



C/2026/3952

24.7.2026

KOMISSION PÄÄTÖS,
annettu 23 päivänä joulukuuta 2025,
valtiontuesta SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N), jonka Ranska aikoo toteuttaa Corsairin hyväksi
(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 9292)
(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)
(C/2026/3952)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾ ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Komissio päätti 11 päivänä joulukuuta 2020, jäljempänä 'vuoden 2020 päätös' ⁽²⁾, olla vastustamatta Corsair SAS:lle, jäljempänä 'Corsair', suunniteltua 106,7 miljoonan euron rakenneuudistustukea, jäljempänä 'vuoden 2020 rakenneuudistustuki', joka koostuu i) veronmaksun lykkäyksistä (21,9 miljoonaa euroa), ii) verohyvityksestä (4,8 miljoonaa euroa), iii) halpakorkoisesta lainasta (18 miljoonaa euroa) ja iv) osakkuuslainasta (62 miljoonaa euroa) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti, sellaisena kuin se on tulkittuna suuntaviivoissa valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen, jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat' ⁽³⁾ ⁽⁴⁾.
- (2) Ranska esitti 27 päivänä syyskuuta 2023 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 7.2.2 jakson mukaisesti komissiolle pyynnön muuttaa rakenneuudistussuunnitelmaa, joka hyväksyttiin vuoden 2020 päätöksellä. Vuoden 2020 päätöksen mukaan rakenneuudistussuunnitelma, jäljempänä 'vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelma', olisi pitänyt panna täytäntöön enintään [...] pituisella ajanjaksolla. Ranskan viranomaiset toimittivat lisätietoja Corsairin vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman muuttamisesta 29 päivänä marraskuuta ja 15 päivänä joulukuuta 2023. Rakenneuudistussuunnitelman muuttamista koskevaan pyyntöön liittyi päivitetty rakenneuudistussuunnitelma, jota päivitettiin myös myöhemmin useita kertoja, jäljempänä 'tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma', ks. johdanto-osan 30 ja 31 kappale.

⁽¹⁾ EUVL C, C/2024/2822, 24.4.2024 ja EUVL C, C/2025/2490, 2.5.2025.

⁽²⁾ Komission päätös, annettu 11 päivänä joulukuuta 2020, asiassa SA.58463 (2020/N) – Ranska – Rakenneuudistustuki Corsair SA:lle (EUVL C 41, 5.2.2021, s. 8).

⁽³⁾ EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁽⁴⁾ Komissio hyväksyi samana päivänä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti 30,2 miljoonan euron tuen Corsairille merentakaisen alueiden verohyvityksenä (eli verohyvityksenä Ranskan merentakaisiin departementteihin, alueille ja yhteisöihin sijoittautuneille yrityksille). Tuella korvattiin Corsairille 17 päivän maaliskuuta ja 30 päivän kesäkuuta 2020 välisenä aikana aiheutuneet vahingot, jotka johtuivat Ranskan ja muiden kohdemaiden käyttöön ottamista rajoitustoimenpiteistä ja matkustus-rajoituksista koronavirus covid 19:n leviämisen rajoittamiseksi. Ks. komission päätös, annettu 11 päivänä joulukuuta 2020, asiassa SA.58125 (2020/N) – Ranska – Corsair – Korvaus covid-19-epidemian aiheuttamista vahingoista (EUVL C 242, 24.6.2022, s. 1).

- (3) Komissio päätti 5 päivänä helmikuuta 2024 aloittaa muodollisen tutkinnan Corsairille myönnetyn tuen ja rakenneuudistussuunnitelman muuttamisesta ⁽⁵⁾, jäljempänä 'aloittamispäätös'. Corsair ja kolme muuta asianosaista, nimittäin kaksi Corsairin kilpailijaa – Air Austral ja Groupe Dubreuil Aero, jäljempänä 'GDA' – ja Corsairin entinen osakkeenomistaja Diamondale Limited, toimittivat komissiolle huomautuksensa aloittamispäätöksestä 24 päivänä toukokuuta 2024.
- (4) Komissio välitti nämä huomautukset Ranskan viranomaisille 19 päivänä kesäkuuta 2024, ja viranomaiset esittivät omat huomautuksensa 26 päivänä heinäkuuta 2024. GDA toimitti 22 päivänä marraskuuta 2024 lisähuomautuksia, jotka toimitettiin Ranskan viranomaisille 17 päivänä joulukuuta 2024. Ranskan viranomaiset esittivät 19 päivänä tammikuuta 2025 huomautuksia, joiden sisältöä selvennettiin kahdessa tapaamisessa komission kanssa 20 ja 23 päivänä tammikuuta 2025. Ranskan viranomaiset toimittivat lisähuomautuksia ja vastauksia komission kysymyksiin 23 päivänä tammikuuta, 10 päivänä helmikuuta ja 3 päivänä maaliskuuta 2025.
- (5) Komissio esitti 19 päivänä kesäkuuta 2024 Ranskan viranomaisille kysymyksiä Corsairille rakenneuudistuskauden aikana myönnetystä lisätuesta. Ranskan viranomaiset vastasivat 26 päivänä heinäkuuta ja 16 päivänä joulukuuta 2024 päivätyillä kirjeillä.
- (6) Komissio piti myös useita tapaamisia Ranskan viranomaisten kanssa, erityisesti 7 päivänä marraskuuta ja 6 ja 17 päivänä joulukuuta 2024 sekä 10 ja 29 päivänä tammikuuta, 14 päivänä helmikuuta ja 3 ja 19 päivänä maaliskuuta 2025.
- (7) Komissio päätti 11 päivänä huhtikuuta 2025 ⁽⁶⁾ laajentaa tuen ja rakenneuudistussuunnitelman muuttamista koskevaa muodollista tutkintaa ottaen huomioon, että Ranskan viranomaiset ja asianomaiset olivat esittäneet uusia tosiseikkoja, joita ei ollut otettu huomioon tutkinnan aloittamisesta tehdyssä päätöksessä, ja että muodollisen tutkinnan laajentaminen, jäljempänä 'laajentamispäätös', oli perusteltua.
- (8) Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle 20 päivänä toukokuuta 2025 Corsairin tarkastetun tilinpäätöksen 30 päivänä syyskuuta 2024 päättäneeltä tilikaudelta.
- (9) Corsair ja GDA esittivät 23 päivänä toukokuuta 2025 huomautuksia 11 päivänä huhtikuuta 2025 tehdystä laajentamispäätöksestä. Eräs nimettömänä pysyttelevä yritys esitti huomautuksia 2 päivänä kesäkuuta 2025. Komissio välitti nämä huomautukset Ranskan viranomaisille 6 päivänä kesäkuuta 2025, ja viranomaiset vastasivat huomautuksiin 17 päivänä kesäkuuta 2025.
- (10) Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle 30 päivänä toukokuuta 2025 päivitetyn version yrityksen tarkistetusta rakenneuudistussuunnitelmasta ja sen liitteistä.
- (11) Komissio lähetti 27 päivänä kesäkuuta 2025 Ranskan viranomaisille lisäkysymyksiä Corsairille rakenneuudistuskauden aikana myönnetystä lisätuesta sekä yrityksen kaluston koosta ja kehityksestä vuosina 2023 ja 2024. Ranskan viranomaiset vastasivat 11 päivänä heinäkuuta 2025 päivätyllä kirjeellä.
- (12) Komissio lähetti 4 päivänä marraskuuta 2025 Ranskan viranomaisille lisäkysymyksiä sekä pyynnön esittää rakenneuudistussuunnitelman rahoitukseen liittyviä asiakirjoja. Ranskan viranomaiset vastasivat 10, 17 ja 20 päivänä marraskuuta 2025 päivätyillä kirjeillä. Komissio lähetti 10 päivänä joulukuuta 2025 Ranskan viranomaisille tarkistettua rakenneuudistussuunnitelmaa koskevan lisäpyynnön. Ranskan viranomaiset toimittivat päivitetyn suunnitelman 15 päivänä joulukuuta 2025.
- (13) Komissio tapasi Ranskan viranomaiset useita eri kertoja näihin eri asioihin liittyen, erityisesti 28 päivänä huhtikuuta, 15 päivänä toukokuuta, 17 päivänä kesäkuuta, 27 päivänä kesäkuuta ja 17 päivänä syyskuuta sekä 10 ja 12 päivänä joulukuuta 2025.

⁽⁵⁾ Komission päätös C(2024) 8537 final, annettu 5 päivänä helmikuuta 2024, asiassa SA.109662 – Ranska – Corsairille myönnetyn tuen ja rakenneuudistussuunnitelman muuttaminen (EUVL C, C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj>).

⁽⁶⁾ EUVL C, C/2025/2490, 2.5.2025.

2. TUENSAAJA

2.1 Corsairin toiminnot

- (14) Corsair on yksinkertainen osakeyhtiö (*société par action simplifiée*, SAS), jonka osakepääoma on 5 000 000,00 euroa ja sääntömääräinen kotipaikka Aéroport Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, Ranska. Se on rekisteröity Pointe-à-Pitren kauppa- ja yhtiörekisteriin numerolla 328 621 586.
- (15) Corsairin arvopaperisalkku on ollut kokonaan holdingyhtiö Outre-Mer R-Planen, jäljempänä 'OMRP', omistuksessa vuoden 2020 lopusta lähtien ⁽⁷⁾.
- (16) Syyskuun 2023 lopussa Corsairilla oli yhdeksän ilma-alusta, jotka palvelivat pääasiassa Ranskan syrjäisimpiä alueita Karibian alueella (Martinique, Guadeloupe) ja Intian valtamerellä (Réunion, Mayotte) sekä muun muassa Kanadassa. Muita samoilla reiteillä liikennöiviä lentoyhtiöitä ovat Air France, Air Austral ja Groupe Dubreuil Aéro, johon kuuluvat lentoyhtiöt Air Caraïbes ja French Bee.
- (17) Vuoden 2020 päätöksen mukaan Corsairin oli pantava vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelma täytäntöön enintään [...] ajanjakson ajaksi palauttaakseen pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa.

2.2 Corsairin vaikeudet

- (18) Ranskan viranomaiset selittivät vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman muutospyyntönsä, että vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman taustalla olleet oletukset olivat osoittautuneet vääriksi ja että tapahtumat, joiden laajuutta ei voitu ennakoida, olivat vaikuttaneet Corsairiin erityisen haitallisesti.
- (19) Ranskan viranomaiset selittivät ensinnäkin, että vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman hyväksymisen jälkeen Corsairin kohtaamat vaikeudet, erityisesti pitkään voimassa pysyneet kansanterveysrajoitukset, jotka ulottuivat tilikauden 2022–2023 alkuun, heikensivät yrityksen kaupallista ja taloudellista tulosta erittäin vakavasti.
- (20) Manner-Ranskan ja tiettyjen merentakaisen departementtien ja alueiden, kuten Antillien ja Réunionin, välisten lentoyhteyksien rajoittaminen ja jopa väliaikainen kieltäminen pysyivät voimassa maaliskuuhun 2022 asti covid-19-tapausten uuden aallon sekä paikallisen väestön heikosta rokotushalukkuudesta aiheutuneiden rokotteen käyttöönoton vaikeuksien vuoksi, mikä vaikeutti Corsairin liiketoiminnan harjoittamista tai jopa teki sen mahdottomaksi seuraavien ajanjaksojen aikana:
- a) marraskuun 2020 jälkeen, kun Manner-Ranskassa ja erityisesti Antilleilla ja Réunionissa oli toistuvia sulkutoimia marras-joulukuussa 2020 ja huhti-toukokuussa 2021 sekä Antilleilla ja Réunionissa jälleen heinä-elokuussa 2021;
 - b) helmi-toukokuussa 2021, kun matkustaminen Manner-Ranskassa, Antilleilla ja Réunionissa oli sallittua vain erittäin kiireellisissä tapauksissa; tämä vaatimus pidettiin rokottamattomien henkilöiden osalta voimassa toukokuuhun 2022 saakka;
 - c) vuoden 2021 lopussa, kun omikronaalto lisäsi rajoituksia näihin kohteisiin entisestään ja Mauritius luokiteltiin suuren riskin kohteeksi muutaman päivän ajan, minkä seurauksena peruutusten määrä kasvoi ja matkavarausten määrä romahti; ja
 - d) Kanadan osalta kevääseen 2022 asti, kun voimassa olivat erittäin tiukat matkustusrajoitukset; lentoja Kanadaan pystyttiin jatkamaan vasta kesäkuussa 2022.

⁽⁷⁾ OMRP on holdingyhtiö, joka on perustettu 24 päivänä elokuuta 2020 osana Corsairin elvytystä ja rakenneuudistusta covid-19-kriisin yhteydessä. OMRP:n ainoana tarkoituksena on pitää hallussa ja hallinnoida osuutta Corsairista sekä saattaa yhteen yrityksen pelastamiseen osallistuvat osakkeenomistajat, sekä yksityiset sijoittajat että julkiset toimijat. OMRP:llä ei ole omaa toimintaa, vaan se on pääomasijoitusväline, jonka kautta osakkeenomistajat käyttävät oikeuksiaan ja kantavat Corsairin rakenneuudistukseen liittyvän talousriskin. Osa OMRP:n yksityisistä osakkeenomistajista halusi sijoittaa Corsairiin uudelleen ja uudelleenryhmittyi tätä varten Blue Sky Holding -yrityksen alle. Yritys hankki pääomaa Corsairista osana sen rakenneuudistussuunnitelman muutosta (ks. asiakirja Firm Offer, liite 2, toimitettu komissiolle 15 päivänä joulukuuta 2023).

- (21) Ranskan viranomaiset lisäsivät, että Corsairin toimintaan vaikuttivat myös protestiliikkeet Antilleilla marraskuun 2021 ja tammikuun 2022 välisenä aikana sen jälkeen, kun terveydenhuollon ammattihenkilöille oli määrätty pakollinen rokotus ja useilla julkisilla paikoilla oli otettu käyttöön terveystili.
- (22) Ranskan viranomaisten mukaan Corsair oli odottanut markkinaolosuhteiden normalisoituvan vuoden 2021 lopulla, mutta yrityksen tulokset olivatkin poikenneet alkuperäisessä liiketoimintasuunnitelmassa ennakoiduista tuloksista.
- (23) Ranskan viranomaisten mukaan Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen aiheuttama kriisi ja siitä seurannut maailmanlaajuinen inflaatiokasitys johtivat kustannusten erittäin jyrkkään nousemiseen yrityksen palattua normaaliin toimintaan. Kustannusten nousun taustalla oli kaksi tekijää: i) lentopetrolin hinnan erittäin jyrkkä nousu, jonka huippu ylitti 1 200 Yhdysvaltain dollaria tonnilta, kun alkuperäisessä liiketoimintasuunnitelmassa hinnaksi oli arvioitu [500–900] Yhdysvaltain dollaria tonnilta, sekä ii) euron heikentyminen suhteessa Yhdysvaltain dollariin; alkuperäinen liiketoimintasuunnitelma oli laadittu [0,9–1,3] euron ja Yhdysvaltain dollarin välisellä vaihtokurssilla, kun kurssi laski alimmillaan 0,97:ään lokakuussa 2022.
- (24) Ranskan viranomaiset totesivat tässä yhteydessä, että alun perin joulukuussa 2023 toimitetussa tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa lentopetrolin kustannukset olivat [100–180] miljoonaa euroa [...]sta ja että lentopetrolin hinnannousu ja euron heikkous suhteessa Yhdysvaltain dollariin aiheuttivat kyseisellä ajanjaksolla pelkästään kyseisellä kustannuserällä noin [80–120] miljoonan euron lisäkustannukset vuotta kohden.
- (25) Ranskan viranomaiset esittivät lopuksi, että vaikka yritys oli pystynyt osittain korottamaan hintojaan siirtäkseen tilanteen ja yleisen inflaatiovaikutuksen aiheuttamia lisäkustannuksia asiakkaille, kompensointi jäi vain osittaiseksi eikä sitä voitu soveltaa suurimpaan osaan lipuista, koska ne oli myyty useita kuukausia ennen lentoja. Venäjän Ukrainaan kohdistaman sotilaallisen hyökkäyksen aiheuttama kriisi johti niin voimakkaaseen kustannusten nousuun, ettei sitä voitu siirtää lippujen hintoihin välittömästi, vaan tähän tarvittiin jonkin verran siirtymäaikaa.
- (26) Edellä esitetyn perusteella Ranskan viranomaiset esittivät syyskuussa ja joulukuussa 2023, että Corsair oli kohdannut vakavia kassavirtavaikkeitä ja että sen käyttökate oli laskenut vuosina 2020–2023 nettomääräisesti [170–220] miljoonaa euroa verrattuna vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaan huolimatta yrityksen pyrkimyksistä vähentää kyseisellä ajanjaksolla kiinteitä kustannuksiaan [10–25] miljoonalla eurolla sekä Ranskan valtion koko alan hyväksi käyttöön ottamista lisätukitoimenpiteistä, joilla oli ollut kyseisellä ajanjaksolla Corsairiin [20–40] miljoonan euron positiivinen vaikutus.
- (27) Ranskan viranomaiset selittivät myös, että Corsairin joulukuun 2020 rakenneuudistuspäätöksen jälkeen kohtaamien uusien vaikeuksien aiheuttaman heikentyneen taloudellisen tuloksen perusteella, sellaisena kuin se esitetään edellä johdanto-osan 18–25 kappaleessa, yrityksen liikevoitto oli [...] syyskuussa [...] päättyneen tilikauden [...] lopussa ja [...] oma pääoma oli tuolloin [...], ja että yrityksen laatiman päivitetyn liiketoimintasuunnitelman perusteella Corsair ei enää ollut siinä asemassa, että se olisi kyennyt noudattamaan vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaa.
- (28) Ranskan viranomaiset totesivat vielä, että polttoaineen hinta ja euron ja dollarin vaihtokurssi olivat olleet tilikaudella 2022–2023 erittäin epävakaita. Viranomaiset huomauttivat myös kaikkien inflaation aiheuttamien, erityisesti ilma-alusten ja niiden moottoreiden kunnossapidon ([...]) ja ateriapalvelujen ([...]), nimelliskustannusten kasvusta tilikaudella 2022–2023.
- (29) Ranskan valtio muutti 15 päivänä joulukuuta 2023 pyyntöään muuttaa vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 7.2.2 jakson mukaisesti.

3. TARKISTETTU RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMA

3.1 Tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman olettamukset

- (30) Ranskan viranomaiset ovat 15 päivästä joulukuuta 2023 lähtien päivittäneet tarkistettua rakenneuudistussuunnitelmaa useita kertoja. Päivityksissä on huomioitu Corsairin toiminnan sekä geopolitiikan ja makrotalouden kehitys kahden viime vuoden aikana.
- (31) Tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman viimeisin versio hyväksyttiin 23 päivänä toukokuuta 2025. Kyseinen suunnitelman versio on liitetty sovittelupöytäkirjaan nimellä "Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de Restructuration de Corsair", jäljempänä 'ehtoasiakirja', ja se allekirjoitettiin 7 päivänä marraskuuta 2025 Corsairin, Ranskan viranomaisten, uusien sijoittajien ja lähtevien sijoittajien välillä tuomioistuimen päätöksellä nimettyjen väliaikaisten toimitsijoiden johdolla osana ennaltaehkäisevää menettelyä, joka on vireillä Pointe-à-Pitren kauppatuomioistuimessa (Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre) ja teollisuuden rakenneuudistusta käsittelevässä ministeriöiden välisessä komiteassa (Comité Interministériel de Restructuration Industrielle), jäljempänä 'CIRI'. Suunnitelma perustuu seuraaviin keskeisiin oletuksiin, jotka Ranskan viranomaiset päivittivät viimeksi 15 päivänä joulukuuta 2025:
- a) kaikkien covid-19-terveyskriisiin liittyvien rajoitusten päättymisen ja markkinoiden palautuminen vuoden 2019 tasoa korkeammalle vuodesta 2025 alkaen;
 - b) Corsairin 30 päivänä syyskuuta 2025 päättyneen tilikauden 2024–2025 tosiasialliset tulokset (joita Ranskan viranomaiset eivät ole tarkastaneet), jotka osoittavat kannattavuuden palautuneen [...] miljoonan euron nettotuloksella;
 - c) polttoainekustannukset diskontattuina [600–900] Yhdysvaltain dollariin tonnilta huhtikuusta 2025 verrattuna keskimäärin noin [500–800] Yhdysvaltain dollariin tonnilta syyskuusta 2024 lähtien;
 - d) Yhdysvaltain dollarin ja euron vaihtokurssi [0,9–1,3], joka on hieman korkeampi kuin huhtikuusta 2025 lähtien toteutunut;
 - e) Corsairin koko kaluston uusimisen saattaminen päätökseen tammikuussa 2025 [...]lla Airbus A330neolla, minkä seurauksena Corsairin kaikkiin kohteisiin lennetään nyt Airbus A330neolla, jossa on kolme matkustusluokkaa ja 343 paikkaa (20 paikkaa businessluokassa, 21 paikkaa premiumluokassa ja 302 paikkaa economyluokassa);
 - f) [...]ilma-aluksen myynti [...] päivänä [...]lle arvioidulla [25–45] miljoonan euron hinnalla ja osakkeenomistajien [25–45] miljoonan euron maksusitoumus ehtoasiakirjan jakson B mukaisesti, jonka mukaan i) Blue Sky Holdingin⁽⁸⁾, Groupe Advens-Geocotonin⁽⁹⁾ ja SEMPATin⁽¹⁰⁾ yhteenlaskettu pääomasijoitus on [10–40] miljoonaa euroa (osuudet järjestyksessä [5–30] miljoonaa euroa, [0–5] miljoonaa euroa ja 3 miljoonaa euroa) pääoman muodossa tai, mikäli se on tarpeen ennen komission päätöksen tekemistä, kyseinen summa on asetettu saataville väliaikaisena rahoituksena kattamaan Corsairin likviditeettitarve rakenneuudistuksen loppuun saattamiseen asti, minkä jälkeen se pääomitetään, ja ii) Groupe Advens-Geocoton on sitoutunut myöntämään Corsairille myöskin toisen, [5–30] miljoonan euron väliaikaisen rahoituksen viimeistään viiden työpäivän kuluessa Euroopan komission päätöksen päivämäärästä. Tämä väliaikainen rahoitus, joka on yhteensä [20–60] miljoonaa euroa⁽¹¹⁾, sisällytetään Corsairin pääomaan osana pääomankorotuksia, jotka tehdään Euroopan komission myönteisen päätöksen jälkeen myös silloin, jos päätös on ehdollinen;

⁽⁸⁾ Blue Sky Holding, SAS, jonka sääntömääräinen kotipaikka on Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, on yksityinen konsortio, johon kuuluu joitakin Corsairin entisiä osakkeenomistajia.

⁽⁹⁾ Groupe Advens-Geocoton on ranskalaista alkuperää oleva yksityinen teollisuus- ja palveluryhmä, joka toimii erityisesti tekstiili-, maatalousteollisuus-, logistiikka- ja digitaalipalvelualoilla ja on toiminut pitkään Afrikassa ja merentakaisilla alueilla. Se on muodostettu Advens- ja Geocoton-yritysten sulautumisen kautta, ja sillä on vahvaa kokemusta toimintojen johtamisesta monimutkaisissa ja pääomavaltaisissa ympäristöissä.

⁽¹⁰⁾ SEMPAT (Société d'Économie Mixte patrimoniale région Guadeloupe) on puolijulkinen yhtiö, jonka tavoitteena on investoida Guadeloupen aluetta koskeviin strategisiin taloushankkeisiin ja tukea niitä (<https://www.sempatrimoniales.com/a-propos>). Corsairin rakenneuudistuksen yhteydessä SEMPAT toimii julkisena vähemmistöisijoittajana ja tarjoaa Guadeloupen alueen myöntämää rahoitusta.

⁽¹¹⁾ Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton ja SEMPAT sitoutuivat myös sijoittamaan pääomaan [5–20] miljoonan euron lisäsumman, jos Corsairin kuukauden lopun kassavirta laskee alle [20–60] miljoonan euron kynnysarvon. Sitoumus toimii lisävakuuksena, jos Corsairin tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman parametrit heikkenevät, ja lisää yksityisten sijoittajien omavastuusuutta.

- g) kaluston rajoittaminen yhdeksään ilma-alukseen tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikana (kymmenes ilma-alus otetaan mukaan vasta [...] alkaen);
 - h) vähiten kannattavien lentojen vähentäminen [...] prosenttia lentotuntien määrästä verrattuna tilikauteen [...] kuormitusasteen parantamiseksi ja keskimääräisen hinnan nostamiseksi;
 - i) Mauritiukselta ja Mauritiukselle liikennöitävien reittien palvelutarjonnan lisääminen vuonna 2025 [...] Afrikkaan keskittymistä koskevan päätöksen seurauksena, koska kyseisen reitin liikennöinti pelkästään sesonkiluonteisesti ei ole pitkällä aikavälillä kannattavaa;
 - j) lisätoimenpiteet tarjotulta istuinkilometrilä saatavan yksikkötuoton, jäljempänä 'RASK' ⁽¹²⁾, parantamiseksi, mikä tuottaa ajan mittaan [...] prosentin kasvun tarjotulta istuinkilometrilä saatavaan yksikkötuottoon;
 - k) lisätulojen parantaminen toimialan muihin yrityksiin tehtävän vertailun perusteella;
 - l) tuottojohtamisen tehostaminen lisätoimenpiteillä, erityisesti kaluston standardisoinnin mahdollistaman hintakategorioiden joustavan avaamisen ja sulkemisen kautta;
 - m) parantuneet ennusteet, joihin perusskenaariossa sisältyvät [...] prosentin positiivinen vaikutus matkustajaliiketoimintaan [...] ja [...] prosentin positiivinen vaikutus [...]. Myyntihintojen nousu johtuu siitä, että matkustamon etuosan istuinten osuutta kasvatetaan ja lentoaikataulu suunnitellaan uudelleen vähiten kannattavien lentojen vähentämiseksi (ks. edellä);
 - n) muut kustannussäästötoimenpiteet, kuten rakennesopimusten uudelleen neuvottelu (muun muassa vuokraus, kunnossapito ja huolto), markkinointikustannusten vähentäminen, moottoreiden edelleen vuokraus ja teknisten hallintapalvelujen myynti; ja
 - o) henkilöstökulujen järjeistäminen, joka liittyy pääasiassa lentomiestien kokoonpanon muutoksiin.
- (32) Ranskan viranomaiset lisäävät näiden oletusten ohella, että Corsairin tuloja heikentää todennäköisesti edelleen yrityksen edullisen hintaluokan imago, jolle ovat ominaisia subventoitujen lippujen suuri osuus, maine charterlentoyhtiönä, vanhentuneet ilma-alusten varusteet, kuten näytöt, sekä standardioimaton kalusto. Näin ollen modernimpi kalusto, kuten Corsairilla nyt on, todennäköisesti mahdollistaa lippujen myynnin korkeampaan hintaan ja kuormitusasteen kasvun, kun asiakkaiden käsitys yrityksestä parantuu. Lisäksi Ranskan viranomaiset toteavat, että tämä irtautuminen charter-imagosta näkyy jo positiivisena asiakaspalautteenä uusilla ilma-aluksilla liikennöitävistä lennoista sekä siinä, että Corsair valittiin World Airline Awards -tutkimuksessa vuoden 2024 Ranskan parhaaksi vapaa-ajan lentoyhtiöksi. Ranska toteaa, että vaikka sen lisämyyntistrategian vaikutuksia hintoihin ja kuormitusasteisiin ei ole sisällytetty komissiolle toimitettuun tarkistettuun rakenneuudistussuunnitelmaan, niiden odotetaan toteutuvan vähitellen, kun matkustajat tulevat tietoisiksi parannetusta palvelusta ja heidän mieltymyksensä muuttuvat.

3.2 Tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman rahoittaminen

- (33) Ranskan viranomaiset ehdottivat 27 päivänä syyskuuta 2023 toimittamissaan huomautuksissa, että tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman olisi katettava ajanjakso [...]–[...]. Ranskan viranomaisten 15 päivänä joulukuuta 2023 toimittamat asiakirjat puolestaan osoittavat, että tarkistetulle rakenneuudistussuunnitelmalle suunniteltu enimmäislisäaika olisi [...] (ei [...]) eli enintään [...] asti.
- (34) Myöhemmin, kun tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman eri versiot kehittyivät, Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että rakenneuudistuskauden päättymisen tosiasiallinen päivämäärä on lopulta 30 päivä syyskuuta 2026.
- (35) Tämän perusteella 23 päivänä toukokuuta 2025 tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma, joka päivitettiin 15 päivänä joulukuuta 2025 ja jonka Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle arvioinnissa huomioitavana lopullisena versiona, perustuu pääasiassa seuraaviin talouteen liittyviin oletuksiin:

⁽¹²⁾ RASK tarkoittaa kaikkia lentoyhtiön tuottamia tuloja suhteessa tarjottujen istuinkilometriä kokonaismäärään, jäljempänä 'ASK', vertailukaudella.

- a) ensinnäkin taloudellisen tuloksen ja tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikana syntyvien rahoitusvirtojen kestävä parantuminen, jonka odotetaan mahdollistavan [...] miljoonan euron liiketuloksen saavuttamisen [...]; nämä rahoitusvirrat perustuvat i) optimoituun kaupalliseen tarjontaan, joka on seurausta liikennöintivuorojen lisääntymisestä täysin uudistetun ja yhdenmukaistetun kaluston ansiosta, ii) rakenneuudistus- ja kustannussäästötoimenpiteisiin sekä iii) kannattavuutta parantavien lisätoimenpiteiden vaikutuksiin;
- b) toiseksi kalusto, joka koostuu yhdeksästä täysin päivitetystä ilma-aluksesta, tappiollisten reittien lopettaminen ja niiden korvaaminen uusilla reiteillä Afrikkaan;
- c) kolmanneksi ulkoinen rahoitusosuus, joka muodostuu ulkoisten sijoittajien tarjoamista 145,4 miljoonan euron uusista varoista ⁽¹³⁾ sekä Ranskan valtion myöntämästä rahoitustuesta, joka on yhteensä 87,8 miljoonaa euroa.

3.2.1 Rahoituksen kuvaus

- (36) Kuten taulukossa 1 esitetään, Ranskan viranomaiset toteavat, että yksityinen rahoitus tulee pääasiassa seuraavista lähteistä: i) Blue Sky Holdingin [...] miljoonan euron pääomasijoitus, ii) uuden ulkopuolisen sijoittajan, ranskalaisen Groupe Advens-Geocotonin, pääomasijoitus uutena osakkeenomistajana [...] miljoonaa euroa, iii) Blue Sky Holdingin, Groupe Advens-Geocotonin ja SEMPATin jakama [...] miljoonan euron lisäpääomasijoitus, joka maksetaan Corsairille, jos sen kassavirta laskee alle [...] miljoonan euron rajan, iv) Caisse de Retraite du Personnel Navigantin, jäljempänä 'CRPN', myöntämä eläkemaksujen moratorio [...] miljoonalla eurolla, v) Corsairin toteuttama Airbus A330 F-HSKY -ilma-aluksen myynti [...] miljoonalla eurolla sekä vi) Corsairin heinäkuussa 2022 (vuokrasopimuksilla toteuttama) neljän uuden A330neo-ilma-aluksen rahoitus, jonka määrä on [...] miljoonaa euroa ⁽¹⁴⁾.
- (37) Tämän perusteella Ranskan viranomaiset toteavat, että vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman muuttamista koskevaan pyyntöön sovellettava omavastuuosuuden määrä on näin ollen 145,4 miljoonaa euroa. Ranskan viranomaiset toteavat myös, että vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaan perustuvan vuoden 2020 päätöksen yhteydessä Corsairiin tehdyt yksityiset pääomasijoitukset olivat [130–180] miljoonaa euroa.
- (38) Ranskan viranomaiset päättävät näin ollen, että Corsairin vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman muuttamisen yhteydessä omavastuuosuus olisi, alkuperäinen omavastuuosuus mukaan luettuna, yhteensä 319,1 miljoonaa euroa.
- (39) Ranskan viranomaiset toteavat Ranskan valtion rahoitustuen suhteen, että rakenneuudistussuunnitelman muutoksessa pyydetty tuki koostuu suurimmalta osin vuonna 2020 lainojen muodossa myönnettyjen tukien takaisinperinnästä luopumisesta eikä uudesta pääomanlisäyksestä ja että valtion rahoitustuki koostuu sen vuoksi pääasiassa seuraavista:
 - i) Guadeloupen departementin valtuuston uusi 3 miljoonan euron rahoitusosuus;
 - ii) Corsairin investointiohjelman mukainen 38,1 miljoonan euron merentakaisten alueiden verohyvitys ilma-aluksen ostoa varten ⁽¹⁵⁾;
 - iii) 19 miljoonan euron suuruisen julkisen velan, jota ei voida antaa anteeksi, uudelleenaikataulutus kuuden vuoden ajalle ([...]) ⁽¹⁶⁾;

⁽¹³⁾ Sen jälkeen, kun aiempi osakkeenomistaja OMRP on kokonaan syrjäytetty mitätöimällä kaikki sen osakkeet.

⁽¹⁴⁾ Vastaa ilma-aluksen kuukausittaisen vuokran määrää 30 päivään syyskuuta 2025 asti eli tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloajan.

⁽¹⁵⁾ Ranskan yleisen tuloverolain 244 quater W §:ssä tarkoitettu merentakaisten alueiden verohyvitys on verovähennys merentakaisiin departementteihin tehtäville investoinneille. Tämä verovähennys ei yleensä ole vaikeuksissa olevien yritysten käytettävissä. Ranskan valtio sitoutuu kuitenkin, poiketen siitä, mitä laissa säädetään, parhaansa mukaan myöntämään verovähennyksen Corsairille huolimatta tämän asemasta vaikeuksissa olevana yrityksenä.

⁽¹⁶⁾ Ranskan viranomaiset huomauttavat, että julkisen velan, jota ei voida antaa anteeksi, saldo eli 5,5 miljoonaa euroa maksetaan takaisin vuoden 2026 verohyvityksen maksun yhteydessä, mikä vastaa merentakaisten alueiden verohyvitystä, jonka Ranskan valtio maksaa Corsairille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla.

- iv) 23 miljoonan euron suuruisen julkisen velan, joka voidaan antaa anteeksi, anteeksianto ⁽¹⁷⁾; ja
 - v) 80 miljoonan euron suuruisen julkisen velan anteeksianto, joka vastaa vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmassa myönnettyjen valtiollisten lainojen määrää (Fonds de Développement Économique et Social -rahastolainat ja osakkuuslainat, jäljempänä 'FDES- ja PP-lainat'), ks. johdanto-osan 1 kappaleen iv kohta, sekä näiden lainojen 4,7 miljoonan euron koron anteeksianto.
- (40) FDES- ja PP-lainojen anteeksiannon (johdanto-osan 39 kappaleen v kohta) suhteen Ranskan viranomaiset toteavat, että koska tämä määrä otettiin kokonaan huomioon jo vuoden 2020 päätöksessä, sitä ei pitäisi sisällyttää uudelleen rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen myönnettävän tuen laskentaan määriteltäessä tuen suhdetta omavastuusuuteen, koska tämä johtaisi siihen, että sama tuki laskettaisiin kahteen kertaan. Toisaalta on otettava huomioon osakkuuslainalle kertyneen ja pääomitetun koron määrä, joka osakkuuslainan kokonaisvoimassaoloajan aikana on 4,7 miljoonaa euroa. Vastineena tästä lainan anteeksiannosta Corsair antaa Ranskan valtiolle ja asianomaisille julkisille velkojille ns. etuoikeutetun voitolliseen tulokseen pääsyä koskevan lausekkeen (clause de retour à meilleure fortune), jonka mukaan määriteltujen edellytysten täytyessä Corsairin on maksettava vuosittain takaisin määrä, joka vastaa [...] prosenttia sen liikevoiton – huoltovaroukset mukaan lukien – ja uudelleenaikataulutetun velan ⁽¹⁸⁾ kuoletuksen positiivisesta erotuksesta, enintään [...] miljoonaa euroon saakka. Lausekkeen tosiasiallinen aktivointi edellyttää, että seuraavat tiukat talouteen liittyvät edellytykset täyttyvät samanaikaisesti: oman pääoman on oltava positiivinen ja riittävän kassavirran on säilyttävä, jotta varmistetaan, että voitolliseen tulokseen pääsyä koskevan lausekkeen nojalla suoritettavat maksut eivät vaaranna yrityksen vakavaraisuutta tai likviditeettiä.
- (41) Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaan perustuvan vuoden 2020 päätöksen yhteydessä Corsairille maksettu valtiontuki toteutettiin 106,7 miljoonan euron rakenneuudistustukena, joka sisälsi i) Corsairille tammikuun 2021 lopussa maksetun 21,9 miljoonan euron suuruisen julkisen velan moratorion, ii) 4,8 miljoonan euron suuruisen merentakaisten alueiden verohyvityksen yhden tai useamman ilma-aluksen ostosta vuonna 2021, iii) valtion 18 miljoonan euron suuruisen halpakorkoisen suoran lainan, jäljempänä 'FDES-laina', ja iv) 62 miljoonan euron osakkuuslainan, jäljempänä 'PP-laina' ⁽¹⁹⁾.
- (42) Ranskan viranomaiset toteavat, että vuonna 2020 merentakaisten departementtien paikallisviranomaiset maksoivat 6 miljoonaa euroa osana OMRP:n investointeja, mitä ei otettu huomioon vuoden 2020 päätöksessä. Tämä määrä on näin ollen lisättävä vuonna 2020 maksettuaan valtiontuen määrään, jolloin valtiontuen kokonaismäärä on 112,7 miljoonaa euroa.
- (43) Lisäksi vastauksena komission huomautukseen menettelyn aloittamispäätöksen johdanto-osan 95 kappaleessa, jossa kyseenalaistetaan CRPN:n Corsairille syyskuussa 2023 myöntämän [10–40] miljoonan euron ja eläkemaksujen porrastamiseen perustuvan moratorion kelpoisuus omavastuusuudeksi, Ranskan viranomaiset katsovat pääasiallisesti, että koska CRPN hallinnoi itsenäisesti yksityisistä lähteistä peräisin olevia varoja, sen varat eivät ole valtion varoja. Tämän vuoksi päätöstä maksujen porrastamisesta ei voida lukea valtion toimenpiteeksi, sillä se voidaan tässä tapauksessa rinnastaa yksityisen velkojan kohtuulliseen toimintaan. Näin ollen moratorio ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (44) Taulukossa 1 esitetään omavastuusuuksien ja valtiontuen jakautuminen vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman rahoittamisessa. Sen jälkeen siinä esitetään sama erittely muutetun rakenneuudistussuunnitelman rahoittamisessa. Lisäksi siinä esitetään kaikkien tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman rahoitukseen käytettyjen yksityisten ja julkisten rahoitusosuuksien välinen suhde.

⁽¹⁷⁾ Johdanto-osan 39 kappaleen iii ja iv kohdassa luetellun rahoituksen tarjoaa finanssiasioista vastaavien virastojen päälliköistä koostuva lautakunta (Commission des chefs de services financiers, jäljempänä 'CCSF'), joka on osa talousministeriön julkisen talouden pääosastoa (<https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises>).

⁽¹⁸⁾ Ks. 7 päivänä marraskuuta 2025 allekirjoitetun ehtoasiakirjan liite 5.

⁽¹⁹⁾ Ranskan viranomaiset huomauttavat, että vuoden 2020 päätöksen yhteydessä valtiontukena huomioitiin valtion myöntämien lainojen kokonaismäärä (80 miljoonaa euroa) eikä pelkästään talousetua, jonka valtion myöntämät lainat tuottivat Corsairille verrattuna vastaaviin yksityisen toimijan myöntämiin lainoihin.

Taulukko 1

Tuki ja omavastuuosuudet

Omavastuuosuudet		Tuki	
Tyyppi	Määrä milj. euroa	Tyyppi	Määrä milj. euroa
TUI:n osakeluovutukset (lähtevä osakkeenomistaja)	[80–120]	Julkisten velkojen moratorio	21,9
OMRP:n osuus	[10–50]	Merentakaisten alueiden verohyvitys	4,8
Merentakaisten alueiden viranomaisten osuus (OMRP:n kautta)	[6]	Valtion FDES- ja PP-lainat	80
Kolmen Boeing 747:n myynti 2.7.2020	[10–25]	Merentakaisten alueiden viranomaisten osuus (OMRP:n kautta)	6
Neuvottelut kahden ilma-aluksen vuokrauksesta	[3–10]		
Työsuojelusuunnitelma ja työehtosopimus	[7–20]		
Vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman omavastuuosuudet yhteensä	173,7 60,86 %	Vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaan myönnettävä tuki yhteensä	112,7 39,14 %
Blue Sky Holdingin pääomasijoitus (OMRP:n entiset osakkeenomistajat ja uudelleensijoittajat)	[5–30]	Guadeloupen departementin valtuuston pääomasijoitus (SEMPATin kautta)	3
Groupe Advens-Geocotonin pääomasijoitus	[5–30]	Valtion FDES- ja PP-lainojen perimättä jättäminen	Osakkuuslainalle (PP-laina) kertyneet, heinäkuun 2025 lopussa pääomitetut korot: 4,7 FDES-lainasta maksetut korot
Uusi sitoumus osakkeenomistajien lisäpääomasijoitukseen (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton ja SEMPAT)	[5–30]		
Caisse de Retraite du Personnel Navigantin rahoitusosuuksien moratorio	[10–40]	Sellaisen julkisen velan, jota ei voida antaa anteeksi, uudelleenjärjestely	19
F-HSKY:n myynti	[25–40]	Sellaisen julkisen velan, joka voidaan antaa anteeksi, anteeksianto	23
Neljän uuden Airbus A330neon rahoittaminen vuokrasopimuksella (vuokramaksut)	[20–80]	Merentakaisten alueiden verohyvitys	38,1
Tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman omavastuuosuudet yhteensä	145,4 62,3 %	Tarkistettuun rakenneuudistussuunnitelmaan myönnettävä tuki yhteensä	87,8 37,7 %
Omavastuuosuudet yhteensä (molempien suunnitelmien osalta)	319,1 61,4 %	Tuet yhteensä (molempien suunnitelmien osalta)	200,5 38,6 %

3.2.2 Tuen, omavastuusuuden ja vastuunjaon välinen oikeasuhteisuus

- (45) Tämän perusteella Ranskan viranomaiset toteavat, että Corsairin vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman muuttamisen yhteydessä valtiontuen diskontattu kokonaismäärä, alkuperäinen tuki mukaan lukien, on 200,5 miljoonaa euroa eli [80–180] miljoonaa euroa vähemmän kuin yksityisten rahoitusosuuksien diskontattu kokonaismäärä.
- (46) Ranskan viranomaiset päättävät näin ollen, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdassa asetettu edellytys, jonka mukaan oman rahoitusosuuden on oltava vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista, täyttyy hyvin.
- (47) Lisäksi Ranskan viranomaiset toteavat, että osa tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman mukaisista julkisista pyrkimyksistä toteutetaan pääomasijoitusten muodossa ja että nykyiset osakkeenomistajat osallistuvat rakenneuudistukseen erittäin merkittävästi vähentämällä osakkeenomistuksensa nollaan tulevan pääoman korotuksen yhteydessä. Ranskan viranomaiset selittävät, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohdan mukaisesti nykyiset osakkeenomistajat ovat kattaneet Corsairin kertyneen alijäämän kokonaisuudessaan ennen valtion puuttumista toimintaan. Tätä varten osakepääomaa on alennettu kertyneiden tappioiden kattamiseksi ennen julkisten varojen myöntämistä. Toimenpiteen seurauksena olemassa olevien osakkeenomistajien omistusosuus on mitätöity kokonaan liikkeellä olevien osakkeiden täydellisen arvonalennusvarauksen johdosta. Tämä on tehty ennen pääoman korotusta, joten entisille osakkeenomistajille ei koidu pääomittamisesta minkäänlaista hyötyä. Ranskan viranomaiset katsovat, että tämä toimintatapa varmistaa taakan asianmukaisen jakamisen, koska nykyiset osakkeenomistajat kantavat kansallisen lainsäädännön sallimissa rajoissa menneiden tappioiden taakan kokonaisuudessaan ja heidän omistussuosuutensa lunastetaan osana pääoman uudelleenjärjestelyä.

3.2.3 Tuen tarkoituksenmukaisuus

- (48) Edellä esitetyn perusteella Ranskan viranomaiset katsovat, että Corsairin nykyiset vaikeudet johtuvat sekä sen välittömistä likviditeettiongelmista että vakavaraisuuden rakenteellisesta heikkenemisestä, joka on seurausta yrityksen omaa pääomaa kuluttaneista, vuodesta toiseen kertyneistä tappioista. Viranomaiset huomauttavat, että suunniteltu tuki, joka koostuu pääasiassa lainojen anteeksiannosta ja verohyvityksestä, ei rajoitu pelkästään kassavirran tilapäiseen parantamiseen, vaan se myös vahvistaa yrityksen vakavaraisuutta pitkällä aikavälillä. Viimeksi mainitulla tarkoitetaan yrityksen kykyä kattaa kaikki sitoumuksensa omista varoistaan. Lainojen anteeksianto pienentää lyhytaikaista vierasta pääomaa välittömästi ja pysyvästi, kun taas verohyvitys kasvattaa nettotulosta tai -varallisuutta – ja molemmissa tapauksissa nettotilanne paranee. Ranskan viranomaiset katsovat, että vieraan pääoman pienentäminen yhdistettynä tällä tavoin oman pääoman tason palauttamiseen on sopivin keino korjata todetut vaikeudet. Tuki, johon liittyy voitolliseen tulokseen pääsyä koskeva lauseke enintään [...] miljoonan euron osalta, mahdollistaisi näin ollen sekä keskipitkän aikavälin likviditeettitarpeiden että solvenssivajeen käsittelemisen, ja sen odotetaan siten mahdollistavan Corsairille kestävän rahoitusrakenteen ja positiivisen kassatilanteen saavuttamisen sekä sen, että yritys pystyy täyttämään sitoumuksensa.

3.3 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

3.3.1 Talousennusteiden ja olettamusten kuvaus

- (49) Ranskan viranomaisten toimittaman, 23 päivänä toukokuuta 2025 päivätyn ja 15 päivänä joulukuuta 2025 viimeksi päivitetyn tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman viimeisimmän päivityksen perusskenaarion mukaan Corsairin liikevaihdon, erityisesti matkustajaliikenteen liikevaihdon, odotetaan kasvavan noin 17 prosenttia tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikana (syyskuun 2023 lopun ja syyskuun 2026 lopun välisenä aikana) ja olevan noin [...] miljoonaa euroa viimeistään syyskuun 2026 lopussa.
- (50) Ranskan viranomaiset katsovat, että muuttuvien ja kiinteiden kustannusten odotetaan kasvavan vain [...] prosenttia suunnitelman voimassaoloaikana, mikä on suhteellisesti vähemmän kuin yrityksen odotetut tulot syyskuun 2026 loppuun mennessä. Ranskan viranomaiset toteavat kuitenkin [...], että etenkin kiinteiden kustannusten, kuten vuokratkustannusten, odotetaan kasvavan [...] prosenttia tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman aikana, kun kalustoon lisätään uusia ilma-aluksia. Ranskan viranomaiset selittävät, että nämä uudet ilma-alukset ovat toimintakustannuksiltaan, erityisesti polttoaineen kulutuksen suhteen, edullisempia kuin aiemmat, mutta niiden vuokraaminen on kalliimpaa.

- (51) Ranskan viranomaiset toteavat, että edellä esitetyn tilanteen perusteella, ja kuten seuraavasta taulukosta käy ilmi, yrityksen liike tuloksen odotetaan kasvavan tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikana merkittävästi eli syyskuun 2023 lopun [...] miljoonasta eurosta syyskuun 2026 lopun [...] miljoonaan euroon, mikä merkitsee tilanteen täydellistä muuttumista merkittävästä liiketappiosta selvästi positiiviseen liike tulokseen tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikana.

Taulukko 2

Corsairin tärkeimmät talousindikaattorit (perusskenaario)

		Rakenneuudistuskausi						
Miljoonaa euroa	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Liikevaihto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>josta matkustajia</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liikevoitto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettotulos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Oma pääoma (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettovelat (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sijoitettu pääoma (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kassatilanne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) – % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[10,6–13,4] %	[11,4–15,2]	[...]
Oman pääoman tuotto (ROE) – % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Lähde: Useampi dia 23 päivänä toukokuuta 2025 päivätystä tarkistetusta rakenneuudistussuunnitelmasta sellaisina kuin ne esitetään 20 päivänä kesäkuuta 2025 toimitetussa tiivistelmässä "Summary of documents submitted".

(*) Laskettu NOPAT-tunnusluvun (net operating profit after tax, nettoliikevoitto verojen jälkeen) perusteella ⁽²⁰⁾.

(**) Vähennetään nettotuloksen ja oman pääoman perusteella.

⁽²⁰⁾ Liikevoitto mittaa yrityksen toiminnan tuloksellisuutta ennen rahoituskulujen ja yhteisöveron huomioon ottamista sovellettavien kirjanpitosääntöjen mukaisesti. NOPAT tarkoittaa normatiiviselta perustalta laskettua liikevoittoa verojen jälkeen, eli ikään kuin yritys rahoitettaisiin yksinomaan omalla pääomalla, ja NOPAT-arvo saadaan soveltamalla liikevoittoon vakioitua verokantaa. Tämän laskentatavan avulla voidaan neutraloida rahoitusrakenteen ja poikkeuksellisten veroerien vaikutukset. Näin ollen NOPAT on sijoitetun pääoman tuoton (ROCE) laskemiseen tarvittava aggregaatti, joka mittaa sijoitetun pääoman tuottoa esittämällä NOPATin ja sijoitetun pääoman suhteen. Sen avulla voidaan arvioida yrityksen kykyä luoda arvoa, kun tuotto ylittää painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen, jäljempänä "WACC", joka on verojen jälkeen laskettu tuottoaste. Corsairin tapauksessa NOPAT lasketaan seuraavasti: EBIT oikaistuna vuokran rahoituskorolla (likimääräinen laskelma, koska yritys ei toimita konsernitilinpäätöstä IFRS-standardin mukaisesti) + lisähenkilöstökulut + yhteisövero.

- (52) Ranskan viranomaiset ennakoivat, että perusskenaariossa Corsairin nettotulos kehittyy vastaavalla tavalla ja kasvaa suunnitelman voimassaoloaikana [...] miljoonan euron nettotappiosta [...] odotettuun [...] miljoonan euron nettovoittoon syyskuun 2026 lopussa. On huomattava, että syyskuun 2026 lopussa odotettu nettovoitto on poikkeuksellisten erien ansiosta huomattavasti suurempi kuin vuonna 2025. Toisaalta Ranskan valtio jättää saatavansa perimättä ja yrityksellä oli [...] euron poikkeuksellinen tulos. Toisaalta F-HSKY-ilma-aluksen myynti tuotti noin [...] miljoonan euron myyntivoiton. Ilman näitä poikkeuksellisia eria odotettu nettotulos syyskuun 2026 lopussa olisi [...] miljoonaa euroa.
- (53) Ranskan viranomaiset toteavat, että näihin myönteisiin, selvästi parantuneisiin tuloksiin ovat vaikuttaneet erityisesti i) erittäin hyvä kaupallinen kehitys, ii) kaluston uusiminen, joka mahdollistaa paremman palvelun, iii) RASK:n parannustoimenpiteet (erityisesti lisätulojen kasvattaminen, tuottohallinnan parantaminen ja sopimusten uudelleen-neuvottelu tiettyjen palveluntarjoajien kanssa) sekä iv) suorituskyvyn parantamistoimenpiteiden vaikutusten kokonaisvaltainen huomiointi. Nämä toimenpiteet oli jo kartoitettu, mutta niiden myönteistä vaikutusta ei ollut aiemmin, ennen niiden täytäntöönpanoa, sisällytetty laskelmiin kokonaisuudessaan.
- (54) Ranskan viranomaiset tämentävät tältä osin, että parannustoimenpiteet koskevat sekä kustannussäästöjä että tulojen lisäyksiä, ja niihin sisältyvät muun muassa seuraavat keskeiset tekijät:
- a) RASK:n parannustoimenpiteiden tosiasiallinen vaikutus, joka on osoittautunut alkuperäisiä oletuksia suuremmaksi, sillä se on vuonna 2026 jo [...] prosenttia aiemman [...] prosentin sijaan, mikä vastaa Corsairin toimintasuunnitelman täytäntöönpanon myötä tilikaudella 2024–2025 havaittua erinomaista suorituskykyä;
 - b) korkeamman lentolipun keskimääräisen hinnan vaikutus, kun otetaan huomioon lentolipun keskimääräisen hinnan vakautuminen tai jopa lievä nousu koko tilikaudella 2025, vaikka polttoaineen hinta laski huomattavasti ([...] % verrattuna tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman edelliseen versioon). Ranskan viranomaiset huomauttavat, että tämä lentolipun keskimääräisen hinnan nousu ja polttoaineen hinnan lasku jatkuvat, mikä tukee tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman matkustajakohtaista tuottoa koskevia tulevia tavoitteita; tämä selittyy erityisesti Corsairin kaluston uudistamiseen liittyvällä myynnin kasvulla, jonka ansiosta lentolipun keskimääräistä hintaa on voitu nostaa yli alkuperäisten odotusten [...] aikana; ja
 - c) jakelukulujen lasku verkkokanavissa tapahtuneen myynnin tilikaudella 2025 havaitun hyvän kehityksen ansiosta. Useiden kuukausien aikana toteutettu dynaaminen kauppapolitiikka, jonka tavoitteena on nopeuttaa suoramyynnin, erityisesti verkkomyynnin, kehittämistä, on jo vähentänyt rakenteellisesti kalliimpien kolmansien osapuolten verkostojen käyttöä.
- (55) Siitä huolimatta nämä oletukset ja kehityskulut eivät mahdollistaisi [...], toisin sanoen rakenneuudistuskauden päättymistä seuraavaa. Ranskan viranomaiset odottavat, että syyskuussa 2026 Corsairin oma pääoma on edelleen [...], määrältään [...] miljoonaa euroa, ja sijoitetun pääoman tuotto noin [10,6–13,4] prosenttia, mikä vastaa Corsairin pääomakustannuksia, joiden Ranskan viranomaiset arvioivat olevan [8,6–10,5] prosenttia. Ranskan viranomaiset toteavat, että sijoitetun pääoman tuoton odotetaan nousevan [11,4–15,2] prosenttiin syyskuun 2027 lopussa ja ylittävän [18–21] prosenttia tilikauden 2027–2028 päättyessä syyskuun 2028 lopussa.
- (56) Tältä osin Ranskan viranomaiset toteavat, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaan rakenneuudistussuunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen kohtuullisessa ajassa. Tämä edellyttää, että suunnitelma perustuu yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskeviin realistisiin oletuksiin, jotka sulkevat pois kaiken uuden valtiontuen, joka ei sisälly rakenneuudistussuunnitelmaan.
- (57) Tämän perusteella Ranskan viranomaiset katsovat, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti määrätty kohtuullinen aikataulu ei välttämättä vastaa rakenneuudistuskautta, jonka on lisäksi oltava mahdollisimman lyhyt, ja että viranomaisten mielestä tämä käy selvästi ilmi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen liitteenä II olevasta ohjeellisesta mallirakenneuudistussuunnitelmasta.
- (58) Ranskan viranomaiset katsovat lisäksi, että kriteeri pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisesta kohtuullisessa ajassa pätee rajoituksetta rakenneuudistussuunnitelman muuttamiseen, joten kohtuullisen aikataulun lähtökohdaksi on viranomaisten mukaan tässä nimenomaisessa tapauksessa otettava muutospyyntö.

- (59) Tältä osin Ranskan viranomaiset toteavat, että pitkän aikavälin elinkelpoisuutta pidetään saavutettuna, kun yritys pystyy itse vastaamaan kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja sille jää sen jälkeen vielä asianmukainen pääoman tuotto. Toisin sanoen rakenneuudistuksen kohteena olevaa yritystä pidetään elinkelpoisena, kun se pystyy kilpailemaan markkinoilla omilla ansioillaan.
- (60) Tämän perusteella Ranskan viranomaiset katsovat, että komission on käytännössä tarkasteltava elinkelpoisuuden palauttamista koskevaa kriteeriä näytön perusteella päätöksentekokäytäntönsä mukaisesti. Ranskan viranomaisten mukaan komission on osana tätä näyttöä tarkasteltava kassavirtasuhteita mutta myös suhteellista kannattavuutta eli EBITDARIA, ROCE:tä, ROE:tä tai WACC:tä. Viranomaiset lisäävät, että komission on analysoitava erityisesti sitä, onko sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) kohtuullisessa ajassa WACC:tä korkeampi, jotta voidaan arvioida lentoyhtiön kykyä tuottaa riittävä tuotto kattamaan pääomarahoituksensa kustannukset.
- (61) Kuten taulukosta 3 käy ilmi, Ranskan viranomaiset toteavat myös, että Corsairin tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman heikentyneen skenaarion mukaan yrityksen liike-tulos laskisi syyskuun 2026 lopussa noin [...] miljoonalla eurolla, mistä seuraisi liiketappio tarkistetun rakenneuudistuskauden lopussa. Muut indikaattorit heijastavat niin ikään tätä liiketuloksen laskua.

Taulukko 3

Corsairin tärkeimmät talousindikaattorit (pessimistinen skenario)

		Rakenneuudistuskausi						
Miljoonaa euroa	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Liikevaihto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>josta matkustajia</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liikevoitto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettotulos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Oma pääoma (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettovelat (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sijoitettu pääoma (IFRS 16)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kassatilanne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) – % (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	Rakenneuudistuskausi							
Miljoonaa euroa	R2021	R2022	R2023	R2024	R2025	P2026	P2027	P2028
Oman pääoman tuotto (ROE) – % (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Lähde: Useampi dia 23 päivänä toukokuuta 2025 päivätystä tarkistetusta rakenneuudistussuunnitelmasta sellaisina kuin ne esitetään 20 päivänä kesäkuuta 2025 toimitetussa tiivistelmässä Summary of documents submitted.

(*) Laskettu NOPAT-tunnusluvun (net operating profit after tax, nettoliikevoitto verojen jälkeen) perusteella ⁽²¹⁾.

(**) Vähennetään nettotuloksen ja oman pääoman perusteella.

(62) Ranskan viranomaiset huomauttavat, että pessimistinen skenaario perustuu seuraavien olettamusten tarkistamiseen perusskenaariossa:

- Guadeloupeen suuntautuvien lentojen osalta perusskenaario perustuu markkinoihin, jotka ylittävät vuoden 2019 tason vuodesta 2025 alkaen (minkä yritys on jo nähnyt käytännössä), kun taas pessimistinen skenaario perustuu Guadeloupen markkinoiden asteittaisempaan elpymiseen, jolloin vuoden 2019 lukuihin päästään vasta vuodesta 2026 alkaen ja Corsairin kuljettamien matkustajien määrä vähenee vastaavasti;
- polttoaineen osalta perusskenaariossa oletetaan, että polttoaineen hinta on [600–900] Yhdysvaltain dollaria tonnilta toukokuusta 2025 alkaen, mutta pessimistinen skenaario perustuu oletukseen, että hinta nousisi [...] Yhdysvaltain dollaria tonnilta koko rakenneuudistuskauden aikana, mikä johtaisi polttoainekustannusten kasvuun hintakehitystä vastaavalla määrällä, josta on vähennetty myyntihintaan odotetusti siirrettävä osuus. Ranskan viranomaiset toteavat tältä osin, että kolmasosan polttoaineen hinnannoususta oletetaan siirtyvän myyntihintoihin;
- lippujen myyntihintojen osalta perusskenaario perustuu oletukseen myyntihintojen noususta, joka johtuu i) matkustamoluokkien yhdistelmästä (*cabin mix*), jossa etuosan paikkojen osuus kasvaa, sekä ii) lentosuunnitelman uudistamisesta, jonka avulla kannattamattomimmat lennot voidaan karsia, kun taas pessimistinen skenaario perustuu hinnannousun rajoittumiseen rakenneuudistuskauden aikana, mikä johtaisi perusskenaariota pienempään liikevaihtoon;
- Corsairin Afrikan-liikenteen kehityksen osalta perusskenaariossa otetaan huomioon Pariisi–Abidjan-reitin kehitys huolimatta Air Côte d'Ivoiren markkinoille tulon kielteisistä vaikutuksista, kun taas pessimistinen skenaario perustuu oletukseen ennakoitua hitaammasta kasvuvauhdista ja vastaavasti pienemmästä kuljetettujen matkustajien määrästä;
- perusskenaariossa määriteltujen kustannussäästötoimenpiteiden ja RASK:n parantamiseksi toteutettujen toimenpiteiden osalta pessimistinen skenaario perustuu kyseisten toimenpiteiden täytäntöönpanon viivästymiseen, mikä vaikuttaisi tilikauteen 2026 negatiivisesti.

(63) Tämän perusteella Ranskan viranomaiset toteavat, että diskontattu pessimistinen skenaario osoittaa i) selvästi positiivisen liikevoiton, joka on rakenneuudistuskauden lopussa [...] miljoonaa euroa ja jopa [10–30] miljoonaa euroa 30 päivänä syyskuuta 2028, sekä ii) [...] kassavirran koko suunnitelmakauden ajan ja noin [...] miljoonaa euroa 30 päivänä syyskuuta 2026 ja [...] miljoonaa euroa 30 päivänä syyskuuta 2028.

⁽²¹⁾ Liikevoitto mittaa yrityksen toiminnan tuloksellisuutta ennen rahoituskulujen ja yhteisöveron huomioon ottamista sovellettavien kirjanpitosääntöjen mukaisesti. NOPAT tarkoittaa normatiiviselta perustalta laskettua liikevoittoa verojen jälkeen, eli ikään kuin yritys rahoitettaisiin yksinomaan omalla pääomalla, ja NOPAT-arvo saadaan soveltamalla liikevoittoon vakioitua verokantaa. Tämän laskentatavan avulla voidaan neutraloida rahoitusrakenteen ja poikkeuksellisten veroerien vaikutukset. Näin ollen NOPAT on sijoitetun pääoman tuoton laskemiseen tarvittava aggregaatti, joka mittaa sijoitetun pääoman tuottoa (ROCE) esittämällä NOPATin ja sijoitetun pääoman suhteen. Sen avulla voidaan arvioida yrityksen kykyä luoda arvoa, kun tuotto ylittää WACC:n, joka on verojen jälkeen laskettu tuottoaste. Corsairin tapauksessa NOPAT lasketaan seuraavasti: EBIT oikaistuna vuokran rahoituskorolla (likimääräinen laskelma, koska yritys ei toimita konsernitilinpäätöstä IFRS-standardin mukaisesti) + lisähenkilöstökulut + yhteisövero.

- (64) Ranskan viranomaiset selittävät, että nämä tulokset osoittavat Corsairin kykyä täyttää kaikki rahoitussitoumuksensa ilman lisätukea myös pessimistisessä skenaariossa.
- (65) Edellä esitetyn perusteella Ranskan viranomaiset selittävät, että kaikki komissiolle toimitettuun tarkistettuun rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät indikaattorit vahvistavat elinkelpoisuuden palauttamista koskevan kehityskulun myös pessimistisessä skenaariossa, siltä osin kuin:
- perusskenaariossa saavutetaan positiivinen nettotulos, joka on [...] miljoonaa euroa tilikaudelta [...], [...] miljoonaa euroa tilikaudelta [...] ja [...] miljoonaa euroa tilikaudelta [...], ja pessimistisessä skenaariossa [...] miljoonan euron positiivinen nettotulos 30 päivänä syyskuuta 2026 ja [...] miljoonaa euroa tilikaudelta [...], joka on rakenneuudistuskauden päättymistä seuraava vuosi; ja
 - Corsairin kassavirran määrä on [...] koko tarkistetun rakenneuudistussuunnitelmakauden ajan, ja sen loppusumma on [...] miljoonaa euroa perusskenaariossa ja [...] miljoonaa euroa pessimistisessä skenaariossa.
- (66) Kuten edellä todettiin, sijoitetun pääoman tuoton odotetaan olevan [10,6–13,4] prosenttia 30 päivänä syyskuuta 2026 ja [11,4–15,2] prosenttia vuoden kuluttua rakenneuudistuskauden päättymisestä eli samalle päivälle [8,6–10,5] prosentin tasolle lasketun WACC:n ⁽²²⁾ yläpuolella.
- (67) Lisäksi Ranskan viranomaiset toteavat, että kuten taulukosta 4 käy ilmi, 12:n kolmannen osapuolen lentoyhtiön sijoitetun pääoman mediaanituotto oli 7,3 prosenttia vuonna 2019 ja 6,9 prosenttia vuonna 2024. Kuten taulukosta 3 käy ilmi, Corsairin sijoitetun pääoman tuotto vuosina [...] oli tasapainossa ja saavutti [...] prosenttia vuonna [...]. Sen odotetaan olevan [...] viime vuosina havaittua korkeampi koko tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman ajan verrattuna otokseen sisältyvien muiden lentoyhtiöiden tasoon.

Taulukko 4

Sijoitetun pääoman tuotto

Pääoman tuotto						
Milj. euroa	Ryhmä	2019	2021	2022	2023	2024
Air France-KLM	Perinteinen lentoyhtiö	5,3 %	(8,0) %	5,2 %	7,9 %	6,7 %
Lufthansa	Perinteinen lentoyhtiö	5,0 %	(5,4) %	3,5 %	5,6 %	3,2 %
IAG	Perinteinen lentoyhtiö	11,7 %	(9,8) %	4,1 %	11,0 %	13,2 %
Aeroflot	Perinteinen lentoyhtiö	6,2 %	(0,4) %	(1,4) %	20,1 %	9,8 %
Aegean	Perinteinen lentoyhtiö	13,1 %	1,9 %	7,9 %	10,7 %	8,2 %
Finnair	Perinteinen lentoyhtiö	3,9 %	(9,7) %	(3,3) %	4,5 %	2,8 %
Ryanair	Halpalentoyhtiö	7,4 %	(5,5) %	(2,1) %	8,8 %	12,8 %
easyJet	Halpalentoyhtiö	6,4 %	(10,1) %	(0,1) %	4,5 %	6,2 %
Delta Air Lines	Yhdysvaltalainen lentoyhtiö	12,7 %	(3,5) %	6,3 %	9,8 %	9,2 %

⁽²²⁾ Corsairin rakenneuudistussuunnitelman ja yrityksen tulevan kannattavuuden arvioimiseksi Ranskan viranomaiset arvioivat, että Corsairin WACC:t ovat rakenneuudistussuunnitelman lopussa eli vuoden 2026 syksyllä [8,6–10,5] prosenttia. WACC lasketaan standardikaavalla, jossa velkakustannukset (RD) painotetaan oman pääoman kustannuksiin. Oman pääoman kustannus (RE) lasketaan [...] prosentiksi CAPM-tasapainomallin (capital asset pricing model: $RE = RFR + \beta E \times ERP + \text{riskipreemio}$) perusteella. Laskelmassa otetaan huomioon riskipreemio, ja vuonna 2027 riskittömän koron (RF) ennustetaan olevan [...] prosenttia, Ranskan oman pääoman riskipreemion (ERP) [...] prosenttia sekä oman pääoman beta-kertoimen (βE) 1,09. Riskipreemioon lisättiin [...] prosentin epälikvidisyyspreemio, jolla kompensoidaan sitä, ettei Corsair ole listattu yhtiö. Velkakustannukset (RD) verovähennyksen jälkeen, arvioitu [...] prosenttiin, perustuvat [...] prosenttiin ennen veroja ja tosiasialliseen [...] prosentin veroasteeseen. Näitä kahta osatekijää painotetaan [...] prosentin vipuvaikutuksella, joka arvioidaan Euroopan lentoliikennealan keskiarvon perusteella. Komissio toteaa myös, että Euroopan lentoliikennesektorin keskimääräinen pääomakustannus, jonka talouteen liittyvissä arvioinneissa tunnustettuna lähteenä käytetty professori Damodaran on arvioinut, oli vuonna 2025 noin 8 prosenttia, ja se muodostaa siten ranskalaisten tekemän arvioinnin alarajan (ks. https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

Milj. euroa	Ryhmä	Pääoman tuotto				
		2019	2021	2022	2023	2024
American Airlines	Yhdysvaltalainen lentoyhtiö	7,2 %	(9,4) %	2,9 %	6,9 %	6,1 %
United Airlines	Yhdysvaltalainen lentoyhtiö	9,2 %	(6,3) %	3,6 %	7,3 %	7,2 %
Southwest Airlines	Yhdysvaltalainen lentoyhtiö	13,6 %	(3,2) %	2,9 %	2,8 %	0,9 %
Mediaani						
Perinteinen lentoyhtiö		5,7 %	(6,7) %	3,8 %	9,3 %	7,4 %
Halpalentoyhtiö		6,9 %	(7,8) %	(1,1) %	6,7 %	9,5 %
Yhdysvaltalainen lentoyhtiö		11,0 %	(4,9) %	3,3 %	7,1 %	6,6 %
<i>Kaikki lentoyhtiöt</i>		7,3 %	(5,9) %	3,2 %	7,6 %	6,9 %
<i>Lähde: Capital IQ (15.12.2025).</i>						

- (68) Ranskan viranomaiset katsovat näin ollen, että kaikkien näiden seikkojen perusteella Corsairin elinkelpoisuuden osoittaminen, myös pessimistisessä skenaariossa, on täysin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen ja komission päätöksentekokäytännön mukaista.
- (69) Ranskan viranomaiset katsovat näin ollen, että kaikki nämä tekijät viittaavat elinkelpoisuuden palauttamiseen, minkä ansiosta Corsair voi kilpailla markkinoilla rakenneuudistuskauden jälkeen omilla ansioillaan.

3.4 Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

- (70) Ranskan viranomaiset katsovat, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa ja oikeuskäytännössä vahvistettujen kriteerien perusteella tehty analyysi vahvistaa Corsairin sitoumusten riittävyyden. Täyttääkseen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vaatimukset ja vastatakseen komission aloittamispäätöksessään esittämiin alustaviin epäilyksiin Ranskan viranomaiset toteavat, että Ranskan ehdottamat toimenpiteet ja niiden asianmukainen mitoitus perustuvat Corsairin tekemiin alkuperäisiin sitoumuksiin sekä myöhempiin lisätoimenpiteisiin, joiden tarkoituksena on vähentää yrityksen markkinaläsnäoloa ja avata mahdollisuuksia kilpailulle.

3.4.1 Lähtö- ja saapumisaikojen palauttaminen

- (71) Ranskan viranomaiset viittaavat markkinaläsnäolon vähentämisen osalta Corsairin sitoumukseen palauttaa markkinoille Pariisin Orlyn lentoasemalla 1 500 lähtö- ja saapumisaikaa, joista 700:sta luovutaan pysyvästi ja 800 annetaan lainaksi, mikä vastaa yli [...] prosenttia sen lähtö- ja saapumisaikojen varannosta. Ranskan viranomaiset katsovat, että tämä toimenpide velvoittaa yrityksen rajoittamaan kapasiteettiaan rakenteellisella ja kestäväällä tavalla, koska Ranskan lentoasema-aikatauluja koordinoivan COHORin hyväksymät lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevat säännöt vaikeuttavat samanlaisen lentovuoron saamista takaisin keskipitkällä aikavälillä.

3.4.2 Kaupallisten sopimusten tarjonta

- (72) Ranskan viranomaiset sitoutuvat varmistamaan, että Corsair tarjoaa kiinnostuneille lentoyhtiöille mahdollisuuden tehdä kaupallisia sopimuksia pidennetyn rakenneuudistuskauden loppuun asti. Corsair on valmis neuvottelemaan vilpittömässä mielessä, siltä osin kuin nämä sopimukset täyttävät sen kaupalliset ja kannattavuustavoitteet, sekä tekemään asianomaisten kolmansien osapuolten lentoyhtiöiden kanssa matkustaja- ja rahtilentoliikennettä koskevia vakiomuotoisia kaupallisia sopimuksia (sopimuksia, joilla ostetaan ennalta sovittu määrä paikkoja tietyiltä Corsairin liikennöimiltä lennoilta, yhteistunnussopimuksia, jotka mahdollistavat kolmannen osapuolen lentoyhtiölle pääsyn Corsairin liikennöimille lennoille, ja interline-sopimuksia, joiden perusteella kolmannen osapuolen lentoyhtiöt voivat myydä liittymäkohteita Corsairin liikennöimille lennoille).

3.4.3 Kaluston kapasiteetin vähentäminen ja käytön rajoittaminen

- (73) Ranskan viranomaiset selittävät edelleen, että näiden sitoumusten lisäksi kaluston määrä rajoitetaan yhdeksään ilma-alukseen tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman loppuun eli 30 päivään syyskuuta 2026 asti ja että säännöllisiä lentoja Ranskan merentakaisille alueille vähennetään 97:llä tilikauden [...] aikana jaoteltuna seuraavalla tavalla: [...]. Tämä vaikuttaa yrityksen liikevaihtoon arviolta [...]–[...] miljoonaa euroa.

3.4.4 Reittisuunnitelman supistaminen

- (74) Lisäsitoumuksia ovat reittien sulkeminen ([...]) ja uusista reittikohteista luopuminen ([...]). Ranskan viranomaiset huomauttavat, että Corsairin markkinaosuus Euroopan lentoliikennemarkkinoista on hyvin pieni ja että sen koko Orlyn lentoasemalla, saati Ranskan markkinoilla, on rajallinen. Ranskan viranomaiset katsovat näin ollen, että nämä sitoumukset täyttävät täysin tavoitteen, jonka mukaan yrityksen läsnäoloa markkinoilla on vähennettävä.
- (75) Ranskan viranomaiset katsovat, että Corsairin kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi ehdottamat toimenpiteet ovat asianmukaisia ja oikein kalibroituja. Jo nyt ehdotetut toimenpiteet ovat mittavia, joten lisätoimenpiteet voisivat vaarantaa yrityksen paluun linkelpoiseksi ja olisivat siten ristiriidassa pelastamis- ja rakenneuudistussuunta-viivoissa vahvistetun periaatteen kanssa.

3.5 Corsairin rooli Euroopan unionissa ja vaihtoehtoisen tuen skenaario

- (76) Arvioidessaan Corsairin tarkistettua rakenneuudistussuunnitelmaa komissio tutkii, onko ehdotettu tuki tarpeellinen, vaikka sillä voi olla haitallinen vaikutus kilpailuun, sekä arvioi, rajoittuuko tuki pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti välttämättömään vähimmäismäärään ja onko se tarpeellinen markkinoiden toimintapuutteiden tai sosiaalisten vaikeuksien ehkäisemiseksi.
- (77) Ranskan viranomaiset katsovat tässä yhteydessä, että Corsairilla on unionissa tärkeä rooli. Erityisesti sen asema elintärkeänä, perinteisenä Manner-Ranskan ja Ranskan syrjäisimpien alueiden yhdistävänä toimijana on olennainen osa näiden alueiden talous- ja sosiaalista rakennetta.
- (78) Ranskan viranomaisten mukaan Corsairilla on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan mukaisesti ratkaiseva asema alueellisen jatkuvuuden varmistamisessa ja markkinoiden toimintapuutteen korjaamisessa tärkeillä reiteillä. Se takaa merentakaisille alueille suuntautuvan lentoliikenteen sujuvan toiminnan. Ranskan viranomaiset katsovat, että tätä strategista asemaa ei tule pitää pelkkänä kaupallisena toimintana, vaan se on olennainen osa näiden alueiden talous- ja sosiaalista rakennetta, ja siten se perustelee julkisen tuen tilanteissa, joissa toiminnan olemassaolo on uhattuna.
- (79) Lisäksi Ranskan viranomaiset katsovat, että tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointi perustuu olennaisesti vaihtoehtoiseen skenaarioon. Siinä tarkastellaan, mitä kilpailulle ja markkinoille todennäköisesti tapahtuisi, jos tukea ei myönnettäisi ja Corsair jouduttaisiin asettamaan selvitystilaan. Tämän analyysin mukaan yrityksen romahduksella olisi vakavia seurauksia, jotka ulottuvat selvästi pelkkää markkinaosuuksien uudelleenjakoa pidemmälle. Ranskan viranomaiset toteavat, että Corsairin romahtaminen aiheuttaisi kuluttajille erittäin merkittävän ja välittömän hinnankorotuksen, jonka arvioidaan olevan yli 15 prosenttia Antilleille suuntautuvilla ja sieltä lähtevillä reiteillä ja yli 40 prosenttia Mayotteen saapuvilla ja sieltä lähtevillä reiteillä. Se heikentäisi ratkaisevasti kilpailuympäristöä, koska kilpailutilanne Pariisi–Mayotte-reitillä muuttuisi duopolista monopoliksi ja koska Antillien-reitillä toimijoiden määrä putoaisi kolmesta kahteen. Corsairin puuttuminen markkinoilta lisäisi myös riskiä hiljaisesta kilpailuvastaisesta yhteistyöstä muiden toimijoiden välillä.
- (80) Ranskan viranomaiset katsovat lopuksi, että Corsairin romahtaminen katkaisisi suorat yhteydet Pariisin ulkopuolisista kaupungeista merentakaisille alueille. Tämä heikentäisi merkittävästi näiden alueiden saavutettavuutta ja niiden talouden houkuttelevuutta. Ranskan viranomaisten esittämä vaihtoehtoinen skenaario osoittaa, että rakenneuudistustuen puuttuminen ei johtaisi pelkkään markkinoiden sopeutumiseen vaan aiheuttaisi kilpailun rakenteellista heikkenemistä ja merkittäviä sosioekonomisia haittoja syrjäisimmillä alueilla. Ranskan viranomaiset päättävät näin ollen, että tuen perusteluina ovat ennen kaikkea markkinoiden kilpailurakenteen säilyminen ja alueellisen jatkuvuuden turvaaminen – ei pelkästään yrityksen pelastaminen. Tämä muodostaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisen vahvan perusteen.

4. **ALUSTAVAT HAVAINNOT, JOTKA ON ESITETTY 5 PÄIVÄNÄ HELMIKUUTA 2024 ANNETUSSA ALOITTAMISPÄÄTÖKSESSÄ JA 11 PÄIVÄNÄ HUHTIKUUTA 2025 ANNETUSSA LAAJENTAMISPÄÄTÖKSESSÄ**

4.1 **Aloittamispäätös**

- (81) Todettuaan, että Ranskan rakenneuudistussuunnitelman muutospyynnössään ilmoittamat toimenpiteet olisi katsottava SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi, komissio esitti aloittamispäätöksessä seuraavat epäilykset niiden soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

4.1.1 *Vaikutus markkinoiden toimintapuutteen korjaamiseen*

- (82) Komissio pani merkille, että Corsair oli siirtänyt toimintaansa uusiin kohteisiin Afrikassa aiheuttaen näin vahinkoa tiettyjen Euroopan unionin syrjäisimpien alueiden palveluille. Koska reitit uusiin kohteisiin, joita Corsair aikoi kehittää tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti, eivät tukeneet Ranskan alueellista jatkuvuutta ja koska kyseisillä reiteillä liikennöi koronaviruspandemian jälkeen edelleen kaksi tai jopa kolme kilpailijaa, komission mukaan oli kyseenalaista, oliko Corsairin panos taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehittämiseksi ylläpitämällä yhteyksiä ja alueellista jatkuvuutta Euroopan unionissa pätevä peruste (uudelle) tuelle, jonka Ranskan viranomaiset halusivat myöntää Corsairille.

4.1.2 *Tuen tarkoituksenmukaisuus ja oikeasuhteisuus*

- (83) Komissio totesi, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 62 kohdan mukaan rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen on osallistuttava merkittävällä määrällä tuensaajan, sen osakkeenomistajien tai velkojien taikka yritysryhmän, johon tuensaaja kuuluu, omia varoja tai uusien sijoittajien varoja. Tällaisen oman rahoitusosuuden olisi periaatteessa oltava verrattavissa myönnettävään tukeen sen suhteen, miten se vaikuttaa tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiin. Tuesta on maksettava asianmukainen korvaus pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 54 kohdan mukaisesti. Lisäksi 63 kohdan mukaan tämän rahoitusosuuden on oltava todellinen, lukuun ottamatta tulevia odotettavissa olevia voittoja, kuten kassavirtoja. Suuntaviivojen 124 kohdan b alakohdassa todetaan, että jos rakenneuudistuskustannuksia korotetaan rakenneuudistussuunnitelman muutoksen yhteydessä, omaa rahoitusosuutta olisi vastaavasti lisättävä.
- (84) Komissio totesi päätöksessään, että Ranskan viranomaiset aikovat tarjota uutta tukea 83,1 miljoonan euron arvosta järjestelemällä uudelleen julkista velkaa, luopumalla saatavista ja antamalla verohyvityksiä lentokaluston uudistamisen yhteydessä. Lisäksi komissio katsoi, että [...] miljoonaan euroon rajoittuva voitolliseen tulokseen pääsyä koskeva lauseke on vähäinen, kun otetaan huomioon Corsairille vuodesta 2020 lähtien myönnetyn julkisen sektorin tuen kokonaismäärä, jonka se arvioi olevan lähes [...] miljoonaa euroa.
- (85) Tältä osin komissio totesi, että rakenneuudistuksesta mahdollisesti saatava hyöty kohdistuisi suurelta osin vanhoihin ja uusiin yksityisiin osakkeenomistajiin, kun taas valtio joutuisi kantamaan merkittävän osan riskistä ilman asianmukaista harkintaa. Komissio katsoi myös, että kohtuullisen korvauksen varmistavan välineen puuttuminen, kuten valtion osallistuminen pääomaan velkaa muuntamalla, korostaa tätä epätasapainoa.
- (86) Komissio totesi lisäksi, että Ranskan ehdottama oma rahoitusosuus perustuu useisiin hypoteettisiin seikkoihin. Ensinnäkin [...] ei ole viimeistelty eikä dokumentoitu. Vastaavasti neljän A330neo-ilma-aluksen rahoitus on epävarmaa, koska konkreettista näyttöä ei ole. CRPN:n rahoitusosuuksien porrastamiseen liittyvän moratorion tukikelpoisuutta ei ole vielä vahvistettu.
- (87) Koska konkreettista näyttöä ei ollut, komissio katsoi, että oma rahoitusosuus olisi todennäköisesti vähäinen eikä se olisi oikeasuhteinen julkisen tuen kokonaismäärään nähden. Näin ollen komissio katsoi, että yksilöidyt pääomasijoitukset eivät muodosta riittävää, todellista ja tosiasiallista omaa rahoitusosuutta rakenneuudistuksen kustannuksista eikä niiden perusteella voida todeta, että Corsairin talouspanostus elpymiseen olisi ollut kohtuullinen.
- (88) Komissio totesi, että Ranskan viranomaiset eivät olleet osoittaneet, että Corsairin toiminta merentakaisilla alueilla oikeuttaisi näin pienen oman rahoitusosuuden.

- (89) Näin ollen komissio totesi, että ehdotettu rahoitusosuus on edelleen riittämätön pelastamis- ja rakenneuudistus-suuntaviivojen 62, 63, 64 ja 124 kohdan vaatimusten perusteella, sillä se vaikuttaa liian pieneltä ja osittain hypoteettiselta eikä sen täytäntöönpanolle vaikuta olevan uskottavia takeita.
- (90) Tämän vuoksi komissio kyseenalaisti sen, voitaisiinko tarkistetulla rakenneuudistussuunnitelmalla varmistaa, että taakka jakautuisi tasapuolisesti valtion ja yksityisten osakkeenomistajien kesken. Tämän perusteella komissio esitti vakavia epäilyjä ehdotetun uuden tuen oikeasuhteisuudesta ja siitä maksettavasta korvauksesta.

4.1.2.1 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

- (91) Komissio katsoi aloittamispäätöksessään, että Ranskan viranomaisten toimittamassa tarkistetussa rakenneuudistus-suunnitelmassa on joitakin merkittäviä puutteita, minkä vuoksi on erittäin epävarmaa, että Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan palauttaa. Kun rakenneuudistussuunnitelmaa muutettiin, asianomaisen jäsenvaltion oli pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan a alakohdan mukaisesti esitettävä tarkistettu suunnitelma, jonka avulla tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan palauttaa kohtuullisessa ajassa. Komission epäilyt siitä, täyttääkö tarkistettu suunnitelma pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan a alakohdassa esitetyt kriteerit, perustuvat seuraaviin seikkoihin.
- (92) Ensinnäkin komissio katsoi, että suunnitelman taustalla olevat makrotaloudelliset ja toiminnalliset oletukset eivät ole riittävän perusteltuja tai dokumentoituja. Koska yksityiskohtaisia selvityksiä ei esitetty, komissio katsoi, ettei se voinut menettelyn kyseisessä vaiheessa arvioida niiden realistisuutta tai merkityksellisyyttä.
- (93) Toiseksi komissio totesi, että talousennusteet osoittivat hyvin niukkoja marginaaleja kannattavuuden ja vakavaraisuuden suhteen, mikä teki yrityksestä erityisen alttiin oletusten heikkenemiselle erityisesti polttoaineen hinnan noustessa edelleen. Näin ollen komissio katsoi, että pelkästään tällainen epävakaus voisi vaarantaa esitetyt myönteiset ennusteet ja siten suunnitellun elpymisen.
- (94) Kolmanneksi komissio piti aloituspäätöksessä mainittuja uusiksi varoiksi määriteltyjä rahoitusosuuksia (aiemmilta sijoittajilta (OMRP) [5–25] miljoonaa euroa ja Kongolta [5–25] miljoonaa euroa) vaatimattomina Corsairin lyhyen ja keskipitkän aikavälin käteisvarojen tarpeen valossa. Lisäksi useat uusina aloitteina esitetyt toimenpiteet osoittautuivat itse asiassa aiemmiksi toimenpiteiksi, jotka oli otettu huomioon jo vuoden 2020 suunnitelmassa. Toimenpiteitä kierrätettiin, jotta ne voitiin oikeuttaa paremmin. Komissio katsoi, että tämä toimintatapa heikensi suunnitelman uskottavuutta, koska sen myönteiset vaikutukset oli jo otettu huomioon tai ne olivat riittämättömiä ja lisätukea tarvittiin edelleen.
- (95) Lisäksi eräät muut aloitteet olivat jääneet suunnittelu- tai aikomusvaiheeseen, eikä niiden täytäntöönpanolle ollut laadittu konkreettista aikataulua. Tässä tilanteessa komissio katsoi, että niiden tosiasiallinen panos elinkelpoisuuden palauttamiseen perustuu pitkälti arvailuun. Näin ollen komissio katsoi, että uusia yksityisiä pääomasijoituksia ei voida menettelyn tässä vaiheessa pitää luotettavana todisteena tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiskelpoisuudesta.
- (96) Neljänneksi komissio totesi, että Ranskan viranomaiset eivät olleet esittäneet pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa edellytettyä pessimististä skenaariota. Tämän laiminlyönnin vuoksi komissio ei voinut asianmukaisesti arvioida tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman herkkyyttä häiriöille.
- (97) Viidenneksi komissio totesi, että alustavat tilinpäätökset olivat puutteelliset, koska tase-ennustetta tai kassavirta-laskelmaa ei ollut toimitettu (tuloslaskelmaa lukuun ottamatta). Käytettävissä olevat tiedot osoittivat myös, että Corsairin oman pääoman arvo olisi edelleen [...]. Näissä olosuhteissa komissio katsoi, että Corsair luokiteltaisiin kauden lopussa edelleen vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, mikä herätti epäilyksiä siitä, voitaisiinko Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuus palauttaa tuolloin esitetyn rakenneuudistussuunnitelman perusteella.
- (98) Näin ollen komissio esitti aloittamispäätöksessään vakavia epäilyjä siitä, täyttääkö tarkistettu rakenneuudistus-suunnitelma pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen kriteerit, sillä se katsoi, ettei ollut ilmeistä eikä todennäköistä, että Corsair pystyisi saamaan riittävää tuottoa tai jatkamaan toimintaansa markkinoilla ilman lisätukea.

- (99) Täten komissio katsoi alustavasti, että tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma ei osoita Corsairin kykyä kilpailla omin voimin rakenneuudistuksen jälkeen ja että ehdotetun tuen ei siksi voida katsoa edistävän elinkelpoisen taloudellisen toiminnan kehitystä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

4.1.2.2 Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

- (100) Aloittamispäätöksessään komissio epäili, liittyykö tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman perustana olevaan tukeen riittävästi asianmukaisia toimenpiteitä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan c alakohdan mukaan kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden on oltava alkuperäisiä laajempia, jos tukimäärä kasvaa huomattavasti. Ensinnäkin Ranska ehdotti lentokaluston kasvattamista kymmeneen ilma-alukseen uuden kysynnän tyydyttämiseksi, vaikka kaluston kokoa olisi periaatteessa pienennettävä tuen määrän kasvaessa ja rakenneuudistuskauden pidentyessä. Toiseksi lähtö- ja saapumisajoista luopumiseen liittyvä toimenpide ei vaikuttanut olevan laadullisesti tai määrällisesti merkittävämpi kuin vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmassa jo esitetty toimenpide.
- (101) Komission epäilyssä otettiin huomioon tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa määrätyn tuen lisäyksen lisäksi se, että komission tuolloin käytettävissä olleiden tietojen mukaan Corsair olisi voinut saada rakenneuudistuskauden aikana enintään 32 miljoonaa euroa lisätukea. Näin ollen toimenpiteet kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi olivat olennaisilta osin samat kuin jo käytössä olevat toimenpiteet, vaikka tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa tuen määrä kasvoi merkittävästi.

4.2 Laajentamispäätös

- (102) Laajentamispäätöksessään komissio esitti uusia epäilyjä aloituspäätöksessä esittämiensä epäilyjen lisäksi.

4.2.1 Lentokaluston koon rajoittamista koskevan velvoitteen rikkominen

- (103) Komissio huomautti laajentamispäätöksessään, että SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaan valtiontuen väärinkäyttö on jo itsessään rikkomista, sillä se koskee tuen käyttöä sen hyväksymisestä tehdyn päätöksen vastaisesti eikä tuen sääntöjenvastaista myöntämistä.
- (104) Komissio oli vuoden 2020 päätöksessään hyväksynyt Corsairille myönnetyn rakenneuudistustuen sillä edellytyksellä, että kilpailun vääristymistä rajoitetaan tietyillä toimenpiteillä, erityisesti rajoittamalla kaluston määrä yhdeksään ilma-alukseen koko suunnitelmakaudeksi (syyskuuhun 2023 asti). Tämä rajoitus oli yksi olennaisista sitoumuksista, joilla varmistettiin tuen soveltuvuus.
- (105) Komissio totesi laajentamispäätöksessään, että kilpailijoiden huomautukset ja Ranskan viranomaisten toimittamat tiedot osoittavat, että Corsair oli vuosina 2023 ja 2024 liikennöinyt ainakin kymmentä ilma-alusta vuokraamalla kalustoa. Ranskan viranomaiset myönsivät, että kalustorajoitus oli ylitetty, mikä käy ilmi Corsairin lentosuunnitelmista IATA:n kesäkausiksi 2023 ja 2024.
- (106) Komissio huomautti myös, että ei ole mahdollista, etteivät Ranskan viranomaiset tienneet tästä tilanteesta, ja että ne olivat sallineet rajoituksen ylittämisen ilmoittamatta rakenneuudistussuunnitelman muutoksesta tai pyytämättä komissiolta nimenomaista lupaa rajoituksen ylittämiseen.
- (107) Ranskan viranomaiset väittivät, että kalustoa vuokrattiin kertaluonteisesti, että vuokrauksen taustalla olivat ulkoiset rajoitteet ja että Corsair hyötyi vuokrauksesta vain vähän.
- (108) Komissio hylkäsi nämä väitteet huhtikuussa 2025 tekemässään laajentamispäätöksessä ja muistutti, että korvaavalla kalustorajoitustoimenpiteellä on tarkoitus rajoittaa ilma-alusten määrää eikä niiden kapasiteettia muissa päätöksissä (TAP:lle, Condorille ja SAS:lle myönnettävästä rakenneuudistustuesta) noudatetun vakiintuneen käytännön mukaisesti. Tarkoituksena oli jäädättää kalusto ennen kriisiä tilatun uuden Airbus-ilma-aluksen käyttöönoton jälkeen vaarantamatta hyväksytyyn rakenneuudistussuunnitelman elinkelpoisuutta.

- (109) Kuten komissio selitti, vuosien 2023 ja 2024 vuokraukset eivät olleet kertaluonteisia, sillä kalustoa vuokrattiin useiksi kuukausiksi sesonkiaikana ja vuokrakalustoa käytettiin säännöllisesti liikennöidyillä reiteillä (Pariisi–Bamako vuonna 2023 ja Pariisi–Montreal vuonna 2024). Lisäksi Corsair jatkoi kymmenen ilma-aluksen käyttöä syyskuun 2023 jälkeen [...].
- (110) Näin ollen komissio katsoi, että tukea oli käytetty väärin, koska alkuperäisiä sitoumuksia ei ollut kumottu vuonna 2023 ilmoitetussa tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa. Niin kauan kuin komissio ei ollut tehnyt uutta päätöstä, yhdeksän ilma-aluksen enimmäisrajoitusta oli noudatettava.
- (111) Lisäksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaan korvaavien toimenpiteiden määrää on lisättävä vastaavasti tuen määrän kasvaessa. Corsair sen sijaan laajensi kalustoaan, mikä pahensi kilpailun vääristymistä.
- (112) Ranskan viranomaisten perustelut (toimintarajoitteet, asian kiireellisyys, toimitusten viivästyminen ja Malin turvallisuustilanne) eivät vakuuttaneet komissiota, koska kaluston vuokraus ei perustunut pakottaviin olosuhteisiin vaan etukäteen suunniteltuihin, tarkoituksellisiin päätöksiin.
- (113) Corsairin kilpailijat väittivät, että kaluston vuokraus mahdollisti aggressiivisen hinnoittelupolitiikan, joka vääristi kilpailua entisestään sesonkiaikana.
- (114) Siksi komissiolla oli vakavia epäilyjä siitä, olivatko Corsair ja Ranska noudattaneet sitoumusta kaluston rajoittamisesta, mikä oli vuoden 2020 tuen soveltuvuuden keskeinen edellytys.
- (115) Näin ollen komissio päätti asetuksen (EU) 2015/1589 20 artiklan mukaisesti jatkaa helmikuussa 2024 aloitettua muodollista tutkintaa määrittääkseen, oliko rikkominen rakenneuudistustuen väärinkäyttöä, ja ilmoitti arvioivansa kaluston todellista kokoa vuonna 2023 ilmoitetun jatkettun rakenneuudistuksen aikana aloittamispäätöksessä jo esitettyjen epäilyjen perusteella.

4.2.2 Rakenneuudistuskauden aikana myönnetty lisätuki

- (116) Komissio totesi aloittamispäätöksessään, että Corsair oli saanut rakenneuudistuskautellaan useita muita valtiontuki-toimenpiteitä ilman, että Ranskan viranomaiset olisivat osoittaneet niiden laillisuutta tai soveltuvuutta, mutta komissio ei kuitenkaan ilmaissut tältä osin erityisiä epäilyjä. Laajentamispäätöksessään komissio totesi, että Corsair oli vuosina 2021–2022 saanut 32,4 miljoonaa euroa avustuksina ohjelmista, jotka komissio oli hyväksynyt covid-19-pandemiaa koskevien tilapäisten valtiontukipuitteiden⁽²³⁾ nojalla. Luokiteltuaan kyseiset avustukset SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi komissio totesi, että covid-19-pandemiaa koskevilla tilapäisillä valtiontukipuitteilla nimenomaisesti suljettiin pois ne yritykset, jotka olivat olleet vaikeuksissa jo 31 päivänä joulukuuta 2019. Myös Corsairin katsottiin olevan vaikeuksissa oleva yritys jo kyseisenä päivänä.
- (117) Komissio totesi, että Ranskan viranomaiset eivät olleet ilmoittaneet tämän tuen myöntämisestä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 129 kohdan mukaisesti. Se huomautti myös, että Corsairin toistuva ja jatkuva riippuvuus julkisesta rahoituksesta osoittaa, että sen pandemiaa edeltäviä haasteita ei ollut ratkaistu. Vuosina 2021 ja 2022 myönnetty lisätuki vaikutti näin ollen rikkovan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 kohdassa vahvistettua tuen ainutkertaisuuden periaatetta, jonka mukaan rakenneuudistustukea jo saava yritys ei voi saada uutta tukea ennen rakenneuudistuksen saattamista loppuun. Komissio päätteli, että koska Ranskan viranomaiset eivät esittäneet muuta oikeusperustaa tuelle, lisätuen ei voida todeta soveltuvan sisämarkkinoille, ja sillä oli edelleen vakavia epäilyjä siitä, onko tuki pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaista.
- (118) Komissio totesi myös, että jos 32,4 miljoonaa euroa katsottaisiin ylimääräiseksi rakenneuudistustueksi, tämä raskauttaisi jo helmikuussa 2024 tehdyssä aloittamispäätöksessä esitettyjä epäilyjä. Nämä epäilyt liittyvät (keinotekoisesti sääntöjenvastaisesti tuettuun) Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen, uuden julkisen tuen oikeasuhteisuuteen, valtion riittämättömään tuottoon ja kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden riittämättömyyteen.

⁽²³⁾ EUVL C 91 I, 20.3.2020, s. 1, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 18 päivänä marraskuuta 2021 (EUVL C 473, 24.11.2021, s. 1).

4.2.3 *Lisätuen vaikutus rakenneuudistussuunnitelman muuttamisen rahoittamiseksi myönnetyn tuen soveltavuuteen sisämarkkinoille*

- (119) Koska Corsairille oli myönnetty rakenneuudistuskauden aikana 32,4 miljoonaa euroa sääntöjenvastaista tukea, komissio epäili tuen vaikutusta vuonna 2023 ilmoitetun lisätuen soveltavuuteen tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseksi.

4.3 **Ranskan huomautukset**

4.3.1 *Aloittamispäätös*

- (120) Ranskan viranomaiset esittivät 7 päivänä maaliskuuta 2024 komissiolle menettelyn aloittamista koskevaa päätöstä koskevat huomautuksensa.
- (121) Ne totesivat huomautuksissaan, että Corsairin tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma, joka oli toimitettu Euroopan komissiolle 11 päivänä joulukuuta 2020 tehdyn alkuperäisen tukipäätöksen jälkeen (106,7 miljoonaa euroa), oli täysin alkuperäisen suunnitelman mukainen.
- (122) Ranskan viranomaiset vahvistivat, että suunnitellut operatiiviset ja sosiaaliset toimenpiteet, erityisesti Corsairin toiminnan uudelleenkeskittäminen Antillien ja Intian valtameren alueeseen, toiminnan kehittäminen Afrikassa, kaluston nykyaikaistaminen ottamalla käyttöön Airbus A330neo -ilma-alus sekä työehtosopimusten uudelleen neuvottelut, on pantu kaikilta osin täytäntöön. Ranskan viranomaiset väittivät tuolloin, että Corsair noudattaa alkuperäisiä sitoumuksiaan rajoittaa kalustonsa yhdeksään ilma-alukseen kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi.
- (123) Ranskan viranomaiset esittivät, että tämän tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman taustalla olivat poikkeukselliset, ennakoimattomat olosuhteet, jotka eivät johtuneet yrityksestä, mikä johti poikkeamiseen suunnitelmassa esitetystä talousennusteesta ja liiketuloksen [200–400] miljoonan euron laskuun vuosina 2020–2023. Tällaisia olosuhteita ovat muun muassa jatkuva terveyskriisi, protestiliikkeet Antilleilla, Venäjän Ukrainaan kohdistama hyökkäys, joka johti polttoaineen hinnan merkittävään nousuun ja Yhdysvaltain dollarin arvonnousuun, sekä kustannusten laaja euroinflaatio. Näin ollen Ranskan viranomaiset väittivät, että syyskuussa 2023 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 7.2.2 jakson perusteella pyydettyä muutoksella oli tarkoitus jatkaa rakenneuudistustoimia rajoitetun ajan. Tuolloin Ranskan viranomaiset vahvistivat määräajan päättyvän 30 päivänä syyskuuta 2025.
- (124) Ranska katsoi, että Corsair oli tehostanut toimintaansa unionin syrjäisimmillä alueilla, joilla sillä oli toimintaa, ja siksi olisi pääteltävä, että Corsairilla on merkittävä vaikutus tietyn syrjäisimmän alueen (tai tietyn merentakaisen alueen) talouteen, mikä on käynyt ilmi esimerkiksi Mayottea koetelleiden viimeaikaisten luonnonkatastrofien yhteydessä. Näin ollen Ranska katsoi, että tämä rahoitusosuus oikeuttaisi uuden rakenneuudistustuen samaan tapaan kuin Air Australin tapauksessa (vuonna 2022) Réunionin osalta tai SATA-konsernin tapauksessa (myös vuonna 2022) Azorien osalta.
- (125) Näiden väitteiden tueksi Ranska toimitti selvityksen ⁽²⁴⁾, jossa todettiin, että i) Corsairin romahtaminen johtaisi kilpailutilanteen muuttumiseen Pariisin ja Mayotten välisellä reitillä duopolista monopoliksi ja mahdollisiin 41 prosentin hinnankorotuksiin (hinnan ennakoitu nousu olisi 15 % Antilleilla ja 8 % Réunionilla) ja ii) Corsairin lopettaessa toimintansa korvaavat kilpailijat eivät pääsisi markkinoille suurten markkinoille pääsyn esteiden vuoksi. Ranskan merentakaisen alueiden syrjäinen sijainti ja saaristoasema estävät uusia toimijoita avaamasta reittejä kyseisille alueille. Tämä on vahvistettu tarkastelemalla kyseisille markkinoille tuloa ja markkinoilta poistumista kahdeksan edellisen vuoden aikana. Ainoa markkinoille pysyvästi tullut toimija on French Bee, joka on avannut reitin Réunioniin. French Bee on kuitenkin Air Caraïbesin tytäryhtiö, joka oli jo vakiinnuttanut toimintansa Ranskan merentakaisilla alueilla. Kolme muuta yritystä, jotka olivat yrittäneet aloittaa liikennöintiä näillä reiteillä, olivat lopettaneet toimintansa nopeasti. Selvityksen mukaan yrityksillä, joilla ei ole jalansijaa Ranskan

⁽²⁴⁾ E. Comben, A. Chapsalin ja P. Lissot'n laatima, Corsairin teettämä selvitys yrityksen toiminnan päättämisen talousvaikutuksista, 7.3.2024.

merentakaisilla alueilla, ei ollut talouskannustimia sijoittautua sinne. Perinteisillä lentoyhtiöillä ei ollut riittävää tukikohtaa Charles de Gaullen lentoasemalla, eikä eurooppalaisilla point-to-point-verkkojen lentoyhtiöillä ollut sopivaa kalustoa kaukolentoihin. Lisäksi kaukolentojen liikennöinti ei sopinut tällaisten lentoyhtiöiden keskipitkiin lentoihin perustuvaan kaupalliseen strategiaan. Lisäksi Orlyn lentoasemalla, josta useimmat lennot Ranskan merentakaisille alueille lähtevät, on niukasti tilaa, mikä tekee uusien lentoyhtiöiden tulemisesta markkinoille epätodennäköistä. Selvityksessä korostettiin myös, että Corsairin poistuminen markkinoilta saattaa johtaa siihen, että kyseisillä markkinoilla olevat toimijat ryhtyvät hiljaiseen kilpailunvastaiseen yhteistyöhön, sekä aiheuttaa kielteisiä sosiaalisia ja talousvaikutuksia Corsairin tällä hetkellä palvelemille alueille. Lisäksi Ranska selitti, että Corsairin markkinoilta poistumisen synnyttämiin hypoteettisiin hinnankorotuksiin ei voida puuttua asettamalla julkisen palvelun velvoitteita, joilla kiellettäisiin tilapäisesti nykyisiä lentoliikenteen harjoittajia korottamasta tariffeja, ja/tai myöntämällä suoria tukia asukkaalle, koska tällaiset toimet edustaisivat interventionistista markkinoiden sääntelyä ja tulisivat paljon kalliimmiksi valtion talousarviolle ja näin ollen Ranskan kansalaisille kuin tuensaajan oman rahoitusosuuden lisäksi myönnetty tuki.

- (126) Ranskan viranomaiset katsoivat, että tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään uskottavia mahdollisuuksia Corsairin elinkelpoisuuden palauttamiselle myös pessimistisessä skenaariossa. Lisäksi ne totesivat, että riippumattoman tilintarkastajan vahvistamassa perusskenaariossa varaudutaan [20–50] miljoonan euron pääomasijoitukseen, 103 miljoonan euron suuruisen julkisen velan anteeksiantoon ja 38,1 miljoonan euron merentakaisen alueiden verohyvitykseen ja että liiketoiminnan tuloksen odotetaan [...] ja olevan [...] miljoonaa euroa tilikaudella 2026–2027. Ranskan viranomaiset totesivat tuolloin myös, että suunnitelma perustuu operatiivisesti siihen, että lentokaluston jatkuva uusiminen ottamalla käyttöön Airbus A330neo -ilma-alus ja kymmenennen ilma-aluksen (F-HSKY) liikennöinti optimoivat kustannuksia, vahvistavat merentakaisia palveluita ja monipuolistavat Afrikkaan suuntautuvia reittejä ([...]) kompensoiden Pohjois-Amerikan reiteiltä vetäytymistä ([...]). Ranskan viranomaiset päättelivät näin ollen, että tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen elinkelpoisuuden palauttamista koskevien vaatimusten mukainen, sillä suunnitelman mukaan sijoitetun pääoman tuotto on vuosina 2023–2024 positiivinen, kannattavuus (EBITDAR) on vuosina 2025–2026 yhdenmukainen eurooppalaisten lentoyhtiöiden vuoden 2019 kannattavuuden kanssa (noin 15 %) ja kassavirta on positiivinen.
- (127) Lisäksi Ranskan viranomaiset pitivät omaa rahoitusosuutta riittävänä, tehokkaana ja oikeasuhteisena. Ne katsoivat suunnitelman muuttamista koskevan päätöksentekokäytännön mukaisesti, että huomioon olisi otettava kaikki vuoden 2020 jälkeen toteutetut toimet, mukaan lukien Boeing 747 -ilma-alusten myynti, vuokraamista koskevien sopimusten uudelleenneuvottelut, työsuojelusuunnitelma ja työehtosopimus. Ne vahvistivat, että [...] on konkreettinen mutta komission luvan varainen, että [...] rahoitus ja että rahoitusosuuksien moratorio on tukikelpoinen, koska se on peräisin yksityiseltä taholta. Oma rahoitusosuus (293,9 miljoonaa euroa) kattoi yhteensä 60,14 prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista (lukuun ottamatta liiketoiminnan kattamaa loppusummaa) ja noudatti pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa edellytettyä 50 prosentin kynnyksarvoa jopa lisäkustannusten osalta (59,9 %).
- (128) Valtion toimenpiteen osalta (83,1 miljoonaa euroa) Ranskan viranomaiset katsoivat aiheelliseksi täyttää likviditeettivajeen ja järjestää kestävämmän velan uudelleen. Ne lisäsivät, että valtio sai asianmukaisen tuoton, koska käytössä oli voitolliseen tulokseen pääsyä koskeva lauseke (jopa [...] miljoonaa euroa), joka on ensisijainen suhteessa osinkojen jakamiseen, sekä kuuden vuoden kieltä maksaa osinkoa osakkeenomistajille.
- (129) Ranskan viranomaiset katsoivat myös, että kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet on kalibroitu oikein ja että ne ovat laajempia kuin alkuperäisessä rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet, sillä Corsair on sitoutunut, Ranskan kyseisenä päivänä esittämien huomautusten puitteissa, luopumaan pysyvästi ja peruuttamattomasti 365:stä lähtö- ja saapumisajasta Pariisin Orlyn lentoasemalla, sulkemaan pysyvästi [...] Pohjois-Amerikan reittiä ja luopumaan muiden reittien avaamisesta sekä rajoittamaan kaluston kokonaiskapasiteetin [...] ilma-alukseen (yli [...] % vähemmän kuin ennen rakenneuudistusta). Ranskan viranomaiset pitivät näitä toimenpiteitä riittävinä ja asianmukaisina, kun otetaan huomioon Corsairin koko ja toiminta tukialueilla, ja katsoivat kymmenellä ilma-aluksella liikennöinnin olevan ratkaisevan tärkeää Corsairin toiminnan kehittämiseksi Afrikassa ja kannattavuuden palauttamiseksi vahingoittamatta yrityksen perinteistä ydinliiketoimintaa eli toimintaa merentakaisilla alueilla.

4.3.2 Lentokaluston koon rajoittamista koskevan velvoitteen rikkominen

- (130) Ranskan viranomaiset totesivat laajentamispäätökseen 30 päivänä toukokuuta 2025 toimittamissaan huomautuksissa, että Corsair oli noudattanut alkuperäisen rakenneuudistussuunnitelman yhteydessä tehtyjä sitoumuksia ja että kertaluonteiset kaluston vuokraukset johtuivat tilanteista, joissa tällainen toiminta oli välttämätöntä, eikä kyse ollut rakenneuudistussuunnitelman noudattamatta jättämisestä tai tuen väärinkäytöstä. Ranskan viranomaisten pääasiallinen väite oli, että vuoden 2020 päätöksen ehdoista käy selvästi ilmi, että komission tarkoituksena oli yksinomaan rajoittaa Corsairin istuinkapasiteettia ja se oli ilmaissut kapasiteetin ilma-alusten määränä yksinkertaisuuden vuoksi ja koska se oli tietoinen Corsairin yhdeksän ilma-aluksen istuinmäärästä. Vuonna 2020 toimitetusta rakenneuudistustuen ennakkoilmoituksesta kävi ilmi, että kaluston rajoitus oli ymmärrettävä kapasiteettiin suhteutettuna istuinten määränä, jonka Corsair aikoi saavuttaa ennen rakenneuudistusta, vuosina 2020–2024. Ranskan viranomaiset katsoivat, että kalustoa rajoittavaa toimenpidettä koskeva komission erilainen tulkinta, joka ei liity kapasiteettiin suhteutettuun istuinten määrään, rikkoi EU:n lainsäädännön yleisiä periaatteita, kuten oikeusvarmuuden ja moitteettoman hallinnon periaatetta. Tällainen rikkominen olisi erityisen ilmeistä, koska Corsairin velvoitteiden muotoilu ja tulkinnan jatkuva epäselvyys aiheuttaisi vakavia oikeudellisia seurauksia. Corsair on vähentänyt merkittävästi istuinkapasiteettiaan suhteessa kapasiteettiin, jonka se oli suunnitellut saavuttavansa ennen rakenneuudistusta, vuosina 2020–2024, ja täyttänyt sekä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 78 kohdassa asetetun tavoitteensa vähentää kapasiteettiaan tai markkinaläsnäoloaan että vuoden 2020 päätöksen mukaiset velvoitteensa. Ranskan viranomaiset vertailivat (taulukko 5) Corsairin todellisen kapasiteetin kehitystä vuoden 2020 päätöksen hyväksymisen jälkeen (mukaan lukien vuokrattu kalusto) kapasiteettiin, jonka Corsair aikoi saavuttaa ennen rakenneuudistusta.

Taulukko 5

Corsairin todellisen kapasiteetin kehitys verrattuna ennakoituun kapasiteettiin (istuinten määrä)

Istuinten määrä	2020 ⁽¹⁾	2021 ⁽²⁾	2022 ⁽³⁾	Kesä 2023 ⁽⁴⁾	Joulukuu 2023	Kesä 2024 ⁽⁵⁾	Joulukuu 2024
Corsairin liiketoimintasuunnitelman ennakoitu kapasiteetti ennen rakenneuudistusta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Todellinen kapasiteetti vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman hyväksymistä koskevan päätöksen jälkeen (lukuun ottamatta kertaluonteisia vuokrauksia)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Todellinen kapasiteetti vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman hyväksymistä koskevan päätöksen jälkeen (mukaan lukien kertaluonteiset vuokraukset)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Istuinten määrä 30 päivänä syyskuuta 2020.⁽²⁾ Istuinten määrä 30 päivänä syyskuuta 2021.⁽³⁾ Istuinten määrä 30 päivänä syyskuuta 2022.⁽⁴⁾ Istuinten määrä kesällä 2023.⁽⁵⁾ Istuinten määrä kesällä 2024.

- (131) Toissijaisesti Ranskan viranomaiset katsoivat, että kaluston vuokrauksilla ei ollut vaikutusta vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman muuttamista koskevan pyynnön soveltuvuuteen. Tältä osin Ranska totesi, että IATA:n kaudella päivittäin liikennöityjen ilma-alusten keskimääräinen määrä on aina ollut alle yhdeksän, sillä Corsairin todelliset kertaluonteiset vuokraukset tasattiin helposti päivinä, joina Corsair liikennöi alle yhdeksällä ilma-aluksella. Ranskan viranomaiset kehottivat komissiota tarkastelemaan konkreettisesti Corsairin vuoden 2020 päätöksestä johtuvien velvoitteiden täytäntöönpanoa ottaen edellytysten tai sitoumusten lisäksi huomioon niiden asiayhteyden ja tavoitteet. Viranomaiset huomauttivat tässä yhteydessä, että vuokraus oli välttämätöntä Corsairista riippumattomista pakottavista syistä, kuten siksi, että miehistö kieltäytyi liikennöimästä Pariisi–Bamako-reittiä paikallisen geopoliittisen tilanteen ja turvallisuustilanteen vuoksi. Pariisi–Montreal-reitillä taas osana kaluston uusimista hankittujen ilma-alusten suunnitellun toimituksen viivästyminen vaaransi Corsairin yhdeksän ilma-aluksen lentoaikataulujen toiminnan huippuaikana. Ranskan viranomaiset huomauttivat, että Corsair oli [...] ilma-aluksen myynnin vuoksi vuokrannut syyskuussa 2023 ilma-aluksen liikennöimään Pariisi–Montreal-reitillä kahden kuukauden ajan kesällä 2024 eli aikaista uudelleentoimitusta seuranneella kaudella, jolloin F-HSKY ei ollut käytettävissä eikä korvaavaa A330neo-ilma-alusta ollut vielä toimitettu. Johtuen [...] Corsairin oli ollut pakko pitää ilma-alus [...]. Toisenlainen ratkaisu olisi ollut erittäin vahingollinen yrityksen liiketoiminnalle. Ranskan viranomaiset korostivat, että tätä vuokrausta koskevia päätöksiä olisi tarkasteltava Corsairin tiedossa kesän 2023 lopussa olleiden teollisten tietojen valossa. Mahdollisen ostajan kanssa käydyt keskustelut [...], joka oli määrä poistaa kalustosta kesällä 2024, olivat jo edenneet pitkälle, kun korvaavan Airbusin toimituksen ilmoitettiin viivästyneen.

4.3.3 Rakenneuudistuskauden aikana myönnetty lisätuki

- (132) Corsairille vuosina 2021–2022 myönnetyn 32,4 miljoonan euron lisätuen osalta Ranskan viranomaiset myönsivät 16 päivänä joulukuuta 2024 päivätyssä kirjeessä, että Corsair, joka oli jo 31 päivänä joulukuuta 2019 ollut vaikeuksissa oleva yritys, ei ollut oikeutettu saamaan tukea covid-19-pandemiaa koskevien tilapäisten valtiontuki-puitteiden nojalla hyväksytyistä ohjelmista eikä se olisi siksi saanut hyötyä niistä. Ranskan viranomaiset väittivät kuitenkin, että sen hallinto oli toiminut vilpittömässä mielessä kansanterveysuhkan vallitessa.
- (133) Ranskan viranomaiset totesivat laajentamispäätökseen 30 päivänä toukokuuta 2025 toimittamissaan huomautuksissa, että lisätukea ei ollut myönnetty tuen ainutkertaisuuden periaatteen vastaisesti.
- (134) Ensinnäkin ne kiistivät Corsairin vaikeuksien olevan luonteeltaan jatkuvia ja väittivät, että vaikeudet johtuivat ulkoisista ja ennakoimattomista olosuhteista, kuten covid-19-kriisin pitkittyneistä vaikutuksista, joita ei olisi voitu ennakoita Corsairin rakenneuudistussuunnitelmaa kalibroitaessa. Viimeisimmän kokonaisen tilikauden (joka päättyi 30 päivänä syyskuuta 2024) tulos vahvisti kuitenkin yrityksen paluun elinkelpoiseksi. Toiseksi Ranskan viranomaiset väittivät, että tuen ainutkertaisuuden periaatetta sovelletaan ainoastaan tapauksiin, joissa myönnetään uutta pelastamis- tai rakenneuudistustukea, mutta kyseinen tuki ei liittynyt Corsairin pelastamis- tai rakenneuudistustoimeen, vaan se oli myönnetty covid-19-pandemian vaikutusten lieventämiseksi. Kolmanneksi ne totesivat, että jos komissio pitäisi covid-19-tukea rakenneuudistustukena (mistä Ranskan viranomaiset ovat eri mieltä), pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa säädetään tuen ainutkertaisuuden periaatteen poikkeuksista, jotka pätevät poikkeuksellisissa ja odottamattomissa tilanteissa, joista yritys ei itse ole vastuussa, kuten tilanteessa, jossa covid-19-kriisin vaikutukset ovat pitkittyneet.
- (135) Lisäksi Ranskan viranomaiset sitoutuivat perimään Corsairilta vapaaehtoisesti 32,4 miljoonaa euroa lisätukea korkoineen ennen mahdollisen lisärakenneuudistustuen hyväksymistä mitätöidäkseen Corsairin sääntöjenvastaisesta tuesta mahdollisesti saaman taloushyödyn ja neutralisoidakseen tuen mahdollisen vaikutuksen lisärakenneuudistustuen oikeasuhteisuuteen.

4.4 Asianomaisten osapuolten esittämät huomautukset

- (136) Kuten aloittamispäätöksen artiklaosassa todetaan, komissio tiedotti asiasta asianomaisille osapuolille julkaisemalla päätöksen ja sen yhteenvedon *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

- (137) Päätöksen julkaisemisen jälkeen useat asianomaiset osapuolet esittivät huomautuksia aloittamispäätöksestä. Seuraavissa kohdissa esitetään yhteenveto komission arvioinnin kannalta olennaisimmista huomautuksista.

4.4.1 *Groupe Dubreuil Aéro*

- (138) GDA, Groupe Dubreuilin lentoliikenneosasto, ilmoitti olevansa merkittävä toimija Ranskan pitkän matkan lentoliikenteessä ja toimivansa pääasiassa kahden yrityksensä, Air Caraïbesin ja halpalentoyhtiö French Been, kautta. Nämä lentoyhtiöt asemoituvat Corsairin suoriksi, merkittäviksi kilpailijoiksi, sillä niiden verkot ja tukikohdat ovat suurelta osin samat: GDA:n liikennöimät reitit, erityisesti keskeiset yhteydet Antillien (Martinique, Guadeloupe ja Ranskan Guayana) ja Intian valtameren kohteiden (Réunion) välillä, ovat myös Corsairin strategia reittejä.
- (139) Lentoyhtiöiden välisestä kilpailusta tekee erityisen kiihkeää se, että ne toimivat pääasiassa samalta keskeiseltä päälentotasemalta eli Pariisiin Orlyn lentoasemalta käsin. Lisäksi French Been läsnäolo samoilla reiteillä on aiheuttanut voimakkaan paineen hintakilpailulle, koska näiden kahden konsernin perinteiset liikennöintimallit kilpailevat suoraan pitkän matkan halpalentojen kanssa. Näin ollen GDA on Corsairin tärkein kilpailija maantieteellisillä markkinoilla, jotka ovat välttämättömiä Corsairin tulevaisuuden elinkelpoisuuden kannalta.
- (140) Koska GDA on kilpailun vääristymisestä kärsinyt suora kilpailija, se pyysi alun perin 24 päivänä toukokuuta 2024 komissiota kumoamaan alkuperäisen, vuoden 2020 tuen ja hylkäämään Corsairin tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman. Pyyntö perustui kolmeen keskeiseen valituksen aiheeseen: i) Corsair oli todistetusti laiminlyönyt vuoden 2020 tuen edellytyksiä, ii) sille oli myönnetty sääntöjenvastaista lisätukea ja iii) tarkistettu rakenneuudistus-suunnitelma ei soveltunut sisämarkkinoille.
- (141) Ensinnäkin GDA tuomitsi vuoden 2020 päätöksen pakollisten edellytysten laiminlyönnin. GDA huomautti tässä yhteydessä, että avoimuutta ja vilpittömyyttä yhteistyötä koskevia velvoitteita ei ollut noudatettu, puolivuotiskertomuksia ei ollut saatavilla eikä tietoja ollut julkaistu Ranskan valtiovarainministeriön verkkosivustolla. Tätäkin vakavampi väite oli se, ettei olennaisia korvaavia toimenpiteitä ollut toteutettu: i) kaluston määrää oli kasvatettu ainakin kymmeneen ilma-alukseen, vaikka Corsairilla sai sitoumuksen mukaan olla vain yhdeksän ilma-alusta, ja ii) Corsair oli avannut uusia reittejä Afrikkaan (Antananarivo, Cotonou ja Bamako) ilman komission ennakkolupaa aiheuttaen ristiriidan alkuperäisen uudelleenkeskittämistrategian kanssa. Lisäksi GDA suhtautui epäileväisesti kahden valtionlainan takaisinmaksuun (yhteensä 80 miljoonaa euroa), sillä Ranskan valtion valmius antaa velka anteeksi merkitsi sitä, ettei Corsair ollut koskaan aloittanut takaisinmaksun suorittamista, mikä rikkoi räikeästi alkuperäisiä edellytyksiä.
- (142) Toiseksi GDA väitti, että Corsairille oli maksettu sääntöjenvastaista ja uutta valtiontukea vuoden 2020 jälkeen. Ilmoittamattoman tuen (jonka arvioitiin olevan vähintään 32 miljoonaa euroa, myönnettynä erityisesti vero- ja sosiaaliturvamahelpotusten muodossa) lisäksi GDA väitti, että syyskuussa 2023 myönnetty CRPN:n rahoitusosuuksien porrastettu maksaminen on itsessään uutta sääntöjenvastaista tukea, jota ei voida laskea omaksi rahoitusosuudeksi.
- (143) Kolmanneksi GDA totesi, että tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma on uutta rakenneuudistustukea, joka on määriteltävä sisämarkkinoille soveltumattomaksi tuen ainutkertaisuuden periaatteen perusteella. GDA perusteli luokittelua muutosten laajuudella (kokonaistuen huomattava lisäys), virallisen ilmoituksen määräajan laiminlyönnillä ja ennen kaikkea strategian radikaalilla muutoksella (järkeistämisen sijaan toimintaa laajennettiin Afrikkaan). GDA:n mukaan tuki ei edes tarkistettuna täytä soveltuvuusedellytyksiä, koska anteeksiannettu 80 miljoonan euron velka, summattuna yhteen 83,1 miljoonan euron lisätuen kanssa, tekee kokonaistuesta (163,1 miljoonaa euroa) suhteettoman osakkeenomistajien omaan rahoitusosuuteen nähden, mitä GDA piti riittämättömänä.
- (144) Lisäksi GDA kyseenalaisti elinkelpoisuuden palautumisen uskottavuuden ja väitti, että suunnitelma ei enää palvele yhteistä etua (alueellista jatkuvuutta). GDA totesi tältä osin, että historiallisen suuret tappiot kärsineellä (lähes 500 miljoonaa euroa vuosina 2000–2018) Corsairilla ei ole uskottavia pitkän aikavälin elinkelpoisuutta koskevia näkymiä – varsinkaan sen jälkeen, kun suunnitelmaa on jatkettu – ja että kyseinen tuki ei näin ollen täytä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen perusedellytyksiä.

- (145) GDA pyysi komissiota toteamaan, että tukea on käytetty väärin ja että uudet toimenpiteet ovat sisämarkkinoille soveltumattomia. Se kehotti komissiota kumoamaan välittömästi vuoden 2020 tukipäätöksen ja määräämään kaikki (alkuperäiset ja sääntöjenvastaiset) tuet välittömästi takaisinperittäviksi korkoineen. Jos komissio kuitenkin hyväksyy tuen, GDA vaati merkittävästi tehostettuja korvaavia toimenpiteitä (tuntuva luopuminen kalustosta sekä lähtö- ja saapumisajoista nykyisillä reiteillä), riippumattoman toimitsijan perustamista tiukkaa valvontaa varten sekä tuen maksamista ehdollisissa erissä.
- (146) GDA esitti 11 päivänä lokakuuta 2024 jälleen vastalauseensa ja täydensi niitä toteamalla, että Corsair ei ollut noudattanut vuoden 2020 tuen edellytyksiä, oli saanut lisää sääntöjenvastaista tukea ja oli ehdottanut tarkistettua rakenneuudistussuunnitelmaa, joka on rakenteellisesti ristiriidassa EU:n lainsäädännön ja erityisesti tuen ainutkertaisuuden periaatteen kanssa.
- (147) GDA väitti erityisesti, että Ranskan viranomaiset ja Corsair eivät olleet noudattaneet vuoden 2020 päätöksen mukaisia velvoitteitaan. Ensinnäkään velvoitetta rajoittaa kalusto yhdeksään ilma-alukseen ei ollut noudatettu, ja GDA totesi IATA:n vuoden 2024 kesä- ja talvikausia analysoituaan, että Corsair oli liikennöinyt ainakin kymmentä tai jopa 11:tä ilma-alusta tai vuokrannut niitä, mikä rikkoo vuoden 2020 päätöksessä määrättyä keskeisintä rakenteellista toimenpidettä. Toiseksi GDA totesi jälleen, että Corsair oli saanut sääntöjenvastaista lisätukea, koska vuonna 2020 saatujen suorien valtion lainojen maksua oli lykätty vuodella ja sen katsottiin olevan uutta, ilmoittamatonta tukea. GDA:n mukaan tämä tuki ei sisälly jo mainittuihin sääntöjenvastaisiin määriin. GDA arvosteli myös CRPN:n rahoitusosuuksien (toinen väitetysti sääntöjenvastainen tuki) porrastamiseen liittyvää selvää eturistiriitaa, joka aiheutuu siitä, että Corsairin tuolloinen henkilöstöjohtaja toimi myös CRPN:n hallinnossa.
- (148) Tämän jälkeen GDA kyseenalaisti vuoden 2020 tuen perusteena olleen merentakaisia reittejä koskevan uudelleen-keskittämistrategian ja väitti, että Corsairin varsinainen strategia keskittyy nyt Afrikkaan. Corsairia kutsuttiin afrikkalaiseksi lentoyhtiöksi sen uusien tai suunniteltujen Brazzavilleen, Senegaliin (Dakar) ja Gaboniin (Libreville) suuntautuvien reittien perusteella. GDA:n mukaan nämä työllisyyteen ja paikalliseen kilpailuun perustuvat aloitteet ovat ristiriidassa alueellisen jatkuvuuden tavoitteen kanssa, ja se kyseenalaisti julkiselle tuelle esitetyt perustelut. Lisäksi GDA totesi, että Corsairin ainoa kannattava toiminta vuonna 2023 oli rahtiliikenne, joka suuntautui pääasiassa Afrikkaan.
- (149) Samana päivänä GDA arvosteli myös osakkeenomistajien epävakautta Kongon vetäytymisen ja uuden enkelisijoittajan Abbas Jaberin konkurssihistorian perusteella. GDA totesi, ettei Jaber ollut julkaissut tilinpäätöstään useaan vuoteen.
- (150) GDA arvosteli ankarasti myös Corsairin tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman talouteen liittyvien oletusten vakavuutta. Arvio lentopetrolin hinnan asteittaisesta laskusta 900 dollariin tonnilta syyskuusta 2023 lähtien oli osoittautunut virheelliseksi, sillä hinnat olivatkin pysyneet korkeammalla tasolla. Suunnitelma ei näin ollen ollut realistinen, sillä polttoaineen hintaa ei ollut otettu huomioon. Lisäksi GDA katsoi, että oletamus siitä, että Manner-Ranskan ja merentakaisen alueiden välisten lentojen keskihinnat nousisivat, oli ristiriidassa siviili-ilmailuhallinnon tietojen kanssa, joka oli ilmoittanut hintojen laskusta vuonna 2024.
- (151) Lisäksi GDA arvosteli rahoituksen heikkoa avoimuutta, sillä Corsair oli julkaissut vuosien 2022 ja 2023 tilinpäätöksensä vasta oikeustoimien jälkeen. GDA totesi, että tilintarkastajat olivat ilmaisseet suhtautuvansa varauksella Corsairin vilpittömyyteen maksuaikojen suhteen ja esittäneet, että Corsair olisi halunnut salata totuuden tilanteestaan. GDA arvioi Corsairin taloustilanteen olevan katastrofaalinen, sillä sen liikutulos vuonna 2023 oli -37,1 miljoonaa euroa. GDA:n mukaan se, että Corsairin tappio oli näin suuri valtiontuesta huolimatta, on osoitus siitä, että yritys on rakenteellisesti tappiollinen ja kestämaton.
- (152) Kyseisenä päivänä GDA esitti jälleen päätelmänsä, jonka mukaan Ranskan myöntämä jatkuva tuki oli sääntöjenvastaisen tuen väärinkäyttöä, joka johti selvään kilpailun vääristymiseen markkinoilla. Tämän perusteella GDA pyysi komissiota jälleen kumoamaan vuoden 2020 päätöksen, toteamaan kaikki maksetut tuet (mukaan lukien uusi ja ilmoittamaton tuki) sisämarkkinoille soveltumattomiksi ja sääntöjenvastaisiksi sekä määräämään ne välittömästi perittäviksi takaisin. GDA arvioi, että Corsairin likvidointi olisi pelastamis- ja rakenneuudistussuunta- viivojen mukaista, koska se antaisi tehokkaammille kilpailijoille mahdollisuuden kasvaa.

- (153) GDA esitti 8 päivänä marraskuuta 2024 lisähuomautuksia vahvistaakseen, että Corsair on järjestelmällisesti ja pysyvästi rikkonut vuoden 2020 päätöksessä asetettua edellytystä, jonka mukaan sen on rajoitettava kalustonsa yhdeksään ilma-alukseen, ja että kyseisen velvoitteen kiertäminen on ollut pitkäaikaista, minkä ansiosta Corsair on pystynyt lisäämään tuotantovälineitään ja lentokalustonsa todellista kokoa.
- (154) GDA:n mukaan tiedot Corsairin lentokalustosta osoittivat, että se on liikennöinyt kymmentä ilma-alusta säännöllisesti, myös marraskuun 2021 ja lokakuun 2022 välisenä aikana.
- (155) GDA selitti, että IATA:n kesäkaudella 2024 Corsairin lennot olivat lisääntyneet huippuaikoina, jolloin se tarvitsi liikennöintiin vähintään 11 ilma-alusta. GDA arvioi jälleen, että Corsair oli vuokrannut kalustoa pitkäksi ajaksi (122 lentoa Iberojetin ilma-aluksilla Pariisi–Montreal-reitillä ja 26 lentoa Galistairin ilma-aluksilla Pariisi–Bamako-reitillä). Tämän perusteella GDA väitti, että Corsair oli järjestelmällisesti ja todennäköisesti jatkuvasti kiertänyt kalustorajoituksia lähes neljän vuoden ajan, vuokrannut kalustoa säännöllisesti ja pyrkinyt salaamaan kiertäneensä komission asettamia rajoituksia.
- (156) GDA reagoi 6 päivänä tammikuuta Corsairin syyskuun 2024 lopussa antamiin ilmoituksiin tämän liikevoitosta ja nettotuloksesta väittäen, että nämä ilmoitukset ovat pelkkää kulisia eivätkä ne saisi johtaa komissiota harhaan. GDA huomautti, että tulos johtuu erityisesti rahtiliikenteen voimakkaasta kasvusta Afrikassa ja liitännäistuloista, mikä on ristiriidassa vuoden 2020 avun alkuperäisen tavoitteen kanssa – tarkoituksena oli parantaa pääsyä merentakaisille alueille ja suojella kuluttajia, joilla on rajalliset resurssit. GDA huomautti tässä yhteydessä, että Corsairin johto oli vahvistanut strategisessa suunnitelmassaan, että yritys pyrkii toimimaan Afrikassa ja aikoo ottaa käyttöön kymmenennen ilma-aluksen, mikä pahensi kilpailun vääristymistä. GDA totesi, että kyseessä on itse asiassa uusi rakenneuudistussuunnitelma, joka komission olisi hylättävä. GDA kiinnitti komission huomion ennen kaikkea Corsairin johdon lausuntoon, jossa viitataan valtion kanssa tehtyihin sopimuksiin, jotka mahdollistaisivat suunnitelman toteuttamisen kaikissa tilanteissa, myös ilman äänestystä budjettitarkistuksista. GDA piti tätä osoituksena uudesta sääntöjenvastaisesta tuesta (lyhennysten maksulykkäykset tai julkisen velan moratorio) ja vuonna 2020 hyväksytyn rakenneuudistustuen rikkomisesta, sillä Corsair käytti kyseistä valtiontukea kilpailuetuna. Lisäksi GDA katsoi, että ilmoitus Montrealin-reitin sulkemisesta ja Brazzavilleen suuntautuvan reitin avaamisesta (johon komissio ei ollut antanut lupaa) todistaa, että Corsair oli muuttanut strategiaansa ja laiminlyönyt sitoumuksiaan, mikä tukee GDA:n väitettä siitä, että kyseessä on uusi rakenneuudistussuunnitelma, johon tulisi soveltaa tuen ainutkertaisuuden periaatetta. GDA esitti uudelleen pyyntönsä vuonna 2020 hyväksytyn tuen peruuttamisesta ja kaikkien maksettujen tukien välittömästä takaisinperinnästä.
- (157) Lisäksi GDA totesi 23 päivänä toukokuuta 2025 pitävänsä myönteisenä komission päätöstä laajentaa tutkintaa 11 päivänä huhtikuuta 2025 tekemällään laajentamispäätöksellä ja huomautti, että päätöksessä vahvistetaan sen epäilykset Corsairin kaluston rajoittamista yhdeksään ilma-alukseen koskevan velvoitteen rikkomisesta ja sääntöjenvastaisesta, ilmoittamattomasta 32,4 miljoonan euron tuesta. Tässä yhteydessä GDA väitti, että Corsair oli jatkuvasti ja avoimesti rikkonut kalustorajoituksia käyttämällä 10–11:tä ilma-alusta osana aggressiivista volyymivetoista strategiaansa, jossa Corsair laski hintojaan vääristäen kilpailua, mikä ei olisi ollut mahdollista ilman sääntöjenvastaista julkista tukea. GDA huomautti, että Ranskan viranomaiset olivat tunnustaneet myöntäneensä Corsairille sääntöjenvastaisesti 32,4 miljoonaa euroa soveltumattomasta tukiohjelmasta ja näin rikkoneensa tuen ainutkertaisuuden periaatetta. GDA:n mukaan on perusteltua ryhtyä välittömiin toimiin, sillä laiminlyönnit ja alkuperäisen tuen väärinkäyttö olivat toistuvia ja tarkistettu suunnitelma on uusi, sisämarkkinoille soveltumaton rakenneuudistussuunnitelma. Näin ollen GDA pyysi jälleen samaisena päivänä, että komissio aloittaisi menettelyn tuen väärinkäytöstä, kumoaisi vuoden 2020 päätöksen sekä julistaisi kaiken myönnetyn tuen sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi ja määräisi sen välittömästi perittäväksi takaisin.

4.4.2 *Air Austral*

- (158) Air Austral on ranskalainen yritys, jonka kotipaikka on Réunionissa ja jolla on merkittävää toimintaa Intian valtameren alueella. Yritys palvelee pääasiassa Manner-Ranskaa (päivittäiset lennot Pariisiin Charles de Gaullen lentoasemalle ja muihin kaupunkeihin raide- ja lentoliikennettä yhdistelevällä palvelukumppanuusmallilla), Réunionin, Mayotten, Mauritiuksen, Komorien, Madagaskarin ja Seychellien saaria sekä Etelä-Afrikkaa, Thaimaata ja Intiaa.

- (159) Air Austral on Corsairin suora kilpailija, sillä molemmat yritykset liikennöivät merkittävillä ja strategisilla pitkän matkan reiteillä, erityisesti Manner-Ranskan ja merentakaisen alueiden, kuten Réunionin, Mayotten ja Antillien, välisillä reiteillä. Tämä kilpailu tarkoittaa, että niiden toiminta keskeisillä reiteillä on päällekkäistä ja että ne kilpailevat sekä hinnoilla että kapasiteetilla.
- (160) Air Austral toimitti 24 päivänä toukokuuta 2024 huomautuksensa aloittamispäätöksestä komissiolle. Air Australin mukaan Corsairin rakenneuudistussuunnitelman muuttamista tai laajentamista on mahdotonta hyväksyä. Air Austral väitti, että Corsair on jättänyt olennaisesti ja jatkuvasti huomiotta alkuperäisen vuoden 2020 tuen edellytykset ja että uusi rakenneuudistussuunnitelma ei tarkistettunakaan takaisi yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuutta vaan pahentaisi kilpailun vääristymistä markkinoilla merkittävästi.
- (161) Air Austral arvosteli huomautuksissaan Corsairia useista vakavista laiminlyönneistä ja katsoi ne saadun tuen väärinkäytöksi. Vakavin laiminlyönti oli se, että Corsair oli rikkonut velvollisuuttaan rajoittaa kalustonsa yhdeksään ilma-alukseen. Air Australin mukaan kesäkausien 2023 ja 2024 lentoaikataulujen analyysi osoitti, että Corsair oli vuokrannut kalustoa jatkuvasti, jolloin sillä oli todellisuudessa huippuaikoina käytössään kymmenen ilma-alusta. Air Austral piti tätä puhtaasti kaupallisena ja toiminnan laajentamiseen tähtäävänä toimenpiteenä eikä hyväksynyt Corsairin väitettä rajoituksen korvattavuudesta istumapaikkojen kapasiteettirajoituksella, sillä tämä oli sen mielestä oikeuskäytännön ja komission johdonmukaisen päätöksentekokäytännön vastaista. Lisäksi Air Austral selitti, että Corsairin todellinen kapasiteetti oli kasvanut suuremmaksi kuin sen uudelle reittiliikenteelle määrätty 50 prosentin kapasiteettiosuus, kun se oli avannut reitin Réunionin ja Antananarivon (Madagaskar) välille vuonna 2023. Lopuksi Air Austral korosti, ettei Corsair ole toimittanut puolivuotiskertomuksia tai julkaissut tilinpäätöksiään vuodesta 2022 lähtien, minkä se katsoi vaikeuttaneen komission seurantaa ja herättävän vakavia epäilyjä siitä, että tuki on saattanut olla laajempaa kuin oli ehdottomasti tarpeen.
- (162) Lisäksi Air Austral katsoi, että tarkistetulla rakenneuudistussuunnitelmalla ei voida taata Corsairin elinkelpoisuuden palauttamista pitkällä aikavälillä, koska Corsairin hinnoittelupolitiikka on aggressiivinen ja kestämaton ja sen hinnat ovat huomattavasti kilpailijoiden hintoja alaisempia Pariisi-Réunion-reitillä. Air Austral katsoi, että nämä alhaisten hintojen politiikka, jota Corsair on noudattanut yleisen inflaation vallitessa, on aiheuttanut selvän eron kustannusten ja tariffien muutosten välillä.
- (163) Samalla Air Austral katsoi, että Corsairin toiminnan kielteiset vaikutukset kilpailuun ovat pahentuneet huomattavasti. Corsairin kapasiteettiosuus kasvoi vuosina 2019–2024 Pariisi-Réunion-reitillä jyrkästi, 20,6 prosenttia, ja lisäksi Corsairilla oli suurin osa (56 %) Réunion-Madagaskar-reitin kapasiteetista. Tämä ylikapasiteetti ja polkumyynti johtivat Air Australin kannattavuuden jyrkkään heikkenemiseen Manner-Ranskan ja Réunionin välillä sekä Réunion-Mayotte-reitillä. Corsairin ylikapasiteettipolitiikka tukahdutti Pariisi-Mayotte-reitin ja lamautti kilpailijoiden kehityksen. Air Austral ei ollut samaa mieltä Ranskan väitteestä äärimmäisen tiukasta kilpailusta ja huomautti, että juuri Corsair hallitsemattomine strategioineen on syyppää epäileluun kilpailuun.
- (164) Air Austral totesi, että alkuperäiset vääristymisen vastaiset toimenpiteet olivat epäonnistuneet, koska Corsair oli laiminlyönyt niitä, ja että tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa ei esitetty uusia vakavasti otettavia korvaavia toimenpiteitä, vaikka tuen määrä oli lisääntynyt huomattavasti.
- (165) Air Austral pyysi virallisesti komissiota hylkäämään tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman ja aloittamaan alkuperäisen tuen väärinkäyttöä koskevan menettelyn, koska tämän kielteiset vaikutukset olisivat selvästi suuremmat kuin myönteiset vaikutukset.

4.4.3 *Diamondale Limited*

- (166) Corsairin entinen enemmistöosakas Diamondale Limited, jäljempänä 'Diamondale', joka omisti 75,03 prosenttia Corsairin pääomasta ja 100 prosenttia sen äänioikeuksista vuoteen 2021 asti, toimitti 23 päivänä toukokuuta 2024 huomautuksensa komissiolle. Nojaten kokemukseensa ja tietoonsa Corsairista Diamondale ilmaisi vakavan huolensa tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman toteutettavuudesta ja vastusti voimakkaasti julkisen tuen lisäämistä.

- (167) Diamondale piti tarkistettua rakenneuudistussuunnitelmaa epärealistisena ja pyysi komissiota vaatimaan Corsairille jo myönnetyn 139,6 miljoonan euron tuen täysimääräistä takaisinmaksua sen sijaan, että tukea myönnettäisiin lisää SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan vastaisesti. Lisäksi Diamondale yhtyi komission epäilyihin Corsairin rakenneuudistuskauden aikana mahdollisesti saamasta lisätuesta, koska kyseinen tuki oli aiheuttanut kilpailun vääristymistä.
- (168) Diamondalen analyysi paljasti Corsairin tilinpäätöksen heikentyneen rakenteellisesti vuodesta 2018 lähtien: Corsairin tappiot vuonna 2021 olivat 48 miljoonaa euroa. Diamondale katsoi, että yritys kärsii kroonisesta talouden epätasapainosta ja sen käyttöpääoma on ollut riittämätöntä vuodesta 2018 lähtien oman pääoman hupenemisen vuoksi. Diamondale katsoi, että Corsair on rahoittanut pitkän aikavälin sijoituksiaan lyhyen aikavälin varoilla, mikä on johtanut negatiiviseen nettokassavirtaan vuodesta 2018 lähtien ja asettanut yrityksen maksukyvyttömyysvaaraan. Diamondale katsoi, että velka on liian suuri ja että heikko kannattavuus tekee yrityksen elinkelpoisuudesta mahdotonta, vaikka se saisi 200 miljoonaa euroa lisätukea.
- (169) Lisäksi Diamondalella oli vakavia epäilyjä Corsairin todellisesta omasta rahoitusosuudesta ja sen riittävydestä sekä Corsairin kyvystä palauttaa pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa. Se katsoi, että osa esitetyistä rahoitusosuuksista on vanhoja, kierrätettyjä aloitteita.
- (170) Näin ollen Diamondale vastusti sitä, että valtio osoittaisi tukitoimenpiteen pahasti velkaantuneelle yksityiselle yritykselle. Diamondale katsoi, että ainoa tapa välttää uusi konkurssi on hankkia yksityistä rahoitusta.

4.4.4 Nimetön asianomainen osapuoli

- (171) Asianomainen osapuoli, joka halusi pysyä nimettömänä, arvosteli lisätuen myöntämistä suorina avustuksina ja anteeksiannettuna velkana ilman, että Corsairilta edellytettäisiin konkreettisia korvaavia toimenpiteitä eli sitoumuksia estää kilpailun vääristyminen, mikä on herättänyt huolta kilpailulle vahingollisesta huomattavasta epätasapainosta.

4.5 Ranskan viranomaisten huomautukset asianomaisten osapuolten huomautuksista

- (172) Ranskan viranomaiset toimittivat 26 päivänä heinäkuuta 2024 komissiolle huomautuksia kolmansien osapuolten (GDA, Air Austral ja Diamondale) huomautuksista tarkoituksenaan osoittaa, että tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma on hyväksyttävä ja sisämarkkinoille soveltuva.
- (173) Ranskan viranomaiset vahvistivat huomautuksissaan, että vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman velvoitteita on noudatettu kaikilta osin, ja kiistivät kolmansien osapuolten esittämät väitteet. Väite puutteellisesta avoimuudesta hylättiin, koska Ranskan viranomaiset totesivat, että asiasta oli käyty säännöllistä keskustelua komission kanssa ja että yritys oli julkaissut tilinpäätöksensä tilikausilta 2021–2022 ja 2022–2023.
- (174) Kaluston rajoittamista viranomaiset kommentoivat toteamalla, että ilma-alusten kertaluonteinen vuokraus, erityisesti Bamakoon ja Montrealiin suuntautuville reiteille, oli välttämätöntä ulkoisten tekijöiden (geopoliittiset riskit ja toimitusviipeet) vuoksi eikä vuokraamisella ollut pyritty laajentamaan toimintaa. Viranomaisten mukaan Corsairin istuinkapasiteetti ei ollut missään kohtaa ollut rakenneuudistusta edeltänyttä tasoa suurempi, vaikka käytössä olikin vuokrattua kalustoa. Ranskan viranomaiset lisäsivät tältä osin, että komissio oli nimenomaisesti hyväksynyt myös palvelujen uudelleenkohdentamisen Afrikkaan (Cotonou, Bamako ja Antananarivo). Kilpailun vääristymisen osalta todettiin, että Corsair oli noudattanut sitoumustaan antamalla kolmansien lentoyhtiöiden käyttöön keskimäärin yli 365 lähtö- ja saapumisaikaa Pariisin Orlyn lentoasemalla. Ranskan viranomaiset katsoivat muutospyynnön noudattavan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa esitettyä tuen ainutkertaisuuden periaatetta, koska sillä varmistetaan alkuperäisten rakenneuudistustoimien täydellinen jatkuvuus, joiden tavoitteita (merentakaiset alueet ydinliiketoimintana ja kehitys Afrikassa) ei ole kyseenalaistettu, ja sen pidennetty kesto [...] (rakenneuudistuskauden päättymispäivä näiden huomautusten esittämisajankohtana) rajoittuu siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä.

- (175) Ranskan viranomaiset katsoivat lisäksi, että muutospyyntö soveltuu sisämarkkinoille sillä perusteella, että se täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan kriteerit.
- (176) Ranskan viranomaiset vahvistivat yrityksen ulkopuolisen konsultin laatimien yksityiskohtaisten analyysien perusteella, että Corsairin toiminta on edistynyt parempaan suuntaan, sillä sen liiketulos kuluneen 12 kuukauden aikana (kesäkuusta 2023 toukokuuhun 2024) oli [...] miljoonaa euroa ja toukokuun 2024 lopussa tulokset olivat talousarviota korkeammat ja selvästi pessimististä skenaariota paremmat. Tämä kustannusten ja tarjonnan optimointiin liittyvä positiivinen tulos tukee ennustetta [...] miljoonan euron liikevoitosta viimeistään tilikaudella 2026–2027. Ranskan viranomaiset totesivat myös, että konsulttiyritys Analysis Groupin laatimassa lisäkertomuksessa vahvistetaan, että Corsairin hinnoittelupolitiikka tukee yrityksen elinkelpoisuutta ilman, että sen on nostettava kapasiteettia liian suureksi tai laskettava hintoja.
- (177) Ranskan viranomaiset totesivat jälleen, että Corsairin merkitys alueelliselle jatkuvuudelle on suuri ja sen vuoksi markkinoiden toimintapuutetta on perusteltua korjata valtion tukitoimenpiteillä. Ne selittivät, että vaihtoehtoisen tilanteen analyysi osoittaa, että yrityksen romahtaminen johtaisi erittäin merkittävään hinnannousuun merentakaisilla reiteillä (esimerkiksi +15,6 % Antillien-reitillä ja +41,5 % Mayotten-reitillä), hiljaisen kilpailuvastaisen yhteistyön riskiin ja kilpailuympäristön merkittävään heikkenemiseen (kilpailutilanne Pariisi–Mayotte-reitillä muuttuisi duopolista monopoliksi).
- (178) Ranskan viranomaiset totesivat julkisten ja yksityisten toimien oikeasuhteisuudesta, että ne kiistävät kolmansien osapuolten väitteet omasta rahoitusosuudesta. CRPN:n myöntämien rahoitusosuuksien porrastamista pidettiin yksityisenä rahoitusosuuksena, koska CRPN on Ranskan viranomaisten mukaan yksityisoikeuden piiriin kuuluva oikeushenkilö, jonka varat eivät ole valtion varoja. Ranskan viranomaiset katsoivat myös, että vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman mukaisista lainoista johtuvien julkisten velkojen anteeksiantoa ei voida pitää uutena lisätukena, koska se olisi vastoin komission päätöksentekokäytäntöä. Ranskan viranomaisten mukaan Corsairin oma rahoitusosuus ylittää näin ollen 50 prosentin kynnyksarvon rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista.
- (179) Lisäksi Ranskan viranomaiset katsoivat, että ehdotetut vääristymisen vastaiset toimenpiteet ovat riittäviä ja rajoittavampia kuin vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteet, koska Ranskan viranomaisten mukaan Corsair on sitoutunut peruuttamattomasti luopumaan 365:stä lähtö- ja saapumisajasta Pariisin Orlyn lentoasemalla, sulkemaan pysyvästi Pohjois-Amerikan reitit ([...]) keskittyäkseen liikennöintiin Afrikkaan sekä rajoittamaan kapasiteettiaan. Corsairin saamaa covid-19-tukea (32 miljoonaa euroa) pidettiin sääntöjenmukaisena, koska se oli myönnetty yleisen lainsäädännön perusteella ja tuki oli myös kilpailijoiden saatavilla.
- (180) Ranskan viranomaiset päättelivät näin ollen, että koska tukea ei ollut maksettu ennen komission päätöstä, muutospyyntö täyttää kaikki edellytykset ja se olisi hyväksyttävä.
- (181) Vastauksena väitteisiin, joita asianomaiset osapuolet esittivät 11 päivänä huhtikuuta 2025 tehtyä laajentamispäätöstä koskeissa huomautuksissaan, Ranskan viranomaiset huomauttivat jälleen, että kymmenennen ilma-aluksen kertaluonteinen vuokraus oli vähäistä ja perusteltua. Ranskan viranomaiset huomauttivat myös, että toisin kuin GDA väitti, Corsairin lentoaikataulut oli laadittu yhdeksän ilma-aluksen pohjalta ja että Corsair ei ollut koskaan liikennöinyt 11:tä ilma-alusta. Ranskan viranomaiset huomauttivat lisäksi, että GDA ei esittänyt näyttöä väitteilleen, joiden mukaan kaluston vuokraus oli vaikuttanut markkinoihin. Ranskan viranomaiset katsoivat, että merentakaisiin kohteisiin suuntautuvien reittien hinnanalennukset eivät johtuneet Corsairin volyymilähtöisestä strategiasta eivätkä valtiontukeen perustuvasta hinnoittelupolitiikasta vaan pikemminkin yleisestä tilanteesta, joka näkyi paitsi Corsairin liikennöimillä reiteillä (Guadeloupe ja Martinique) myös reiteillä, joita Corsair ei liikennöi, kuten Ranskan Guayanaan suuntautuvalla reitillä ja muilla keskipitkillä ja kaukoliikenteen reiteillä, joita Corsair ei liikennöi. Olosuhteet huomioon ottaen Ranskan viranomaiset totesivat, että väite siitä, että kymmenennen ilma-aluksen vuokraaminen kyseenalaistaisi rakenneuudistussuunnitelman muuttamista koskevan pyynnön soveltuvuuden tai merkitsi vuoden 2020 rakenneuudistustuen väärinkäyttöä, oli suhteellisuusperiaatteen ja komission päätöksentekokäytännön vastainen.

5. ARVIOINTI

5.1 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun valtiontuen olemassaolo

- (182) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että "[j]ollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".
- (183) Jotta toimenpide voitaisiin katsoa kyseisessä määräyksessä tarkoitetuksi tueksi, sen on näin ollen täytettävä seuraavat kumulatiiviset edellytykset: i) kyse on valtion toimenpiteestä, joka rahoitetaan valtion varoista, ii) toimenpiteestä aiheutuu etua sen saajalle, iii) etu on valikoiva ja iv) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.1.1 Vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteet

- (184) Ranskan viranomaiset ilmoittivat rakenneuudistussuunnitelman muuttamista koskevassa ilmoituksessaan, että osa OMRP-sijoittajakonsortion vuonna 2020 tekemästä 6 miljoonan euron pääomasijoituksesta on tosiasiallisesti saatu merentakaisen departementtien paikallisviranomaisten varoista (johdanto-osan 42 kappale). Ranskan viranomaiset katsoivat, että tätä rahoitusosuutta on pidettävä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisena valtiontuenä.
- (185) Kuten kaikki muukin valtion talousarviosta tai verovaroista myönnetty rahoitus, joka myönnettiin Corsairille vuonna 2020 Corsairia koskevan maksukyvyttömyyden estämismenettelyn yhteydessä tehdyn sovittelupöytäkirjan nojalla, kyseinen rahoitus on peräisin paikallisviranomaisten varoista, joten sen on katsottava sitovan Ranskan valtion varoja ja johtuvan Ranskan valtiosta, sillä pöytäkirjan on allekirjoittanut Ranskan valtion puolesta ministeriöiden välinen teollisuuden rakenneuudistusten komitea (*Comité Interministériel de Restructuration Industrielle*, CIRI). Tämä yksittäinen rahoitustoimenpide antoi Corsairille valikoivan edun, koska rahoituksen myöntämishetkellä yritys oli vaikeuksissa, joita covid-19-pandemia pahensi entisestään, minkä vuoksi sille ei voitu myöntää markkinaehtoista rahoitusta. Toimenpiteellä vahvistettiin Corsairin kilpailuasemaa muihin Euroopan talousalueella toimiviin lentoyhtiöihin verrattuna, mikä vääristi tai uhkasi vääristää kilpailua ja kauppaa jäsenvaltioiden välillä (ks. vuoden 2020 päätöksen 3.1.1 kohta).
- (186) OMRP:n vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman osana myöntämä pääomasijoitus olisi näin ollen katsottava SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi.

5.1.2 Tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteet

- (187) Ensinnäkin tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään seuraavat toimenpiteet, joiden Ranska ilmoitti olevan valtiontukea: i) uusi 3 miljoonan euron pääomasijoitus Guadeloupen departementin valtuustolta, ii) yhteensä 38,1 miljoonan euron merentakaisen alueiden verohyvitys (*crédit d'impôt outre-mer*, CIOM) Corsairin lentokoneen ostoa koskevasta investointiohjelmasta, iii) yhteensä 19 miljoonan euron uudelleenjärjestely, joka vastaa kuuden vuoden ([...]) julkista velkaa, jota ei voida antaa anteeksi, iv) luopuminen 23 miljoonan euron saatavasta, joka vastaa julkista velkaa, joka voidaan antaa anteeksi, ja v) luopuminen 80 miljoonan euron julkisesta velasta, joka vastaa alkuperäisen rakenneuudistussuunnitelman osana myönnettyjä valtion lainoja (FDES- ja PP-lainat) sekä niiden 4,7 miljoonan euron korkoa (johdanto-osan 39 kappale).
- (188) Ranskan valtio allekirjoitti CIRI:n välityksellä yhdessä edunsaajayrityksen, lähtevien osakkeenomistajien ja uusien sijoittajien edustajien kanssa 7 päivänä marraskuuta 2025 ehtoasiakirjan, jonka Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle (johdanto-osan 31 kappale). Ehtoasiakirjan D osassa määrätään, että johdanto-osan 187 kappaleen i-v kohdassa mainittu rahoitus myönnetään valtion tai Guadeloupen alueen talousarvio- tai verovaroista. Tästä seuraa, että Ranskan valtio myöntää nämä toimenpiteet varoistaan ja että toimenpiteet johtuvat Ranskan valtiosta.

- (189) Corsair on erittäin vakavissa vaikeuksissa, minkä vuoksi on aloitettu maksukyvyttömyyden ehkäisemismenettely (*mandat ad hoc*, jota seuraa sovittelu) ja nimitetty ensin väliaikainen toimitsija ja sitten sovittelijat ⁽²⁵⁾. Kuten johdanto-osan 18–29 kappaleessa todetaan, Corsairin tilanne oli erittäin vaikea jo vuonna 2020, kun vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelma laadittiin ja hyväksyttiin, ja paheni sen jälkeen entisestään, mikä sulki pois mahdollisuuden saada markkinaehtoista rahoitusta. Vaikka ehtoasiakirjassa määrätään yksityisestä rahoituksesta uuden pääomasijoituksen muodossa, sen edellytyksenä on edelleen valtion tuki. Näin ollen anteeksi annettavissa olevien julkisten velkojen tai lainojen mitätöinnin, verohyvitysten, pääomasijoitusten tai sen julkisen velan osuuden, jota ei voida antaa anteeksi, uudelleenjärjestelyn muodossa myönnetty julkinen rahoitus antaa Corsairille selvän edun, jota se ei voisi saada tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.
- (190) Johdanto-osan 189 kappaleessa tarkoitettu etu on valikoiva, koska julkiset rahoitustoimenpiteet ovat yksittäisiä tukitoimenpiteitä, jotka hyödyttävät ainoastaan Corsairia ⁽²⁶⁾.
- (191) Johdanto-osan 187 kappaleen i–v kohdassa luetellut toimenpiteet vahvistavat Corsairin kilpailuasemaa suhteessa muihin Euroopan talousalueella toimiviin lentoyhtiöihin, erityisesti niihin, jotka liikennöivät samoja reittejä Pariisista joko Ranskan alueella sijaitseviin kohteisiin tai kolmansiin maihin. Näin ollen toimenpiteet vääristävät tai uhkaavat vääristää lentoyhtiöiden välistä kilpailua ja vaikuttavat todennäköisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (192) Edellisistä johdanto-osan kappaleista seuraa, että johdanto-osan 187 kappaleen i–v kohdassa luetellut toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (193) Toiseksi tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa määrätään moratoriosta, joka toteutetaan porrastamalla CRPN:n (*Caisse de Retraite des Personnels Navigants*, lentomiestien eläkekassa) Corsairille syyskuussa 2023 myöntämät eläkemaksut (johdanto-osan 43 kappale). Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio oli alun perin pidättänyt itsellään mahdollisuuden ilmoittaa kantansa siihen, voidaanko tämän rahoituksen katsoa kuuluvan omavastuusuuteen, ja todennut, että se voi olla valtiontukea (johdanto-osan 86 kappale).
- (194) Ranskan viranomaiset katsoivat, että moratorio on katsottava omavastuusuudeksi, sillä se on yksityisen elimen myöntämä etu eikä siihen liity valtion varoja. Groupe Dubreuil Aéro kiisti Ranskan viranomaisten lausunnon ja totesi, että CRPN:n jäsenyys on pakollinen, että valtio vahvistaa maksujen määrän ja laskentamenetelmän ja että CRPN tarjoaa yleishyödyllistä palvelua ja on ministeriön valvonnassa.
- (195) ”Valtion varoilla” tarkoitetaan kaikkia julkisen sektorin varoja, mukaan lukien valtion sisäisten yksiköiden (hajautetun hallinnon, osavaltioiden, alueellisten ja muiden yksiköiden) varat ⁽²⁷⁾. Myös julkisten yritysten varat ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja ⁽²⁸⁾. Lisäksi kiistanalaista toimenpidettä vastaavien rahamäärien pysyminen jatkuvasti julkisessa valvonnassa ja siten kansallisten toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä on riittävä syy luokitella ne valtion varoiksi ⁽²⁹⁾. Kun toimenpiteen toteuttaa yksityinen yksikkö, on oltava riittävä näyttö siitä, että tarkasteltavana oleva tukitoimenpide on toteutettu viranomaisten tosiasiallisen vaikutusvallan tai määräysvallan johdosta ja että toimenpide johtuu siten valtiosta ⁽³⁰⁾.
- (196) Ranskan liikennelain mukaan siviili-ilmailun lentomiestistöllä on lisäeläkejärjestelmä, jonka jäsenyys on pakollinen. Maksut maksaa osittain työnantaja ja osittain työntekijä. Lisäeläkejärjestelmää hallinnoi CRPN, joka on yksityisoikeuden soveltamisalaan kuuluva voittoa tavoittelematon oikeushenkilö ja tuottaa yleishyödyllistä palvelua sosiaaliturvasta vastaavan ministerin valvonnassa. Sen hallintoneuvostossa on 22 jäsentä: työnantajien 11 edustajaa on nimittänyt hallintoviranomainen, ja loput 11 jäsenen edustajaa on valittu valtioneuvoston asetuksen

⁽²⁵⁾ Kauppalain L611-3 § ja sitä seuraavat pykälät.

⁽²⁶⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 4.6.2015, Euroopan komissio v. MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt., C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 kohta.

⁽²⁷⁾ Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuen käsitteestä (EUVL C 261, 19.7.2016, s. 1), 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

⁽²⁸⁾ Ks. edellinen alaviite, 49 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

⁽²⁹⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranskan tasavalta v. Euroopan yhteisöjen komissio, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 36 kohta.

⁽³⁰⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 2.3.2021, komissio v. Italia, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 67 kohta.

edellytysten mukaisesti. Työnantajien edustajia esittävät ammattijärjestöt (kahdeksan jäsentä), ilmailualan elimet (yksi jäsen) ja ministeriöt, jotka työllistävät lentomiehistöä (kaksi jäsentä). Lisäksi päätöksiä tehtäessä läsnä ovat hallituksen komissaari sekä siviili-ilmailusta vastaava ministeri, joita molempia voidaan kuulla niin monta kertaa kuin he pyytävät. Maksujen määrästä ja laskentatavasta määrätään säännöissä. CRPN varmistaa lisäeläkejärjestelmän talouden tasapainon pelkästään omilla varoillaan; jos varoja ei ole tarpeeksi, maksuja vähennetään suhteellisesti ⁽³¹⁾.

- (197) CRPN:n varat ovat peräisin sen jäsenten ja siihen sidoksissa olevien työnantajien maksuista. Ei ole näyttöä siitä, että nämä yksityiset varat olisi toimitettu valtion tarkastettaviksi, jotta ne voisivat toimia Corsairille myönnettävänä rahoituksena. Erityisesti CRPN:n hallintoneuvoston kokoonpano, jossa on CRPN:n jäsenten – eli myös Corsairin kilpailijoiden – edustajia ja jossa valtion edustajat ovat vähemmistössä (2:22), sotii sellaista päätelmää vastaan, jonka mukaan valtio olisi voinut vaikuttaa ratkaisevasti maksuista saatujen varojen käyttöön ja päättää käyttää niitä pääasiassa tiettyjen yritysten tukemiseen. Komissiolla ei myöskään ole viitteitä siitä, että Ranskan viranomaiset voisivat käyttää ratkaisevaa vaikutusvaltaa CRPN:n varojen käyttöön hyödyntämällä hallituksen komissaarin ja siviili-ilmailusta vastaavan ministerin oikeutta tulla kuulluksi CRPN:n hallintoneuvoston keskusteluissa. Lisäksi ministerin CRPN:ään kohdistuva valvonta on rajallista, ja sen piiriin kuuluu maksujen keräämisjärjestelyjen sijaan pääasiassa eläkkeiden laskeminen. Näin ollen CRPN:n Corsairille myöntämää moratoriota ei voida pitää valtion varoista myönnettynä.
- (198) Valtion valvontaan, hallintoneuvoston jäsenten nimittämiseen ja maksuosuuksien määrän ja laskentamenetelmän vahvistamiseen liittyvät todisteet eivät riitä osoittamaan, että CRPN:n myöntämä väliaikainen rahoitus olisi hyväksytty viranomaisten vaikutuksen alaisena, erityisesti kun otetaan huomioon tasapuolinen edustus hallintoneuvostossa ja se, että vaikka työnantajien edustajat onkin nimittänyt hallintoviranomainen, heidän tehtävänsä on silti edustaa työnantajia ⁽³²⁾. Lisäksi liikennelaisia vahvistetaan, että CRPN hallinnoi resurssejaan itsenäisesti, siltä osin kuin sitä itseään vaaditaan varmistamaan taloutensa tasapaino, eikä se ei voi vedota valtiontukeen, jos varat ovat riittämättömät. Näin ollen on mahdollista päätellä, että päätös myöntää Corsairille moratorio vuoden 2023 maksujen maksamisen lykkäämisen muodossa oli tehty viranomaisten tosiasiallisen vaikutuksen alaisena. Toimenpide ei näin ollen johdu valtiosta.
- (199) Tämä ei vaikuta taloussyyhin, joiden vuoksi CRPN, saatuaan varmuuden muiden velkojien tekemistä myönnytyksistä ⁽³³⁾, päätti lykätä Corsairin maksuosuuksien maksamista vuosina 2020–2023 saadakseen saatavansa takaisin helpottamalla velallisansa elinkelpoisuuden palauttamista sen sijaan, että aiheuttaisi sen joutumisen konkurssiin.
- (200) Näin ollen, koska CRPN:n Corsairille syyskuussa 2023 myöntämien maksuosuuksien porrastamista ei voida katsoa valtion toimenpiteeksi eikä sitä rahoitettu valtion varoista, se ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea vaan sen voidaan oikeutetusti katsoa kuuluvan Corsairin rakenneuudistuksen lisäkustannusten omavastuuosuuteen.
- (201) Arvioituaan valtiontuen olemassaolon kumulatiivisia edellytyksiä komissio katsoo, että johdanto-osan 187 kappaleessa luetellut rakenneuudistussuunnitelman muuttamisen rahoitustoimenpiteet ja johdanto-osan 184–186 kappaleessa tarkoitettu pääomasijoitus ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

⁽³¹⁾ Liikennelain L6527-1–L6527-4 ja L6527-8 §.

⁽³²⁾ Se, että valtio nimittää kaikki moniammatillisen järjestön edustajat, ei tarkoita, että he olisivat valtion edustajia, ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 30.1.1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC) v. Guy Clair, C-123/83, 18 ja 19 kohta.

⁽³³⁾ Ks. 7 päivänä marraskuuta 2023 annettu CRPN:n erityishallintoneuvoston päätöslauselma, jonka Ranskan viranomaiset toimittivat 10 päivänä helmikuuta 2025.

5.1.3 Rakenneuudistuskauden aikana myönnetty lisätuki

- (202) On kiistatonta, että 12 päivän huhtikuuta 2021 ja 31 päivän toukokuuta 2022 välisenä aikana Corsair sai 32,4 miljoonaa euroa, joka ei ollut sidoksissa komission hyväksymään vuoden 2020 rakenneuudistustukeen ja joka koostui seuraavista osista: i) yhteensä 1,8 miljoonaa euroa solidaarisuusrahastosta, ii) yhteensä 10 miljoonaa euroa kiinteisiin kustannuksiin perustuvana tukena ja iii) yhteensä 20,6 miljoonaa euroa ”sulkutukena”, jolla oli tarkoitus rahoittaa sellaisten yritysten negatiivinen bruttotoimintaylijäämä, joihin rajojen sulkeminen tammikuun ja syyskuun 2021 välisenä aikana vaikutti.
- (203) Johdanto-osan 202 kappaleessa luetellut toimenpiteet ovat yksittäisiä toimenpiteitä, jotka toteutettiin Ranskan kriisiajan tilapäisten valtiontukipuitteiden osana hyväksymien tukiohjelmien nojalla ja jotka hyväksyttiin komission päätöksillä valtiontueksi⁽³⁴⁾. Yksittäiset toimenpiteet on näin ollen katsottava valtiontueksi kyseisissä komission päätöksissä esitetyistä syistä.
- (204) Toimenpiteet myönnettiin joka tapauksessa yksittäisillä päätöksillä, jotka toimivaltaiset viranomaiset (talousministeriö, julkisen talouden pääosasto) tekivät antamalla määräyksiä ja asetuksia. Ne rahoitettiin Ranskan valtion talousarviosta. Näin ollen ne on rahoitettu valtion varoista ja ne johtuvat valtiosta.
- (205) Näistä yksittäisistä toimenpiteistä on etua Corsairille, koska niillä rahoitetaan sen toimintaa tai annetaan sille mahdollisuus kattaa 32,4 miljoonan euron arvosta tiettyjä covid-19-pandemian aikana aiheutuneita kustannuksia, joista sen olisi normaaliolosuhteissa pitänyt vastata itse. Vuosina 2021 ja 2022, jolloin julkinen rahoitus myönnettiin, yrityksen olisi ollut taloustilanteensa vuoksi mahdotonta löytää helposti kyseistä määrää markkinaehtoista rahoitusta. Jos rahoitus olisi ollut rahoituslaitoksen myöntämä laina, mikä olisi ollut epätodennäköistä, koska Corsairin kassavarat olivat tuolloin mitä todennäköisimmin vähemmän kuin 32,4 miljoonaa euroa, lainan rahoituskustannukset olisivat vastanneet lähellä konkurssia olevan liikkeeseenlaskijan rahoituskustannuksia. Lisäksi julkinen rahoitus myönnettiin tukina, mihin yksikään markkinatoimija ei olisi suostunut. Kyseiset yksittäiset toimenpiteet antavat Corsairille siksi talousetua, jota ei ole saatavilla markkinaehdoin.
- (206) Etu on valikoiva, koska se myönnettiin muiden kyseisen yksittäisen tuen saajien joukosta Corsairille, jonka katsottiin yrityksenä kärsineen erityisesti covid-19-epidemian leviämisen seurauksista.
- (207) Corsairille myönnetty julkinen rahoitus saattoi vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska se vahvisti Corsairin taloustilannetta ja koska Corsair toimii lentoliikennealalla, joka on avoin muiden jäsenvaltioiden kilpailulle ja investoinneille. Corsair sai suoran kilpailuedun, koska sen soveltamien hintojen ei tarvinnut kattaa sen tuottamien palvelujen kustannuksia, joita syntyi sen kilpaileessa muiden samoihin kohteisiin liikennöivien lentoyhtiöiden kanssa. Näin ollen johdanto-osan 202 kappaleessa lueteltuja yksittäisiä toimenpiteitä on pidettävä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valtiontukena.

5.2 Tuen sääntöjenmukaisuus

- (208) SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaan komissiolle on annettava tieto tuen myöntämistä tai muuttamista koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa. Jos komissio katsoo, että suunnitelma ei 107 artiklan mukaan sovellu sisämarkkinoille, se aloittaa 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun menettelyn viipymättä. Jäsenvaltio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä ennen kuin menettelyssä on tehty lopullinen päätös.

⁽³⁴⁾ Päätös C(2020) 2059, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2020, asiassa SA.56823 (2020/N) – Ranska – 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 (EUVL C 144, 30.4.2020, s. 1), päätös C(2021) 1706 final, annettu 9 päivänä maaliskuuta 2021, asiassa SA.61330 (2021/N) – Ranska – COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (EUVL C 242, 7.7.2023, s. 1) ja päätös C(2021) 8710 final, annettu 26 päivänä marraskuuta 2021, asiassa SA.64114 (2021/N) – Ranska – 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 (EUVL C 500, 10.12.2021, s. 1). Ks. myös laajentamispäätöksen johdanto-osan 27 kappale.

- (209) Lisäksi 13 päivänä heinäkuuta 2015 annetun neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ⁽³⁵⁾ 1 artiklan c kohdan mukaan voimassa olevan tuen muutokset ovat "uutta tukea", joista on ilmoitettava kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan nojalla. SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaan ja asetuksen (EU) 2015/1589 3 artiklaan sisältyy täytäntöönpanokieltolauseke, jonka mukaan ilmoitettua tukea ei saa ottaa käyttöön ennen kuin komissio on tehnyt, tai sen katsotaan tehneen, päätöksen tällaisen tuen hyväksymisestä.
- (210) Ensinnäkin OMRP-konsortion myöntämän ja merentakaisten departementtien paikallisviranomaisien lopulta rahoittaman (johdanto-osan 186 kappale) pääomasijoituksen lainmukaisuuden osalta Ranskan viranomaiset ilmoittivat vapaaehtoisesti, että kyseistä pääomasijoitusta ei voida pitää yksityisenä rahoituksena. Lausunto annettiin kuitenkin vasta sen jälkeen, kun toimenpide oli tosiasiallisesti toteutettu osana vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaa, mikä tarkoittaa, että toimenpidettä on pidettävä sääntöjenvastaisena tukena.
- (211) Toiseksi johdanto-osan 187 kappaleessa esitetyn tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman perustana olevan tuen laillisuuden osalta olisi täsmennettävä alusta alkaen, että FDES- ja PP-lainat, joiden myöntäminen hyväksyttiin vuoden 2020 päätöksellä, on katsottava voimassa olevaksi tueksi. Näistä lainoista johtuvasta julkisesta saatavasta luopuminen korkoineen on kuitenkin muutos voimassa olevaan tukeen, mikä tarkoittaa, että siitä on ilmoitettava. Ranskan viranomaiset ilmoittivat komissiolle kaikista toimenpiteistä, joilla rahoitettiin niiden pyyntö muuttaa Corsairin vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaa, eli sekä johdanto-osan 187 kappaleen i-iv kohdassa esitetystä toimenpiteistä että FDES- ja PP-lainoista johtuvista julkisista saatavista luopumisesta (johdanto-osan 187 kappaleen v kohta). Koska toimenpiteistä ilmoitettiin ennen niiden täytäntöönpanoa, joka on edelleen keskeytetty, kunnes komissio antaa päätöksen, komissio katsoo, että ne ovat laillista valtiontukea. Tämä ei vaikuta tuen oikeasuhteisuuden arviointiin, etenkin rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen myönnetyn julkisen ja yksityisen osuuden suhteen arviointiin (johdanto-osan 40, 282 ja 293 kappale).
- (212) Rakenneuudistuskauden aikana myönnetyn 32,4 miljoonan euron lisätuen (johdanto-osan 202–207 kappale) osalta on vielä huomattava, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 129 kohdassa todetaan, että kustakin rakenneuudistusaikana myönnetystä tuesta, myös hyväksytyn ohjelman mukaisesti myönnetystä tuesta, on ilmoitettava komissiolle erikseen, jos komissio ei ollut tietoinen tuesta tehdessään päätöksen rakenneuudistustuesta. On kiistatonta, että Ranskan viranomaiset eivät tässä tapauksessa ilmoittaneet kyseessä olevasta yksittäisestä tuesta komissiolle rakenneuudistustuesta ilmoittaessaan eivätkä myöhemminkään. Lisäksi tuen myöntämistä Corsairille ei voida katsoa hyväksytyksi kyseisiä tukiohjelmia koskevien komission päätösten perusteella, koska vaikeuksissa olevat yritykset, kuten Corsair, eivät nimenomaisesti hyötynyt näistä ohjelmista. Kyseiset tuet ovat sen vuoksi sääntöjenvastaisia.

5.3 Tuen soveltuvuus yhteismarkkinoille ja rakenneuudistussuunnitelman muutoksen arvioinnin oikeusperusta

- (213) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätään, että tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen annettua tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (214) Jotta tuki voitaisiin todeta sisämarkkinoille soveltuvaksi, sen tarkoituksena on siis oltava tietyn toiminnan tai talousalueen kehityksen edistäminen eikä se saa muuttaa kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (215) Ensimmäisen edellytyksen osalta komissio tutkii, onko tuella tarkoitus edistää tietyn taloudellisen toiminnan kehitystä. Toisen edellytyksen osalta komissio vertailee suunnitellun tuen myönteisiä vaikutuksia niiden toimintojen kehitykseen, joita tuella on tarkoitus tukea, sekä kielteisiä vaikutuksia, joita tuella voi olla sisämarkkinoihin kilpailun vääristymisen ja tuen kaupan kannalta haitallisten vaikutusten kautta ⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽³⁶⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 22.9.2020, Itävallan tasavalta v. Euroopan komissio (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19 kohta.

- (216) Komissio on vahvistanut pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissaan perusteet, joita se käyttää arvioidessaan, soveltuuko yrityksen rakenneuudistustuki sisämarkkinoille. Jos rakenneuudistustuki on hyväksytty, kyseinen jäsenvaltio voi suuntaviivojen 7.2.2 jakson mukaisesti pyytää rakenneuudistuskauden aikana komissiota hyväksymään rakenneuudistussuunnitelman ja tuen määrän muutokset.
- (217) Ranska toimitti komissiolle ensimmäisen tiedonannon Corsairin rakenneuudistussuunnitelman muuttamista koskevasta pyynnöstä 27 päivänä syyskuuta 2023 eli kolme päivää ennen Corsairin rakenneuudistuskauden päättymistä. Lisätietoja vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelmaan tehtävistä lisämuutoksista Ranska toimitti komissiolle 15 päivänä joulukuuta 2023.
- (218) Rakenneuudistussuunnitelmaan tehtyjen muutosten luonteen osalta komissio toteaa, että Corsairin rakenneuudistussuunnitelmaan tehdyt mukautukset eivät muuta sen tavoitetta, sen talouden perusteita eivätkä vuoden 2020 päätöksessä hyväksyttyjä rakenteellisia tavoitteita. Tarkistetulla rakenneuudistussuunnitelmalla on sama tavoite eli yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen ja alueellisen jatkuvuuden säilyttäminen Manner-Ranskan ja sen merentakaisten departementtien ja alueiden välillä. Esitetyt muutokset ovat seurausta operatiivisesta mukauttamisesta pandemian jälkeisten markkinoiden kehitykseen, eivätkä ne ole strateginen muutos.
- (219) Komissio toteaa erityisesti, että Corsairin toiminta-alaa ei ole muutettu; yritys ei ole monipuolistanut toimintaansa lentoliikenteen ulkopuolelle, muuttanut liiketoimintamalliaan eikä tehnyt rakenteellisia muutoksia, jotka olisivat muuttaneet sen talousidentiteettiä. Asianomaiset markkinat ovat edelleen suurelta osin vertailukelpoiset, ja yritys jatkaa pääasiassa merentakaisten alueiden ja Manner-Ranskan välisten yhteyksien liikennöintiä alkuperäisen suunnitelman perustana olleen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän tehtävänsä mukaisesti.
- (220) Komissio toteaa tässä yhteydessä, että tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman perusteellisen tarkastelun ja Ranskan esittämien perustelujen perusteella yritys jatkaa tehtävänsä täyttämistä Manner-Ranskan ja merentakaisten alueiden alueellisen jatkuvuuden varmistamiseksi ja takaa samalla tarjonnan monipuolistamisen ja kilpailukykyiset hinnat, jotka ovat erityisen tärkeitä asiakkaille, joihin sovelletaan SEUT-sopimuksen 349 artiklassa tunnustettuja rajoituksia ⁽³⁷⁾. Yritys tekee niin, vaikka se on siirtänyt osan kapasiteetistaan Afrikkaan, mikä ei ole ristiriidassa sen alueellisten siteiden kanssa vaan on pikemminkin kaupallinen mukautus, jonka tarkoituksena on optimoida kaluston käyttöä (ks. johdanto-osan 231 kappale).
- (221) Komission tekemä rahoitusanalyysi osoittaa, että tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman keskeiset parametrit ovat edelleen yhdenmukaisia vuonna 2020 hyväksytyn suunnitelman parametrien kanssa. Kulujen ja velan vähentämisen sekä tuottavuuden ja toiminnan tehokkuuden parantamisen ennusteet ovat pysyneet ennallaan. Tuloennusteeseen ja kapasiteetin kohdistamiseen tehdyt muutokset heijastavat markkinoiden luonnollista kehitystä ja vuodesta 2021 lähtien havaittuja makrotaloudellisia olosuhteita. Koska tarkistus on laajuudeltaan rajallinen, se ei muuta suunnitelman talousrakennetta vaan pikemminkin lisää sen uskottavuutta.
- (222) Komissio huomauttaa, että rakenneuudistussuunnitelmia voidaan mukauttaa markkinoiden kehityksen tai toimintaedellytysten niin vaatiessa sillä edellytyksellä, että mukautukset ovat alkuperäisten tavoitteiden mukaisia. Ranskan ehdottamat muutokset täyttävät tämän ehdon: ne on suunniteltu takaamaan alkuperäisen suunnitelman täytäntöönpano epävakaassa markkinaympäristössä ja säilyttämään samalla vuonna 2020 määritetty strateginen suunta. Alueellisen jatkuvuuden säilyttämistehtävä, joka on olennainen osa hyväksyttyä suunnitelmaa, on kokonaisuudessaan edelleen mukana.

⁽³⁷⁾ Ranskan osalta tämä koskee erityisesti Guadeloupea, Martiniquea, Réunionia, Saint-Barthélemya ja Saint-Martinia.

- (223) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että vuonna 2020 hyväksyttyyn rakenneuudistussuunnitelmaan tehdyt muutokset eivät ole uusi suunnitelma vaan pikemminkin markkinoiden suhdannekehityksen edellyttämä mukautus. Tarkistettu suunnitelma on alkuperäisen päätöksen hengen ja kirjaimen mukainen eikä vaikuta hyväksytyn tuen laajuuteen eikä tavoiteltuihin elinkelpoisuustavoitteisiin; se on myös täysin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen perustelujen mukainen. Suunnitelmaa on siksi pidettävä olemassa olevan suunnitelman muutoksena.
- (224) Tämän perusteella komissio katsoo, että tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma on yhdenmukainen komission vuonna 2020 hyväksymän rakenneuudistussuunnitelman kanssa ja on sen muutos, ei uusi suunnitelma.
- (225) Komissio voi periaatteessa hyväksyä tällaiset muutokset pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan mukaisesti, jos ne täyttävät seuraavat edellytykset:
- a) myös tarkistetun suunnitelman on palautettava elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa;
 - b) jos rakenneuudistuskustannukset nousevat, oman rahoitusosuuden on noustava vastaavasti;
 - c) jos tukimäärä kasvaa, kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden on oltava alkuperäisiä laajempia;
 - d) jos ehdotetut kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet ovat alkuperäisiä vähäisempiä, tukimäärää on vastaavasti pienennettävä;
 - e) kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet voidaan panna täytäntöön uuden aikataulun mukaan alkuperäistä aikataulua myöhemmin vain tuensaajasta tai jäsenvaltiosta riippumattomien syiden perusteella; muussa tapauksessa tukimäärää on vastaavasti pienennettävä ⁽³⁸⁾.
- (226) On myös huomattava, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 7.2.2 jaksoa sovelletaan ainoastaan rakenneuudistussuunnitelmien muutoksiin, ei uusia rakenneuudistustoimia koskeviin suunnitelmiin.

5.3.1 *Tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistäminen*

5.3.1.1 *Vaikutus markkinoiden toimintapuutteen poistamiseen tai sosiaalisten vaikeuksien estämiseen*

- (227) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan b alakohdan mukaan valtion toimenpide olisi kohdennettava tilanteeseen, jossa tuella saadaan aikaan sellainen merkittävä vaikutus, johon ei päästä markkinoiden omin toimin. Suuntaviivojen 44 kohdassa täsmennetään, että rakenneuudistustukea ei voida myöntää vain siksi, että tuensaaja voisi jatkaa toimintaansa, vaan se voidaan sallia vain, jos tämä on perusteltua sosiaalisten vaikeuksien tai markkinoiden toimintapuutteen estämiseksi. Näin voi olla esimerkiksi silloin, kun olennainen lentoliikennepalvelu, jonka luominen uudelleen olisi vaikeaa, on vaarassa häiriintyä eikä tilalle yksinkertaisesti pystyisi tulemaan kilpailijaa ⁽³⁹⁾.
- (228) Komissio totesi muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Corsair aikoo laajentaa reittiverkostoaan Afrikkaan ja Intian valtamerelle ⁽⁴⁰⁾. Tässä yhteydessä aloittamispäätöksessä esitettiin epäilyjä siitä, voitaisiinko ylimääräistä rakenneuudistustukea perustella edelleen alueellisen jatkuvuuden ja yhteyden säilyttämisellä merentakaisiin alueisiin, erityisesti kun otetaan huomioon i) kaksi tai kolme kilpailevaa reittilento-yhtiötä, jotka toimivat Corsairin liikennöimillä EU:n sisäisillä reiteillä, ja ii) se, että Corsairin tarkistetussa suunnitelmassa keskitytään pääasiassa uusien reittien avaamiseen EU:n ulkopuolisiin kohteisiin (ks. aloittamis-päätöksen johdanto-osan 80–82 kappale).

⁽³⁸⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohta.

⁽³⁹⁾ Kohdan soveltamisesta keskikokoiseen lentoyhtiöön, joka palvelee erityisiä matkustajaliikenteen kysynnän segmenttejä, ks. asia SA.57026 (2020/N) – Romania – COVID-19: Aid to Blue Air (EUVL C 430, 11.12.2020), sellaisena kuin se on vahvistettuna unionin yleisen tuomioistuimen tuomiossa 29.3.2023, Wizz Air Hungary v. komissio, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, 66–74 kohta.

⁽⁴⁰⁾ [...].

- (229) Komissio perusteli epäilyksiään siitä, täyttyvätkö pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa asetetut edellytykset, toteamalla, että niillä kolmella reitillä, joilla Corsair liikennöisi edelleen (Pointe-à-Pitre, Fort-de-France ja Réunion), ainakin kaksi muuta kilpailevaa lentoyhtiötä (Air Austral, Air France ja Air Caraïbes / French Bee) tarjoaa Corsairin palveluja vastaavia palveluja osana vuorotiheyteen, laatuun ja liiketoiminnan jatkuvuuteen liittyviä julkisen palvelun velvoitteita. Näin ollen komissio katsoi, että Corsairin tarjoamat matkustajaliikenne-palvelut eivät vaikuta olevan erityisen tai olennaisen tärkeitä, koska muut kolme lentoyhtiötä näyttävät pystyvän kompensoimaan Corsairin poistumisen markkinoilta lisäämällä kapasiteettiaan, vuorotiheyttään tai reittejään.
- (230) Silti Ranskan viranomaisten toimittaman Corsairin markkinoille pääsyn esteitä ja sen epäonnistumisesta koituvia, tarjonnan keskittymiseen ja hintojen nousuun tietyillä herkällä markkinoilla (Mayotte) kohdistuvia seurauksia koskevan tutkimuksen (ks. johdanto-osan 125 kappale) tulokset ovat uskottavia. On siis mahdollista, että Corsairin epäonnistuminen johtaisi vakaviin sosiaalisiin vaikeuksiin eli haavoittuvassa asemassa olevien väestöryhmien tilanteen heikkenemiseen SEUT-sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetuilla alueilla.
- (231) Corsair myös palvelee edelleen Ranskan merentakaisia alueita monipuolistamalla tarjontaansa ja tarjoamalla reittejä Pariisin Orlyn lentoaseman lisäksi alueellisilta lentoasemilta, kuten Lyonista ja Marseillesta. Suorien yhteyksien avaaminen alueellisilta lentoasemilta ja niiden ylläpitäminen auttavat laajentamaan asiakaskuntaa ja vahvistavat kansallisia yhteyksiä asettamatta kyseenalaiseksi Corsairin keskeistä roolia kaukaisimpien merentakaisen alueiden palvelemisessa. Myös tältä osin Corsairin epäonnistuminen aiheuttaisi todennäköisesti vakavia sosiaalisia vaikeuksia näiden alueiden haavoittuvassa asemassa oleville väestöryhmille.
- (232) Tässä yhteydessä on myös syytä panna merkille, että merentakaisen alueiden verohyvityksen muodossa suunniteltu rahoitus edellyttää, että Corsair käyttää tällä toimenpiteellä rahoitettuja ilma-aluksia merentakaisilla alueilla harjoitettavaan toimintaan ⁽⁴¹⁾.
- (233) Reittien avaaminen Afrikkaan rakenneuudistuskauden aikana (...) edellytti komission ennakkolupaa, joka annettiin Corsairin perustellusta pyynnöstä (ks. vuoden 2020 päätöksen johdanto-osan 88 kappaleen d kohta). Yritys käytti reittejä siis saavuttaakseen pitkän aikavälin elinkelpoisuutta koskevan tavoitteensa vuoden 2020 päätöksen mukaisten velvoitteidensa mukaisesti. Reittien avaaminen oli näin ollen erityinen mekanismi tulojen monipuolistamiseksi ja lentokaluston käytön optimoimiseksi eikä johtanut kaluston vapauttamiseen nykyisiltä merentakaisilta reiteiltä. Toimitetut tiedot osoittavat päinvastoin, että maantieteellisellä monipuolistamisstrategialla pyritään vakauttamaan yritystä talouden osalta, mikä on välttämätön edellytys sille, että se voi toteuttaa jatkossakin tehtävänsä yhteyksien tarjoajana Ranskan syrjäisimmille alueille. Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka Corsair on uudelleenjärjestellyt kapasiteettiaan, se on edelleen vahvasti läsnä Ranskan merentakaisilla alueilla ja Ranskan merentakaiset kohteet ovat sen toiminnassa edelleen keskeisiä (noin [...] % Corsairin toiminnasta tarjottujen istumapaikkojen määrässä mitattuna suuntautuu Ranskan merentakaisille alueille).
- (234) Näin ollen komissio katsoo, että huolimatta reittiverkostonsa mukauttamisesta ja Afrikkaan suuntautuvien reittien kohdennetusta käyttöönotosta Corsair pitää entiseen tapaan tärkeänä palvella Ranskan merentakaisia alueita, tarjota niille edelleen olennaisia yhteyksiä ja vastata siten toimenpidettä arvioitaessa havaittuihin liikkuvuuden ja alueellisen jatkuvuuden rakenteellisiin tarpeisiin.
- (235) Tästä seuraa ensinnäkin, että Corsairin rakenneuudistussuunnitelman muutosehdotusta voidaan tarkastella pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 7.2.2 jakson valossa, ja toiseksi, että suunnitelmassa esitetyt muutokset eivät aseta kyseenalaiseksi komission vuoden 2020 päätöksessään esittämää arviota tuen vaikutuksesta markkinoiden toimintapuutteiden tai sosiaalisten vaikeuksien korjaamiseen ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Ehtoasiakirjan 16 kohdassa ja siihen liitettyssä rakenneuudistussuunnitelmassa määrätään, että merentakaisen alueiden verohyvityksellä rahoitettuja ilma-aluksia on liikennöitävä merentakaisilla reiteillä [...] prosenttia ja muilla reiteillä [...] prosenttia lentoajasta.

⁽⁴²⁾ Vuoden 2020 päätöksen johdanto-osan 60–65 kappale.

5.3.1.2 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

- (236) Kun rakenneuudistussuunnitelmaa muutetaan, komissio vaatii pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan a alakohdan mukaisesti asianomaista jäsenvaltiota esittämään tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman, jonka avulla elinkelpoisuus voidaan palauttaa kohtuullisessa ajassa verrattuna alun perin toimitettuun rakenneuudistussuunnitelmaan.
- (237) Lisäksi rakenneuudistussuunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella. Pitkän aikavälin elinkelpoisuus saavutetaan vasta, kun yritys pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja sille jää sen jälkeen vielä asianmukainen pääoman tuotto.
- (238) Komissio totesi aloittamispäätöksessään, että Ranskan viranomaisten toimittamassa rakenneuudistussuunnitelmassa oli joitakin puutteita, jotka antoivat aiheutta epäillä Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautumista.
- (239) Ensinnäkään Ranskan viranomaisten tekemien talouteen liittyvien ja toiminnallisten oletusten tukena ei ollut yksityiskohtaisia perusteluja, joiden perusteella olisi ollut mahdollista arvioida niiden realistisuutta, mikä aiheutti epävarmuutta niiden järkevyydestä ja uskottavuudesta.
- (240) Toiseksi talouden perusennusteet osoittivat hyvin niukkoja marginaaleja kannattavuuden ja vakavaraisuuden vakioindikaattoreihin nähden, mikä altistaisi yrityksen mahdolliselle hauraudelle tilanteissa, joissa tietyt keskeiset olettamukset, kuten polttoaineen hinta, kehittyvät epäsuotuisasti.
- (241) Kolmanneksi komissio totesi, että ”uusiksi varoiksi” määriteltyt pääomasijoitukset eli aiemmilta sijoittajilta saadut [5–25] miljoonaa euroa ja Kongolta (Brazzaville) uutena sijoittajana saadut [5–25] miljoonaa euroa olivat Corsairin käteisvarojen tarpeen valossa vaatimattomia. Lisäksi useat muut uusina aloitteina esitetyt toimenpiteet osoittautuivat itse asiassa aiemmiksi toimenpiteiksi, jotka oli otettu huomioon jo vuoden 2020 suunnitelmassa tai joita oli tuolloin suunniteltu, joten niitä ei voitu pitää tosiasiallisina panoksina elinkelpoisuuden palauttamiseen. Näin ollen komissio totesi, että sijoitukset eivät osoittaneet suunnitelman toteuttamiskelpoisuutta.
- (242) Neljänneksi Ranskan viranomaiset eivät esittäneet pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 50 kohdassa edellytettyä pessimististä skenaariota, minkä vuoksi suunnitelman herkkyyttä epäsuotuisalle kehitykselle ei voitu arvioida asianmukaisesti.
- (243) Lopuksi komissio totesi, että toimitetut rahoitusennusteet olivat puutteellisia ja sisälsivät vain suppean tuloslaskelman. Lisäksi ne osoittivat pääoman kehittyneen sekä rakenneuudistuskaudella että sen jälkeen negatiivisesti, mikä on vastoin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 50 kohdan vaatimuksia. Näin ollen oli todennäköistä, että Corsair olisi rakenneuudistuskauden lopussa edelleen ”vaikeuksissa oleva yritys”.
- (244) Tämän perusteella komissio esitti vakavia epäilyjä siitä, täyttääkö tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen kriteerit ja pystyykö Corsair näin ollen palauttamaan pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa ja toimimaan kilpailukykyisesti omin voimin, ilman lisätukea.

5.3.1.2.1 Elinkelpoisuuden palautumista tukevien oletusten arviointi

- (245) Ranskan viranomaisten tekemien oletusten tarkastelu osoittaa, että Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen perusskenaarion mukaisesti perustuu realistisiin, johdonmukaisiin ja asianmukaisesti perusteltuihin toiminta- ja rahoitusennusteisiin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45–52 kohdan vaatimusten mukaisesti.
- (246) Oletuksissa on löydetty tasapaino matkustajakohdaisen tuoton parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden ja kustannusten hillitsemiseen tähtäävien rakenteellisten toimenpiteiden välille. Toimenpiteiden vaikutukset näkyvät jo Corsairin viimeaikaisissa tuloksissa.

- (247) Komissio toteaa erityisesti, että RASK:n parantamista koskevat oletukset osoittavat nyt Corsairin toteuttamien toimenpiteiden todellisen vaikutuksen. Tuloksena on, että RASK on suurempi kuin tarkistetussa rakenneuudistus-suunnitelmassa alun perin käytetyt varovaiset oletukset, koska luotettavia ennusteita ei ollut tuolloin mahdollista tehdä; näin ei ollut enää 15 päivänä joulukuuta 2025 toimitetussa suunnitelman versiossa. Ranskan viranomaiset viittaavatkin RASK:n [...] prosenttien parannukseen [...]sta verrattuna alun perin suunniteltuun [...] prosenttiin, mikä vastaa kaupallisten ja operatiivisten toimenpiteiden tosiasiallisen täytäntöönpanon jälkeen tilikaudella 2024–2025 todettua erinomaista tulosta. Komissio katsoo, että tämä ylöspäin tapahtuva tarkistus perustuu viimeaikaisiin tosiseikkoihin eikä johdu liian optimistisista oletuksista.
- (248) Lisäksi komissio toteaa, että matkustajakohtaista tuottoa koskevat oletukset perustuvat lentolipun keskimääräiseen hintaan, joka on korkeampi kuin alun perin ennustettiin, mikä heijastaa Corsairin useiden kuukausien aikana ja koko tilikauden 2025 aikana havaitsemaa vakautta, jopa pientä kasvua, joka on +[...] prosenttia verrattuna rakenneuudistus-suunnitelman edelliseen, toukokuussa 2025 toimitettuun versioon. Tämä myönteinen suuntaus on tapahtunut tilanteessa, jossa polttoaineen hinta on laskenut merkittävästi (–[...] % suunnitelman oletuksiin verrattuna), mikä vahvistaa käyttökatetta koskevien ennusteiden uskottavuutta. Komissio katsoo, että lentolipun keskimääräisen hinnannousun ja polttoainekustannusten laskemisen yhdistelmä on edistänyt kannattavuutta huomattavasti.
- (249) Komissio huomauttaa myös, että lentolipun keskimääräisen hinnan nousu johtuu suurelta osin Corsairin lentokaloustouudistuksen yhteydessä tapahtuneesta lisämyynnistä, joka paransi sen kaupallisen tarjonnan houkuttelevuutta ja lisäsi matkustajakohtaista tuottoa enemmän kuin alun perin odotettiin. Sekä tilikauden 2025 tulokset että vuotta 2026 koskevat ennusteet vahvistavat, että nämä vaikutukset eivät ole kertaluonteisia eivätkä johdu kausivaihteluista vaan ovat pikemminkin seurausta yrityksen uudelleenbrändäysstrategian mukaisista rakenteellisista valinnoista. Komissio katsoo tältä osin, että Corsairin suunnittelema lippujen hinnankorotuksen taso on edelleen rakenneuudistustuen tavoitteen mukainen, siltä osin kuin se heijastaa tarjottujen palvelujen laadun paranemista ja matkustajakohtaisen tuoton asteittaista normalisointia, eikä kyseessä siis ole valtiontuen mahdollistama hintojen keinotekoisien nostamisen strategia. Lisäksi komissio toteaa, että vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa tukea ei olisi myönnetty, lippujen hinnan korottaminen olisi ollut tarpeen myös kustannusten nousuun (inflaatioon) ja rahoitusrakenteen heikkenemiseen puuttumiseksi ja korotus olisi voinut olla jopa nykyistä huomattavampi tai siihen olisi voinut liittyä kapasiteetin ja palvelun laadun heikkenemistä. Näin ollen lentolipun keskimääräisen hinnan ennustettu kehitys skenaariossa, jossa tukea on myönnetty, ei anna Corsairille kohtuutonta kilpailuetua vaihtoehtoiseen skenaarioon verrattuna, vaan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen tavoitteiden valossa se on pikemminkin talouden kannalta perustellun ja oikeasuhteisen ennusteen mukaista.
- (250) Lopuksi komissio panee merkille oletukset, jotka liittyvät jakelukustannusten laskuun suoramyynntikanavan – erityisesti verkkokanavan – viimeaikaisten, tilikaudella 2025 havaittujen tulosten perusteella. Dynaamisten myyntimenettelyjen käyttö suoran myynnin osuuden lisäämiseksi on jo kuukausien ajan vähentänyt mitattavasti kolmansien osapuolten rakenteellisesti kalliimpien jakeluverkostojen käyttöä. Komissio katsoo, että tämä jo käynnissä oleva ja kirjattu kehitys vahvistaa perusskenaariossa ennustettujen kustannussäästöjen uskottavuutta.
- (251) Komissio katsoo kaikkien näiden tekijöiden perusteella, että perusskenaarion perustana käytetyt oletukset ovat varovaisia, perustuvat tosiasiallisesti havaittuihin tuloksiin ja ovat yhdenmukaisia toteutettujen operatiivisten toimenpiteiden kanssa. Toimenpiteiden perusteella voidaan kohtuudella päätellä, että rakenneuudistus-suunnitelmalla voidaan palauttaa Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuus pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vaatimusten mukaisesti.
- (252) Ranskan viranomaisten esittämästä pessimistisestä skenaariosta tehty analyysi osoittaa, että skenaario ilmentää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vaatimusten mukaista varovaista ja uskottavaa herkkyyttä, sillä sen tarkoituksena on testata tarkistetun rakenneuudistus-suunnitelman luotettavuutta sellaisten mahdollisten epäsuotuisten häiriöiden varalta, jotka voivat vaikuttaa Corsairin talouden suorituskyvyn tärkeimpiin tekijöihin.

- (253) Komissio katsoo, että pessimistinen skenaario perustuu kolmen keskeisen indikaattorin eli polttoaineen hinnan, lentolipun keskimääräisen hinnan ja käyttöasteen kriittisen arvon yksityiskohtaiseen analyysiin. Analyysissä yksilöidään erikseen kunkin parametrin vaihtelut, jotka johtaisivat nettonollatulokseen. Yrityksen rahoitusneuvojen tekemä herkkyyshanalyysi⁽⁴³⁾ osoittaa, että muutoin samanlaisten edellytysten vallitessa nettotulos neutraloituisi, jos polttoaineen hinta nousisi [...] prosentista [...] prosenttiin perusskenaarion oletuksiin verrattuna, jolloin se olisi vähintään [1 000–1 500] ja enintään [1 000–1 500] Yhdysvaltain dollaria tonnilta eli huomattavasti sekä tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa käytettyjä oletuksia että tilikaudella 2024–2025 toteutuneita keskimääräisiä hintoja ([500–800] Yhdysvaltain dollaria tonnilta) korkeampi. Komissio katsoo kynnysarvojen osoittavan, että polttoaineriskissä on merkittävä turvallisuusmarginaali.
- (254) Matkustajakohtaisesta tuotosta komissio toteaa, että nettotulos olisi nolla vain, jos lentolipun keskimääräinen hinta laskisi perusskenaarioon verrattuna [...] prosenttia eli [...]–[...] euroa matkustajaa kohti tarkasteltavana olevien tilikausien perusteella. Käyttöasteen puolestaan olisi heikennyttävä perusskenaarioon verrattuna [...] prosenttiyksikköä, jolloin se olisi [...]–[...] prosenttia, jotta nettotulos olisi nolla. Komissio katsoo, että nämä erikseen analysoidut vaihtelut ovat suurempia kuin Corsairin markkinoilla tavanomaisesti havaitut vaihtelut ja osoittavat käytettyjen oletusten olevan järkeviä.
- (255) Ranskan viranomaiset laativat herkkyyshanalyysien perusteella pessimistisen skenaarion, johon yhdistettiin samanaikaisia epäsuotuisia häiriöitä, nimittäin i) polttoaineen hinnan nousu [...] Yhdysvaltain dollarilla tonnilta verrattuna liiketoimintasuunnitelmaan (eli +[...] % verrattuna perusskenaarioon ja +[...] % verrattuna tilikauden 2024–2025 keskiarvoon), ii) lentolipun keskimääräisen hinnan [...] prosentin lasku ja iii) käyttöasteen [...] prosenttiyksikön lasku. Komissio toteaa, että oletusten yhdistelmä aiheuttaisi vakavampaa vaihtelua kuin lyhyellä ajanjaksolla yleensä havaitaan, minkä vuoksi se toimii uskottavana stressitestinä Corsairin liiketoimintamallille.
- (256) Komissio toteaa, että pessimistisessä skenaariossa kumulatiivinen vaikutus liikevoittoon on edelleen merkittävä mutta hallinnassa ja että negatiivinen vaikutus on [...] miljoonaa euroa tilikaudella 2025–2026 ja kasvaa kumulatiivisesti [...] miljoonaan euroon tilikaudella 2026–2027 ja [...] miljoonaan euroon tilikaudella 2027–2028. Kassavirrassa on havaittavissa vastaavia suuruusluokkia. Samanaikaisista häiriöistä huolimatta Corsair onnistuisi säilyttämään suunnitelman lyhyellä aikavälillä positiivisen liiketuloksen, mikä osoittaa, että yritys pystyisi kestämaan kohtuullisen epäsuotuisaa heikkenemistä talousympäristössään eikä heikkeneminen välittömästi vaarantaisi yrityksen elinkelpoisuutta.
- (257) Kaikki nämä tiedot huomioon ottaen komissio katsoo, että pessimistinen skenaario ei aseta kyseenalaiseksi Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisen uskottavuutta. Päinvastoin se osoittaa, että rakenneuudistussuunnitelma on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti riittävän vankka kestämaan suurimmat havaitut riskit, erityisesti polttoaineen hinnan epävakauten ja kaupankäynnin edellytysten lievään heikkenemiseen liittyvät riskit. Tämä päätelmä on erityisen pätevä siksi, että rakenneuudistuskausi päättyy 30 päivänä syyskuuta 2026 eli vain muutaman kuukauden kuluttua, ja vaikka skenaariota ei voida sulkea kokonaan pois, on erittäin epätodennäköistä, että sen kaikki osatekijät toteutuisivat ja huonontuisivat skenaarion tasolle niin lyhyessä ajassa.
- (258) Perusskenaarion ja pessimistisen skenaarion yhteisen analyysin osalta komissio katsoo, että Corsairin elinkelpoisuuden palauttamista koskevat oletukset ovat uskottavia, varovaisia ja riittävän perusteltuja. Perusskenaarion taustalla on toiminnallisia ja kaupallisia oletuksia, jotka perustuvat havaittuihin ja dokumentoituihin kehityssuuntiin, erityisesti matkustajakohtaisen tuoton paranemiseen, myynnin kasvuun ja myyntikanavien optimointiin, eivätkä johdu liiasta optimistisuudesta. Pessimistinen skenaario puolestaan toimii kattavana stressitestinä, perustuu uskottaviin epäsuotuisiin häiriöihin, jotka vaikuttaisivat samanaikaisesti talouden suorituskyvyn tärkeimpiin tekijöihin, ja osoittaa merkittävän turvallisuusmarginaalin verrattuna kriittisiin

⁽⁴³⁾ Lähde: komissiolle 15 päivänä joulukuuta 2025 toimitettu päivitetty rakenneuudistussuunnitelma, s. 7.

kynnysarvoihin, jotka johtaisivat nollanettotulokseen. Corsairin kyky saavuttaa pessimistisessäkin skenaariossa lyhyellä aikavälillä positiivinen liike-tulos kertoo rakenneuudistussuunnitelman luontaisesta vakaudesta. Komissio katsoo näin ollen, että molempien skenaarioiden perustana olevat oletukset täyttävät pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vaatimukset ja tukevat Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista koskevia myönteisiä johtopäätöksiä.

5.3.1.2.2 Odotettavissa olevan taloudellisen tuloksen arviointi

- (259) Ranskan viranomaiset toimittivat uusimmissa, viimeksi 15 päivänä joulukuuta 2025 päivätyissä huomautuksissaan useita tarkistuksia Corsairin taloustietoihin ja -ennusteisiin. Päivitetyt ennusteet (ks. johdanto-osan 49–65 kappale) viittaavat yrityksen toiminnan ja taloudellisen tuloksen johdonmukaiseen ja rakenteelliseen paranemiseen rakenneuudistuskaudella, jota on jatkettu 30 päivään syyskuuta 2026 asti. Perusskenaariossa Corsair tuottaa positiivisen [...] miljoonan euron (tai [...] miljoonan euron, jos valtiontuesta johtuvaa [...] miljoonan euron poikkeuksellista tulosta ei oteta huomioon) nettotuloksen ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) on kauden lopussa [10,6–13,4] prosenttia. Tämä vahvistaa vuodesta 2023 lähtien havaitun noususuuntauksen ja osoittaa, että yritykselle pitäisi jäädä asianmukainen ennakoitu pääoman tuotto sen jälkeen, kun se on kattanut kaikki kulunsa, mukaan lukien poistot ja rahoituskulut, pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 52 kohdan mukaisesti. Keskipitkän aikavälin ennusteissa tämä suuntaus jatkuu, ja syyskuussa 2027 päättyvän tilikauden lopun nettotuloksen ennustetaan olevan [...] miljoonaa euroa ja sijoitetun pääoman tuoton [11,4–15,2] prosenttia.
- (260) Komissio toteaa, että tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman päättyessä sijoitetun pääoman tuoton ennustetaan olevan korkeampi kuin Ranskan viranomaisten arvion mukainen [8,6–10,5] prosentin WACC. WACC:n taso on itsessään huomattavasti korkeampi kuin komission viimeaikaisissa ilmailualaa koskeissa päätöksissään käyttämät keskimääräiset tasot, jotka ovat noin [...] ⁽⁴⁴⁾. Komissio katsoo, että ero johtuu Corsairin erityistilanteesta eli korkeammasta riskiprofiilista ja siitä, että hyväksytystä ensimmäisestä rakenneuudistussuunnitelmasta ei saatu vakuuttavia tuloksia, toisin kuin muiden sellaisten lentoyhtiöiden tapauksessa, joihin on kohdistunut vastaavia rakenneuudistuspäätöksiä. Corsair ei ole listautunut pörssiin, se on pienempi, ja se toimii rajallisessa määrässä kaukoliikenteen markkinoita; sen pitkän aikavälin elinkelpoisuus riippuu edelleen vahvasti tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman tehokkaasta täytäntöönpanosta sekä vaativien liikenne- ja kannattavuusoletusten saavuttamisesta. Tässä yhteydessä vaikuttaa asianmukaiselta käyttää korkeampaa WACC:tä kuin muissa samaa alaa koskeissa asioissa, jotta voidaan kuvata sijoittajille rakenneuudistuksen jälkeen aiheutuvaa jäännösriskiä ja ehkäistä talouden odotetun kannattavuuden yliarviointi.
- (261) Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen ja erityisesti tutkimuksessa *Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair* (Corsairin WACC:n laskentamenetelmä) tehdyn yksityiskohtaisen analyysin perusteella komissio katsoo, että WACC:n laskentamenetelmä on perusteltu ⁽⁴⁵⁾.
- (262) Komissio katsoo myös soveliaaksi käyttää [...] prosentin tavoiteltua vipuvaikutusta, koska se ei perustu Corsairin taloustilanteeseen vaikeana aikana vaan eurooppalaisten lentoyhtiöiden keskimääräiseen taloustilanteeseen. Sen käyttö on listaamattomille yrityksille, kuten Corsairille, suositellun menetelmän ⁽⁴⁶⁾ mukaista. Käytetty oman pääoman beeta-arvo, joka on [...], on johdettu laajan eurooppalaisten lentoyhtiöiden otoksen perusteella arvioidusta alakohtaisesta velattomasta beeta-arvosta, minkä jälkeen siitä on poistettu ja siihen on lisätty takaisin vieraan pääoman vipuvaikutus, jonka määrä perustuu otoksen käyttämään velkavipuun. Menetelmä hyväksytään laajalti rahoitusteorian alalla, ja sen hyväksyvät myös Ranskan viranomaisten selvityksessä mainitut sääntelyviranomaiset ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Komission Condorille, SAS:lle, TAP:lle ja TAROM:lle laskema keskiarvo.

⁽⁴⁵⁾ Tutkimuksessa arvioidaan, mikä WACC on rakenneuudistussuunnitelman lopussa. Arvio on tehty markkinatietojen perusteella, ei suhteessa Corsairin nykytilanteeseen eikä sen luontaisiin rahoituskuluihin tai vipuvaikutusennusteisiin kauden päättyessä vuonna 2026. Tämä vastaa analyysiä yrityksen kyvystä kattaa pääomakustannuksensa pitkällä aikavälillä tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Vaihtoehtona on arvioida pääoman vaihtoehtokustannukset, kun pääomaa (tai velkaa) sijoitetaan ja analysoidaan.

⁽⁴⁶⁾ Menetelmässä suositetaan standardoituja alakohtaisia parametreja mieluummin kuin varsinaista tuensaajaa koskevia tietoja, jotka kuvastavat rakenneuudistuksen saajalle myönnettyä valtiontukea, Corsairin tapauksessa esimerkiksi julkisten saatavien mitätöintiä.

⁽⁴⁷⁾ Menetelmän avulla voidaan osoittaa Corsairin väliaikaisen riskiprofiilin sijaan lentoliikennealaan liittyvä järjestelmäriski.

- (263) Komissio toteaa lisäksi, että oman pääoman kustannuksiin sisältyy erityinen epälikvidisyyspremio, jota perustellaan sillä, että Corsair ei ole listautunut pörssiin, kun taas minkäänlaista rahoitusvaikeuksista johtuvaa premiota ei sovelleta, koska WACC lasketaan ajankohdalle, jolloin yrityksen ennustetaan palanneen elinkelpoiseksi. Lisäksi käytetyt velanhoitokustannukset perustuvat objektiivisiin markkinavertailuarvoihin, joissa yhdistyvät Ranskan alakohtaiset ja makrotaloudelliset tiedot ja jotka heijastavat lentoliikenteen alalla toimivan keskisuuren elinkelpoisen yrityksen rahoituskuluja, eivät Corsairille nyt tai tulevaisuudessa aiheutuvia kustannuksia.
- (264) Näin ollen komissio katsoo, että [8,6–10,5] prosentin WACC on varovainen ja uskottava viitekorko Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden arvioimiseksi sekä sen tarkistamiseksi, että pääomakustannukset voidaan kattaa pitkällä aikavälillä tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteiden avulla pelastamis- ja rakenneuudistus-suuntaviivojen ja komission vastaavissa ilmailualan tapauksissa noudattaman vakiintuneen käytännön mukaisesti.
- (265) Lisäksi Corsairin pääomatilanne [...], mikä merkitsee sen poistuneen lopullisesti pelastamis- ja rakenneuudistus-suuntaviivoissa tarkoitettua vaikeuksissa olevan yrityksen asemasta.
- (266) Näin ollen komissio katsoo, että vaikka Corsairin oma pääoma muodostettaisiin kokonaisuudessaan uudelleen rakenneuudistuskauden päättymisen jälkeen, toimitetussa suunnitelmassa esitetään vankat, vakaat näymät yrityksen elinkelpoisuuden palautumisesta. Viimeisimmissä ennusteissa otetaan huomioon yrityksen toteuttamat ylimääräiset virtaviivaistamis- ja kilpailukykytoimenpiteet, erityisesti toimintamenojen valvonta, kaluston nykyaikaistaminen, käyttöasteen parantaminen ja tehokkaampi hinnoittelupolitiikka. Ennusteissa otetaan huomioon myös Ranskan viranomaisten ehdottamat toimenpiteet kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi. Odotettu kannattavuustaso (sijoitetun pääoman tuotto [10,6–13,4] % vuonna 2026 ja [11,4–15,2] % vuonna 2027) on osoitus todellisesta ja kestävästä elpymisestä. Tämä on tavallista merkittävämpää, koska se on saavutettu tilanteessa, jota leimaavat edelleen Venäjän Ukrainaan kohdistaman sotilaallisen hyökkäyksen vaikutukset.
- (267) Komissio esittää tältä osin ja Ranskan viranomaisten toimittaman taulukon 4 perusteella seuraavat lisähuomautukset, jotka vahvistavat Corsairin elinkelpoisuuden palauttamista koskevaa analyysiä:
- a) Komissio toteaa ensinnäkin, että Ranskan viranomaiset ovat perustelleet analyysiään vertaamalla Corsairin sijoitetun pääoman tuottoa (ROCE) tusinasta muusta eurooppalaisesta ja pohjoisamerikkalaisesta lentoyhtiöstä koostuvaan laajaan ja edustavaan otokseen. Liiketoimintamalleista riippuvia pääoman tuoton rakenteellisia eroja on mahdollista kuvata tarkasti, koska otos koostuu perinteisistä lentoyhtiöistä, halpalentoyhtiöistä ja pohjoisamerikkalaisista lentoyhtiöistä. Komissio toteaa, että tällainen jaottelu on mielekäs vertailukohta Corsairille, jonka asemointi ja riskiprofiili ovat samanlaiset kuin sellaisten perinteisten lentoyhtiöiden, jotka liikennöivät kaukoliikenteen reittiverkkoja ja joilla on korkea pääomaintensiteetti, vaikka Corsair onkin selvästi näitä lentoyhtiöitä vaatimattomampi.
 - b) Toiseksi komissio toteaa, että vuosina 2019–2024 havaitussa sijoitetun pääoman tuoton kehityksessä näkyvät ilmailualaan vaikuttaneet suurimmat eksogeeniset shokit: vuonna 2019 kaikkien lentoyhtiöiden keskimääräinen sijoitetun pääoman tuotto oli yleisesti ottaen tyydyttävällä 7,3 prosentin tasolla, mutta vuosina 2021 ja 2022 indikaattorit laskivat jyrkästi ja muuttuivat joko negatiivisiksi tai hyvin alhaisiksi, mikä johtui erityisesti covid-19-kriisistä, liikkuvuusrajoituksista ja arvoketjujen häiriöistä. Vuonna 2023 havaittu ja vuonna 2024 vahvistettu noususuuntaus, jossa keskimääräinen sijoitetun pääoman tuotto oli 6,9 prosenttia, osoittaa markkinaolosuhteiden palautuneen asteittain kohti tavanomaista, joskaan ne eivät palautuneet yhdenmukaisesti covid-19-pandemiaa edeltäville tasoille.
 - c) Tässä alakohtaisessa yhteydessä komissio toteaa, että tilikaudella 2024–2025 Corsairin sijoitetun pääoman tuotto oli [...] prosenttia ja että se oli saavuttanut lähes tasapainoisen tason jo tilikaudella 2023–2024. Tämä heijastaa Corsairin talouden suorituskyvyn huomattavaa paranemista ensimmäisten rakenneuudistustoimenpiteiden täytäntöönpanon jälkeen. Tarkemmin sanottuna tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman ennusteet osoittavat, että Corsairin sijoitetun pääoman tuotto kasvaa ennen kuin suunnitelma päättyy.
- (268) Komissio katsoo, että ennuste on yhdenmukainen pelastamis- ja rakenneuudistus-suuntaviivojen kanssa, sillä se osoittaa tuensaajan kyvyn saada keskipitkällä aikavälillä pääoman tuottoa, joka on ajan mittaan positiivinen ja yhteensopiva pääomakustannusten kanssa, jotta yritys voi toimia tavanomaisissa markkinaolosuhteissa tukeutumatta jatkuvasti valtiontukeen. Sijoitetun pääoman tuottoasteen ennustettu suuntaus on tältä osin merkityksellinen ja uskottava indikaattori Corsairin elinkelpoisuuden palautumisesta pitkällä aikavälillä.

- (269) Vaikka oma pääoma on rakenneuudistuskauden lopussa negatiivinen, komissio katsoo, ettei se itsessään riitä estämään elinkelpoisuuden palautumista pitkällä aikavälillä. Elinkelpoisuuden käsite, sellaisena kuin komissio on tulkinut sitä vastaavien kauaskantoisten rakenneuudistusten yhteydessä, ei perustu pelkästään taseen vakavaraisuuteen vaan yrityksen rakenteelliseen ja pysyvään kykyyn tuottaa positiivisia kassavirtoja ja siten rahoittaa itsensä ilman valtiontukea. Tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma osoittaaakin, että Corsairin operatiivinen kannattavuus on kehittymässä positiivisesti, mikä varmistaa, että Corsairin talouden elpyminen on pysyvää ja että yritys pystyy lopulta rahoittamaan investointinsa ja maksamaan velkansa, vaikka se tarvitseekin aiempien tappioidensa (pääomavajeen) kattamiseen (hieman) enemmän aikaa. Pääoman jääminen väliaikaisesti negatiiviseksi on näin ollen hyväksyttävä aiempien tappioiden luontainen seuraus, eikä se rajoita taloudellisen elinkelpoisuuden saavuttamista tulevaisuudessa.
- (270) Lisäksi komissio toteaa, että esitettyä elpymiskehitystä tukevat myös tärkeimpien makrotaloudellisten muuttujien viimeaikainen ja ennakoitu kehityssuunta. Ensinnäkin euron vakautuminen ja odotettu hienoinen kasvu suhteessa dollariin vuosina 2025–2027 ⁽⁴⁸⁾ alentavat automaattisesti valuuttamääräisten ostojen kustannuksia, erityisesti lentopolttoaineiden ja lentokoneiden vuokrasopimusten dollarimääräisiä kustannuksia. Toiseksi vuosina 2022 ja 2023 havaittujen volatiliiteettiipikkien jälkeen hinnat näyttävät laskevan ⁽⁴⁹⁾ kerosiinifutuurien markkinoilla rakenneuudistussuunnitelman aikana, mikä vähentää merkittävästi operatiivisiin marginaaleihin kohdistuvaa riskiä. Yhdessä nämä kaksi tekijää, suotuisa valuuttakurssikehitys ja polttoaineen hinnan vaihtelun rauhoittuminen, toimivat ulkoisina kannustimina, jotka tukevat Corsairin kannattavuutta ja vahvistavat sen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisen uskottavuutta.
- (271) Komissio toteaa myös, että suunnitelman päättyessä Corsairilla olisi terveempi rahoitusrakenne ja riittävä kassavirta, jotta se voisi jatkaa kehitystään ilman julkisen sektorin lisätukea; tilanne on sama sekä perusskenaariossa että pessimistisessä skenaariossa.
- (272) Komissio toteaa pessimistisen skenaarion osalta, että rakenneuudistuskauden lopussa odotettu nettotulos on [...] euroa positiivinen, kun valtiontuen vaikutukset jätetään huomiotta. Sama koskee yrityksen kassavirtaa, jonka odotetaan olevan [...]–[...] miljoonaa euroa.

⁽⁴⁸⁾ Markkinaennusteet ja makrotaloudelliset oletukset viittaavat siihen, että euro vakautuu tai jopa hieman kasvaa suhteessa Yhdysvaltain dollariin vuosina 2025–2027. Ensinnäkin eurojärjestelmän teknisissä ennusteissa arvioidaan, että euron ja Yhdysvaltain dollarin vaihtokurssi voisi kehittyä maltillisesti vuosina 2025–2027 ja nousta noin 1,08:sta vuonna 2025 aina 1,11:een ja sitten 1,13:een vuosina 2026–2027, mikä merkitsisi euron nousua aiempiin tasoihin verrattuna, samalla kun raaka-aineiden hinnat laskisivat ja euroalueen pitkän aikavälin kurssit paranisivat. Toiseksi markkina-ammattilaisten ennusteissa (Euroopan keskuspankin Survey of Professional Forecasters -kysely) euron odotetaan kasvavan suhteessa dollariin, ja euron ja Yhdysvaltain dollarin kurssin odotetaan olevan korkeampi vuonna 2026 kuin vuonna 2025, mikä johtuu keskipitkän aikavälin noususta. Näkemystä tukevat kansainvälisten rahoituslaitosten samansuuntaiset ennusteet, joissa jotkut arvioivat, että vuosina 2025–2026 euro voisi ylittää pitkällä aikavälillä 1,15–1,20 Yhdysvaltain dollarin rajan rakenteellisten tekijöiden, kuten Euroopan keskuspankin ja Yhdysvaltain keskuspankin rahapolitiikan mahdollisten erojen sekä euroalueen talouden suhteellisen häiriönsietokyvyn, vuoksi. Kaiken kaikkiaan nämä tosiseikkoihin perustuvat näkökohdat tukevat oletusta, että kyseisellä ajanjaksolla euro vakautuu ja nousee sitten hieman suhteessa dollariin.

⁽⁴⁹⁾ Öljytuotteiden markkinoilta ja futuurimarkkinoilta kerätyt tiedot osoittavat tislepolttoaineiden hintojen olevan yleisesti laskussa, mukaan lukien kerosiinin hinta, jossa tapahtui volatiliiteettiipikkoja vuosina 2022 ja 2023. Raakaöljyn kansainväliset hinnat, jotka ovat merkittävin kerosiinin hintaan vaikuttava tekijä, ovat laskeneet merkittävästi viime vuosien huippujen jälkeen ja pysyneet vuonna 2025 historiallisesti tarkasteltuna alhaisemmillä tasoilla, ja Brent-raakaöljyn hinta on ollut usein alle 70 Yhdysvaltain dollaria barrelilta, mikä heijastaa ylitarjontaa ja odotettua heikompaa maailmanlaajuista kysyntää. Luotettava ennuste osoittaa, että laskusuuntaus voi jatkua vuosina 2026 ja 2027, jolloin Brent-raakaöljyn hintojen arvioidaan olevan keskipitkällä aikavälillä noin 58–60 Yhdysvaltain dollaria barrelilta, mikä on huomattavasti viimeaikaisia huippuja alhaisempi taso ja aiheuttaa kerosiinihintojen laskupaineita.

Lisäksi tisletuotteiden futuurimarkkinoilla on nähtävissä lentopetrolin (kerosiinin) preemioiden tasoitumista muihin tislepolttoaineisiin verrattuna, mikä on merkki siitä, että toimituksiin odotetaan liittyvän aiempaa vähemmän jännitteitä. Eurooppalaiset lentopetrolin preemiot suhteessa kaasuoilyfutuureihin ovat lähes nollassa, mikä johtuu niukkuuden pelosta ja futuurimarkkinoiden hintarakenteiden normalisoitumisesta (ks. <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength>).

Raakaöljyn hinnan jatkuva maltillistuminen ja tisletuotteiden preemioiden lasku luovat yhdessä odotuksia siitä, että lentokerosiinin hinta pysyy vakaana tai laskee hieman suunnittelujaksolla 2025–2027, mikä pienentää merkittävästi tästä olennaisesta polttoaineesta riippuvaisen lentoyhtiöiden, kuten Corsairin, toimintakatteeseen kohdistuvaa riskiä.

- (273) Vaikka Ranskan viranomaisten käyttämät oletukset ovatkin varovaisia, ne vaikuttavat uskottavilta, kun otetaan huomioon ilmailualan kehitys ja Corsairin viimeaikainen tulos erityisesti sen merentakaisiin departementteihin ja Afrikkaan suuntautuvilla kaukoreiteillä. Vaikka pessimistinen skenaario korostaa jäännösherkkyttä kustannusten ja kysynnän vaihteluille, komissio katsoo kuitenkin, että jatkuvasti alhaisempien kustannusten, paremmin kohdennetun kaupallisen asemoinnin, suotuisamman ulkoisen talousympäristön ja kansainvälisen liikenteen pitkäjänteisen jatkamisen yhdistelmä tekee yrityksen elinkelpoisuuden palautumisesta mahdollista viimeistään rakenneuudistuskauden päättyessä eli jo syyskuun 2026 lopussa.
- (274) Komissio toistaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 52 kohdan mukaisesti, että elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyy yrityksen pitkän aikavälin kyky kattaa kaikki kustannukset, myös poistot ja rahoituskulut, samalla kun sille jää asianmukainen pääoman tuotto, sekä erillisenä perusteena rakenneuudistuksen kohteena olevan yrityksen kyky kilpailla markkinoilla omin voimin tukeutumatta enää julkiseen tukeen. Komissio täsmentää tältä osin, että tämä kriteeri ei rajoitu oman pääoman asemaan kirjanpidossa rakenneuudistusvaiheen aikana (se voi pysyä alustavasti negatiivisena), vaan sitä on arvioitava tulevaisuuteen ja suunnitelman päättymiseen suuntautuvalla tavalla merkityksellisten talous- ja rahoitusindikaattoreiden avulla.
- (275) Tarkasteltavana olevassa asiassa komissio toteaa, että rakenneuudistussuunnitelman päättyessä Corsairin ennustetaan tuottavan positiivista ja toistuvaa liikevoittoa, positiivisia kassavirtoja ja sidotun pääoman tuottoa, joka on jatkuvasti suurempi kuin pääomakustannusten painotettu keskiarvo. Nämä tekijät ovat osoitus yrityksen kyvystä rahoittaa toimintaansa ja tulevia investointejaan tavanomaisissa markkinaolosuhteissa ilman, että se tarvitsee lisää valtiontukea. Lisäksi komissio toteaa, että ennakoitun rahoitusrakenteensa ansiosta Corsair pystyy täyttämään vakavaraisuutta ja velanhoitokatetta koskevat markkinoiden vakiovaatimukset, jolloin sillä on tavanomaiset mahdollisuudet hyötyä markkinarahoituslähteistä rakenneuudistuksen päätyttyä.
- (276) Näissä olosuhteissa ja komission aiemmissa asioissa omaksuman toimintamallin mukaisesti, erityisesti unionin yleisen tuomioistuimen vahvistaman TAP:n päätöksen (Ryanair DAC v. Euroopan komissio, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, 104 kohta ja sitä seuraavat kohdat) nojalla, komissio katsoo, että Corsair pystyy kilpailemaan markkinoilla omin voimin rakenneuudistussuunnitelman päättyessä, viimeistään syyskuussa 2026. Näin ollen osana tarkistettua rakenneuudistussuunnitelmaa toteutetuilla toimenpiteillä voidaan palauttaa Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja varmistaa sen talouden riippumattomuus valtiontuesta.

5.3.2 Vaikutus kauppaan ja kilpailuun

5.3.2.1 Tuen tarkoituksenmukaisuus, oikeasuhteisuus, oma rahoitusosuus ja vastuunjako

- (277) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 62 kohdan mukaan rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen on käytettävä merkittävä määrä tuensaajan, sen osakkeenomistajien tai velkojien taikka sen yhtymän, johon tuensaaja kuuluu, omia varoja tai uusien sijoittajien varoja. Tällaisen oman rahoitusosuuden olisi tavallisesti oltava verrattavissa myönnettävään tukeen sen suhteen, miten se vaikuttaa tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiasemaan. Lisäksi tuesta on maksettava asianmukainen korvaus (suuntaviivojen 54 kohta). Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdan mukaan tämän rahoitusosuuden on oltava todellinen, toisin sanoen tosiasiallinen, lukuun ottamatta tulevia odotettavissa olevia voittoja, kuten kassavirtoja. Suuntaviivojen 124 kohdan b alakohdassa todetaan lisäksi, että jos rakenneuudistuskustannuksia korotetaan rakenneuudistussuunnitelman muutosten yhteydessä, omaa rahoitusosuutta on vastaavasti lisättävä.

- (278) Komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Ranskan viranomaiset harkitsivat uusien tukitoimien tarjoamista Corsairille 83,1 miljoonan euron⁽⁵⁰⁾ arvosta, johon sisältyvät uusi 3 miljoonan euron pääomasijoitus Guadeloupen departementin valtuustolta, yhteensä 19 miljoonan euron julkisen velan uudelleenjärjestely, 23 miljoonan euron saatavasta luopuminen, uudet, noin 38,1 miljoonan euron verohyvytykset kaluston uudistamisen yhteydessä sekä sellaisesta julkisesta velasta luopuminen, joka vastaa alkuperäisen rakenneuudistus-suunnitelman osana myönnettyjä valtion lainoja (FDES- ja PP-lainat, yhteensä 80 miljoonaa euroa).
- (279) Komissio totesi, että suunniteltu voitolliseen tulokseen pääsyä koskeva lauseke rajoittuu [...] miljoonaan euroon, kun taas vuodesta 2020 lähtien myönnetyn julkisen sektorin tuen kumulatiivinen määrä on lähes 200 miljoonaa euroa. Komissio katsoi, että vaikka rakenneuudistus olisikin onnistunut tässä kokoonpanossa, suurin osa voitosta olisi kohdistunut yksityisiin osakkeenomistajiin, kun taas valtio olisi joutunut kantamaan suurimman taloudellisen taakan tarjoamalla velkojen mitätöintiä ja myöntämällä sellaisia veroetuuksia, jotka vastaavat ilman takaisinmaksuvelvollisuutta myönnettyjä tukia. Näin ollen komissio totesi, että valtion korvaus ei vaikuta riittävältä ja että julkisten saatavien osittainen muuttaminen pääomaksi olisi voinut taata paremman symmetrian muiden sijoittajien kanssa.
- (280) Lisäksi komissio katsoi, että tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma ei vielä osoita, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdassa ja 124 kohdan b alakohdassa tarkoitettu oma rahoitusosuus olisi riittävä, todellinen ja tosiasiallinen. Erityisesti eräät mainitut rahoituslähteet – kuten suunniteltu noin 21,7 miljoonan euron myynti- ja takaisinvuokrausjärjestely tai neljän vielä toimittamatta olevan Airbus A330neon rahoittaminen – näyttävät tässä vaiheessa olevan puutteellisesti dokumentoituja tai vain hypoteettisia hankkeita.
- (281) Näin ollen komissio katsoi, että oma rahoitusosuus on vähäinen ja epävarma suhteessa julkisen tuen kokonaismäärään ja että Ranskan viranomaiset eivät ole osoittaneet, että Corsairin maantieteellinen sijainti oikeuttaisi näin pienen rahoitusosuuden. Niinpä komissio esitti vakavia epäilyjä suunnitellun tuen oikeasuhteisuudesta ja siitä maksettavasta korvauksesta pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vaatimusten perusteella.
- (282) Ranskan viimeisimpien huomautusten perusteellisen analyysin ja Ranskan viranomaisten toimittamien selvennysten ja muutosten perusteella, jotka koskevat erityisesti tuensaajan oman rahoitusosuuden eri osatekijöitä (ks. johdanto-osan 36–43 kappale ja johdanto-osan 44 kappaleen taulukko 1), tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma osoittaa kokonaiskustannuksiksi 233 miljoonaa euroa, josta 145,4 miljoonaa euroa rahoitetaan omarahoitusosuudella (62,3 %) ja 87,8 miljoonaa euroa valtiontuella (37,7 %), sekä 519,4 miljoonaa euroa, josta 319,1 miljoonaa euroa rahoitetaan omarahoitusosuudella (61,4 %) ja 200,5 miljoonaa euroa tukitoimilla (38,6 %), kun alkuperäinen rakenneuudistussuunnitelma (vuodesta 2020 alkaen) otetaan huomioon ja kun merentakaisien departementtien myöntämät 6 miljoonaa euroa luetaan OMRP:n kautta myönnettyksi tueksi eikä omarahoitusosuudeksi.
- (283) Tässä yhteydessä komission on varmistettava, että rahoitusosuudet ovat todellisia, valtiontuesta riippumattomia ja riittäviä. Oma 145,2 miljoonan euron rahoitusosuus ylittää selvästi vaaditun 50 prosentin vähimmäismäärän, mikä varmistaa, että tuensaaja ja sen velkojat ja/tai osakkeenomistajat vastaavat suurimmasta osasta rakenneuudistuksen kustannuksia. Tältä osin näiden panosten yksityiskohtainen analyysi osoittaa, että kukin näistä toimenpiteistä on vaatimusten mukainen.
- (284) Yksityisten sijoittajien Blue Sky Holdingin ja Groupe Advens-Geocotonin myöntämät, yhteensä [10–50] miljoonan euron pääomasijoitukset ovat uusia varoja, jotka sijoitetaan suoraan osakkaiden välisen sopimuksen perusteella. Kyseinen sopimus solmitaan sopimusehdossa esitetyn sitoumuksen mukaisesti. Sama pätee kolmen osakkeenomistajan (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton ja SEMP) hyväksymään lisäsitoumukseen sijoittaa [5–30] miljoonaa euroa, jos Corsairin kassavarat laskevat alle [...] miljoonaan euroon. Vaikka Ranskan viranomaiset väittävät, että Guadeloupen alueen varoista peräisin oleva Corsairin 3 miljoonan euron pääomankorotus on valtiontukea (ks. johdanto-osan 39 kappaleen i kohta), ne eivät anna tietoja siitä, miten SEMPATin osallistuminen

⁽⁵⁰⁾ Ks. menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 32 kappale, jossa ei ilmoiteta luovutettujen FDES- ja PP-lainojen korkoa.

tähän lisärahoitukseen pitäisi luokitella tai määrittää. Lisäksi komissio toteaa, että – kun otetaan huomioon Guadeloupen alueen osuus Corsairin tulevasta pääomasta – vaikka SEMPATin myöntämän lisärahoituksen katsottaisiin olevan valtiontukea eikä osa omarahoitussuutta, sillä olisi vain vähäinen vaikutus julkisen ja yksityisen rahoituksen väliseen suhteeseen tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman rahoituksessa eikä se näin ollen muuttaisi tässä päätöksessä esitettyä kirjanpitoarviota myöskään oikeasuhteisuuden osalta. Näin ollen näitä maksuosuuksia voidaan pitää varmoina, todellisina ja valtiontuesta riippumattomina pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoja sovellettaessa.

- (285) Neljän uuden Airbus A330neo -ilma-aluksen, jotka on vuokrattu [20–80] miljoonalla eurolla, rahoituksen osalta todetaan, että vaikka rahoitus liittyykin vuokramaksuihin, vuokrasopimuksen tarjoaja pitää sitä edelleen liiketoimintasuunnitelman mukaisena yksityisenä rahoitustoimenä. Corsairin kaluston uudistamiseen liittyvät vuokrasopimukset on allekirjoitettu ja toimituksia on jo tehty. AerCap, joka on yksi maailman suurimmista ilma-alusten vuokrayhtiöistä, on tarjonnut ja toimitannut ensimmäisen neljästä Airbus A330neo -ilma-aluksesta, jotka on vuokrattu Corsairille osana kalustouudistusta. Toimitus tapahtui [...], ja muiden kolmen ilma-aluksen luovutus Corsairille oli sovittu vuodeksi 2024 saman vuokrasopimuksen puitteissa. Näin ollen tätä rahoitusosuutta voidaan pitää todellisena ja valtiontuesta vapaana.
- (286) Lisäksi F-HSKY:n myyntiin kesällä 2025 tarkoitettu [25–45] miljoonan euron määrä voidaan hyväksyä tuottona myynnistä, joka on jo tapahtunut yksityisen vastapuolen kanssa (ks. johdanto-osan 31 kappaleen f kohta) ja joka on peruuttamattomasti kohdennettu tarkistettuun rakenneuudistussuunnitelmaan.
- (287) Johdanto-osan 193–200 kappaleesta käy ilmi, että CRPN:n myöntämien [10–40] miljoonan euron rahoitusosuuksien muodostama moratorio ei ole valtiontukea. Koska se perustuu Corsairin ja CRPN:n väliseen itsenäiseen kaupalliseen sopimukseen eikä valtiosta johtuvaan päätökseen, sen voidaan katsoa olevan valtiontuesta irrallinen toimi. Moratoriosta oli päätetty 7 päivänä marraskuuta 2023 annetulla CRPN:n erityishallintoneuvoston päätöslauselmalla, jonka Ranskan viranomaiset toimittivat komissiolle, ja sen vuoksi sitä voidaan pitää todellisena, tehokkaana ja todennettavissa olevana osana omarahoitussuutta pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan mukaisesti, jossa edellytetään, että omarahoitussuus on vähintään 50 prosenttia suurten yritysten rakenneuudistuskustannuksista.
- (288) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että merkittävä osa omarahoitussuudesta kasvattaa suoraan Corsairin pääomaa uuden pääoman lisäysten kautta (ks. johdanto-osan 283 kappale). Vaikka muut toimenpiteet eivät suoraan lisää pääomaa, ne edistävät merkittävästi Corsairin vakavaraisuuden palauttamista vahvistamalla sen kykyä selviytyä talousvelvoitteistaan ja tukemalla sen liiketoimintamallin pitkän aikavälin elinkelpoisuutta.
- (289) Yrityksen vakavaraisuus tarkoittaa sen kykyä täyttää kaikki talouteen liittyvät sitoumuksensa keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä omien varojensa ja tulevien kassavirtojen pohjalta. Vakavaraisuutta on arvioitava sekä staattisesti vertaamalla taseen varoja ja velkoja toisiinsa että dynaamisesti arvioimalla yrityksen kykyä tuottaa riittävästi tuloksia ja rahavirtoja velkojensa kattamiseksi niiden erääntyessä. Vakavaraisuutta voidaan siten parantaa joko suoraan lisäämällä omaa pääomaa, kestävästi karsimalla sitoumuksia ja keventämällä velanhoitoa tai rakenteellisesti alentamalla rahoituskustannuksia.
- (290) Näin ollen komissio toteaa tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman osana toteutettujen omarahoitussuutta koskevien toimenpiteiden osalta, että kukin niistä edistää Corsairin vakavaraisuuden parantamista, vaikka niiden vaikutusta ei aina voida välittömästi tarkastella taseen omassa pääomassa. CRPN:n myöntämä moratorio tarkoittaa sitä, että maksujen eräpäiviä on lykätty ja että talousrasitetta on vähennetty alustavasti, mikä helpottaa ulos meneviä rahavirtoja lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä ja parantaa yrityksen kykyä täyttää muut talouteen liittyvät sitoumuksensa, edistäten siten yrityksen yleisen rahoitusrakenteen vakauttamista. Uusien ilma-alusten rahoittaminen siten, että kaluston uusiminen mahdollistetaan ilman kohtuutonta pääoman käyttöönottoa, vähentää yksikön toimintakustannuksia ja parantaa toiminnan tehokkuutta. Tämä puolestaan parantaa kassavirran tuotantokapasiteettia ja vahvistaa siten vakavaraisuutta rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikana. Lopuksi ilma-aluksen myynti tuottaa likviditeettiä ja vähentää kyseisen omaisuuden käyttö- ja hallussapitokustannuksia, mikä puolestaan vähentää tulevia rahoitustarpeita ja parantaa sekä vakavaraisuutta että yrityksen talouden riskiprofilia.

- (291) Suuruudeltaan 87,8 miljoonan euron valtiontuki ([...] % Corsairin rakenneuudistussuunnitelman muutoksista aiheutuvista kokonaiskustannuksista) rajoittuu Corsairin elinkelpoisuuden varmistamiseksi välttämättömään vähimmäismäärään, mikä on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen peruseriaate siltä osin kuin sen tarkoituksena on korvata rahoitusvaje, joka johtuu ennakoimattomista olosuhteista, joista ei voida syyttää yritystä. Guadeloupen departementin valtuuston pääomasijoituksen muodossa myöntämän 3 miljoonan euron tukivälineen lisäksi tuki koostuu pääasiassa julkisesta velasta luopumisesta (23 miljoonaa euroa), PP-lainalle kertyneistä ja pääomitetuista koroista luopumisesta (arvo 4,7 miljoonaa euroa), merentakaisien alueiden verohyvityksestä (arvo 38,1 miljoonaa euroa) ja sellaisen julkisen velan, jota ei voida antaa anteeksi, uudelleenjärjestelystä (19 miljoonaa euroa), kun tuen määrä arvioidaan myönnetyn edun perusteella.
- (292) Komissio katsoo Guadeloupen departementin valtuuston myöntämän 3 miljoonan euron pääomasijoituksen osalta, että tukitoimi muodostaa kohdennetun ja rakenneuudistuksen kannalta tarpeellisen välineen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen keskeisten kohtien mukaisesti siltä osin kuin valittu väline eli pääomanlisäys on suurin väline Corsairin velkojen korjaamiseksi ja vakavaraisuuden välittömäksi vahvistamiseksi, mikä poistaa välittömän epäonnistumisriskin. Lisäksi suoraan merentakaisen alueen paikallisviranomaiselta peräisin olevan tuen alkuperä korostaa sekä alueellista yhteenkuuluvuutta että kohteeseen liittyvää olennaista yleistä etua koskevaa ulottuvuutta. Guadeloupen departementin valtuuston suora osallistuminen pääoman muodossa vahvistaa tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman uskottavuutta ja tarjoaa varoja, joilla on rakenteellisesti ratkaiseva merkitys yrityksen tulevan elinkelpoisuuden kannalta. Toimenpiteen katsotaan olevan myös oikeasuhteinen, koska sillä rajoitetaan markkinoilta poistumisen vaikutuksia ja siten markkinoiden vääristymistä sekä taataan samalla, että tuesta saatavan hyödyn ainoa tarkoitus on palauttaa Corsairin kilpailukyky ja taloudellinen riippumattomuus.
- (293) Ensimmäisessä rakenneuudistuspäätöksessä (jossa pääoma laskettiin kokonaisuudessaan) vuonna 2020 sovittujen ja maksettujen lainojen osalta muutetun suunnitelman tueksi esitettyä saatavasta luopumista on todellakin pidettävä uutena tukena muun tuen lisäksi (johdanto-osan 211 kappale). Rakenneuudistukseen myönnettävän lisätuen oikeasuhteisuutta tarkasteltaessa pääomasta luopumista ei kuitenkaan pitäisi enää huomioida, sillä muutoin samat julkiset varat laskettaisiin yhteen rakenneuudistussuunnitelmaan kahdesti. Näin ollen – koska pääoma on jo otettu kokonaisuudessaan huomioon Corsairin alkuperäistä rakenneuudistustukea arvioitaessa – uuden ja aiemman tuen oikeasuhteisuuden tarkastelussa huomioidaan ainoastaan erääntyneet korot (taulukko 1). Näin varmistetaan toimenpiteen avoimuus ja täydellinen jäljitettävyys pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 58 kohdan mukaisesti.
- (294) Komissio katsoo, että suunniteltu lisätuki, joka perustuu pääasiassa edellä mainittuun saatavista luopumiseen, muodostaa itse asiassa asianmukaisen ja oikeasuhteisen välineen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 60 kohdan ja sitä seuraavien kohtien mukaisesti siltä osin kuin sen tarkoituksena on palauttaa Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja rajoittaa kilpailun vääristymistä. Tämä velasta luopuminen, joka käytännössä vastaa pääomanlisäystä, parantaa ratkaisevasti yrityksen vakavaraisuutta ja edistää sen kykyä täyttää talouteen liittyvät velvoitteensa ilman lisätukea.
- (295) Lisäksi komissio katsoo, että suunniteltu 38,1 miljoonan euron lisätuki, joka perustuu pääasiassa edellä mainittuun verohyvitykseen, muodostaa asianmukaisen ja oikeasuhteisen välineen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 60 kohdan ja sitä seuraavien kohtien mukaisesti siltä osin kuin sen tarkoituksena on palauttaa Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja rajoittaa kilpailun vääristymistä. Koska kyseinen taloudellinen tuki vastaa tarkoitukseltaan pääomasijoitusta, se parantaa merkittävästi tuensaajan pääomarakennetta ja vakavaraisuutta. Tukitoimesta seuraava maksuvalmiuden turvaaminen on olennaisen tärkeää, jotta Corsair voi vastata rakenneuudistukseen liittyvistä kustannuksista ja rahoittaa tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiseen tarvittavat kustannukset. Taseen ja omarahoituskyvyn vahvistamisen katsotaan olevan osa vähimmäisvaatimusta, jonka mukaan yrityksen on pystyttävä täyttämään tulevat talouteen liittyvät velvoitteensa ja varmistamaan siten elinkelpoisuutensa ilman lisätukea.
- (296) Tämän perusteella Corsairin omarahoitusosuus on 61,4 prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista, kun otetaan huomioon kaksi rakenneuudistuskautta (2020–2026). Se on suurempi, 62,3 prosenttia, lisäkauden (2023–2026) osalta.

- (297) Nämä osuudet ylittävät huomattavasti pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdassa vahvistetun 50 prosentin vähimmäiskynnyksen, mikä takaa sen, että julkinen tuki on tiukasti oikeasuhteinen jäljellä olevaan rahoitustarpeeseen nähden ja että suurin osa talousriskistä kohdistuu osakkeenomistajiin ja yksityisiin sijoittajiin. Tämä pätee sekä alkuperäiseen suunnitelmaan sisältyvään rahoitukseen että tarkistettuun suunnitelmaan sisältyvään rahoitukseen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan b alakohdan mukaisesti, kun kyse on suunnitelman muuttamisesta erikseen tarkasteltuna.
- (298) Lisäksi edellä esitetty toimenpiteiden yhdistelmä täyttää täysin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 61 ja 65 kohdan vaatimukset, koska sillä varmistetaan, että tuki rajoitetaan välttämättömään vähimmäismäärään ja että rakenneuudistuksesta aiheutuvat rasitteet jaetaan tasapuolisesti sidosryhmien kesken.
- (299) Suuri omarahoitusosuus (62,3 %) on paras osoitus siitä, että julkinen tuki on rajattu välttämättömään vähimmäismäärään, joka tarvitaan yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi, jolloin se täyttää täysin rakenneuudistustuen oikeasuhteisuutta koskevan vaatimuksen.
- (300) Vaikka pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdassa ei edellytetä tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman tämän näkökohdan tarkastelua, komissio katsoo, että rakenneuudistustoimenpiteet toteutetaan sen jälkeen, kun Corsairin tappiot on katettu kokonaan, sillä tappiot ovat kumonnet niiden nykyisten osakkeenomistajien osakkeiden arvon, jotka ovat tukeneet aiempaa rakenneuudistusta (johdanto-osan 47 kappale).
- (301) Lopuksi komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään varauksia sen suhteen, että Ranskan viranomaiset eivät olleet suunnitelleet velkojen muuttamista pääomaksi, ja totesi, että pelkästään saatavasta luopuminen merkitsisi todennäköisesti sitä, että kaikki rakenneuudistuksesta tulevaisuudessa saatavat edut hyödyttäisivät uusia yksityisiä osakkeenomistajia.
- (302) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa kuitenkin edellytetään, että kaikki valtiontuki, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, olisi myönnettävä ehdoin, jotka antavat valtiolle kohtuullisen osuuden tuensaajan tulevasta arvonnoususta ottaen huomioon sen, kuinka paljon omaa pääomaa valtio sijoittaa verrattuna yrityksen jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen. Tältä osin on huomattava, että käsite "kohtuullinen osuus tulevasta arvonnoususta" riippuu kaikkien tukien osalta, mukaan lukien pääomaa lisäävät osatekijät, "yrityksen jäljellä olevasta omasta pääomasta tappioiden kattamisen jälkeen" ja että näitä kahta ehtoa on sovellettava yhdessä.
- (303) Corsairin nykyisten osakkaiden (OMRP) ja vakuusvelkojen (Ranskan valtio) omistusosuudet mitätöityivät kokonaan rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen ja saatavat peruuntuivat lähes kokonaan (johdanto-osan 47 kappale). Näin ollen ei ole enempää omaa pääomaa, joka voisi hyötyä tulevasta julkisin varoin tehtäviin investointeihin tai velkojen mitätöimiseen perustuvasta arvonnoususta.
- (304) Näissä olosuhteissa komissio katsoo, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan vaatimusten osalta on täysin perusteltua, ettei Corsairin velkojen mitätöinnistä makseta erityistä korvausta. Osakkeenomistajat ja vakuusvelkojat ovat kantaneet (lähes) kaikki tappiot, joten ne eivät voi enää vastata Corsairin uudelleenjärjestelystä aiheutuvasta rasitteesta.
- (305) Komissio toteaa kuitenkin, että Ranskan viranomaiset ovat vakuuttavasti osoittaneet, että saatavista luopumisesta maksettava implisiittinen taloudellinen korvaus korreloi suoraan rakenneuudistussuunnitelman onnistumisen ja siten Corsairin voitolliseen tulokseen pääsemisen kanssa. Vastaavasti korvauksen määrä, joka ilmaistaan prosenttiosuutena mitätöidyistä saatavista, on huomattava, ja se maksettaisiin ensisijaisesti ennen korvausten maksamista uusille osakkeenomistajille, mukaan lukien departementin valtuusto. Jälkimmäinen suostuu kuitenkin kantamaan pääomaliikkeen riskit, joita valtio ei ota, mitätöimällä saatavia, joiden korvaaminen on epätodennäköistä. Valtion epäsymmetrinen ja alhaisempi riskiprofiili oikeuttaa näin ollen korvauksen maksamisen voitolliseen tulokseen pääsyä koskevan lausekkeen nojalla, sillä se poistaa esitetyt epäilykset.
- (306) Tämän perusteella komissio on tutkinut Ranskan valtion hyväksymästä tuesta maksettavaa korvausta ja erityisesti saatavien mitätöintiä suhteessa tuen korvaamiseen ja vastuunjakoja koskeviin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 54 ja 67 kohtaan.

- (307) Ensinnäkin komissio katsoo tuesta maksettavan korvauksen osalta, että Ranskan viranomaisten valitsema rakenne täyttää asianmukaista korvausta koskevan vaatimuksen, jossa huomioidaan kriittinen taloustilanne ja valtion ottama riski Corsairin tilanteessa. Ranskan viranomaiset ovat valinneet voitolliseen tulokseen pääsyä koskevan lausekkeen sen sijaan, että ne olisivat valinneet kiinteän ja välittömän korvauksen (joka olisi saattanut vaarantaa Corsairin elinkelpoisuuden) tai osakkeita, joiden arvo ja korvattavuus ovat epävarmoja. Lausekkeen mukaan valtion saaman korvauksen edellytyksenä on tuleva tulos ja tehokas taseen korjaaminen, ja lauseke otetaan käyttöön vasta, kun on saavutettu positiivinen nettotilanne. Korvausmekanismi, joka perustuu [...] prosenttiin liiketoiminnan tulokseen liittyvästä määrästä, takaa näin ollen sen, että valtio saa korvauksen yrityksen operatiivisista rahoitusvirroista eikä uusien velkojen kertymisestä. Tämä mahdollinen korvaus, jonka enimmäismäärä on [...] miljoonaa euroa, jäljittelee sellaisen velkojan toimintaa, joka suostuu muuttamaan saatavansa (jonka nykyarvo on nolla, koska Corsair ei pysty maksamaan sitä takaisin) ehdolliseksi osallistumisvälineeksi, mikä takaa sen, että tuki korvataan ainoastaan rakenneuudistuksen tuottamista hyödyistä.
- (308) Toiseksi komissio katsoo, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa ei edellytetä ylimääräistä vastuunjakoa, kun Corsairin nykyisten osakkaiden (jotka osallistuivat alkuperäisen suunnitelman rahoitukseen) osakkeiden kirjanpitoarvo on poistettu kokonaan tappioiden kattamiseksi. Tällöin ei ole ”jäljellä olevaa pääomaa”, jonka haltijoiden olisi jaettava rakenneuudistuksesta aiheutuvat rasitteet yhdessä valtion kanssa (ks. johdanto-osan 302–304 kappale), olipa kyse sitten joulukuussa 2020 hyväksyttyä suunnitelmaa edeltävistä osakkeenomistajista tai alun perin hyväksyttyä suunnitelmaa rahoittaneista osakkeenomistajista. Toisaalta vaikka pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen asiaankuuluva kohta edellyttäisikin vastuunjakoa olemassa olevien pääomainstrumenttien täydellistä poistamista pidemmälle, mikä ei koske joulukuussa 2020 hyväksytyn suunnitelman osakkeenomistajia, voitolliseen tulokseen pääsyä koskevalla lausekkeella varmistettaisiin myös oikeudenmukaisen vastuunjaon periaatteen noudattaminen siltä osin kuin sillä taataan riskin ja jaetun voiton välinen vastaavuus. Koska valtio suostuu luopumaan saatavasta, se kantaa lähtökohtaisesti riskin, ja rajoittamalla takaisinmaksun enimmäismäärän [...] miljoonaa euroon se luopuu koko summan takaisinperinnästä, mikä voisi estää uusia osakkeenomistajia ja yksityisiä velkoja sijoittamasta yritykseen pitkällä aikavälillä. Näin ollen tämä yläraja antaa yksityisille sijoittajille mahdollisuuden hyötymään kokonaisvaltaisesti tulevasta tuloksesta siltä osin kuin tulos ylittää valtiolle varatun ylärajan.
- (309) Näiden Ranskan viranomaisten esittämien selitysten ja perustelujen perusteella komissio katsoo, että tämä rakenne takaa, että valtiolle tulee riittävä osuus Corsairin tulevasta arvonnoususta. Saatavista luopumisen muodossa myönnettyä valtiontukea, joka parantaa yrityksen omaa pääomaa, kompensoidaan näin ollen voitolliseen tulokseen pääsyä koskevalla lausekkeella. Tällä mekanismilla varmistetaan, että valtio saa kohtuullisen osuuden rakenneuudistuksen tuottamista tulevista voitoista suhteessa yrityksen pelastamiseksi toteutettuihin toimiin. Koska valtiolle maksettava korvaus yhdistetään operatiiviseen tulokseen ja positiivisen nettotilanteen saavuttamiseen, tällä toimintamallilla riskit ja voitot jaetaan tasaisesti yksityisten sijoittajien kanssa, mikä on myönteinen ja uskottava merkki Corsairin liiketoimintamallin kestävydestä.
- (310) Lausekkeessa myös määrätään, että jos asetetut edellytykset täyttyvät, Corsair maksaa vuosittain takaisin määrän, joka vastaa [...] prosenttia sen liiketoiminnan tuloksen, mukaan lukien huoltovaraukset, ja uudelleen voimaansaatetun velan lyhennyksen välisestä positiivisesta erosta⁽⁵¹⁾. Lausekkeen tosiasiallinen aktivointi edellyttää, että seuraavat tiukat talouteen liittyvät edellytykset täyttyvät samanaikaisesti: oman pääoman on oltava positiivinen ja riittävän kassavirran on säilyttävä, jotta varmistetaan, että voitolliseen tulokseen pääsyä koskevan lausekkeen nojalla suoritettavat maksut eivät vaaranna yrityksen vakavaraisuutta tai likviditeettiä.
- (311) Lisäksi mekanismiin sisältyy ylimääräisiä käteisvirtoja koskeva lauseke, jonka tarkoituksena on kattaa suurempi osuus arvonmuodostuksesta siinä tapauksessa, että Corsairin kassavirta ylittäisi 75 prosenttia lakisääteisten toimintavaatimusten määrästä. Tässä tapauksessa ja jos Corsairin pääoma säilyy positiivisena ja käteisvirta pysyy jatkuvasti kynnysarvon yläpuolella, Corsairin vuotuinen rahoitusosuus nostettaisiin 75 prosenttiin sen vuotuisesta liiketoiminnan tuloksesta edellyttäen, että yhteenlaskettu enimmäismäärä olisi [...] miljoonaa euroa. Tällä järjestelyllä varmistettaisiin, että paluu voitolliseen tulokseen mukautuu dynaamisesti yrityksen todelliseen maksukykyyn rasittamatta yrityksen rahoitusrakennetta kohtuuttomasti.

⁽⁵¹⁾ Ks. 7 päivänä marraskuuta 2025 allekirjoitetun ehtoasiakirjan liite 5.

- (312) Komissio toteaa myös, että lausekkeessa vahvistetaan varhaisen erääntymisen mekanismi Corsairin luovutuksen varalta. Avoin loppusumma palautettaisiin tällöin mekanismin kautta vahvistetun ylärajan puitteissa. Tällä säännöksellä voidaan varmistaa, että valtio hyötyy oikeudenmukaisesti kaikista likviditeettiin liittyvistä positiivisista tapahtumista.
- (313) Ranskan viranomaisten toimittamien talousennusteiden perusteella komissio katsoo, että voitolliseen tulokseen pääsemistä koskevan lausekkeen käynnistävät edellytykset täyttyisivät perusskenaariossa vasta tilikaudesta [...] alkaen, jolloin Corsairin pääomasta tulisi jälleen pysyvästi positiivinen ja kassavirtatilanne saavuttaisi riittävän tason. Tällöin lausekkeen käyttöönotto [...] miljoonan euron enimmäismäärään asti tapahtuisi vaarantamatta oman pääoman – joka pysyisi positiivisena koko tarkastelujakson ajan – asteittaista vahvistamista tai Corsairin kykyä rahoittaa toimintaansa ja tulevia investointeja.
- (314) Näissä olosuhteissa komissio katsoo, että hahmoteltu voitolliseen tulokseen palaamisen mekanismi on oikeasuhteinen, tiukasti riippuvainen Corsairin tosiasiallisesta elinkelpoisuuden palautumisesta ja pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen tavoitteiden mukainen siten, että sillä voidaan rajoittaa valtion toimenpiteen nettokustannuksia ja välttää yrityksen pitkän aikavälin elpymisen esteet.
- (315) Näin ollen komission alun perin esittämät epäilykset suunnitellun tuen oikeasuhteisuudesta on nyt poistettu ja Corsairia koskevan valtion ja yksityisten toimenpiteiden kokonaispaketin voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti.

5.3.2.2 Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

- (316) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 76 kohdassa todetaan, että kun rakenneuudistustukea myönnetään, on toteutettava kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä, jotta kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset ja myönteiset vaikutukset kielteisiä suuremmat.
- (317) Näillä toimenpiteillä olisi puututtava sekä moraalikatoa koskeviin huolenaiheisiin että mahdollisiin vääristäviin vaikutuksiin markkinoilla, joilla tuensaja toimii. Tällaisten toimenpiteiden laajuus määräytyy tapauskohtaisen arvioinnin perusteella, jonka kriteereihin sisältyvät muun muassa tuen suuruus ja luonne, myöntämisedellytykset ja -olosuhteet, tuensajan koko ja suhteellinen tärkeys markkinoilla sekä oman rahoitusosuuden ja vastuunjakotoimenpiteiden laajuus.
- (318) Etenkin kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet olisi yleensä toteutettava rakenteellisina toimenpiteinä, toisin sanoen elinkelpoisten toimintojen selkeänä myyntinä, eikä sellaisten tappiota tuottavien toimintojen myyntinä, joista olisi joka tapauksessa luovuttava kannattavuuden säilyttämiseksi. Perusperiaatteena on, että toimenpiteet eivät saa vaarantaa tuensajan elinkelpoisuuden palautumista eikä niitä saa toteuttaa kuluttajien eikä kilpailun kustannuksella.
- (319) Jos rakenneuudistussuunnitelmaa on muutettu, komissio vaatii pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan c ja d alakohdan mukaisesti asianomaiselta jäsenvaltiolta aiempaa laajamittaisempia toimenpiteitä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi tilanteissa, joissa tuen määrää on korotettu, tai tuen määrän vastaavaa vähentämistä tilanteissa, joissa ehdotetut kilpailun vääristymisen rajoittamiseen tähtäävät toimenpiteet ovat rajallisemmat kuin alun perin määrätty toimenpiteet. Lisäksi kun rakenneuudistustukea tarkastellaan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla, suuntaviivojen 127–129 kohdan mukaan muun tuen myöntäminen rakenneuudistusaikana vaikuttaa komission arviointiin tarvittavien kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden laajuudesta, vaikka kyseinen muu tuki olisi myönnetty jo aiemmin hyväksytystä ohjelmasta. Komissio arvioi näin ollen niiden toimenpiteiden laajuutta, joilla pyritään rajoittamaan kilpailun vääristymistä, ottaen huomioon kaiken tuensajalle rakenneuudistuskauden aikana myönnetyn tuen.
- (320) Komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Ranska aikoi mukauttaa alun perin hyväksyttyjä toimenpiteitä Corsairin tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassa. Käytännössä Ranska kaavaili, että i) Corsair sitoutuisi luopumaan enintään 365:stä lähtö- ja saapumisajasta luovuttamalla ne COHOR-yhdistykselle ja että ii) kaluston kasvu rajoitettaisiin kymmeneen lentokoneeseen elokuusta 2024 alkaen. Aiempien toimenpiteiden uusimisesta tai vahvistamisesta ei mainittu mitään.

- (321) Tämän perusteella ja ottaen huomioon rakenneuudistuskauden aikana saadun ja saatavan täydentävän valtiontuen (mukaan lukien 32,4 miljoonaa euroa) komissio esitti vakavia epäilyksiä kilpailun vääristymisen rajoittamiseen tähtäävien toimenpiteiden asianmukaisuudesta. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 124 kohdan c alakohdan mukaan kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden on oltava alkuperäisiä laajempia, jos tukimäärä kasvaa. Toimenpiteet säilyivät kuitenkin enimmäkseen ennallaan tukimäärän merkittävästä kasvusta huolimatta. Kaluston kasvattaminen kymmeneen lentokoneeseen rikkoi periaatetta, jonka mukaan kaluston kokoa on pienennettävä tuen lisääntyessä, ja myös istuinpaikkoina laskettuna kapasiteetti oli hieman suurempi kuin vuoden 2020 suunnitelmassa esitetty kapasiteetti.
- (322) Lisäksi lähtö- ja saapumisajoista luopuminen ei vaikuttanut laadullisesti tai määrällisesti merkittävämmältä kuin alkuperäinen toimenpide, jolla vuotuinen kiintiö asetettaisiin kolmannen yritysosapuolen saataville ja jonka osalta eritelmän hyväksymismenettelyä ei ollut noudatettu. Näin ollen tarkistettu rakenneuudistustuki herätti vakavia epäilyjä siitä, oliko se pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukainen.
- (323) Corsairin kaluston laajentumisesta voidaan todeta, että Ranskan viranomaisten kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen Corsairin, sen osakkaiden ja Ranskan valtion allekirjoittamassa Corsairin rakenneuudistussuunnitelman mukauttamista koskevassa liiketoimintasuunnitelmassa esitetään nyt – toisin kuin aiemmissa versioissa – [...] ⁽³²⁾. Myös niiden lähtö- ja saapumisaikojen määrä, jotka voitaisiin väliaikaisesti siirtää niitä pyytäneille kilpailijoille, on yli kaksinkertaistunut. Kun otetaan huomioon kaluston koon kehitys, kaksinkertaistuminen vastaa riittävällä tavalla epäilyihin, jotka komissio esitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään.
- (324) Alkuperäisessä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi toimenpidepaketti sisältää nyt seuraavat toimet: i) merentakaisen departementtien reiteillä liikennöivien lentojen huomattava vähentäminen – Ranskan viranomaiset ovat sopineet poistavansa 97 Corsairin vuoroa Manner-Ranskasta Fort-de-Franceen, Pointe-à-Pitreen ja Réunioniin tilikaudella 2025–2026, jotta saavutetaan yhden Corsair-lentokoneen vuoroja vastaava vuosittainen määrä –, ii) Corsair luopuu pysyvästi 700:sta lähtö- ja saapumisajasta Pariisin Orlyn lentoasemalla ja iii) Corsair vapauttaa tilapäisesti 800 lähtö- ja saapumisaikaa Pariisin Orlyn lentoasemalla rakenneuudistuskauden loppuun asti.
- (325) Toimenpiteiden arvioinnin osalta Corsair toimii ensinnäkin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetuilla tukialueilla (merentakaiset alueet), jotka oikeuttavat pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 98 kohdassa esitettyjen periaatteiden joustavamman soveltamisen. Tämä oikeuttaa lievemmat vaatimukset kapasiteetin tai markkinaläsnäolon vähentämisen osalta. Tältä osin toimintaa säätelevä toimenpide, jolla vähennetään merentakaisiin kohteisiin suuntautuvia vuoroja, vähentää ilma-alusten ja kuljetuspalvelujen käyttöä [...] vastaavalla tavalla jäljellä olevan rakenneuudistuskauden aikana. Sen tavoitteena on vähentää kilpailun vääristymistä sisämarkkinoilla sijaitsevista kohteista, joihin liikennöivät ainoastaan EU:hun rekisteröidyt kilpailevat lentoyhtiöt – mikä ei ole tilanne Corsairin Afrikassa sijaitsevien kohteiden osalta.
- (326) Vastaavasti toimenpiteen kattamat lähtö- ja saapumisajat muodostavat merkittävän, [...] prosentin osan Corsairin käytettävissä olevista ajoista Orlyn lentoasemalla. Kyseisen lentoaseman ruuhkautumisen ja lentoliikennerajoitusten vuoksi aikojen kysyntä ylittää tarjonnan, mikä muodostaa esteen lentoja tarjoavien kilpailijoiden pääsulle markkinoille. Näin ollen toimenpide koskee myös Corsairin liikennöimiä reittejä.
- (327) Lopuksi avoimuus muiden kiinnostuneiden yritysten kanssa tehtäviä sopimuksia kohtaan avaa todennäköisesti osan Corsairin markkinoista ja verkostosta kilpailulle ja edistää sopimusten jatkamista, mistä on pelkästään hyötyä kilpailulle ja kuluttajille, koska se lisää tarjolla olevia palveluja. Corsairin sitoumus neuvotella yhteisten reittitunnusten käyttämisestä koskevista sopimuksista vilpittömässä mielessä vahvistaisi osaltaan verkostojen yhteenliittämistä ja parantaisi muiden lentoyhtiöiden pääsyä markkinoille. Tämä koskee erityisesti pieniä lentoyhtiöitä, jotka eivät voi verkostonsa rajallisen koon vuoksi tarjota asiakkaille samanlaista palvelua ja kokemusta kuin suuret lentoyhtiöt, jotka voivat tarjota tällaisia palveluja omalla kalustollaan omilla reiteillään.

⁽³²⁾ Ehtoasiakirjan liite II: Presentation 'Gwalior project', 23.5.2025, s. 11.

- (328) Kaikkia toimenpiteitä olisi arvioitava myös ottaen huomioon Corsairin suhteellinen koko ja asema markkinoilla sekä kyseisten markkinoiden ominaispiirteet. Saatavilla olevien tietojen mukaan Euroopan ilmailumarkkinat kasvavat ja vuonna 2025 saavutettiin jo vuoden 2019 toiminnan taso. Tilastot osoittavat myös, että tehtyjen mukautusten ansiosta ylikapasiteettia ei ole. Ranskan ja tuensaajan osalta voidaan tarkentaa, että koska Corsair lensi vuonna 2024 – joka on viimeinen kokonainen vuosi, jolta tietoja on saatavilla – keskimäärin 16 lentoa päivässä, sen osuus kaikista Ranskasta lähtevistä ja Ranskaan saapuvista 4 086 lennosta oli [...] prosenttia. Luku kasvoi 2 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna ⁽³³⁾. Vastaavasti Corsairin [...] miljoonan euron tulot vastasivat ainoastaan [...] prosenttia Ranskassa rekisteröityneiden lentoyhtiöiden 8,5 miljardin euron liikevaihdosta vuonna 2023, joka on viimeinen kokonainen vuosi, josta on saatavilla tietoja ⁽³⁴⁾.
- (329) Tuen aiheuttamat kilpailun vääristymät ovat näin ollen hyvin vähäisiä, ja tämä on huomioitava tilanteen korjaamiseksi toteutettavissa toimenpiteissä. Tämä on entistään tärkeämpää, koska Corsairilla ei ole ilma-alusten kaltaista omaa omaisuutta, jota voitaisiin myydä uusien kilpailijoiden markkinoille pääsyn, nykyisten kilpailijoiden laajentamisen tai rajat ylittävän toiminnan edistämiseksi.
- (330) Tuen myöntämisolosuhteiden osalta on huomattava, että rakenneuudistussuunnitelmaa muutettiin Corsairista riippumattomien väistämättömien tapahtumien seurauksena, pääasiassa covid-19-kriisin pitkittyessä ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman sotilaallisen hyökkäyksen jatkuessa, mikä johti yrityksen poikkeamiseen alkuperäisestä liiketoimintasuunnitelmastaan joko talousennusteidensa (johdanto-osan 346 kappale) tai määränpäidensä osalta suuntaamalla ne uudelleen Afrikkaan ja siten sisämarkkinoiden ulkopuolelle. Lisäksi suurin osa tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman osana haetusta tuesta perustuu vuonna 2020 tukena myönnettyjen lainojen poistamiseen, ei uusiin rahallisiin investointeihin. Nämä olosuhteet on otettava huomioon arvioitaessa kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden asianmukaisuutta.
- (331) Lisäksi olisi otettava huomioon omarahoitusosuuden määrä, joka on suhteellisen suuri verrattuna tuen määrään. Vaikka mukaan otetaan OMRP:n kautta merentakaisen alueiden paikallisviranomaisilta saatu 6 miljoonan euron tuki (joka perustui alkuperäiseen rakenneuudistussuunnitelmaan), aikaisemman tuen ja nyt ilmoitetun tuen muodostama prosentuaalinen määrä rahoituksesta on selvästi alle puolet rakenneuudistuskustannuksista. Tukitoimenpiteiden tapaan Corsairin rakenneuudistuksen yhteydessä antamat omat rahoitusosuudet vastaavat sekä Corsairin vakavaraisuus- että likviditeettitarpeita ja vähentävät siten valtion toimenpiteen laajuutta. Lisäksi olisi otettava huomioon nykyisten osakkeenomistajien osallistuminen, samoin kuin vuoden 2020 päätöksessä huomioitiin edelliset osakkeenomistajat, joiden omistusosuus oli viety nollaan osana tulevaa pääomankorotusta. Corsairin tapauksessa suurempi omarahoitusosuus ja vastuunjako rajoittamalla tuen määrää ja moraalikatoa vähentävät kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden tarpeellista laajuutta, kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 90 kohdassa todetaan.
- (332) Ehdotettujen sitoumusten vaikutuksen osalta yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen olennainen edellytys on, että vääristymiä rajoittavat toimenpiteet eivät vähennä toimintaa siinä määrin, että yrityksen elinkelpoisuuden palauttaminen vaarantuisi. Kuten tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman viimeisimmästä versiosta käy ilmi, Corsair saavuttaa elinkelpoisuutensa jopa pessimistisessä skenaariossa, johon sisältyvät ehdotetut vääristymien vastaiset toimenpiteet.
- (333) Komissio katsoo, että kun otetaan huomioon toimenpiteiden kalibroinnissa käytetyt olosuhteet ja tekijät ja alkuperäiseen suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden lisäksi tilapäisesti vapautettujen lisäaikojen laajuus, tämä selvästi parannettu toimenpidepaketti täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen, erityisesti niiden 124 kohdan c alakohdan, vaatimukset täysin, sillä sen avulla varmistetaan, että lisätuesta kilpailulle mahdollisesti aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia torjutaan asianmukaisesti. Lisäksi Corsair luopuu pysyvästi 700:sta lähtö- ja saapumisajasta Orlyn lentoasemalla ja lopettaa 97 vuoroa Manner-Ranskasta Fort-de-Franceen, Pointe-à-Pitreen ja Réunioniin tilikauden 2025–2026 aikana.

⁽³³⁾ Eurocontrol, European Aviation Overview, 23.1.2025. Corsairin tiedot saatu Gwailor-hankkeesta, 23.5.2025, s. 11.

⁽³⁴⁾ IATA, The Value of Air Transport to France, lähde: Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3 Tuen myönteisten vaikutusten punnitseminen ja vertaaminen sisämarkkinoihin kohdistuvaan kielteiseen vaikutukseen

- (334) Valtiontukitoimenpide soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, jos sen myönteiset vaikutukset ovat suuremmat kuin sen kielteiset vaikutukset. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa esitetään kriteerit, joiden perusteella komissio arvioi vaikeuksissa olevan yrityksen rakenneuudistukseen myönnettävän tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille. Näin varmistetaan, että kyseisen taloudellisen toiminnan kehitys ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (335) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa komissio esitti perusteet, joiden täyttymisen se tutkii arvioidessaan, onko yrityksen rakenneuudistustuki sisämarkkinoille soveltuva. Näin varmistetaan, että kyseisen taloudellisen toiminnan kehitys ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Komissio on myös säätänyt mahdollisuudesta muuttaa jo hyväksyttyä rakenneuudistustukea asettamalla sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat edellytykset tällaisille muutoksille suuntaviivojen 124 kohdassa.
- (336) Käsiteltävänä olevassa asiassa 5.3.1 ja 5.3.2 jaksossa esitetyt arvioinnit (ja myös 5.3.3 jakso ainutkertaisuuden periaatteen osalta) osoittavat, että suuntaviivoissa asetetut edellytykset täyttyvät ja että kaikki komission menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esittämät huolenaiheet on poistettu. Corsairin rakenneuudistussuunnitelma mahdollistaa yrityksen elinkelpoisuuden palauttamisen. Rakenneuudistuskustannusten nousua ja tuen suurempaa määrää kompensoidaan korottamalla omaa rahoitusosuutta ja vahvistamalla toimenpiteitä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi.
- (337) Vaikka tuen korotuksella ja rakenneuudistussuunnitelman laajentamisella on merkittäviä vaikutuksia lentoliikennealaan, on korostettava, että tällä muutetulla tuella voidaan puuttua markkinoiden toimintapuutteisiin ja torjua sosiaalisia vaikeuksia, jotka voivat vaikuttaa saaristoaseman ja syrjäisen sijainnin rajoittamiin alueisiin. Komissio ottaa huomioon myös sen, että Corsairin liikennöimät reitit eivät yhdistä kahta eri EU:n jäsenvaltiota toisiinsa vaan Ranskan alueita joko kolmansiin maihin tai erityisesti syrjäisimpiin alueisiin, joihin SEUT-sopimuksen 349 artiklassa mainitut erityisrajoitukset vaikuttavat (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy ja Saint-Martin), minkä myötä yhteydet edistävät alueellista jatkuvuutta Manner-Ranskan kanssa. Corsairin rakenneuudistustuki ei sen vuoksi vaikuta kohtuuttomasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska muiden jäsenvaltioiden toimijoiden kiinnostus liikennöidä kyseisillä reiteillä on rajallista eri syistä (ks. johdanto-osan 16 kappale).
- (338) Muokatun rakenneuudistustuen myönteinen vaikutus asianomaisen taloudellisen toiminnan kehitykseen on suurempi kuin mahdolliset kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kaupankäyntiin, joten edellytykset eivät muutu yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

5.3.2.4 Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille

- (339) Edellä esitetyn arvioinnin tulosten perusteella komissio katsoo, että uusi rakenneuudistustuki täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen tärkeimmät vaatimukset ja että se ei näin ollen vaikuta kaupankäynnin edellytyksiin sisämarkkinoilla haitallisesti tai yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Rakenneuudistustuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

5.3.3 Corsairille rakenneuudistuskauden aikana myönnetyn lisätuen soveltuvuus yhteismarkkinoille

- (340) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (ks. johdanto-osan 116–118 kappale) komissio totesi, että Corsairin rakenneuudistuskauden aikana saamasta lisätuesta ei ollut ilmoitettu erikseen, mikä on vastoin suuntaviivojen 129 kohdassa asetettuja vaatimuksia. Ranskan viranomaiset myönsivät, että koska Corsair oli vaikeuksissa oleva yritys 31 päivänä joulukuuta 2019, sen ei olisi pitänyt hyötyä tilapäisten valtiontukipuitteiden nojalla toteutetuista järjestelyistä, ja myönsivät, että covid-19-kriisin yhteydessä on saatettu tehdä virhe (ks. johdanto-osan 18–21 kappale). Viranomaiset kuitenkin ilmaisivat toiveensa siitä, että tilanteen laillistamiseksi löydetäisiin ratkaisu.

- (341) Komissio toisti, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 kohdassa vahvistetun tuen ainutkertaisuuden periaatteen mukaisesti yritys, joka on jo saanut rakenneuudistustukea, ei voi saada uutta tällaista tukea suunnitelman täytäntöönpanon aikana. Tässä tapauksessa Corsair pyysi ja sai julkisen sektorin tukia useaan otteeseen maaliskuun 2021 ja huhtikuun 2022 välisenä aikana, jolloin rakenneuudistus oli jo käynnissä.
- (342) Vaikka covid-19-pandemia voisi oikeuttaa jonkin tasoisten korvausten myöntämiseen matkustusrajoituksiin liittyvistä tappioista, komissio totesi, että Ranskan valtion tukitoimet (32,4 miljoonaa euroa lisätukea) oli myönnetty vuonna 2020 hyväksytyjen 136,9 miljoonan euron lisäksi. Tämä tuen toistuva luonne herätti vakavan epäilyn tuen ainutkertaisuuden periaatteen noudattamisesta ja ensimmäisen rakenneuudistustoimen asianmukaisuudesta.
- (343) Näin ollen – ja koska saatavilla ei ollut vaihtoehtoja oikeusperustaa, jonka pohjalta tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille olisi voitu arvioida – komissio katsoi, että Corsairin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen, tuen oikeasuhteisuuteen ja kilpailun vääristymisen rajoittamiseen tähtäävien toimenpiteiden soveltuvuuteen liittyy edelleen epäilyksiä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.
- (344) Komissio totesi tässä yhteydessä, että Corsair oli 19 päivänä joulukuuta 2025 maksanut vapaaehtoisesti takaisin koko 32,4 miljoonan euron summan, joka vastaa vuosina 2021 ja 2022 myönnettyä lisätukea, mukaan lukien siihen liittyvät korot. Sääntöjenvastaisen tuen tosiasiallinen takaisinperintä estää Corsairia hyötymästä sille myönnetystä tuesta ja poistaa valtion kaksinkertaiseen tukeen tai tuen luvattomaan kasautumiseen liittyvän riskin. Näin ollen havaitut noudattamatta jättämiset on täysin laillistettu ja epäilyt on poistettu erityisesti tuen oikeasuhteisuuden ja kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi tarkoitettujen toimenpiteiden asianmukaisuuden osalta.
- (345) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 kohdassa vahvistetun tuen ainutkertaisuuden periaatteen mukaisesti sääntöjenvastaisen lisätuen saamisen arvioinnissa on otettava huomioon olosuhteet tuen myöntämisaikana (eli huhtikuun 2021 ja toukokuun 2022 välisenä aikana). Näitä olosuhteita leimasivat ilmaliiikenteen syvimmän kriisin alusta lähtien jatkuneet vaikutukset kaikkialla maailmassa. Vaikutukset olivat vielä pahempia Corsairin tapauksessa, koska lentoyhtiö palveli lähes yksinomaan alueita, joilla lentoliikennettä oli rajoitettu rajusti kansanterveydellisten syiden ja väistämättömien olosuhteiden vuoksi (johdanto-osan 19 ja 20 kappale).
- (346) Näiden olosuhteiden ja vaikutusten yhdistelmä kasvatti Corsairin tappioita rakenneuudistussuunnitelman kattamia arvioita enemmän. Kun komissio hyväksyi rakenneuudistustuen joulukuussa 2020, kumulatiivisten tappioiden vuosina 2020–2022 odotettiin olevan [...] miljoonaa euroa. Kyseisen ajanjakson todelliset tappiot olivat [...] miljoonaa euroa ⁽⁵⁵⁾. Tuolloin hyväksytty muu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuva tuki ei riittänyt alkuunkaan kattamaan tätä eroa ⁽⁵⁶⁾.
- (347) Loppujen lopuksi näyttää siltä, että rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana oli myönnetty sääntöjenvastaista tukea. Vaikka tuki määriteltäisiin vuonna 2021 aiheutuneiden kustannusten kattamista varten myönnettyksi lisätueksi (vaikka se olikin peritty takaisin) ⁽⁵⁷⁾, se jää selvästi pienemmäksi kuin oma lisärahoitusosuus rakenneuudistuskustannusten kattamiseksi suhteessa kokonaismäärään ja selvästi pienemmäksi kuin joulukuussa 2020 tämän päätöksen kattamien toimenpiteiden lisäksi hyväksytty rakenneuudistustuki (taulukko 1). Lisäksi joulukuussa 2020 arvioitujen rakenneuudistuskustannusten ja Corsairille vuonna 2021 todellisuudessa aiheutuneiden kustannusten välinen ero sulkee pois mahdollisuuden kattaa samat kustannukset rakenneuudistustuella ja sääntöjenvastaisella tuella.

⁽⁵⁵⁾ Joulukuussa 2020 tehty päätös, taulukko 1, alaviite sivulla 3 ja tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma.

⁽⁵⁶⁾ Joulukuussa 2020 tehty päätös, alaviite sivulla 4.

⁽⁵⁷⁾ Komissio toteaa tältä osin, että Corsairin vuonna 2022 saamaa tukea myönnettiin sille vuoden 2021 loppuun mennessä aiheutuneiden kustannusten korvaamiseen (ks. laajentamispäätös, johdanto-osan 21 kappaleen iii kohta, ja laajentamispäätöksen sivulla 12 olevassa alaviitteessä tarkoitettu päätös).

- (348) Näissä olosuhteissa 32,4 miljoonan euron sääntöjenvastaisen tuen saaminen poikkeuksellisten ja ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi, jotka eivät johtuneet Corsairista, mahdollisti poikkeuksen soveltamisen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan c alakohdassa vahvistettuun tuen ainutkertaisuuden periaatteeseen. Niinpä kun otetaan huomioon tuen ja siihen liittyvien korkojen täysimääräinen takaisinmaksu, tuen myöntäminen ei ole este tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen tarkoitetun lisätuen myöntämiselle, eikä sillä ole vaikutusta tapaan, jolla kyseinen tuki lasketaan (ks. johdanto-osan 119 kappale).
- (349) Johdanto-osan 348 kappaleessa tarkoitettua poikkeusta ei edellytetä merentakaisten alueiden paikallisviranomaisilta OMRP:n kautta saadun 6 miljoonan euron tuen myöntämiseksi, joka perustui vuoden 2020 päätöksen kohteena olevaan alkuperäiseen rakenneuudistussuunnitelmaan. Vaikka tämä tuki osoittautui sääntöjenvastaiseksi tueksi, se suunniteltiin jo alkuperäisessä rakenneuudistussuunnitelmassa ja maksettiin yhdessä muiden rakenneuudistustukien kanssa samaan tarkoitukseen osana samaa toimea, joten se ei ole toistuva tuki, joka voisi olla pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 ja 71 kohdassa vahvistetun tuen ainutkertaisuuden periaatteen vastainen. Se on osa rakenneuudistustoimenpidettä, jonka kokonaisrahoitus määritellään taulukossa 1, ja sen on katsottava soveltuvan sisämarkkinoille samoista syistä, joita sovellettiin vuoden 2020 päätöksessä hyväksyttyyn tukeen, ottaen huomioon myös johdanto-osan 331 kappale.
- (350) Näin ollen komissio katsoo, että aiemmin esitetyt epäilyt uusien tukien myöntämisestä on poistettu. Siten nämä takaisin perityt sääntöjenvastaiset tuet eivät enää aiheuta epäilyksiä tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman perustana olevan tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

5.4 Rakenneuudistustuen väärinkäyttö

- (351) Komissio toisti laajentamispäätöksessään, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen annettua tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (352) Komissio toisti myös SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan ja asetuksen (EU) 2015/1589 20 artiklan säännökset, joiden mukaan tuen väärinkäyttö voi johtaa siihen, että asianomaisen jäsenvaltion on muutettava tukea tai poistettava se.
- (353) Komissio katsoi vuoden 2020 päätöksessään, että Corsairin rakenneuudistustuki on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen edellyttäen, että rakenneuudistussuunnitelmaa ja siihen sisältyviä kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä noudatetaan täysin (menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 101 kappale). Lisäksi Ranskan viranomaiset olivat sitoutuneet toimittamaan komissiolle puolivuotiskertomuksia varmistaakseen säännöllisen seurannan niin suunnitelman täytäntöönpanon, tuen maksamisen kuin alun perin hyväksytyistä talousennusteista tehtyjen mahdollisten poikkeamienkin osalta (vuoden 2020 päätöksen johdanto-osan 102 kappale).
- (354) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 122, 126 ja 129 kohdan mukaisesti suunnitelman täytäntöönpanon laiminlyönnistä tai alkuperäisen päätöksen ulkopuolelta myönnetystä lisätuesta on ilmoitettava komissiolle ja sitä on pidettävä alkuperäisen tuen väärinkäyttönä.

5.4.1 Vaatimus rajoittaa kalusto yhdeksään ilma-alukseen

- (355) Komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Corsairin rakenneuudistustuen käyttöä vuoden 2020 päätöksen nojalla tehtyjen sitoumusten vastaisesti, erityisesti suhteessa kyseisen päätöksen johdanto-osan 88 kappaleen b kohdassa annettuun säädökseen kaluston rajoittamisesta yhdeksään ilma-alukseen, voitaisiin pitää SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna tuen väärinkäyttönä (laajentamispäätöksen johdanto-osan 65 kappale). Tällöin komission olisi päätettävä, olisiko Ranskan poistettava hyväksytty tuki perimällä se takaisin tai muuttamalla sitä annetussa määräajassa.

- (356) Kilpailijoiden esittämien huomautusten ja Ranskan viranomaisten toimittamien tietojen perusteella komissio totesi, että vuosien 2023 ja 2024 IATA:n kesäkausina Corsair oli käyttänyt vähintään kymmenestä ilma-aluksesta koostuvaa kalustoa vuokraamalla ilma-aluksia toistuvasti pitkiksi ajanjaksoiksi (laajentamispäätöksen johdanto-osan 48–62 kappale). Ranskan viranomaiset myönsivät, että raja-arvot oli ylitetty, mutta totesivat samalla, että kyse oli kertaluonteisista tapauksista, joille oli perusteet Corsairista riippumattomien poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi (ks. laajentamispäätöksen johdanto-osan 49 kappale).
- (357) Corsairin vuosina 2021 ja 2022 käyttämän kaluston koon osalta Ranskan viranomaisten toimittamat tiedot osoittavat kuitenkin, että vuoden 2020 päätöksessä vahvistetun rajan ylittyminen voitaisiin selittää ilma-alusten rekisteröintiprosessiin liittyvällä viipeellä eikä kymmenennen lentokoneen vuokraamisella (ks. laajentamispäätöksen johdanto-osan 62 kappale).
- (358) Komissio katsoi tässä yhteydessä, että hyväksytyn enimmäiskaluston ylittämistä voitaisiin pitää asetuksen (EU) 2015/1589 20 artiklassa tarkoitettuna tuen väärinkäyttönä (ks. laajentamispäätöksen johdanto-osan 65 kappale). Näin ollen komissio päätti laajentaa muodollista valvontamenettelyä sen arvioimiseksi, kyseenalaistiko kalustorajoituksen rikkominen vuoden 2020 päätöksessä hyväksytyn rakenneuudistustuen soveltuvuuden yhteismarkkinoille, ja tarvittaessa Corsairin kaluston todellisen koon tarkistamiseksi pidennetyn rakenneuudistuskauden aikana.

5.4.2 Rakenneuudistustukeen tehtävien muutosten arviointi

- (359) Ranskan toimittamat tiedot osoittavat kuitenkin, että vuoden 2020 päätöksestä poikkeamiset ovat luonteeltaan vähämerkityksisiä. Havainto ei ole ristiriidassa kolmansien osapuolten huomautusten kanssa.
- (360) Komissio toteaa erityisesti, että Corsair on vuodesta 2020 lähtien käyttänyt ylimääräisiä ilma-aluksia ehdottoman poikkeuksellisesti ja yrityksen ulkopuolisilla, sen tahdosta riippumattomilla olosuhteilla (kuten toimitusviivästyksillä, turvallisuusvaatimuksilla tai huoltotoimilla) perustellulla tavalla, eikä tämä ole käytännössä johtanut vuoden 2020 päätöksessä vahvistetun yhdeksän ilma-aluksen enimmäismäärän ylittymiseen. Nämä kertaluonteiset tapaukset, joiden osuus rakenneuudistussuunnitelman kattamasta toiminnasta on alle [...] prosenttia, osoittautuivat kestoltaan rajoitetuiksi eikä niillä ole merkittävää vaikutusta kilpailuun, kuten Ranskan viranomaisten toimittamassa selvityksessä vahvistettiin (ks. johdanto-osan xx kappale). Komissio toteaa lisäksi, että laajennetussa muodollisessa tutkintamenettelyssä ei todettu, että Corsair olisi ylittänyt kaluston enimmäismäärän vuonna 2021 tai 2022. Asianomaiset osapuolet eivät toimittaneet mitään näyttöä, joka olisi ristiriidassa johdanto-osan 357 kappaleessa esitettyjen Ranskan viranomaisten antamien selvitysten kanssa. Ainoat tapaukset, joissa Corsairin havaittiin ylittäneen enimmäismäärät, koskivat vuosien 2023 ja 2024 tapahtumia.
- (361) Näin ollen komissio katsoo, että vaikka muodollinen sääntöjenvastaisuus havaittaisiinkin, se on täysin merkityksetön. Sen vuoksi komissio katsoo, että kyseisen rakenneuudistustuen takaisinperinnän sijasta tuen muuttaminen on riittävä toimenpide havaittujen sääntöjenvastaisuuksien korjaamiseksi SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (362) Tässä tapauksessa komissio katsoo, että koska väärinkäyttö koskee kilpailun vääristymistä rajoittavaa toimenpidettä, myös kilpailun vääristymistä koskevaan suunnitelmaan on tehtävä asianmukainen tukimuutos. Lisäedellytykset tai -toimenpiteet alkuperäiseen tukeen kuuluviin suunniteltuihin toimenpiteisiin ovatkin kilpailun vääristymisen vähentämiseksi tarpeen, sikäli kuin ne ylittävät uuteen tukeen liittyvät toimenpiteet. Tämä vaatimus täyttyy, kun Corsair luopuu pysyvästi 700:sta lähtö- ja saapumisajasta Pariisin Orlyn lentoasemalla ja vähentää vuoroja Manner-Ranskasta Fort-de-Franceen, Pointe-à-Pitreen ja Réunioniin. Nämä toimenpiteet ensinnäkin vähentävät markkinoille pääsyn esteitä tai helpottavat Orlyyn sijoittautuneiden kilpailijoiden laajentumista, ja toiseksi ne kohdennetaan tietyille reiteille, joilla kymmenennen lentokoneen tilapäisellä vuokrauksella on saattanut olla suoria tai epäsuoria vaikutuksia.
- (363) Koska kumpaakaan näistä toimenpiteistä ei sovellettu alkuperäiseen rakenneuudistustukeen, niiden asettaminen edellytyksiksi aiheuttaa muutoksia jo hyväksyttyyn tukeen. Ranskan toteuttamia toimenpiteitä tai ehdottamia sitoumuksia ei kuitenkaan ole tarpeen erottaa muodollisesti niistä erityisedellytyksistä, joilla muutetaan alun perin hyväksyttyä tukea. Näin ollen kaikki ehdot, jotka Ranskan – ja tarvittaessa Corsairin – on täytettävä, on otettava huomioon tuen hyväksymisen edellytyksissä.

5.5 Päätöksen noudattamisen seuraaminen

- (364) Kun otetaan huomioon tapaukset, joissa Corsairille myönnettiin lisätukea vuosina 2021 ja 2022, ja se, että ilma-aluskaluston kokorajoituksia ei vuosina 2023 ja 2024 noudatettu, olisi varmistettava sekä kaikkien tässä päätöksessä vahvistettujen edellytysten tiukka noudattaminen että myös kyky tarkastella näiden edellytysten noudattamista. Tätä varten komissio katsoo tarpeelliseksi ottaa käyttöön velvoitteen, jonka mukaan se voi valvoa Ranskaa sitovan päätöksensä noudattamista Ranskan viranomaisista ja Corsairista riippumattoman toimitsijan välityksellä. Toimitsija, joka komission on hyväksyttävä, vastaa päätöksessä asetettujen edellytysten noudattamisen tiivistä seurannasta, mukaan lukien tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman tarkka täytäntöönpano ja saavutettujen tulosten vertaaminen niitä vastaaviin talousennusteisiin. Ranskan viranomaiset toimittavat yhteistyössä Corsairin kanssa kaikki tiedot ja toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta toimitsija voi hoitaa tehtävänsä asianmukaisesti. Toimitsija toimittaa komissiolle säännöllisesti kertomuksensa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Rakenneuudistustuki, jonka määrä on 167,8 miljoonaa euroa, josta 80 miljoonaa euroa koostuu vuoden 2020 rakenneuudistussuunnitelman puitteissa myönnetyn valtion julkisen velan peruuttamisesta ja 87,8 miljoonaa euroa lisätuesta, jonka Ranskan tasavalta aikoo myöntää Corsair SAS:n ja kaikkien tämän määräysvallassa olevien tytäryhtiöiden muodostaman talousyksikön hyväksi, sekä 6 miljoonaa euroa, jotka on myönnetty Corsair SAS:lle jo vuonna 2020 osana Outre-Mer R-Plane -yhtiön Corsairiin tekemää investointia, soveltuvat sisämarkkinoille 2 artiklassa säädetyin edellytyksin.

2 artikla

1. Ranskan tasavallan on varmistettava, että Corsair SAS tai soveltuviin tilanteisiin sen tytäryhtiöt toteuttavat täysin ja välittömästi tarkistettuun rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet tässä päätöksessä kuvatulla tavalla.
2. Ranskan tasavallan on varmistettava, että Corsair SAS tai soveltuviin tilanteisiin sen tytäryhtiöt toteuttavat täysin ja välittömästi seuraavat tässä päätöksessä vahvistetut kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet:
 - a) Corsair SAS:n kaluston rajoittaminen yhdeksään ilma-alukseen tarkistetun rakenneuudistuskauden loppuun saakka;
 - b) Corsair SAS:n Pariisin Orlyn lentoaseman ja kolmen määränpään, Pointe-à-Pitren, Fort-de-Francen ja Réunionin, välillä toteuttamien vuorojen määrän vähentäminen 97 vuorolla tarkistetun rakenneuudistuskauden loppuun saakka;
 - c) 700:n lähtö- ja saapumisajan pysyvä luovuttaminen Pariisin Orlyn lentoasemalla mahdollisimman pian mutta viimeistään ennen tarkistetun rakenneuudistuskauden päättymistä;
 - d) 800:n lähtö- ja saapumisajan asettaminen mahdollisimman pian yhden tai useamman kolmannen osapuolen saataville Pariisin Orlyn lentoasemalla ja järjestelyn jatkaminen tarkistetun rakenneuudistuskauden loppuun saakka;
 - e) kaupallisten sopimusten vilpittömän tarjoaminen ja neuvottelujen käyminen kiinnostuneiden lentoyhtiöiden kanssa tarkistetun rakenneuudistuskauden loppuun saakka;
 - f) pidättäytyminen koko tarkistetun rakenneuudistuskauden ajan hankkimasta minkään yrityksen osakkeita, paitsi jos se on olennaista Corsair SAS:n tai tarvittaessa sen tytäryhtiöiden pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi ja jos komissio hyväksyy hankinnan; ja
 - g) pidättäytyminen esittämästä valtiontukea kilpailuetuna tuotteiden ja palveluiden markkinoinnissa koko tarkistetun rakenneuudistuskauden ajan.

3 artikla

1. Ranskan tasavallan on toimitettava kertomus rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta ja tässä päätöksessä vahvistettujen edellytysten noudattamisesta kolmen kuukauden välein tämän päätöksen hyväksymispäivästä aina tarkistetun rakenneuudistuskauden loppuun saakka.
2. Kertomukset on toimitettava edunsaajasta riippumattoman toimitsijan välityksellä; komissio vahvistaa toimitsijan valinnan 30 päivän kuluessa tämän päätöksen hyväksymisestä.
3. Kertomuksissa on eriteltävä tuen maksamisen tai tosiasiallisen myöntämisen päivämäärät, tuensaajan omarahoitusosuus, verkoston kehitys, markkina-asema sekä ilma-aluskalusto ja sen käyttö Corsair SAS:n toimesta. Kertomuksissa on tutkittava kaikki poikkeamat tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman talous- tai toiminnallisista ennusteista suhteessa tuloihin, kustannusten valvontaan ja vähentämiseen sekä rakenneuudistuksen avulla saavutettuihin tuloksiin; niissä on soveltuvien osien osoitettava korjaavat toimenpiteet, jotka on toteutettu tai aiotaan toteuttaa suunnitelmassa esitettyjen tulosten saavuttamiseksi. Toimitsijan on arvioitava tämän päätöksen 2 artiklassa vahvistettujen edellytysten täyttymistä kattavasti kussakin kertomuksessa, jotta havaittuihin tai ennakoitavissa oleviin poikkeamiin voidaan puuttua viipymättä.

4 artikla

Tämä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa määrätty muodollinen tutkintamenettely, joka koskee Ranskan tasavallan Corsair SAS:lle vuosina 2021–2022 vastoin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa myöntämää 32,4 miljoonan euron valtiontukea, on aiheeton, koska on todettu, että Corsair SAS on maksanut tuen takaisin korkoineen.

5 artikla

Ranskan tasavallan on ilmoitettava komissiolle yhden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta niistä toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut tai aikoo toteuttaa päätöksen noudattamiseksi.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 23 päivänä joulukuuta 2025.

Komission puolesta
Teresa RIBERA
Johtava varapuheenjohtaja