandling som skulle ändra dess ekonomiska identitet. De berörda marknaderna är i stor utsträckning jämförbara, och företaget fortsätter huvudsakligen att trafikera förbindelser mellan de utomeuropeiska territorierna och den europeiska delen av Frankrike, i enlighet med det mandat av allmänt ekonomiskt intresse som låg till grund för den ursprungliga planen.

(220) I detta sammanhang noterar kommissionen, på grundval av sin fördjupade granskning av den reviderade omstruktureringsplanen och de argument som lagts fram av Frankrike, att företaget fortsätter att fullgöra sitt uppdrag att säkerställa den territoriella kontinuiteten mellan den europeiska delen av Frankrike och de utomeuropeiska territorierna och regionerna, samtidigt som det garanterar en diversifiering av utbudet och konkurrenskraftiga priser, som är särskilt viktiga för kunder som omfattas av de begränsningar som erkänns i artikel 349 i EUF-fördraget ([37]). Företaget gör detta trots att det omfördelar en del av sin kapacitet till Afrika, vilket inte kastar tvivel över dess regionala band utan snarare utgör en kommersiell justering som syftar till att optimera användningen av flottan (se skäl 231).

(221) Kommissionens finansiella analys visar att de viktigaste parametrarna i den reviderade omstruktureringsplanen fortfarande är förenliga med parametrarna i den plan som godkändes 2020. Utvecklingsbanorna för att minska kostnader och skuldsättning och förbättra produktiviteten och driftseffektiviteten förblir oförändrade. De ändringar som gjorts av intäktsprognosen och kapacitetstilldelningen återspeglar den naturliga marknadsutvecklingen och de makroekonomiska förhållanden som observerats sedan 2021. Denna översyn, med hänsyn till dess begränsade omfattning, ändrar inte planens ekonomiska struktur, utan ökar snarare dess trovärdighet.

(222) Kommissionen påpekar att omstruktureringsplaner kan justeras om marknadsutvecklingen eller driftsförhållandena så kräver, förutsatt att dessa justeringar är förenliga med de ursprungliga målen. De ändringar som Frankrike föreslår innebär just detta: de är utformade för att garantera genomförandet av den ursprungliga planen i en instabil marknadsmiljö, samtidigt som den strategiska inriktning som fastställdes 2020 bibehålls. Uppdraget rörande territoriell kontinuitet, som är en väsentlig del av den godkända planen, bibehålls fullt ut.

([37]) För Frankrike gäller detta särskilt Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy och Saint-Martin.

(223) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att ändringarna av den omstruktureringsplan som godkändes 2020 inte utgör någon ny plan utan snarare en anpassning av den gamla, som har blivit nödvändig på grund av den konjunkturmässiga utvecklingen på marknaden. Den reviderade planen är förenlig med andan och ordalydelsen i det ursprungliga beslutet, och påverkar inte det godkända stödets omfattning eller de eftersträvade lönsamhetsmålen. Den ligger också helt i linje med resonemanget i omstruktureringsriktlinjerna. Denna plan måste därför betraktas som en ändring av den befintliga planen.

(224) På grundval av detta konstaterar kommissionen att den reviderade omstruktureringsplanen ligger i linje med den omstruktureringsplan som godkändes av kommissionen 2020 och utgör en ändring av den, inte en ny plan.

(225) I enlighet med punkt 124 i omstruktureringsriktlinjerna kan kommissionen i princip godkänna sådana ändringar om de uppfyller följande villkor:

a) Den ändrade planen måste fortfarande kunna visa att lönsamheten återställs inom rimlig tid.

b) Om omstruktureringskostnaderna ökar, måste det egna bidraget öka i motsvarande grad.

c) Om stödbeloppet höjs, måste åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen vara mer omfattande än de som ursprungligen föreskrevs.

d) Om de föreslagna åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen är mer begränsade än de som ursprungligen föreskrevs, måste stödbeloppet minskas i motsvarande mån.

e) Den nya tidsplanen för genomförande av åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen får endast innebära en försening i förhållande till den ursprungliga tidsplanen om detta beror på omständigheter som varken stödmottagaren eller medlemsstaten kan råda över – om så inte är fallet måste stödbeloppet minskas med motsvarande belopp ([38]).

(226) Det bör också noteras att avsnitt 7.2.2 i omstruktureringsriktlinjerna endast är tillämpligt på ändringar av omstruktureringsplaner och inte på planer rörande nya omstruktureringsåtgärder.

5.3.1 *Bidrag till utvecklingen av en näringsverksamhet eller en region*

5.3.1.1 Bidrag för att åtgärda ett marknadsmisslyckande eller förebygga sociala problem

(227) Enligt punkt 38 b i omstruktureringsriktlinjerna måste det statliga ingripandet inriktas på en situation där stödet kan leda till en väsentlig förbättring som inte kan åstadkommas av marknaden i sig. I punkt 44 i riktlinjerna anges att omstruktureringsstöd inte får beviljas enbart för att göra det möjligt för stödmottagaren att fortsätta sin verksamhet, utan det kan endast tillåtas om det är motiverat för att förebygga sociala problem eller åtgärda ett marknadsmisslyckande. Detta kan till exempel vara fallet om en nödvändig flygtransportförbindelse, som är svår att ersätta, riskerar att avbrytas och en konkurrent inte på ett enkelt sätt kan ta den tidigare aktörens plats ([39]).

(228) I sitt beslut att inleda förfarandet noterade kommissionen att Corsair hade för avsikt att utvidga sitt direkttrafiknätverk till Afrika och Indiska oceanen ([40]). I detta sammanhang uttryckte kommissionen tvivel om huruvida bibehållandet av den territoriella kontinuiteten och förbindelserna med de utomeuropeiska regionerna fortfarande kunde åberopas som skäl till ytterligare omstruktureringsstöd, särskilt med tanke på i) förekomsten av två till tre konkurrerande reguljärflygbolag på samma rutter inom EU som trafikeras av Corsair, och ii) det faktum att Corsairs reviderade plan främst inriktades på att etablera nya rutter till destinationer utanför EU (se skälen 80–82 i beslutet att inleda förfarandet).

([38]) Punkt 124 i omstruktureringsriktlinjerna.

([39]) Se tillämpningen på ett medelstort flygbolag som betjänar särskilda segment av efterfrågan på passagerartransport i ärende SA.57026 (2020/N) – Rumänien COVID-19: Stöd till Blue Air (EUT C 430, 11.12.2020, s. 1), bekräftad genom tribunalens dom av den 29 mars 2023, Wizz Air Hungary Zrt./Europeiska kommissionen, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, punkterna 66–74.

([40]) […].

(229) Kommissionen styrkte sina tvivel om huruvida villkoret i punkt 44 i omstruktureringsriktlinjerna var uppfyllt genom att notera att av de tre rutter som Corsair fortsatt skulle trafikera (dvs. Pointe-à-Pitre, Fort-de-France och Réunion) tillhandahöll minst två andra konkurrerande flygbolag (Air Austral, Air France, Air Caraïbes/French Bee) förbindelser som var jämförbara med Corsairs inom ramen för den allmänna trafikplikten med avseende på turtäthet, kvalitet och driftskontinuitet. Kommissionen konstaterade därför att de passagerartransportförbindelser som Corsair tillhandahöll inte verkade vara specifikt eller i sig nödvändiga, eftersom de tre andra flygbolagen verkade kunna kompensera för Corsairs utträde från marknaden genom att öka sin kapacitet, turtäthet eller antalet destinationer.

(230) Med detta sagt är för det första resultaten av den undersökning som lämnades in av de franska myndigheterna (se skäl 125) om hindren för inträde på den marknad på vilken Corsair är verksamt och konsekvenserna av företagets konkurs för koncentrationen av utbudet och prisökningarna på vissa bräckliga marknader (Mayotte) trovärdiga. Det är därför möjligt att Corsairs konkurs skulle leda till allvarliga sociala problem, dvs. en försämring av situationen för de sårbara befolkningarna i de regioner som avses i artikel 349 i EUF-fördraget.

(231) För det andra kommer Corsair att fortsätta trafikera rutter till de franska utomeuropeiska territorierna genom att diversifiera sitt utbud och tillhandahålla rutter från regionala flygplatser, såsom Lyon och Marseille, förutom Paris–Orly-flygplatsen. Att etablera och upprätthålla direkta förbindelser från regionala flygplatser bidrar till att utöka kundgruppen och stärker den nationella konnektiviteten, utan att kasta tvivel över Corsairs centrala roll när det gäller att tillhandahålla trafik till de yttersta utomeuropeiska regionerna. Även i detta avseende skulle Corsairs konkurs sannolikt leda till allvarliga sociala problem för dessa regioners utsatta befolkningar.

(232) Det är också relevant att i detta sammanhang notera att den finansiering som planeras i form av en utomeuropeisk skatterabatt kräver att Corsair använder luftfartyg som finansieras genom denna åtgärd för verksamhet som bedrivs i de utomeuropeiska territorierna ([41]).

(233) När det gäller etableringen av rutterna till Afrika under omstruktureringsperioden ([…]) var detta föremål för förhandstillstånd från kommissionen, som utfärdades efter en motiverad begäran som lämnades in av Corsair (se skäl 88 d i 2020 års beslut). De var således ett medel som företaget använde för att uppnå sitt mål om långsiktig lönsamhet, i linje med dess skyldigheter enligt 2020 års beslut. Att etablera dessa förbindelser var därför en särskild mekanism för att diversifiera intäkterna och optimera användningen av flottan, utan att det ledde till något tillbakadragande från de befintliga utomeuropeiska rutterna. Tvärtom visar de inlämnade uppgifterna att målet med strategin med geografisk diversifiering är en finansiell stabilisering av företaget, vilket är en nödvändig förutsättning för att garantera kontinuiteten i dess uppdrag att tillhandahålla förbindelser med Frankrikes yttersta randområden. Detta innebär att Corsair, trots att företaget har omfördelat en del av sin kapacitet, fortsatt har en stark närvaro i de franska utomeuropeiska territorierna, och att franska utomeuropeiska destinationer förblir centrala för företagets verksamhet (omkring […] % av Corsairs verksamhet i fråga om erbjudna platser är inriktad på de franska utomeuropeiska territorierna).

(234) Kommissionen anser därför att Corsair, trots anpassningen av sitt nätverk och den riktade etableringen av afrikanska rutter, fortfarande har ett starkt åtagande när det gäller att erbjuda trafik till de franska utomeuropeiska regionerna och att företaget fortsätter att tillhandahålla väsentliga förbindelser till dessa territorier, så att det därmed tillgodoser det strukturella behov i fråga om rörlighet och territoriell kontinuitet som fastställts som en del av bedömningen av åtgärden.

(235) Av detta följer för det första att utkastet till ändring av Corsairs omstruktureringsplan kan granskas i jämförelse med avsnitt 7.2.2 i omstruktureringsriktlinjerna, och för det andra att ändringarna i planen inte kastar något tvivel över kommissionens bedömning av stödets bidrag till att åtgärda ett marknadsmisslyckande eller sociala problem i dess beslut från 2020 ([42]).

([41]) I punkt 16 i villkorsförteckningen och dess bifogade omstruktureringsplan fastställs att luftfartyg som finansieras av den utomeuropeiska skatterabatten kommer att behöva trafikera utomeuropeiska rutter under […] % av deras flygtid och rutter till andra destinationer under […] %.

([42]) Skälen 60–65 i 2020 års beslut.

5.3.1.2 Återställande av långsiktig lönsamhet

(236) Enligt punkt 124 a i omstruktureringsriktlinjerna ska kommissionen, i de fall en omstruktureringsplan ändras, kräva att den berörda medlemsstaten lägger fram en omstruktureringsplan som inom en rimlig tid gör det möjligt att återställa företagets lönsamhet jämfört med den omstruktureringsplan som ursprungligen lämnades in.

(237) Dessutom måste omstruktureringsplanen återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten – långsiktig lönsamhet uppnås endast när ett företag kan uppvisa en skälig kapitalavkastning efter att ha täckt alla sina kostnader inklusive avskrivning och finansieringskostnader.

(238) I sitt beslut att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att den omstruktureringsplan som lämnades in av de franska myndigheterna hade vissa brister, vilket gav upphov till tvivel om Corsairs återgång till långsiktig lönsamhet.

(239) För det första underbyggdes inte de franska myndigheternas ekonomiska och operativa antaganden med detaljerade resonemang som skulle göra det möjligt att bedöma hur realistiska antagandena var, vilket kastade tvivel över deras försiktighet eller trovärdighet.

(240) För det andra visade de grundläggande finansiella prognoserna på mycket begränsade marginaler i förhållande till standardindikatorerna för lönsamhet och solvens, vilket eventuellt skulle göra företaget sårbart i det fall vissa viktiga antaganden skulle utvecklas i ofördelaktig riktning, till exempel bränslepriserna.

(241) För det tredje noterade kommissionen att de tillskott av eget kapital som identifierats som ”nya medel”, dvs. [5–25] miljoner euro från historiska investerare och [5–25] miljoner euro från Republiken Kongo (Brazzaville) som ny investerare, förblev blygsamma jämfört med Corsairs likviditetsbehov. Dessutom visade sig flera andra åtgärder som presenterades som nya initiativ rent faktiskt vara tidigare åtgärder som redan hade tagits hänsyn till som en del av 2020 års plan, eller som hade planerats vid den tidpunkten, så att de inte kunde betraktas som effektiva bidrag för att återställa lönsamheten. Under dessa omständigheter fann kommissionen att de fastställda bidragen inte visade på planens genomförbarhet.

(242) För det fjärde lade de franska myndigheterna inte fram något pessimistiskt scenario i enlighet med punkt 50 i omstruktureringsriktlinjerna, vilket hindrade en lämplig bedömning av planens känslighet för en ogynnsam utveckling.

(243) Slutligen konstaterade kommissionen att de finansiella prognoser som lämnats in var ofullständiga och begränsade till en kortfattad resultaträkning. Dessa prognoser uppvisade också en negativ utveckling av det egna kapitalet under och efter omstruktureringsperioden, vilket strider mot kraven i punkt 50 i omstruktureringsriktlinjerna. Under dessa förhållanden var det sannolikt att Corsair fortfarande skulle vara ett ”företag i svårigheter” i slutet av omstruktureringsperioden.

(244) På grundval av detta uttryckte kommissionen allvarliga tvivel om huruvida den reviderade omstruktureringsplanen var förenlig med de kriterier som fastställs i omstruktureringsriktlinjerna, och följaktligen också om Corsairs förmåga att återgå till långsiktig lönsamhet och konkurrera av egen kraft utan kompletterande stöd.

5.3.1.2.1 Bedömning av de antaganden som ligger till grund för utsikterna att återställa lönsamheten

(245) En översyn av de antaganden som de franska myndigheterna har använt visar att Corsairs återgång till långsiktig lönsamhet, såsom den anges i referensscenariot, bygger på realistiska, konsekventa och vederbörligen underbyggda operativa och finansiella prognoser, i enlighet med kraven i punkterna 45–52 i omstruktureringsriktlinjerna.

(246) I antagandena görs en avvägning mellan åtgärder som förbättrar passageraravkastningen och strukturella åtgärder som begränsar kostnaderna. Effekterna av dessa åtgärder kan redan ses i Corsairs resultat på senare tid.

(247) Kommissionen noterar särskilt att antagandena rörande förbättringen av intäkterna per erbjuden personkilometer nu visar de verkliga effekterna av de åtgärder som Corsair har genomfört. Resultatet är högre intäkter per erbjuden personkilometer jämfört med de antaganden som ursprungligen användes i den reviderade omstruktureringsplanen på grundval av en mer försiktig metod, eftersom en tillförlitlig prognos inte var möjlig vid den tidpunkten. Detta var inte längre fallet i den version av planen som lämnades in den 15 december 2025. De franska myndigheterna påpekar således att intäkterna per erbjuden personkilometer har förbättrats med […] % från och med […], jämfört med de […] % som ursprungligen förväntades, i linje med de enastående resultat som noterades under budgetåret 2024/2025 efter det faktiska genomförandet av de kommersiella och operativa åtgärderna. Kommissionen anser att denna justering uppåt grundar sig på aktuella faktabaserade uppgifter och inte är ett resultat av alltför optimistiska antaganden.

(248) Kommissionen noterar dessutom att antagandena om passageraravkastning baseras på ett genomsnittligt kupongpris som är högre än vad som ursprungligen förutspåddes, vilket återspeglar den stabilisering, eller till och med den lilla ökning, som Corsair observerade under flera månader och under hela räkenskapsåret 2025, med ett belopp på +[…] % jämfört med den tidigare version av omstruktureringsplanen som lämnades in i maj 2025. Denna gynnsamma trend inträffade i ett sammanhang med en betydande minskning av bränslepriserna (–[…] % jämfört med antagandena i planen), vilket stärkte trovärdigheten hos framtida prognoser med avseende på driftsmarginalen. Kommissionen anser att kombinationen av en genomsnittlig förbättring av kupongpriset och minskade bränslekostnader utgör en stark drivkraft för lönsamhet.

(249) Kommissionen konstaterar också att förbättringen när det gäller det genomsnittliga kupongpriset till stor del beror på Corsairs mervärdesförsäljning i samband med förnyelsen av företagets flotta, vilket gjorde dess kommersiella erbjudande mer attraktivt och stimulerade passageraravkastningen utöver vad som ursprungligen förväntades. Det resultat som observerats för räkenskapsåret 2025 och även prognoserna för 2026 bekräftar att dessa effekter varken är engångsföreteelser eller cykliska, utan att de snarare är resultatet av strukturella val som är förenliga med företagets strategi för omprofilering. I detta avseende anser kommissionen att storleken på den höjning av biljettpriset som Corsair planerar fortfarande är förenlig med målet för omstruktureringsstödet, såtillvida att det återspeglar en kvalitativ förbättring av de tjänster som erbjuds och en gradvis normalisering av passageraravkastningen, snarare än en strategi med artificiella prishöjningar tack vare det statliga stödet. Kommissionen noterar vidare att i ett kontrafaktiskt scenario utan stöd skulle det också ha varit nödvändigt att justera biljettpriset uppåt för att hantera kostnadsökningarna (inflationen) och den försämrade finansiella strukturen, eller så skulle dessa prishöjningar till och med ha varit mer markanta eller åtföljts av minskad kapacitet och försämrad servicekvalitet. Under dessa omständigheter ger den prognostiserade utvecklingen av det genomsnittliga kupongpriset i scenariot med stöd inte Corsair en otillbörlig konkurrensfördel jämfört med det kontrafaktiska scenariot, utan ligger snarare i linje med en ekonomiskt motiverad och proportionerlig utvecklingsbana mot bakgrund av målen i omstruktureringsriktlinjerna.

(250) Slutligen noterar kommissionen antagandena om minskade distributionskostnader på grundval av den senaste tidens resultat för direktförsäljningskanalen, särskilt onlinekanalen, vilka observerades under räkenskapsåret 2025. Under flera månader har genomförandet av en dynamisk kommersiell policy avsedd att öka direktförsäljningens andel redan lett till en mätbar minskning av användningen av tredjepartsdistributionsnätverk, som är strukturellt dyrare. Kommissionen anser att denna utveckling, som redan pågår och är dokumenterad, stärker trovärdigheten hos de kostnadsbesparingar som förutses i referensscenariot.

(251) Mot bakgrund av alla dessa faktorer anser kommissionen att de antaganden som ligger till grund för referensscenariot är försiktiga, baserade på de resultat som faktiskt har observerats och förenliga med den operativa åtgärd som har genomförts. På grundval av dessa åtgärder kan man rimligen dra slutsatsen att omstruktureringsplanen kan återställa Corsairs långsiktiga lönsamhet i enlighet med kraven i omstruktureringsriktlinjerna.

(252) När det gäller analysen av det pessimistiska scenario som de franska myndigheterna har presenterat visar det sig att detta scenario omfattar en genomtänkt och trovärdig sensitivitetsanalys i linje med kraven i omstruktureringsriktlinjerna, såtillvida att det är utformat för att testa den reviderade omstruktureringsplanens robusthet mot bakgrund av sannolika ogynnsamma chocker som påverkar de viktigaste drivkrafterna bakom Corsairs ekonomiska resultat.

(253) Kommissionen konstaterar att det pessimistiska scenariot bygger på en detaljerad analys av de kritiska värdena för tre nyckelindikatorer, närmare bestämt bränslepriserna, det genomsnittliga kupongpriset och beläggningsgraden. Analyserna identifierar de variationer som skulle leda till ett nettonollresultat för varje parameter för sig. Den känslighetsanalys som utförts av företagets finansiella rådgivare ([43]) visade att det skulle vara nödvändigt, under i övrigt lika förhållanden, att höja bränslepriset med […] % till […] % jämfört med antagandena i referensscenariot för att neutralisera nettoresultatet, vilket skulle motsvara ett bränslepris på mellan [1 000–1 500] US-dollar och [1 000–1 500] per ton, vilket är betydligt högre än både de antaganden som användes i den reviderade omstruktureringsplanen och det genomsnittliga pris som faktiskt observerades under räkenskapsåret 2024/2025 ([500–800] US-dollar per ton). Kommissionen konstaterar att dessa tröskelvärden har en betydande säkerhetsmarginal när det gäller bränslerisken.

(254) När det gäller passageraravkastningen noterar kommissionen också att nettoresultatet endast skulle bli noll om det genomsnittliga kupongpriset sjönk med […] % jämfört med referensscenariot, dvs. en minskning på mellan […] och […] euro per passagerare under de berörda räkenskapsåren. När det gäller beläggningsgraden skulle en försämring med […] procentenheter jämfört med referensscenariot vara nödvändig, vilket skulle leda till nivåer på mellan […] % och […] % för att uppnå ett nettonollresultat. Kommissionen anser att dessa variationer, analyserade var för sig, överskrider de normala fluktuationer som observerats på de marknader där Corsair är verksamt, och bekräftar att de antaganden som använts är försiktiga.

(255) På grundval av dessa känslighetsanalyser utarbetade de franska myndigheterna ett pessimistiskt scenario som kombinerade samtidiga ofördelaktiga chocker, dvs. i) en ökning av bränslepriserna med […] US-dollar per ton jämfört med affärsplanen (dvs. +[…] % jämfört med referensscenariot och +[…] % jämfört med det konstaterade genomsnittet 2024/2025), ii) en minskning med […] % för det genomsnittliga kupongpriset och iii) en minskning med […] procentenheter med avseende på beläggningsgraden. Kommissionen noterar att dessa kombinerade antaganden är allvarligare än de variationer som vanligtvis observeras under en kort period, och att de därför utgör ett trovärdigt stresstest av Corsairs verksamhetsmodell.

(256) Kommissionen konstaterar att den kumulerade effekten på rörelseresultatet i detta pessimistiska scenario fortfarande är betydande men också kontrollerad, med en negativ effekt på […] miljoner euro under räkenskapsåret 2025/2026, vilket kumulativt ökar till […] miljoner euro under 2026/2027 och till […] miljoner euro under 2027/2028. Jämförbara skalor kan observeras i fråga om kassaflödet. Trots dessa kombinerade chocker lyckas Corsair emellertid fortfarande uppnå ett positivt rörelseresultat på kort sikt i planen, vilket visar på företagets förmåga att stå emot en rimligt ogynnsam försämring av sin ekonomiska miljö utan att den operativa lönsamheten omedelbart äventyras.

(257) Mot bakgrund av alla dessa uppgifter anser kommissionen att det pessimistiska scenariot inte kastar tvivel över trovärdigheten hos Corsairs återgång till långsiktig lönsamhet. Tvärtom visar detta scenario att omstruktureringsplanen är tillräckligt robust för att stå emot de huvudsakliga risker som identifierats, särskilt sådana som rör volatiliteten i bränslepriserna och en måttlig försämring av handelsvillkoren, i enlighet med omstruktureringsriktlinjerna. Denna slutsats är desto mer giltig eftersom omstruktureringsperiodens slut fastställs till den 30 september 2026, dvs. bara om några månader, och även om det inte kan uteslutas helt och hållet är det högst osannolikt att ett sådant scenario i alla sina delar skulle kunna uppstå och försämras i denna omfattning under en så kort tidsperiod.

(258) När det gäller den gemensamma analysen av referensscenariot och det pessimistiska scenariot anser kommissionen att de antaganden som Corsair använde för att visa på sin återgång till lönsamhet är trovärdiga, försiktiga och tillräckligt underbyggda. Referensscenariot baseras på operativa och kommersiella antaganden som bygger på redan observerade och dokumenterade trender, särskilt när det gäller förbättringen av passageraravkastningen, mervärdesförsäljningen och optimeringen av försäljningskanalerna, utan att vara beroende av alltför optimistiska avvikelser. Det pessimistiska scenariot utgör å andra sidan ett rigoröst stresstest som grundar sig på rimliga ogynnsamma chocker som samtidigt påverkar de viktigaste drivkrafterna bakom det ekonomiska resultatet, och det

([43]) Källa: sidan 7 i den uppdaterade omstruktureringsplanen som lämnades in till kommissionen den 15 december 2025.

framhäver en betydande säkerhetsmarginal jämfört med de kritiska tröskelvärden som skulle leda till ett nettonollresultat. Det faktum att Corsair även i det pessimistiska scenariot ändå lyckas uppnå ett positivt rörelseresultat på kort sikt är ett bevis på omstruktureringsplanens inneboende robusthet. Kommissionen konstaterar därför att alla antaganden som ligger till grund för de två scenarierna uppfyller kraven i omstruktureringsriktlinjerna, och stöder att en positiv slutsats dras om trovärdigheten i Corsairs långsiktiga återgång till lönsamhet.

5.3.1.2.2. Bedömning av det förväntade ekonomiska resultatet

(259) Tillsammans med sina senaste synpunkter vidarebefordrade de franska myndigheterna flera revideringar av Corsairs finansiella uppgifter och prognoser, den senaste daterad den 15 december 2025. Dessa uppdaterade prognoser (se skälen 49–65) pekar på en konsekvent och strukturell förbättring av företagets operativa och finansiella resultat under omstruktureringsperiodens gång, förlängd till den 30 september 2026. I referensscenariot redovisas ett positivt nettoresultat på […] miljoner euro (eller […] miljoner euro om det exceptionella resultatet på […] miljoner euro på grund av statligt stöd inte inkluderas) och en avkastning på sysselsatt kapital på [10,6–13,4] % i slutet av perioden, vilket bekräftar den uppåtgående trend som observerats sedan 2023 och tyder på att företaget bör kunna tillhandahålla en lämplig beräknad kapitalavkastning efter att ha täckt alla sina kostnader, inklusive avskrivningar och finansiella kostnader, i enlighet med punkt 52 i omstruktureringsriktlinjerna. Prognoserna på medellång sikt visar på en fortsättning på denna trend, med ett nettoresultat på […] miljoner euro och en avkastning på sysselsatt kapital på [11,4–15,2] %, beräknade till slutet av det budgetår som avslutas i september 2027.

(260) Kommissionen noterar att den prognostiserade avkastningen på sysselsatt kapital i slutet av den reviderade omstruktureringsplanen är högre än den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden, som de franska myndigheterna uppskattar till [8,6–10,5] %. Nivån på denna vägda genomsnittliga kapitalkostnad är i sig betydligt högre än de genomsnittliga nivåer som kommissionen har använt i sina senaste beslut rörande luftfartssektorn, som ligger på omkring […] ([44]). Kommissionen anser att denna skillnad motiveras av Corsairs särskilda situation, dvs. en högre riskprofil och en brist på avgörande resultat från den godkända första omstruktureringsplanen, vilket inte var fallet för andra flygbolag som varit föremål för jämförbara omstruktureringsbeslut. I synnerhet är Corsair inte börsnoterat, är storleksmässigt mindre och är verksamt på ett begränsat antal långdistansmarknader; företagets långsiktiga lönsamhet är i hög grad beroende av att den reviderade omstruktureringsplanen genomförs på ett effektivt sätt och av att man uppfyller rigorösa antaganden om trafiken och lönsamheten. I detta sammanhang förefaller det lämpligt att använda en högre vägd genomsnittlig kapitalkostnad än i andra fall inom sektorn för att avspegla investerarnas kvarstående risk efter omstruktureringen, och för att förhindra en överskattning av den förväntade ekonomiska lönsamheten.

(261) På grundval av de uppgifter som lämnats av de franska myndigheterna, och i synnerhet på grundval av den detaljerade analysen i studien ”Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair” (Metoden för att beräkna Corsairs vägda genomsnittliga kapitalkostnad) anser kommissionen att den metod som använts för att beräkna den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden är motiverad ([45]).

(262) Mer specifikt anser kommissionen också att det är lämpligt att använda ett mål avseende den finansiella hävstången på […] % eftersom det inte bygger på Corsairs egen finansiella situation under perioden med svårigheter utan snarare på det observerade genomsnittet för de europeiska flygbolagen. Detta tillvägagångssätt ligger i linje med den metod som rekommenderas för onoterade företag, såsom Corsair ([46]). På samma sätt härleds den använda aktiebetan, fastställd till […], från en sektoriell tillgångsbeta som uppskattas på grundval av ett brett urval europeiska flygbolag, och sedan dras skulderna av och läggs på igen på grundval av urvalets hävstångseffekt. Denna metod är allmänt erkänd inom ekonomisk teori och av de tillsynsmyndigheter som omnämns i de franska myndigheternas undersökning ([47]).

([44]) Genomsnitt beräknat av kommissionen för Condor, SAS, TAP och TAROM.

([45]) I studien uppskattas den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden i slutet av omstruktureringsplanen på grundval av marknadsuppgifter och inte i förhållande till Corsairs nuvarande situation och dess faktiska finansieringskostnader och finansiella hävstångsprognoser i slutet av perioden under 2026. Detta är förenligt med en analys av företagets förmåga att täcka sina kapitalkostnader på lång sikt under normala marknadsförhållanden. Alternativet är att uppskatta alternativkostnaden för kapital när kapitalet (eller skulden) investeras och analyseras.

([46]) Tillvägagångssättet gynnar standardiserade sektoriella parametrar snarare än idiosynkratiska uppgifter om stödmottagaren som avspeglar det statliga stöd som beviljats mottagaren av omstruktureringsstöd, såsom, när det gäller Corsair, avskrivningen av offentliga fordringar.

([47]) Metoden gör det möjligt att visa den systemrisk som är specifik för lufttransportsektorn snarare än Corsairs tillfälliga riskprofil.

(263) Kommissionen noterar vidare att kostnaden för eget kapital inbegriper en särskild illikviditetspremie, vilket motiveras av att Corsair inte är börsnoterat, medan ingen premie för finansiella nödlägen tillämpas eftersom den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden beräknas vid en tidpunkt då företaget förväntas ha återgått till lönsamhet. Slutligen bygger den använda skuldkostnaden på objektiva marknadsriktmärken som kombinerar franska sektorsvisa och makroekonomiska uppgifter, och avspeglar finansieringskostnaderna för ett medelstort lönsamt företag som är verksamt inom lufttransportsektorn och inte de kostnader som Corsair bär nu eller i framtiden.

(264) Kommissionen konstaterar därför att den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden på [8,6–10,5] % utgör en försiktigt beräknad och trovärdig referensränta för att bedöma Corsairs långsiktiga lönsamhet, och för att verifiera att den reviderade omstruktureringsplanens finansiella prognoser gör det möjligt att täcka kapitalkostnaderna på lång sikt, i enlighet med omstruktureringsriktlinjerna och kommissionens konsekventa praxis i jämförbara fall inom luftfartssektorn.

(265) Företagets situation med avseende på eget kapital […], vilket därmed innebär att Corsair slutgiltigt inte längre kategoriseras som ett företag i svårigheter i den mening som avses i omstruktureringsriktlinjerna.

(266) På grundval av detta konstaterar kommissionen att även om Corsairs eget kapital skulle reorganiseras helt efter omstruktureringsperiodens slut, ger den inlämnade planen goda utsikter till en återgång till lönsamhet. De senaste prognoserna tar hänsyn till de ytterligare rationaliserings- och konkurrenskraftsåtgärder som företaget har vidtagit, särskilt kontrollen av driftskostnaderna, moderniseringen av flottan, förbättringen av kabinfaktorn och en effektivare prispolitik. De tar också hänsyn till de åtgärder som de franska myndigheterna föreslagit med målet att begränsa snedvridningen av konkurrensen. Den förväntade lönsamheten (avkastningen på [10,6–13,4] % under 2026 och [11,4–15,2] % under 2027) vittnar om en verklig och hållbar återhämtning som är desto mer anmärkningsvärd eftersom den har uppnåtts i ett sammanhang som fortfarande domineras av effekterna av Rysslands militära aggression mot Ukraina.

(267) I detta avseende, och på grundval av tabell 4 som lämnats in av de franska myndigheterna, vill kommissionen framföra följande ytterligare synpunkter som stärker analysen av Corsairs återgång till lönsamhet:

a) Kommissionen noterar för det första att de franska myndigheterna har underbyggt sin analys genom en jämförelse mellan Corsairs avkastning på sysselsatt kapital och ett brett och representativt urval av ett dussin europeiska och nordamerikanska tredjepartsflygbolag. I urvalet ingår etablerade lufttrafikföretag, lågprisbolag och nordamerikanska flygbolag, vilket gör det möjligt att nära avspegla de strukturella skillnader i avkastningen på kapital som beror på affärsmodellerna. Kommissionen noterar att denna uppdelning per kategori tillhandahåller en relevant referenspunkt för Corsair, vars positionering och riskprofil liknar dem för etablerade flygbolag som trafikerar långdistansnät med hög kapitalintensitet, även om företaget obestridligen är av ringare storlek än dessa flygbolag.

b) För det andra noterar kommissionen att utvecklingen av avkastningen på sysselsatt kapital under 2019–2024 visar på de stora yttre chocker som påverkade luftfartssektorn: efter en tillfredsställande nivå överlag under 2019, med en genomsnittlig avkastning på sysselsatt kapital på 7,3 % för alla flygbolag, minskade indikatorerna kraftigt under 2021 och 2022, så att genomsnittet antingen blev negativt eller mycket lågt, i synnerhet på grund av covid-19-krisen, rörlighetsbegränsningarna och störningarna i värdekedjorna. Den uppåtgående trend som observerades under 2023 och bekräftades under 2024, med en genomsnittlig avkastning på sysselsatt kapital på 6,9 %, är ett bevis på en gradvis återgång till mer normaliserade marknadsförhållanden, även om det inte har skett en enhetlig återgång till nivåerna före covid-19.

c) I detta sektoriella sammanhang noterar kommissionen att Corsairs avkastning på sysselsatt kapital har legat på […] % under 2024/2025, efter att ha nått en nivå nära jämvikt under räkenskapsåret 2023/2024. Detta återspeglar den märkbara förbättringen av företagets ekonomiska resultat efter genomförandet av de första omstruktureringsåtgärderna. Prognoserna i den reviderade omstruktureringsplanen visar mer specifikt att Corsairs avkastning på sysselsatt kapital befinner sig på en stigande utvecklingsbana i slutet av planen.

(268) Kommissionen anser att denna utveckling är förenlig med omstruktureringsriktlinjerna, eftersom den visar på stödmottagarens förmåga att på medellång sikt generera en kapitalavkastning som är positiv över tiden och som är förenlig med kapitalkostnaderna, vilket gör det möjligt för företaget att verka under normala marknadsvillkor utan att ständigt förlita sig på statligt stöd. I detta avseende utgör den prognostiserade trenden för avkastningen på sysselsatt kapital en relevant och trovärdig indikator på Corsairs långsiktiga återgång till lönsamhet.

(269) Även om det egna kapitalet fortfarande är negativt i slutet av omstruktureringsperioden anser kommissionen att denna situation i sig inte är tillräcklig för att utesluta återgången till lönsamhet på lång sikt. Begreppet ”lönsamhet”, såsom det tolkas av kommissionen i liknande fall med långtgående omstruktureringar, bygger inte enbart på solvens i balansräkningen utan på företagets strukturella och permanenta förmåga att generera positiva kassaflöden, och därmed att finansiera sig självt utan ytterligare statligt stöd. I detta avseende visar den reviderade omstruktureringsplanen på en positiv utvecklingsbana för den operativa lönsamheten, vilken säkerställer att Corsairs ekonomiska återhämtning är oåterkallelig och att Corsair så småningom kommer att kunna finansiera sina egna investeringar och betala tillbaka sina skulder, även om det kommer att kräva en (något) förlängd period för att täcka de historiska förlusterna (bristen på eget kapital). Det negativa egna kapitalets tillfälliga persistens måste därför godtas som en inneboende konsekvens av de historiska förlusterna, utan att det påverkar den framtida ekonomiska bärkraften.

(270) Kommissionen noterar dessutom att den senaste och förväntade trenden för de viktigaste makroekonomiska parametrarna också stöder den utveckling avseende återhämtningen som lagts fram. För det första sänker stabiliseringen och den förväntade smärre ökningen av euron mot dollarn under 2025/2027 ([48]) automatiskt kostnaden för denominerade inköp, i synnerhet för flygbränsle och leasingavtal för luftfartyg denominerade i dollar. För det andra uppvisar terminsmarknaderna för fotogen, efter de volatilitetstoppar som observerades under 2022 och 2023, en tendens till dämpade priser ([49]) under omstruktureringsplanens löptid, vilket avsevärt minskar den risk som tynger ner driftsmarginalerna. Kombinationen av dessa två faktorer, den gynnsamma utvecklingen av växelkursen och lättnaderna med avseende på bränslepriserna, utgör externa hävstångseffekter som stöder Corsairs lönsamhet och stärker trovärdigheten i dess återgång till långsiktig lönsamhet.

(271) Kommissionen noterar också att Corsair, när planen upphör att gälla, skulle ha en sundare finansiell struktur och ett tillräckligt kassaflöde för att kunna fortsätta sin utveckling utan att behöva förlita sig på ytterligare statligt stöd. Detta gäller både för referensscenariot och det pessimistiska scenariot.

(272) När det gäller det pessimistiska scenariot konstaterar kommissionen att det förväntade nettoresultatet i slutet av omstruktureringsperioden är positivt till ett belopp på […] euro när effekterna av det statliga stödet inte medräknas. Detsamma gäller företagets kassaflöde, som förväntas vara i storleksordningen från […] miljoner euro till […].

([48]) Både marknadsprognoser och makroekonomiska antaganden pekar mot att euron kommer att stabiliseras, eller till och med öka något, mot US-dollarn under perioden 2025–2027. För det första uppskattas enligt Eurosystemets tekniska prognoser att växelkursen mellan euron och US-dollarn skulle kunna stiga måttligt mellan 2025 och 2027, genom att öka från omkring 1,08 under 2025 till 1,11 och därefter till 1,13 under 2026–2027, vilket skulle innebära en värdeökning för euron jämfört med tidigare nivåer, i en situation med sjunkande råvarupriser och förbättrade långfristiga räntor i euroområdet. För det andra visar prognoserna från yrkesutövarna på marknaden (ECB:s undersökning av professionella prognosmakare) en förväntad värdeökning av euron i förhållande till dollarn, med växelkurser mellan euron och US-dollarn som förväntas bli högre under 2026 jämfört med 2025, och att denna växelkurs kommer att följa en uppåtgående utvecklingstrend på medellång sikt. Detta stöds av liknande prognoser från internationella finansinstitut; vissa anser att euron på lång sikt skulle kunna överskrida tröskeln på 1,15–1,20 US-dollar under loppet av 2025/2026 på grund av strukturella faktorer såsom potentiella skillnader mellan Europeiska centralbankens och Förenta staternas centralbanks penningpolitik, och även på grund av den relativa motståndskraften i euroområdets ekonomi. Sammantaget stöder dessa faktabaserade överväganden antagandet att euron kommer att stabiliseras innan den stiger något mot dollarn under den aktuella perioden.

([49]) De uppgifter som samlats in om marknaden för petroleumprodukter och terminsmarknaden visar på en allmän tendens till dämpning av priserna på destillerat bränsle, däribland fotogen, vars pris hade utmärkts av kraftiga volatilitetstoppar under 2022 och 2023. De internationella råoljepriserna, som är den viktigaste faktorn för kostnaden för fotogen, har minskat avsevärt sedan de toppar som nåddes under de senaste åren, och har legat kvar på historiskt låga nivåer under 2025, med en prissättning för Brent-råoljan på under 70 US-dollar per fat, vilket avspeglar överskottsutbudet och den svagare än förväntat globala efterfrågan. Tillförlitliga prognoser visar att denna nedåtgående trend skulle kunna sträcka sig över 2026 och 2027, med uppskattningar som innebär att priserna på Brent-råolja på medellång sikt skulle ligga på omkring 58–60 US-dollar per fat, vilket motsvarar en betydligt lägre nivå än de senaste topparna och utövar ett nedåtriktat tryck på fotogenpriserna.
Vidare visar terminsmarknaderna för destillatprodukter att flygbränslepremierna (fotogen) har jämnats ut jämfört med andra destillerade bränslen, vilket är ett tecken på att förväntningarna om spänningar i försörjningen håller på att skingras. De europeiska jetbränslepremierna mot gasoljeterminer har nästan försvunnit, vilket återspeglar en minskad rädsla för brist och en normalisering av prisstrukturerna på terminsmarknaderna (se https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
I detta sammanhang avspeglas kombinationen av råoljepriser som konsekvent är mer måttliga och en sänkning av premierna för destillerade produkter i förväntningarna på att priset på flygfotogen kommer att förbli stabilt eller falla något inom ramen för planeringshorisonten 2025–2027, vilket avsevärt minskar de risker som tynger ner driftsmarginalerna för flygbolag som är beroende av detta viktiga bränsle, såsom Corsair.

(273) De franska myndigheternas antaganden är visserligen försiktiga men förefaller rimliga mot bakgrund av utvecklingen inom luftfartssektorn och Corsairs resultat på senare tid, i synnerhet på företagets långdistanslinjer till de utomeuropeiska departementen och till Afrika. Även om det pessimistiska scenariot visar på en kvarvarande känslighet för variationer i kostnader och efterfrågan, anser kommissionen ändå att kombinationen av konsekvent lägre kostnader, en bättre inriktad kommersiell positionering, en mer gynnsam yttre ekonomisk miljö och ett varaktigt återupptagande av den internationella trafiken gör att företagets återgång till lönsamhet blir trovärdig i slutet av omstruktureringsperioden, som kommer att löpa ut redan i slutet av september 2026.

(274) I enlighet med punkt 52 i omstruktureringsriktlinjerna upprepar kommissionen att återställandet av lönsamheten omfattar både företagets långsiktiga förmåga att täcka alla sina kostnader, inklusive avskrivningar och finansiella kostnader, samtidigt som det tillhandahåller en rimlig beräknad avkastning på kapital, och, som ett uttalat kriterium, en förmåga att i sin omstrukturerade form konkurrera på marknaden av egen kraft, utan att fortsatt förlita sig på offentligt stöd. I detta avseende specificerar kommissionen att detta kriterium inte är begränsat till det egna kapitalet i bokföringsmässiga termer under omstruktureringsfasen, som preliminärt kan fortsätta vara negativt, utan det måste i stället bedömas framåtblickande till planens slutförande, med hjälp av en rad relevanta ekonomiska och finansiella indikatorer.

(275) I det aktuella fallet konstaterar kommissionen att Corsair när omstruktureringsplanen slutförs återkommande förväntas generera ett positivt rörelseresultat, positiva tillgängliga kassaflöden och en avkastning på sysselsatt kapital som konsekvent är högre än den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden. Dessa faktorer är ett bevis på företagets förmåga att finansiera sin verksamhet och sina framtida investeringar under normala marknadsförhållanden, utan att förlita sig på ytterligare statligt stöd. Kommissionen noterar dessutom att den planerade finansiella strukturen gör det möjligt för Corsair att uppfylla de normala marknadskraven i fråga om solvens och täckning av skulder, vilket kommer att ge företaget normal tillgång till marknadens finansieringskällor när omstruktureringen slutförs.

(276) Under dessa förhållanden, och i linje med kommissionens tillvägagångssätt i tidigare ärenden, i synnerhet TAP som godkänts av domstolen (Ryanair DAC mot Europeiska kommissionen, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, punkt 104 och följande punkter), anser kommissionen att Corsair kommer att kunna konkurrera på marknaden av egen kraft i slutet av omstruktureringsplanen och senast i september 2026. De åtgärder som genomförts inom ramen för den reviderade omstruktureringsplanen kan följaktligen återställa Corsairs långsiktiga lönsamhet och garantera företagets finansiella oberoende utan ytterligare statligt stöd.

5.3.2 *Påverkan på handel och konkurrens*

5.3.2.1 Stödets lämplighet, proportionalitet, eget bidrag och ansvarsfördelning

(277) Enligt punkt 62 i omstruktureringsriktlinjerna krävs det att det stödmottagande företaget, dess aktieägare eller kreditgivare eller den företagsgrupp som företaget tillhör lämnar ett betydande bidrag till omstruktureringskostnaderna från sina egna medel, eller att nya investerare lämnar ett betydande bidrag. Detta egna bidrag bör i regel vara jämförbart med det beviljade stödet när det gäller följderna för stödmottagarens solvens eller likviditetssituation. Dessutom måste stödet ”kompenseras tillräckligt” (punkt 54 i riktlinjerna). Enligt punkt 63 i omstruktureringsriktlinjerna måste detta bidrag vara reellt, dvs. faktiskt, och inte omfatta framtida förväntade vinster såsom kassaflöden. Om omstruktureringskostnaderna ökar som en del av ändringarna av omstruktureringsplanen måste det egna bidraget i enlighet med punkt 124 b i riktlinjerna dessutom öka i motsvarande grad.

(278) I beslutet att inleda förfarandet angav kommissionen att de franska myndigheterna övervägde nya stödåtgärder till förmån för Corsair till ett belopp av 83,1 miljoner euro ([50]), inklusive ett nytt tillskott på 3 miljoner euro från Conseil Départemental de Guadeloupe, ett uppskov av den offentliga skulden till ett belopp av 19 miljoner euro, en avskrivning av fordringar till ett belopp av 23 miljoner euro, nya skattesänkningar med avseende på förnyelsen av flottan till ett värde av omkring 38,1 miljoner euro samt en avskrivning av offentliga skulder motsvarande beloppen för de lån från FDES och PP som beviljades som en del av den ursprungliga omstruktureringen (totalt 80 miljoner euro).

(279) Dessutom noterade kommissionen att den planerade klausulen om återbetalning efter återgång till lönsam drift förblev begränsad till […] miljoner euro, medan det sammanlagda offentliga stöd som beviljats sedan 2020 uppgick till nästan 200 miljoner euro. I denna konfiguration ansåg kommissionen att större delen av vinsten skulle gå till privata aktieägare även om omstruktureringen var framgångsrik, medan staten skulle bära den största belastningen på grund av avskrivningen av skulder och beviljandet av skatteförmåner motsvarande icke återbetalningspliktiga subventioner. Kommissionen konstaterade därför att ersättningen till staten inte verkade vara tillräcklig, och att en partiell omvandling av offentliga fordringar till kapital kunde ha garanterat en bättre symmetri med de övriga investerarna.

(280) Kommissionen ansåg vidare att den reviderade omstruktureringsplanen ännu inte visade att det fanns ett tillräckligt, faktiskt och effektivt eget bidrag i den mening som avses i punkterna 64 och 124 b i omstruktureringsriktlinjerna. Vissa finansieringskällor som nämndes i detta skede – t.ex. den planerade försäljningen och återleasingen på omkring 21,7 miljoner euro, eller finansieringen av fyra Airbus A330-NEO-luftfartyg som ännu inte har levererats – tycks inte ha dokumenterats tillräckligt eller enbart vara hypotetiska.

(281) Kommissionen ansåg därför att det egna bidraget var begränsat och osäkert i förhållande till den totala volymen offentligt stöd, och att de franska myndigheterna inte hade visat att Corsairs särskilda geografiska läge motiverade ett så lågt bidrag. Kommissionen uttryckte därför allvarliga tvivel om den planerade proportionaliteten hos och ersättningen av stödet mot bakgrund av kraven i omstruktureringsriktlinjerna.

(282) På grundval av en ingående analys av Frankrikes senaste synpunkter och de förtydliganden och ändringar som de franska myndigheterna har lämnat in, i synnerhet när det gäller de olika komponenterna i stödmottagarens egna bidrag (se skälen 36–43 och tabell 1 i skäl 44), visar den reviderade omstruktureringsplanen på en total kostnad på 233 miljoner euro som finansieras med 145,4 miljoner euro i eget bidrag (62,3 %) och 87,8 miljoner euro i statligt stöd (37,7 %), och 519,4 miljoner euro som finansieras med 319,1 miljoner euro i eget bidrag (61,4 %) och 200,5 miljoner euro i stöd (38,6 %) när man inkluderar den ursprungliga omstruktureringsplanen (från 2020), och när man lägger till de 6 miljonerna euro från de utomeuropeiska departementen som stödde den (via OMRP), läggs de till som stöd och inte som eget bidrag.

(283) I detta sammanhang måste kommissionen säkerställa att bidragen är reella, fria från statligt stöd och tillräckliga. Det egna bidraget på 145,4 miljoner euro ligger långt över minimitröskeln på 50 %, vilket därmed säkerställer att stödmottagaren och dess fordringsägare och/eller aktieägare bär den största delen av omstruktureringskostnaderna. I detta avseende visar den detaljerade analysen av dessa bidrag att var och en av dessa åtgärder är förenlig.

(284) Kapitaltillskotten från de privata investerarna Blue Sky Holding och Advens-Geocoton på totalt [10–50] miljoner euro utgör nya medel som kommer att tillföras direkt på grundval av ett avtal mellan aktieägarna, som ska undertecknas i enlighet med deras åtagande som anges i villkorsförteckningen. Detsamma kan sägas om det ytterligare åtagandet att tillföra [5–30] miljoner euro som överenskommits med de tre aktieägarna (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton och Sempat) om Corsairs kassareserver skulle falla till under […] miljoner euro. Även om de franska myndigheterna i detta avseende hävdar att ökningen av Corsairs kapital med 3 miljoner euro genom medel från Guadeloupe-regionen utgör statligt stöd (se skäl 39 i), tillhandahåller de inga uppgifter om hur Sempats deltagande i denna ytterligare finansiering ska kategoriseras eller kvantifieras. Med tanke på regionen Guadeloupes

([50]) Se skäl 32 i beslutet att inleda förfarandet, där ingenting anges om räntan på de ej infordrade lånen från FDES och PP.

andel av Corsairs framtida kapital noterar kommissionen vidare att även om den del av den kompletterande finansieringen som kommer från Sempat skulle betraktas som statligt stöd snarare än som en del av det egna bidraget, skulle detta endast ha en liten inverkan på förhållandet mellan offentliga och privata medel i finansieringen av den reviderade omstruktureringsplanen, och följaktligen skulle detta inte ändra redovisningsbedömningen i detta beslut, inte heller med avseende på proportionaliteten. Dessa bidrag kan därför betraktas som säkra, reella och fria från statligt stöd enligt omstruktureringsriktlinjerna.

(285) När det gäller finansieringen av fyra nya Airbus A330-NEO-luftfartyg som leasades till ett belopp av [20–80] miljoner euro, betraktas denna, trots att den är kopplad till leasingavgifter, ändå som en privat finansieringsinsats av leverantören i leasingavtalet inom ramen för affärsplanen. Leasingavtalen rörande förnyelse av Corsairs flotta har undertecknats och leveranser har redan gjorts. Framför allt har AerCap, ett av världens största företag för leasing av luftfartyg, tillhandahållit och levererat det första av de fyra A330-900-NEO Airbus-luftfartyg som hyrts ut till Corsair som en del av förnyelsen av flottan. Leveransen ägde rum den […], och de tre återstående luftfartygen planeras att lämnas över till Corsair under 2024 enligt samma leasingavtal. Detta bidrag kan därför anses vara reellt och fritt från statligt stöd.

(286) Dessutom är det möjligt att betrakta beloppet på [25–45] miljoner euro för försäljningen av H-SKY-luftfartyget under sommaren 2025 som intäkter från en försäljning som redan har ägt rum till en privat motpart (se skäl 31 f), och som oåterkalleligen har anvisats till den reviderade omstruktureringsplanen.

(287) När det gäller det moratorium för avgifter som beviljats av CRPN till ett belopp av [10–40] miljoner euro visar skälen 193–200 att denna åtgärd inte utgör statligt stöd. Eftersom det bygger på ett självständigt affärsavtal mellan Corsair och CRPN, snarare än på ett beslut som kan tillskrivas staten, kan det anses vara fritt från statligt stöd. Detta moratorium beslutades genom en resolution av CRPN:s särskilda styrelse av den 7 november 2023 och ingavs av de franska myndigheterna till kommissionen, och kan därför betraktas som en verklig, effektiv och verifierbar del av det egna bidraget i den mening som avses i punkt 64 i omstruktureringsriktlinjerna, enligt vilken det egna bidraget ska uppgå till minst 50 % av omstruktureringskostnaderna för stora företag.

(288) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att en betydande del av det egna bidraget direkt ökar Corsairs egna kapital genom tillskott av nytt kapital (se skäl 283). De återstående åtgärderna, även om de inte direkt ökar det egna kapitalet, utgör ändå ett betydande bidrag till att återställa Corsairs solvens genom att stärka företagets förmåga att uppfylla sina finansiella skyldigheter, och genom att stödja den långsiktiga lönsamheten hos dess affärsmodell.

(289) Ett företags solvens motsvarar dess förmåga att uppfylla alla sina finansiella åtaganden på medellång och lång sikt med hjälp av egna medel och framtida kassaflöden. Den ska inte bara bedömas statiskt genom att man jämför tillgångarna och skulderna i balansräkningen, utan också dynamiskt, på grundval av företagets förmåga att generera tillräckliga resultat och kassaflöden för att reglera sina skulder när de förfaller. Solvensen kan därmed förbättras genom att man direkt ökar det egna kapitalet, eller genom att man på ett hållbart sätt minskar åtagandena, minskar skuldförvaltningen eller strukturellt minskar finansieringskostnaderna.

(290) När det gäller de åtgärder för eget bidrag som genomförts som en del av den reviderade omstruktureringsplanen noterar kommissionen att de var och en på sitt sätt bidrar till att förbättra Corsairs solvens, även om deras effekt inte alltid omedelbart kan märkas i balansräkningen. Det moratorium som beviljats av CRPN innebär att förfallodatumen för betalningar har skjutits upp och att den finansiella bördan tillfälligt har begränsats, vilket minskar kassautflödet på kort och medellång sikt och förbättrar företagets förmåga att uppfylla sina övriga finansiella åtaganden, och därigenom bidrar till att stabilisera dess övergripande finansiella struktur. Finansieringen av nya luftfartyg genom att möjliggöra en förnyelse av flottan utan att i alltför hög grad mobilisera det egna kapitalet minskar driftskostnaderna per enhet och förbättrar driftseffektiviteten. Detta ökar i sin tur kapaciteten att generera ett kassaflöde och stärker därmed solvensen under omstruktureringsplanens löptid. Avslutningsvis genererar försäljningen av ett luftfartyg likviditet och minskar kostnaderna för drift och innehav av den berörda tillgången, vilket i sin tur minskar de framtida finansieringsbehoven och förbättrar både solvensen och företagets finansiella riskprofil.

(291) När det gäller det statliga stödet på 87,8 miljoner euro ([…] % av den totala kostnaden för ändringarna av Corsairs omstruktureringsplan) är det begränsat till vad som är absolut nödvändigt för att säkerställa Corsairs lönsamhet, en grundläggande princip i omstruktureringsriktlinjerna såtillvida att detta belopp är avsett att kompensera för det finansieringsunderskott som orsakats av de oförutsedda omständigheter som inte kan läggas företaget till last. Utöver stöd till ett värde av 3 miljoner euro i form av ett kapitaltillskott från Conseil Départemental de la Guadeloupe utgörs stödet huvudsakligen av avskrivningen av den offentliga skuld som kan efterskänkas (23 miljoner euro), avskrivningen av den upplupna och kapitaliserade räntan på lånet från PP (värd 4,7 miljoner euro), den utomeuropeiska skatterabatten (värd 38,1 miljoner euro) och uppskovet med den offentliga skuld som inte kan efterskänkas (19 miljoner euro), där stödbeloppet värderas med avseende på den fördel som erhållits.

(292) När det för det första gäller stödet till ett värde av 3 miljoner euro i form av ett kapitaltillskott från Conseil Départemental de la Guadeloupe finner kommissionen att denna åtgärd är ett instrument som är riktat och nödvändigt för omstruktureringen, i enlighet med de relevanta punkterna i omstruktureringsriktlinjerna, eftersom det instrument som valts – kapitaltillskottet – är det mest direkta verktyget för att avhjälpa Corsairs skuldsättning och omedelbart stärka dess solvens, så att man därmed eliminerar den överhängande risken för konkurs. Dessutom belyser ursprunget av detta stöd, som kommer direkt från en lokal myndighet i en utomeuropeisk region, de dimensioner rörande regional sammanhållning och väsentligt allmänintresse som är förbundna med destinationen. Det direkta deltagandet av Conseil Départemental de la Guadeloupe i kapitalet bekräftar den reviderade omstruktureringsplanens trovärdighet, och tillför medel som är strukturellt avgörande för företagets framtida lönsamhet. Denna åtgärd anses också vara proportionerlig eftersom den bidrar till att begränsa effekterna av ett utträde från marknaden och därmed en snedvridning av denna, samtidigt som den garanterar att de fördelar som kommer av stödet enbart syftar till att återställa Corsairs konkurrenskraft och finansiella självständighet.

(293) När det gäller de lån som avtalades och betalades ut 2020 som en del av det första omstruktureringsbeslutet (som till fullo tog hänsyn till kapitalbeloppet) utgör avskrivningen av fordran till stöd för den ändrade planen rent faktiskt nytt stöd utöver det övriga stödet (skäl 211). Vid bedömningen av proportionaliteten hos det ytterligare omstruktureringsstödet bör dock avskrivningen av kapitalbeloppet inte längre beaktas, eftersom det annars skulle leda till att samma offentliga medel räknas två gånger till stöd för en enda omstruktureringsplan. Eftersom kapitalbeloppet därför redan har beaktats fullt ut vid bedömningen av det ursprungliga omstruktureringsstödet till Corsair, beaktas därför endast räntan vid översynen av det nya och det tidigare stödets proportionalitet (tabell 1), vilket därigenom säkerställer åtgärdens öppenhet och fullständiga spårbarhet, i enlighet med punkt 58 i omstruktureringsriktlinjerna.

(294) Kommissionen anser att det ytterligare stöd som planeras, huvudsakligen i form av en avskrivning av fordringar i enlighet med vad som anges ovan, rent faktiskt utgör ett lämpligt och proportionerligt instrument i den mening som avses i punkt 60 och följande punkter i omstruktureringsriktlinjerna, såtillvida att det är avsett att återställa Corsairs långsiktiga lönsamhet och samtidigt begränsa snedvridningen av konkurrensen. Denna skuldavskrivning, som i själva verket är liktydig med ett kapitaltillskott, kommer på ett avgörande sätt att förbättra företagets solvens och öka dess förmåga att uppfylla sina finansiella skyldigheter utan ytterligare stöd.

(295) Kommissionen anser vidare att det ytterligare stöd på 38,1 miljoner euro som planeras, främst i form av en utomeuropeisk skatterabatt, också utgör ett lämpligt och proportionerligt instrument i den mening som avses i punkt 60 och följande punkter i omstruktureringsriktlinjerna, såtillvida att det är avsett att återställa Corsairs långsiktiga lönsamhet och samtidigt begränsa snedvridningen av konkurrensen. Eftersom detta finansiella stöd är den funktionella motsvarigheten till ett kapitaltillskott förbättrar det avsevärt stödmottagarens struktur för eget kapital och solvens. Den säkring av likviditeten som blir följden av detta är avgörande för att Corsair ska kunna täcka sina kostnader avseende omstruktureringen och finansiera de utgifter som är nödvändiga för att genomföra den reviderade omstruktureringsplanen. Denna förstärkning av balansräkningen och självfinansieringskapaciteten anses vara en del av minimikravet för att företaget ska kunna uppfylla sina framtida finansiella skyldigheter, och säkerställer därmed dess lönsamhet utan att det behöver vara beroende av nytt stöd.

(296) På grundval av detta uppgår Corsairs egna bidrag till 61,4 % av de totala omstruktureringskostnaderna när man beaktar de två omstruktureringsperioderna (2020–2026) och till 62,3 % för den kompletterande perioden (2023–2026).

(297) Dessa andelar ligger långt över det lägsta tröskelvärde på 50 % som anges i punkt 64 i omstruktureringsriktlinjerna, och garanterar därmed att det offentliga stödet står i strikt proportion till det återstående finansieringsbehovet och att större delen av den ekonomiska risken bärs av aktieägarna och de privata investerarna. Detta stämmer både för finansieringen i den ursprungliga planen och för finansieringen i den reviderade planen, i linje med punkt 124 b i omstruktureringsriktlinjerna, med avseende på ändringen av planen betraktad separat.

(298) Dessutom uppfyller den kombination av planerade åtgärder som anges ovan fullt ut kraven i punkterna 61 och 65 i omstruktureringsriktlinjerna, eftersom den säkerställer att stödet begränsas till vad som är absolut nödvändigt och att omstruktureringsbördan fördelas lika mellan de berörda parterna.

(299) Det höga egna bidraget (62,3 %) är den bästa indikatorn på att det offentliga stödet är begränsat till det strikta minimum som krävs för att företaget ska kunna återställa sin långsiktiga lönsamhet och därmed fullt ut uppfylla proportionalitetskriteriet för omstruktureringsstöd.

(300) Även om det enligt punkt 124 i omstruktureringsriktlinjerna inte krävs någon granskning av denna aspekt av den reviderade omstruktureringsplanen konstaterar kommissionen att dessa omstruktureringsåtgärder genomförs efter det att Corsairs ackumulerade förluster helt har absorberats, vilket har utplånat värdet på de aktier som innehas av de befintliga aktieägare som har stött den tidigare omstruktureringen (skäl 47).

(301) När det avslutningsvis gäller ersättningen till staten hade kommissionen i sitt beslut att inleda förfarandet uttryckt reservationer mot att de franska myndigheterna inte hade planerat någon omvandling av skulder till kapital, och konstaterade att det var troligt att alla framtida vinster från omstruktureringen, i det fall fordran enbart avskrevs, skulle gynna de nya privata aktieägarna.

(302) Enligt punkt 67 i omstruktureringsriktlinjerna bör dock allt statligt stöd som förbättrar stödmottagarens aktieposition beviljas på villkor som ger staten en rimlig andel av framtida kapitalvinster för stödmottagaren, med tanke på den mängd statligt kapital som skjutits till i jämförelse med de återstående aktierna i företaget när förlusterna har redovisats. I detta avseende bör det noteras att begreppet ”rimlig andel av framtida kapitalvinster” för allt stöd, däribland de delar som ökar det egna kapitalet, är beroende av ”de återstående aktierna i företaget när förlusterna har redovisats”, och att dessa två villkor måste tillämpas i samverkan med varandra.

(303) När det gäller Corsair såg de nuvarande aktieägarna (OMRP) och borgenärerna med säkerhetsrätt (franska staten) efter genomförandet av omstruktureringsåtgärderna att deras aktier helt hade utplånats och att deras fordringar nästan helt och hållet hade annullerats (skäl 47). Det finns därför inte något kvarvarande eget kapital som kan gynnas av framtida vinster till följd av tillskottet av offentliga medel eller skuldavskrivningen.

(304) Under dessa omständigheter anser kommissionen att det är helt motiverat, när det gäller kraven i punkt 67 i omstruktureringsriktlinjerna, att det inte förekommer någon särskild ersättning för avskrivningen av Corsairs skulder. Aktieägarna och borgenärerna med säkerhetsrätt offrades (nästan) helt och hållet och kan därför inte längre bära bördan av omstruktureringen av Corsair.

(305) Med detta sagt noterar kommissionen dock att de franska myndigheterna på ett övertygande sätt har visat att den implicita ekonomiska ersättningen för att avskriva fordringarna skulle vara direkt knuten till framgången med omstruktureringsplanen, och därmed till utsikterna till Corsairs återgång till lönsam drift. Likaså är ersättningsbeloppet, uttryckt i procent av de avskrivna fordringarna, betydande och skulle betalas i första hand, före ersättningen till nya aktieägare, inklusive Conseil départemental. Conseil départemental går dock med på att bära de risker med kapitaltillskotten som staten inte tar genom att skriva av de fordringar som sannolikt inte kommer att återbetalas. Statens asymmetriska och lägre riskprofil motiverar därför ersättningen genom klausulen om återbetalning efter återgång till lönsam drift, vilket undanröjer de tvivel som framförts.

(306) På grundval av detta har kommissionen granskat ersättningen för det stöd som godkänts av den franska staten, särskilt avskrivningen av fordringarna, mot bakgrund av kraven i punkterna 54 och 67 i omstruktureringsriktlinjerna rörande ersättningen för stödet och ansvarsfördelningen.

(307) När det gäller ersättningen för stödet konstaterar kommissionen för det första att den struktur som valts av de franska myndigheterna uppfyller kravet på rimlig ersättning som tar hänsyn till den kritiska ekonomiska situationen och profilen för den risk som staten tar på sig mot bakgrund av omständigheterna i Corsairs belägenhet. De franska myndigheterna har valt en klausul om återbetalning efter återgång till lönsam drift hellre än en fast och omedelbar ersättning (som skulle ha kunnat äventyra Corsairs lönsamhet) eller aktier med ett osäkert värde och en osäker ersättning. Enligt klausulen är ersättningen till staten beroende av de framtida resultaten och av ett effektivt återställande av balansräkningen, och klausulen utlöses endast när en positiv nettosituation uppnås. Återbetalningsmekanismen, som bygger på […] % av ett belopp som är kopplat till rörelseresultatet, garanterar därför att staten ersätts genom företagets generering av operativa finansiella flöden snarare än genom en ackumulering av nya skulder. Denna potentiella ersättning – som uppgår till högst […] miljoner euro – imiterar beteendet hos en fordringsägare som går med på att konvertera sin fordran (varav nuvärdet är noll eftersom Corsair inte kan återbetala den) till ett villkorligt vinstandelsinstrument, och garanterar därmed att stödet endast ersätts genom omstruktureringsvinsterna.

(308) För det andra anser kommissionen att det enligt punkt 67 i omstruktureringsriktlinjerna inte krävs någon ytterligare ansvarsfördelning när Corsairs nuvarande aktieägare (som deltog i den ursprungliga planens finansiering) väl har sett sina aktier helt förlora sitt värde för att absorbera förlusterna, så att det inte finns något ”återstående eget kapital” vars innehavare skulle behöva dela omstruktureringsbördan tillsammans med staten (se skälen 302–304), vare sig för aktieägarna före den plan som godkändes i december 2020 eller för de aktieägare som finansierade den plan som ursprungligen godkändes. Med detta sagt skulle klausulen om återbetalning efter återgång till lönsam drift också säkerställa efterlevnaden av principen om rättvis ansvarsfördelning såtillvida att den garanterar symmetri mellan den risk som bärs och den vinst som delas, även om det i den relevanta punkten i omstruktureringsriktlinjerna krävs en ansvarsfördelning utöver en fullständig värdeförlust för de befintliga kapitalinstrumenten, vilket inte är fallet för aktieägarna i den plan som godkändes i december 2020. Genom att gå med på att avskriva fordran bär staten inledningsvis risken, och genom att begränsa det maximala kompensationsbeloppet till […] miljoner euro avstår staten från att återkräva hela beloppet, vilket skulle kunna avskräcka nya aktieägare och privata fordringsägare från att göra långsiktiga investeringar i företaget. Detta tak gör det därför möjligt för privata investerare att dra full nytta av de framtida resultat som överstiger detta tak, vilket är reserverat för staten.

(309) Mot bakgrund av dessa förklaringar och motiveringar från de franska myndigheternas sida konstaterar kommissionen att denna struktur garanterar att staten har en tillräcklig del i Corsairs framtida värdeökning. Det statliga stöd som beviljats i form av avskrivningen av fordringar, vilket leder till att företagets ställning med avseende på eget kapital förbättras, kompenseras därför genom klausulen om återbetalning efter återgång till lönsam drift. Denna mekanism säkerställer att staten får en rimlig andel av de framtida vinsterna från omstruktureringen, i förhållande till de ansträngningar som gjorts för att rädda företaget. Genom att koppla statens kompensation till det operativa resultatet och till uppnåendet av en positiv nettosituation skapar denna strategi en balanserad delning av risker och vinster med de privata investerarna, vilket utgör en positiv och trovärdig signal när det gäller hållbarheten hos Corsairs affärsmodell.

(310) I klausulen anges närmare bestämt att om de fastställda villkoren är uppfyllda kommer Corsair att återbetala ett belopp per år som motsvarar […] % av den positiva skillnaden mellan dess rörelseresultat, inklusive underhållsskyldigheten, och amorteringen av den återinförda skulden ([51]). Den faktiska aktiveringen av denna klausul förutsätter ett kumulativt uppfyllande av strikta finansiella villkor, dvs. att det finns ett positivt eget kapital och att en tillräcklig kassaflödesposition bibehålls, så att man därmed säkerställer att betalningarna enligt klausulen om återbetalning efter återgång till lönsam drift inte äventyrar företagets solvens eller likviditet.

(311) Dessutom innehåller mekanismen en klausul om ”överskott av likvida medel”, som är avsedd att fånga upp en större andel av värdeskapandet i det fall Corsairs kassaflöde skulle överstiga 75 % av de lagstadgade verksamhetskraven. I detta fall skulle Corsairs årliga bidrag ökas till 75 % av dess årliga rörelseresultat, med förbehåll för bibehållandet av det positiva egna kapital och kassaflöde som konsekvent överstiger denna tröskel, och med förbehåll för det kumulerade taket på […] miljoner euro. Detta arrangemang säkerställer att återgången till lönsam drift anpassar sig dynamiskt till företagets faktiska betalningsförmåga, utan att dess finansiella struktur utsätts för onödigt stora påfrestningar.

([51]) Se bilaga 5 till den villkorsförteckning som undertecknades den 7 november 2025.

(312) Kommissionen noterar också att klausulen föreskriver en mekanism för förtida återbetalning om Corsair skulle överlåtas, varigenom det utestående beloppet skulle återbetalas vid denna tidpunkt, inom det totala tak som fastställts. Denna bestämmelse gör det möjligt att säkerställa att staten åtnjuter en rättvis fördel av alla positiva likviditetshändelser.

(313) På grundval av de finansiella prognoser som de franska myndigheterna har meddelat anser kommissionen att de utlösande villkoren för klausulen om återbetalning efter återgång till lönsam drift i referensscenariot skulle uppfyllas först från och med räkenskapsåret […], då Corsairs egna kapital återigen konsekvent skulle vara positivt och kassaflödet skulle nå en tillräcklig nivå. Aktiveringen av klausulen upp till taket på […] miljoner euro skulle då ske utan att äventyra den progressiva förstärkningen av det egna kapitalet, som skulle förbli positivt under hela den aktuella perioden, eller Corsairs förmåga att finansiera sin verksamhet och framtida investeringar.

(314) Under dessa omständigheter anser kommissionen att den planerade mekanismen med återbetalning efter återgång till lönsam drift är proportionerlig, strikt beroende av Corsairs faktiska återgång till lönsamhet och i linje med målen i omstruktureringsriktlinjerna, eftersom den gör det möjligt att begränsa nettokostnaderna för det statliga ingripandet och samtidigt undvika eventuella hinder för företagets långsiktiga återhämtning.

(315) Kommissionens ursprungliga tvivel beträffande det planerade stödets proportionalitet har därför undanröjts, och hela paketet med statliga och privata ingripanden för Corsair kan anses vara förenligt med den inre marknaden enligt omstruktureringsriktlinjerna.

5.3.2.2 Åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen

(316) I enlighet med punkt 76 och följande punkter i omstruktureringsriktlinjerna fastställs att när omstruktureringsstöd beviljas ska åtgärder vidtas för att begränsa snedvridningen av konkurrensen, så att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt och de positiva effekterna väger tyngre än de negativa.

(317) Dessa åtgärder bör vara inriktade både på överdrivet risktagande och möjliga snedvridningar på de marknader där stödmottagaren är verksam. Omfattningen av sådana åtgärder fastställs genom en analys från fall till fall, som omfattar kriterier såsom stödets storlek och art, de villkor och omständigheter under vilka det beviljades, stödmottagarens storlek och relativa betydelse på marknaden samt omfattningen av det egna bidraget och åtgärderna för ansvarsfördelning.

(318) Åtgärder som begränsar snedvridningen av konkurrensen bör framför allt ske i form av strukturella åtgärder, dvs. en klar och tydlig avyttring av lönsam verksamhet, och utesluta avyttring av förlustbringande verksamhet som företaget ändå skulle behöva upphöra med för att bevara lönsamheten. En grundläggande princip är att åtgärderna inte får äventyra utsikterna för stödmottagarens återgång till lönsamhet, eller vidtas på bekostnad av konsumenterna och konkurrensen.

(319) I enlighet med punkt 124 c och d i omstruktureringsriktlinjerna kommer kommissionen, i det fall en omstruktureringsplan har ändrats, att kräva av den berörda medlemsstaten, om stödbeloppet höjs, att åtgärder vidtas för att begränsa snedvridningar av konkurrensen som är mer omfattande än de som ursprungligen infördes och, om de föreslagna åtgärderna för att begränsa snedvridningar av konkurrensen är mer begränsade än de som ursprungligen infördes, att stödbeloppet minskas i motsvarande grad. Enligt punkterna 127–129 i omstruktureringsriktlinjerna, i det fall omstruktureringsstödet granskas enligt riktlinjerna, kan beviljandet av ett annat stöd under omstruktureringsperioden, även om det beviljas i enlighet med en redan godkänd stödordning, komma att påverka kommissionens bedömning när det gäller åtgärdernas nödvändiga omfattning för att begränsa snedvridningen av konkurrensen. Kommissionen bedömer därför omfattningen av de åtgärder som är avsedda att begränsa snedvridningen av konkurrensen med beaktande av alla typer av annat stöd som beviljats stödmottagaren under omstruktureringsperioden.

(320) I sitt beslut att inleda förfarandet uppgav kommissionen att Frankrike i Corsairs ändrade omstruktureringsplan hade för avsikt att justera de åtgärder som ursprungligen hade godkänts. I praktiken planerade Frankrike att i) Corsair skulle åta sig att avstå från upp till 365 start- och landningstider genom att överlämna dem till COHOR-sammanslutningen, och ii) ökningen av flottan skulle begränsas till tio luftfartyg från och med augusti 2024. Vidare nämndes ingenting om en förlängning eller förstärkning av tidigare åtgärder.

(321) På grundval av detta, och med beaktande av det kompletterande statliga stöd (inklusive 32,4 miljoner euro) som mottagits och kommer att erhållas under omstruktureringsperioden, uttryckte kommissionen en del allvarliga tvivel om lämpligheten av de åtgärder som var avsedda att begränsa snedvridningen av konkurrensen. Enligt punkt 124 c i omstruktureringsriktlinjerna måste, om stödbeloppet höjs, åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen vara mer omfattande än de som ursprungligen föreskrevs. Åtgärderna förblev dock i stort sett oförändrade trots en betydande ökning av stödet. Ökningen av flottan till tio luftfartyg stred mot principen om att flottans storlek skulle minska i och med ökningen av stödet, och kapaciteten, även när den beräknades uttryckt i antalet platser, låg fortsatt något över den som angavs i 2020 års plan.

(322) Dessutom föreföll det varken kvalitativt eller kvantitativt mer betydelsefullt att avstå från start- och landningstider än den ursprungliga åtgärden om att göra en årlig kvot tillgänglig för ett tredjepartsföretag, för vilken förfarandet för godkännande av specifikationen dessutom inte hade följts. Det ändrade omstruktureringsstödet gav därför upphov till allvarliga tvivel om dess förenlighet med omstruktureringsriktlinjerna.

(323) När det gäller utökningen av Corsairs flotta, efter utbyten med de franska myndigheterna, föreskriver nu affärsplanen i villkorsförteckningen avseende anpassningen av Corsairs omstruktureringsplan, som undertecknats av Corsair, dess aktieägare och den franska staten, till skillnad från de tidigare versionerna att […] ([52]). På samma sätt har det antal start- och landningstider som tillfälligt kan överföras till de konkurrenter som frågar efter dem mer än fördubblats. Tillsammans med utvecklingen av flottans storlek har denna fördubbling på ett tillfredsställande sätt undanröjt de tvivel som kommissionen framförde i sitt beslut att inleda förfarandet.

(324) Utöver de åtgärder som anges i den ursprungliga planen omfattar åtgärdspaketet nu följande: i) en betydande minskning av flygningarna på rutterna till de utomeuropeiska departementen – de franska myndigheterna har gått med på att avskaffa 97 av Corsairs rotationer från den europeiska delen av Frankrike till Fort de France, Pointe à Pitre och Réunion under räkenskapsåret 2025/2026, så att man uppnår en årlig volym som motsvarar de rotationer som i genomsnitt genomförs av ett enskilt Corsair-luftfartyg, ii) Corsairs permanenta avstående från 700 start- och landningstider på Paris–Orly-flygplatsen och iii) Corsairs tillfälliga avstående från 800 start- och landningstider på Paris–Orly-flygplatsen fram till slutet av omstruktureringsperioden.

(325) När det gäller bedömningen av åtgärderna äger Corsairs verksamhet för det första rum i de stödområden som avses i artikel 107.3 a i EUF-fördraget (utomeuropeiska territorier), vilket motiverar en mer flexibel tillämpning av de principer som fastställs i omstruktureringsriktlinjerna, såsom anges i punkt 98 i riktlinjerna. Detta motiverar mindre stränga krav när det gäller kapacitetsminskningar eller marknadsnärvaro. I detta avseende minskar den beteendemässiga åtgärd som minskar rotationerna till de utomeuropeiska destinationerna också användningen av luftfartygen och de transporttjänster som tillhandahålls med motsvarande […] under den återstående omstruktureringsperioden. Målet är att minska snedvridningen av konkurrensen om de destinationer på den inre marknaden som endast trafikeras av konkurrerande flygbolag som är registrerade i EU, vilket inte är fallet för Corsairs destinationer i Afrika.

(326) Likaså utgör de start- och landningstider som berörs av åtgärden en betydande andel på […] % av de start- och landningstider som Corsair har tillgång till på Paris–Orly-flygplatsen. På grund av trafikstockningarna och begränsningarna i flygtrafiken på den flygplatsen överskrider efterfrågan på start- och landningstider utbudet, vilket skapar ett hinder för konkurrenter som vill erbjuda flygningar. Denna åtgärd är därför också inriktad på rutter som trafikeras av Corsair.

(327) Slutligen kommer öppenheten för avtal med andra företag som begär detta sannolikt att öppna upp en del av Corsairs marknad och nätverk för konkurrens och främja en utvidgning av avtalen, vilket, eftersom det kommer att öka antalet förbindelser som erbjuds, endast kan vara till fördel för konkurrensen och konsumenterna. Ett åtagande från Corsair om att i god tro förhandla fram avtal om gemensamma linjebeteckningar skulle bidra till att stärka sammankopplingen av näten och förbättra marknadstillträdet för andra flygbolag. Detta gäller särskilt små flygbolag, som mot bakgrund av den begränsade storleken av sina nätverk inte kan erbjuda kunderna de tjänster och den upplevelse som motsvarar dem hos stora flygbolag, som kan tillhandahålla sådana tjänster med sin egen flotta inom sina nätverk.

([52]) Bilaga II till villkorsförteckningen: Presentation av ”Gwaliorprojektet”, 23 maj 2025, s. 11.

(328) Alla åtgärder bör också bedömas mot bakgrund av Corsairs relativa storlek och betydelse på marknaden, samt den berörda marknadens egenskaper. Tillgängliga uppgifter visar att luftfartsmarknaden i Europa växer och att den under 2025 har återgått till 2019 års verksamhetsnivåer. Dessa uppgifter visar också att det tack vare de justeringar som gjorts inte finns någon överkapacitet. Mer specifikt för Frankrike och stödmottagaren stod Corsair, som i genomsnitt hade 16 flygningar per dag under 2024, det sista hela år för vilket uppgifter finns tillgängliga, för en volym på […] % av det totala antalet flygningar per dag som avreser från/anländer till Frankrike (4 086 stycken), en siffra som har ökat med 2 % jämfört med föregående år ([53]). På samma sätt utgjorde, när det gäller värdet, Corsairs intäkter på […] miljoner euro endast […] % av de 8,5 miljarder euro som omsattes av flygbolag som är registrerade i Frankrike under 2023, det sista hela år för vilket uppgifter finns tillgängliga ([54]).

(329) De snedvridningar av konkurrensen som stödet orsakar är därför mycket begränsade, och åtgärderna för att avhjälpa situationen måste ta hänsyn till detta. Detta gäller i synnerhet eftersom Corsair inte har egna tillgångar såsom luftfartyg som skulle kunna säljas för att främja marknadsinträdet för nya konkurrenter, befintliga konkurrenters expansion eller den gränsöverskridande verksamheten.

(330) När det gäller de omständigheter under vilka stödet beviljades bör det noteras att ändringen av omstruktureringsplanen skedde efter det att oundvikliga händelser inträffade som låg utanför Corsairs kontroll, främst förlängningen av covid-19-krisen och Rysslands militära aggression mot Ukraina, vilket ledde till att företaget avvek från den ursprungliga affärsplanen, med avseende på den finansiella utvecklingen (skäl 346) eller destinationerna, med en omorientering mot Afrika, och därmed utanför den inre marknaden. Dessutom består den övervägande delen av det stöd som begärts inom ramen för den reviderade omstruktureringsplanen av en avskrivning av det stöd som beviljades 2020 i form av lån, inte nya tillskott. Dessa omständigheter måste också beaktas vid analysen av huruvida åtgärderna är lämpliga för att begränsa snedvridningen av konkurrensen.

(331) Det egna bidragsbeloppet, som är relativt högt jämfört med stödbeloppet, bör dessutom också beaktas. Även om man medräknar stödet på 6 miljoner euro från de lokala myndigheterna i de utomeuropeiska regionerna genom OMRP (vilket låg till grund för den ursprungliga omstruktureringsplanen) ligger den procentandel som finansieras genom både det tidigare stödet och det nu anmälda stödet långt under hälften av omstruktureringskostnaderna. Corsairs egna bidrag som en del av omstruktureringen tillgodoser, på samma sätt som stödåtgärderna, både Corsairs solvens- och likviditetsbehov, och minskar därmed omfattningen av det statliga ingripandet. På samma sätt bör man beakta de nuvarande aktieägarnas deltagande, liksom deltagandet i 2020 års beslut av de tidigare aktieägarna, som har sett sitt deltagande minska till noll som en del av den kommande kapitalökningen. Genom att begränsa stödbeloppet och ett överdrivet risktagande kan en högre grad av eget bidrag och ansvarsfördelning minska den nödvändiga omfattningen av åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen, såsom anges i punkt 90 i omstruktureringsriktlinjerna.

(332) När det slutligen gäller effekterna av de föreslagna åtagandena på företagets långsiktiga lönsamhet är ett ytterst viktigt kriterium att de åtgärder som vidtas för begränsningen av snedvridningar inte bör minska verksamheten i en sådan utsträckning att företagets återgång till lönsamhet skulle äventyras. Som framgår av den senaste versionen av den reviderade omstruktureringsplanen är Corsair på väg att återställa sin lönsamhet i detta avseende, även i ett pessimistiskt scenario där de föreslagna åtgärderna mot snedvridningar ingår.

(333) Kommissionen konstaterar, med beaktande av de omständigheter och faktorer till vilka hänsyn tagits vid kalibreringen av åtgärderna, att detta klart förbättrade åtgärdspaket, mot bakgrund av omfattningen av de ytterligare start- och landningstider som tillfälligt gjorts tillgängliga utöver åtgärderna i den ursprungliga planen, fullt ut uppfyller kraven i omstruktureringsriktlinjerna, särskilt punkt 124 c, genom att säkerställa att eventuella negativa effekter på konkurrensen till följd av det ytterligare stödet motverkas på ett lämpligt sätt. Dessutom kommer Corsair permanent att avstå 700 start- och landningstider på Paris–Orly-flygplatsen och att upphöra med 97 rotationer från den europeiska delen av Frankrike till Fort de France, Pointe à Pitre och Réunion under räkenskapsåret 2025/2026.

([53]) Eurocontrol, *European Aviation Overview*, 23 januari 2025. Uppgifter om Corsair tagna från Gwailor-projektet, 23 maj 2025, s. 11.
([54]) IATA, "The Value of Air Transport to France". *Källa*: Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3 Avvägning mellan stödets positiva effekter och de negativa effekterna på den inre marknaden

(334) En statlig stödåtgärd är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget om dess positiva effekter uppväger dess negativa effekter. I omstruktureringsriktlinjerna anges de kriterier enligt vilka kommissionen bedömer om stöd för omstrukturering av ett företag i svårigheter är förenligt med den inre marknaden genom att säkerställa att utvecklingen av den berörda näringsverksamheten inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(335) I omstruktureringsriktlinjerna har kommissionen fastställt de kriterier som den använder för att bedöma om ett företags omstruktureringsstöd är förenligt med den inre marknaden och säkerställa att utvecklingen av den aktuella näringsverksamheten inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Kommissionen har också föreskrivit en möjlighet att ändra det omstruktureringsstöd som redan har godkänts genom att fastställa villkoren för förenlighet för sådana ändringar i punkt 124 i riktlinjerna.

(336) I det aktuella fallet visar bedömningen i avsnitten 5.3.1 och 5.3.2 (och även i avsnitt 5.3.3 när det gäller principen om att stöd endast får beviljas en gång) att villkoren i riktlinjerna är uppfyllda och att alla de farhågor som kommissionen uttryckte i sitt beslut att inleda förfarandet har undanröjts. Corsairs omstruktureringsplan föreskriver ett återställande av lönsamheten; ökningen av omstruktureringskostnaderna och stödbeloppet uppvägs av en ökning av det egna bidraget och en förstärkning av de åtgärder som avser att begränsa snedvridningen av konkurrensen.

(337) Slutligen, även om ökningen av stödet och utvidgningen av omstruktureringsplanen har effekter på luftfartssektorn som inte är obetydliga, bör det betonas att detta ändrade stöd gör det möjligt att åtgärda ett marknadsmisslyckande och förhindra sociala problem som kan påverka områden som begränsas av deras ökaraktär och avlägsna belägenhet. Kommissionen tar också hänsyn till att de rutter som Corsair trafikerar inte förbinder två olika EU-medlemsstater utan snarare de franska territorierna antingen med tredjeländer eller, mer avgörande, med de yttersta randområden som berörs av de särskilda begränsningar som anges i artikel 349 i EUF-fördraget (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint Barthélemy och Saint-Martin), där de bidrar till territoriell kontinuitet med den europeiska delen av Frankrike. Corsairs omstruktureringsstöd påverkar därför inte handeln mellan medlemsstaterna på ett otillbörligt sätt, mot bakgrund av det begränsade intresse som operatörerna i andra medlemsstater av olika skäl har för att trafikera dessa rutter (se skäl 16).

(338) Det ändrade omstruktureringsstödets positiva inverkan på utvecklingen av den ekonomiska verksamheten i fråga uppväger följaktligen de potentiella negativa effekterna på konkurrensen och handeln, som därför inte påverkas negativt i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

5.3.2.4 Slutsats om förenligheten

(339) Mot bakgrund av de resultat av bedömningen som beskrivs ovan anser kommissionen att det nya omstruktureringsstödet uppfyller de viktigaste kraven i omstruktureringsriktlinjerna, och följaktligen att handelsvillkoren på den inre marknaden inte påverkas negativt i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, vilket innebär att omstruktureringsstödet är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

5.3.3 *Förenligheten av det ytterligare stöd som beviljats Corsair under omstruktureringsperioden*

(340) I sitt beslut att inleda förfarandet (se skälen 116–118) konstaterade kommissionen att det ytterligare stöd som Corsair fick under omstruktureringsperioden inte hade anmälts separat, i strid med kraven i punkt 129 i omstruktureringsriktlinjerna. De franska myndigheterna medgav att eftersom Corsair den 31 december 2019 var ett företag i svårigheter borde företaget inte ha gynnats av de arrangemang som tillämpades som en del av den tillfälliga ramen, och de medgav att ett fel kan ha begåtts mot den exceptionella bakgrund som utgjordes av covid-19-krisen (se skälen 18–21). De uttryckte dock sin förhoppning om att man skulle kunna finna en lösning för att reglera situationen.

(341) Kommissionen upprepade att i enlighet med principen i punkt 70 i omstruktureringsriktlinjerna om att stöd endast får beviljas en gång kunde ett företag som redan fick omstruktureringsstöd inte få något nytt stöd av detta slag under genomförandet av planen. I detta fall fortsatte Corsair att begära och ta emot flera utbetalningar av offentligt stöd mellan mars 2021 och april 2022, när företaget redan genomgick omstrukturering.

(342) Även om covid-19-pandemin skulle kunna motivera viss kompensation för förluster kopplade till reserestriktionerna noterade kommissionen att den franska statens ingripanden (på 32,4 miljoner euro i ytterligare stöd) tillhandahölls utöver de 136,9 miljoner euro som redan godkändes 2020. Stödets återkommande karaktär väckte allvarliga tvivel om dess förenlighet med principen om att stöd endast får beviljas en gång, och om lämpligheten av den första omstruktureringen.

(343) I avsaknad av en alternativ rättslig grund för att bedöma stödets förenlighet med den inre marknaden konstaterade kommissionen därför att det fortfarande fanns tvivel om stödets förenlighet enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget, särskilt när det gäller återställandet av Corsairs långsiktiga lönsamhet, stödets proportionalitet och lämpligheten hos de åtgärder som var avsedda att begränsa snedvridningen av konkurrensen.

(344) I detta sammanhang noterade kommissionen att Corsair den 19 december 2025 frivilligt hade börjat betala tillbaka hela det belopp på 32,4 miljoner euro som motsvarar det ytterligare stöd som beviljades 2021 och 2022, inklusive den därtill hörande räntan. Den faktiska återbetalningen av det olagliga stödet fråntar Corsair den fördel som företaget har fått genom stödet, och undanröjer alla risker för ett dubbelt ingripande från statens sida eller för en otillåten kumulering av stöd. Därefter har den konstaterade överträdelsen reglerats fullt ut och tvivlen har undanröjts, särskilt när det gäller stödets proportionalitet och lämpligheten hos de åtgärder som syftar till att begränsa snedvridningen av konkurrensen.

(345) Mot bakgrund av principen i punkt 70 i omstruktureringsriktlinjerna om att stöd endast får beviljas en gång måste bedömningen av mottagandet av ytterligare olagligt stöd ta hänsyn till omständigheterna under den period då stödet beviljades (dvs. mellan april 2021 och maj 2022). Dessa omständigheter präglades av de fortsatta globala effekterna av den djupaste kris som luftfarten någonsin har stått inför sedan branschens begynnelse. Dessa effekter förvärrades ännu mer i Corsairs fall, eftersom flygbolaget nästan enbart tillhandahöll förbindelser till territorier där flygandet var allvarligt begränsat av folkhälsoskäl och oundvikliga omständigheter (skälen 19 och 20).

(346) Dessa kombinerade omständigheter och effekter bidrog till att Corsairs förluster ökade utöver vad som hade redovisats i omstruktureringsplanen. När kommissionen godkände omstruktureringsstödet i december 2020 uppgick de kumulerade förlusterna mellan 2020 och 2022 till […] miljoner euro. De faktiska förlusterna för den perioden uppgick till […] miljoner euro ([55]). Denna skillnad uppvägdes inte på långa vägar av det andra stöd som var förenligt enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget och som godkändes vid den tidpunkten ([56]).

(347) Slutligen visar det sig att olagligt stöd beviljades under genomförandet av omstruktureringsplanen. Även om detta stöd skulle analyseras som ytterligare stöd (trots att det har återkrävts) som täcker de kostnader som uppstod under 2021 ([57]), ligger detta stöd fortfarande långt under det ytterligare egna bidraget för täckning av omstruktureringskostnaderna med avseende på det totala beloppet, och långt under det omstruktureringsstöd som godkändes i december 2020 utöver de åtgärder som omfattas av detta beslut (tabell 1). Skillnaden mellan de omstruktureringskostnader som uppskattades i december 2020 och de kostnader som Corsair faktiskt ådrog sig under 2021 utesluter dessutom möjligheten att samma kostnader täcks både av omstruktureringsstödet och av eventuellt olagligt stöd.

([55]) Beslut från december 2020, tabell 1, fotnot på sidan 3 ovan och reviderad omstruktureringsplan.

([56]) Beslut av december 2020, fotnot på sidan 4 ovan.

([57]) Kommissionen noterar i detta avseende att det berörda stöd som Corsair erhöll under 2022 beviljades för att kompensera för de kostnader som företaget ådrog sig fram till slutet av 2021 (se beslutet att utvidga förfarandet, skäl 21 iii och det beslut som det hänvisas till i fotnoten på sidan 12 i beslutet att utvidga förfarandet).

(348) Under dessa omständigheter gör mottagandet av olagligt stöd till ett belopp av 32,4 miljoner euro på grund av exceptionella och oförutsebara omständigheter som inte kan tillskrivas Corsair att man kan göra ett undantag från principen i punkt 72 c i omstruktureringsriktlinjerna om att stöd endast får beviljas en gång. Följaktligen, och med beaktande av återbetalningen i sin helhet av detta stöd och dess tillhörande ränta, utgör beviljandet av detta stöd inget hinder för beviljandet av ytterligare stöd avsett att finansiera den reviderade omstruktureringsplanen, och har ingen betydelse för hur den senare räknas (se skäl 119).

(349) Ett undantag av det slag som avses i skäl 348 krävs inte för stödet på 6 miljoner euro från de lokala myndigheterna i de utomeuropeiska regionerna via OMRP, som låg till grund för den ursprungliga omstruktureringsplan som var föremål för 2020 års beslut. Även om detta stöd visade sig utgöra olagligt stöd planerades det redan i den ursprungliga omstruktureringsplanen och betalades ut tillsammans med övriga utbetalningar av omstruktureringsstöd och för samma ändamål, som en del av samma insats, så det utgör inte upprepade fall av stöd som kan strida mot principen om att stöd endast får beviljas en gång i enlighet med punkterna 70 och 71 i omstruktureringsriktlinjerna. Det är en del av omstruktureringen, vars totala finansiering specificeras i tabell 1 och som måste anses utgöra stöd som är förenligt med den inre marknaden av samma skäl som gällde för det stöd som godkändes i 2020 års beslut, även med beaktande av innebörden av skäl 331.

(350) Kommissionen anser därför att de tidigare uttryckta tvivlen om beviljandet av de ytterligare utbetalningarna av stöd har undanröjts. Dessa fall av olagligt stöd som har återkrävts under tiden kastar därför inte längre tvivel över förenligheten med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i EUF-fördraget för det stöd som ligger till grund för den reviderade omstruktureringsplanen.

5.4 **Missbruk av omstruktureringsstödet**

(351) I sitt beslut att utvidga förfarandet upprepade kommissionen att stöd för att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget kan anses vara förenligt med den inre marknaden om det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(352) Kommissionen upprepade också bestämmelserna i artikel 108.2 i EUF-fördraget och artikel 20 i förordning (EU) 2015/1589, där det anges att missbruk av stöd kan leda till att den berörda medlemsstaten måste ändra eller avskaffa det.

(353) I sitt beslut från 2020 ansåg kommissionen att Corsairs omstruktureringsstöd var förenligt med artikel 107.3 c i EUF-fördraget, under förutsättning att omstruktureringsplanen såväl som de åtgärder för att begränsa snedvridningar av konkurrensen som ingick i den följdes fullt ut (skäl 101 i beslutet att inleda förfarandet). Dessutom hade de franska myndigheterna åtagit sig att lämna in rapporter vartannat år till kommissionen för att säkerställa en regelbunden övervakning av genomförandet av planen, utbetalningarna av stöd och eventuella avvikelser från de ursprungligen godkända finansiella utvecklingsvägarna (skäl 102 i 2020 års beslut).

(354) Enligt punkterna 122, 126 och 129 i omstruktureringsriktlinjerna ska varje exempel på underlåtenhet att genomföra planen eller varje förekomst av ytterligare stöd som beviljats efter det ursprungliga beslutet anmälas till kommissionen och ska betraktas som missbruk av det ursprungliga stödet.

5.4.1 *Kravet att begränsa flottan till nio luftfartyg*

(355) I sitt beslut att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att användningen av Corsairs omstruktureringsstöd i strid med åtagandena enligt 2020 års beslut, särskilt begränsningen av flottan till nio luftfartyg enligt skäl 88 b i det beslutet, skulle kunna utgöra missbruk av stödet i den mening som avses i artikel 108.2 i EUF-fördraget (skäl 65 i beslutet att utvidga förfarandet). Om så skulle vara fallet bör kommissionen därefter besluta huruvida Frankrike borde upphäva det godkända stödet genom att återkräva det eller genom att ändra det inom en tidsfrist som ska fastställas.

(356) På grundval av konkurrenternas synpunkter och de uppgifter som lämnats av de franska myndigheterna fann kommissionen att Corsair under sommarsäsongerna 2023 och 2024 hade bedrivit trafik med en flotta bestående av minst tio luftfartyg genom att upprepade gånger befrakta luftfartyg under längre perioder (skälen 48–62 i beslutet att utvidga förfarandet). De franska myndigheterna medgav att gränserna hade överskridits samtidigt som de uppgav att det rörde sig om engångsföreteelser som var motiverade på grund av exceptionella omständigheter utanför Corsairs kontroll (se skäl 49 i beslutet att utvidga förfarandet).

(357) När det gäller storleken på Corsairs flotta under 2021 och 2022 visar de uppgifter som lämnats in av de franska myndigheterna att eventuella överskridanden av den gräns som fastställdes i 2020 års beslut skulle kunna förklaras av den inneboende fördröjningen i registreringsprocessen för luftfartyg och inte av befraktningen av ett tionde luftfartyg (se skäl 62 i beslutet att utvidga förfarandet).

(358) I detta sammanhang ansåg kommissionen att överskridandet av den godkända maximala storleken på flottan skulle kunna utgöra missbruk av stödet i den mening som avses i artikel 20 i förordning (EU) 2015/1589 (se skäl 65 i beslutet att utvidga förfarandet). Kommissionen beslutade därför att utvidga det formella granskningsförfarandet för att bedöma huruvida denna överträdelse av gränsen för storleken på flottan kastade tvivel över förenligheten hos det omstruktureringsstöd som godkändes i 2020 års beslut, och i tillämpliga fall kontrollera den faktiska storleken på Corsairs flotta under den förlängda omstruktureringsperioden.

5.4.2 *Bedömning av de ändringar som ska göras av omstruktureringsstödet*

(359) De uppgifter som Frankrike har lämnat in visar dock att de identifierade avvikelserna från 2020 års beslut är av mindre betydelse, och detta motsägs inte heller av tredjeparternas synpunkter.

(360) Kommissionen noterar särskilt att Corsairs användning av ytterligare luftfartyg sedan 2020 fortsatt har varit strikt undantagsmässig och motiverad av yttre omständigheter som företaget inte har kontroll över (t.ex. förseningar i leveranserna, säkerhetskrav eller underhållsverksamhet), och att den i praktiken inte har lett till att det tak på nio luftfartyg som fastställs i 2020 års beslut rent faktiskt någonsin har överskridits. Dessa engångsföreteelser, som utgör mindre än […] % av den verksamhet som omfattas av omstruktureringsplanen, visade sig vara tidsbegränsade och utan någon betydande inverkan på konkurrensen, vilket bekräftades i den undersökning som lämnades in av de franska myndigheterna (se skäl xx). Kommissionen noterar vidare att det utvidgade formella granskningsförfarandet inte fastställde att Corsair hade överskridit taket för flottan vare sig 2021 eller 2022. De berörda parterna lade inte fram någon bevisning som motsade de franska myndigheternas förklaringar enligt skäl 357. De enda fall där Corsair konstaterades ha överskridit taken gäller händelserna under 2023 och 2024.

(361) Kommissionen anser därför att även om en formell oegentlighet skulle konstateras är den strikt sett försumbar. Kommissionen anser därför att en ändring av stödet i enlighet med artikel 108.2 i EUF-fördraget är en tillräcklig åtgärd för att komma till rätta med de konstaterade oriktigheterna, i stället för att återkräva det berörda omstruktureringsstödet.

(362) I detta fall anser kommissionen att eftersom missbruket avser en åtgärd som begränsar snedvridningen av konkurrensen måste en lämplig ändring av stödet också göras i planen för konkurrensrelaterade åtgärder. Ytterligare villkor eller åtgärder är därför nödvändiga för att minska snedvridningen av konkurrensen jämfört med de åtgärder som planerades för det ursprungliga stödet och som går utöver de åtgärder som kalibrerats i förhållande till det nya stödet. Det permanenta avståendet av 700 start- och landningstider på Paris–Orly-flygplatsen och minskningen av rotationerna från den europeiska delen av Frankrike till Fort de France, Pointe à Pitre och Réunion kommer att uppfylla detta krav. Detta är åtgärder som i det första fallet minskar hindren för inträde på marknaden eller underlättar en utökning för konkurrenter som är baserade på Paris–Orly-flygplatsen, och som i det andra fallet är inriktade på specifika rutter där den tillfälliga befraktningen av ett tionde luftfartyg kan ha haft direkta eller indirekta effekter.

(363) Eftersom ingen av dessa åtgärder var tillämplig på det ursprungliga omstruktureringsstödet leder fastställandet av dem som villkor till ändringar av det redan godkända stödet. Det finns dock inget behov av att formellt skilja mellan de åtgärder som ska vidtas eller åtaganden som Frankrike föreslår å ena sidan, och de särskilda villkor som ändrar det ursprungligen godkända stödet å den andra. Således måste alla villkor som måste uppfyllas av Frankrike – och av Corsair om så behövs – avspeglas i de villkor som är knutna till godkännandet av stödet.

5.5 **Övervakning av att beslutet följs**

(364) Med tanke på de fall där Corsair beviljades ytterligare stöd under 2021 och 2022 och den bristande efterlevnaden av begränsningarna av luftfartygsflottans storlek under 2023 och 2024 bör dessutom strikt efterlevnad av alla villkor i detta beslut säkerställas, liksom förmågan att kontrollera denna efterlevnad. I detta syfte anser kommissionen att det är nödvändigt att införa en skyldighet som gör det möjligt för kommissionen att kontrollera efterlevnaden av sitt beslut, som Frankrike måste hålla sig till, genom en förvaltare som är oberoende av både de franska myndigheterna och Corsair. Denna förvaltare, som måste godkännas av kommissionen, kommer att ansvara för en noggrann övervakning av efterlevnaden av de villkor som anges i beslutet, däribland ett exakt genomförande av den reviderade omstruktureringsplanen och en kontroll av de resultat som uppnåtts jämfört med de resultat som förväntades i de motsvarande finansiella utvecklingsvägarna. De franska myndigheterna ska i samarbete med Corsair vidarebefordra all information och vidta alla nödvändiga åtgärder för att förvaltaren vederbörligen ska kunna fullgöra sina uppgifter. Förvaltaren ska regelbundet lämna in rapporter till kommissionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

1. Det omstruktureringsstöd till ett belopp av 167,8 miljoner euro, varav 80 miljoner euro genom avskrivning av offentliga skulder motsvarande de statliga lånebelopp som beviljades inom ramen för 2020 års omstruktureringsplan och 87,8 miljoner euro genom ytterligare stöd, som Republiken Frankrike planerar att genomföra till förmån för den ekonomiska enhet som utgörs av Corsair SAS och alla dotterbolag som står under dess kontroll, och även de 6 miljoner euro som redan beviljats Corsair SAS under 2020 som en del av den investering som gjordes av företaget Outre-Mer R-Plane i Corsair, är förenliga med den inre marknaden, på de villkor som anges i artikel 2.

Artikel 2

1. Republiken Frankrike ska säkerställa att Corsair SAS, eller i tillämpliga fall dess dotterbolag, till fullo och omedelbart genomför de åtgärder som ingår i den reviderade omstruktureringsplan som beskrivs i detta beslut.

2. Republiken Frankrike ska säkerställa att Corsair SAS, eller i tillämpliga fall dess dotterbolag, till fullo och omedelbart genomför de åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen som beskrivs i detta beslut, närmare bestämt

a) en begränsning av Corsair SAS:s flotta till nio luftfartyg fram till slutet av den reviderade omstruktureringsperioden,

b) en minskning av det antal rotationer som Corsair SAS genomför mellan Paris–Orly-flygplatsen och flygplatserna på de tre destinationerna Pointe-à-Pitre, Fort-de-France och Réunion med 97 rotationer fram till slutet av den reviderade omstruktureringsperioden,

c) ett oåterkalleligt avstående av 700 start- och landningstider på Paris–Orly-flygplatsen så snart som möjligt och senast före utgången av den reviderade omstruktureringsperioden,

d) ett tillgängliggörande så snart som möjligt av 800 start- och landningstider på Paris–Orly-flygplatsen till en eller flera tredjeparter fram till slutet av den reviderade omstruktureringsperioden,

e) ett erbjudande av och förhandlande i god tro om affärsavtal med de flygbolag som så önskar, fram till slutet av den reviderade omstruktureringsperioden,

f) ett avstående från förvärv av aktier i något företag, utom när så är nödvändigt för att säkerställa den långsiktiga lönsamheten för Corsair SAS eller, i tillämpliga fall, för dess dotterbolag, och i sådana fall med förbehåll för kommissionens godkännande av förvärvet, under hela den reviderade omstruktureringsperioden, och

g) ett avstående från att framställa statligt stöd som en konkurrensfördel vid marknadsföringen av företagets produkter och tjänster under hela den reviderade omstruktureringsperioden.

Artikel 3

1. Republiken Frankrike ska lämna in regelbundna rapporter om genomförandet av omstruktureringsplanen och efterlevandet av villkoren i detta beslut var tredje månad från och med den dag då detta beslut antas och fram till slutet av den reviderade omstruktureringsperioden.

2. Rapporterna ska lämnas in genom en förvaltare som är oberoende av stödmottagaren. Valet av förvaltare ska valideras av kommissionen inom 30 dagar från antagandet av detta beslut.

3. I rapporterna ska anges datum för utbetalning eller faktiskt beviljande av stödet och stödmottagarens egna bidrag, utvecklingen av nätverket, ställningen på marknaden, luftfartygsflottan och den användning som Corsair SAS gör av denna. Rapporterna ska undersöka eventuella avvikelser från de finansiella eller operativa utvecklingsvägarna i den reviderade omstruktureringsplanen med avseende på intäkter, kostnadskontroll och minskning samt de resultat som uppnåtts genom omstruktureringen. I tillämpliga fall ska de visa vilka korrigerande åtgärder som vidtagits eller kommer att vidtas för att uppnå de resultat som anges i planen. Efterlevnaden av de villkor som anges i artikel 2 i detta beslut ska bedömas utförligt av förvaltaren i varje rapport så att denne utan dröjsmål kan flagga för eventuella upptäckta eller förutsebara avvikelser.

Artikel 4

Detta formella granskningsförfarande enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i den mån det gäller det statliga stöd på 32,4 miljoner euro som Republiken Frankrike beviljat Corsair SAS mellan 2021 och 2022 i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, har inget syfte eftersom det har fastställts att Corsair SAS har återbetalat stödet med ränta.

Artikel 5

Republiken Frankrike ska inom en månad från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits och avser att vidta för att följa beslutet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 23 december 2025.

På kommissionens vägnar
Teresa RIBERA
Verkställande vice ordförande