

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 9. januar 2012

SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) om Ungarns statsstøtte til Malév Hungarian Airlines Zrt.

(meddelt under nummer K(2011) 9316)

(Kun den ungarske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2013/150/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i artikel 108, stk. 2, i TEUF⁽¹⁾ vedrørende støtteforanstaltning C 38/10 (ex NN 69/10)⁽²⁾,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser, under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. BAGGRUND OG SAGSFORLØB

(1) Efter flere fejlslagne forsøg på privatisering indgik den ungarske stat i 2007 en salgs- og købsaftale med AirBridge Zrt. (i det følgende benævnt "AirBridge")

⁽¹⁾ Med virkning fra 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i TEUF. De to sæt bestemmelser er i alt væsentligt identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF læses som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88, hvor det er relevant.

⁽²⁾ Kommissionens afgørelse K(2010) 9671 endelig af 21. december 2010 (EUT C 156 af 26.5.2011, s. 11).

vedrørende 99,95 % af aktierne i sit nationale luftfarts-selskab Malév Hungarian Airlines Zrt. (i det følgende benævnt "Malév"). AirBridge betalte 200 mio. HUF (740 000 EUR⁽³⁾) for aktierne. Privatiseringsaftalen blev anmeldt til Kommissionen i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF, men senere trukket tilbage⁽⁴⁾.

(2) Efter den nye ejers økonomiske problemer erhvervede den russiske Vnyesekonombank (i det følgende benævnt "VEB") en ejerandel på 49,5 % i AirBridge og blev Malévs indirekte aktionær.

(3) I marts 2010 fik Kommissionen via pressen kendskab til den ungarske stats hensigt om at renationalisere Malév. Ved e-mail af 2. marts 2010 bekræftede de ungarske myndigheder disse presseforlydender.

(4) Ved e-mail af 10. marts 2010 modtog Kommissionen en klage fra Wizz Air, et ungarsk lavprislufftsselskab og en vigtig konkurrent til Malév i Ungarn. Ifølge denne klage var der angiveligt ydet ulovlig og uforenelig statsstøtte til Malév ved hjælp af en række forskellige foranstaltninger. Ved brev af 29. marts 2009 fremsendte

⁽³⁾ Beløbene i EUR i denne afgørelse er omtrentlige størrelser, der kun gives som indikationer. Alle beløb i HUF (med undtagelse af MFB-lånet på 76 mio. EUR og VEB-garantien på 32 mio. EUR, som er denomineret i EUR, se betragtning (20)) er omregnet til EUR ved anvendelse af valutakursen den 2. august 2011: 270 EUR/HUF. I 2011 svingede HUF stærkt mellem 260 og 300 EUR/HUF.

⁽⁴⁾ De ungarske myndigheder anmeldte finansieringsordningerne i forbindelse med privatiseringen af Malév til Kommissionen ved elektronisk anmeldelse af 10. april 2008. Denne foranstaltning blev registreret under N 190/2008. De ungarske myndigheder trak foranstaltningen tilbage den 12. november 2009.

Kommissionen en ikke-fortrolig udgave af klagen til de ungarske myndigheder sammen med en anmodning om supplerende oplysninger. Ungarn fremsendte bemærkninger vedrørende indholdet af denne klage den 30. april 2010 og besvarede de spørgsmål, der var rejst deri.

- (5) På et møde den 5. maj 2010 tilkendegav de ungarske myndigheder, at de havde til hensigt at omstrukturere luftfartsselskabet. De meddelte imidlertid også, at de endnu ikke vidste, hvor omfattende denne omstrukturering ville blive.
- (6) En anden klage (fra en konkurrent, som anmodede om hemmeligholdelse af identiteten) af 5. oktober 2010 blev modtaget af Kommissionen og videresendt til de ungarske myndigheder ved brev af 21. oktober 2010. De ungarske myndigheder fremsendte bemærkninger vedrørende indholdet af denne klage den 19. november 2010.
- (7) Yderligere anmodninger om oplysninger blev sendt til de ungarske myndigheder den 14. juli 2010 og 8. oktober 2010, og der blev modtaget svar den 11. august 2010, 16. august 2010, 5. oktober 2010, 3. november 2010 og 23. november 2010.
- (8) På denne baggrund indledte Kommissionen den 21. december 2010 en formel undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF (i det følgende benævnt "beslutningen om indledning af proceduren") vedrørende forskellige påståede statsstøtteforanstaltninger til fordel for Malév.
- (9) Ungarn fremsatte sine bemærkninger til Kommissionens beslutning om indledning af proceduren den 24. februar 2011.
- (10) Beslutningen om indledning af proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 26. maj 2011⁽⁵⁾. To interesserede parter fremsatte bemærkninger: Wizz Air den 26. juni 2011 og en konkurrent (som anmodede om hemmeligholdelse af identiteten) den 28. juni 2011.
- (11) Disse bemærkninger blev videresendt til Ungarn ved brev af 6. juli 2011. Ungarn fremsendte kommentarer til bemærkningerne fra tredjemand den 5. september 2011.
- (12) Efter beslutningen om indledning af proceduren blev der afholdt to møder i Bruxelles mellem Kommissionens tjenestegrene og de ungarske myndigheder henholdsvis den 10. juni 2011 og 19. oktober 2011.
- (13) Kommissionen anmodede de ungarske myndigheder om yderligere oplysninger den 26. september 2011 og fik svar fra Ungarn ved brev af 25. oktober 2011.

⁽⁵⁾ Se fodnote 2.

II. MALÉV OG DE PÅGÆLDENDE FORANSTALTNINGER

II.1. Virksomheden

- (14) Malév har hjemsted i *Budapest Liszt Ferenc International Airport* (i det følgende benævnt "Budapest Lufthavn") og opererer på nuværende tidspunkt en flåde på 22 fly⁽⁶⁾ til destinationer i Europa og Mellemøsten. I 2009 transporterede selskabet 3,2 millioner passagerer⁽⁷⁾.

II.2. Perioden forud for privatiseringen i 2007

- (15) De ungarske myndigheder har flere gange forsøgt at privatisere Malév. I 1992 blev en aktiepost på 35 % i Malév solgt til et italiensk statskontrolleret konsortium mellem Alitalia og Simest. I 1997 solgte Alitalia-Simest sin aktiepost til et konsortium af to privatejede ungarske banker (OTP & MKB). I 1999 blev hovedparten af de privatejede aktier tilbagekøbt af staten, hvorefter statens andel udgjorde 97 %.
- (16) Sammen med mange andre luftfartsselskaber led Malév alvorligt som følge af den tilbagegang på luftfartsmarkedet, der fulgte efter begivenhederne i september 2001, og blev tabsgivende (se tabel 1 nedenfor).
- (17) Det var på denne baggrund, at staten besluttede endnu en gang at privatisere Malév i 2007.

II.3. Privatiseringen i 2007 og Malév under privat kontrol

II.3.1. Salg til AirBridge

- (18) Det var nødvendigt at rekapitalisere virksomheden, og staten havde som ejer begrænsede muligheder for at finansiere en sådan investering. Der blev anmodet om tilbud på Malév, og i begyndelsen af 2007 nåede man frem til, at et SPV-selskab (special purpose vehicle) ved navn AirBridge havde afgivet det mest attraktive tilbud. AirBridge tilbød en attraktiv og angiveligt kommercielt bæredygtig forretnings- og omstrukturingsplan.
- (19) Derfor blev der den 23. februar 2007 indgået en salgs- og købsaftale om salg af 99,95 % af aktierne i Malév til AirBridge. 49 % af aktierne i AirBridge var ejet af Boris Abramovich⁽⁸⁾, en russisk forretningsmand, som havde aktiemajoriteten i en række russiske luftfartsselskaber (KrasAir og AirUnion-alliancen af russiske luftfartsselskaber), og 51 % af ungarske enkeltpersoner. AirBridge ventedes derfor at tilføre Malév industriel knowhow og ledelse, sammen med forretnings- og omstrukturingsplaner.

⁽⁶⁾ <http://www.malev.com/companyinformation/introduction/malev-company-profile>.

⁽⁷⁾ Det fremgår af selskabets websted, at "over 3 millioner betalende passagerer fløj med Malév i 2010".

⁽⁸⁾ Denne aktiepost på 49 % i AirBridge blev af Boris Abramovich stillet som sikkerhed over for VEB, den russiske statsejede "bank for udenlandske økonomiske aktiviteter", for et lån fra VEB til AirBridge.

(20) De vigtigste dele af denne aftale var:

- (a) AirBridge købte 99,95 % af aktierne i Malév for 200 mio. HUF (740 000 EUR). Senest den 31. december 2008 var AirBridge forpligtet til at stille finansiering⁽⁹⁾ på 50 mio. EUR til rådighed.
- (b) Et lån ydet i 2003 til Malév af den 100 %-statsejede ungarske udviklingsbank (*Magyar Fejlesztési Bank*, i det følgende benævnt "MFB") på 76 mio. EUR blev fjernet fra Malévs balance og overført til et 100 %-statsejet SPV-selskab, Malév-forvaltningsselskabet (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, i det følgende benævnt "MAVA").

Dette MFB-lån fra 2003 var et EUR-denomineret, 100 % statsgaranteret lån med en rentesats på 3-måneders IBOR + 0,5 %. Lånets oprindelige udløbstidspunkt var 2013, og hovedstolen skulle tilbagebetales på én gang ved løbetidens udløb. Med overførslen af hovedstolen og renterne til MAVA blev lånets løbetid også forlænget indtil 2017.

Ifølge de ungarske myndigheder blev aktiver til en værdi af 76 mio. EUR overført til MAVA sammen med lånet. Disse aktiver omfattede Malév-varemærket, en olieledning og et B767-fly. Hvis Malév skulle give overskud, ville selskabet også skulle betale 25 % af sit overskud efter skat til MAVA. AirBridge stillede også en bankgaranti til rådighed for MAVA fra VEB til at dække tilbagebetalingen af lånet op til 32 mio. EUR.

- (c) Malév ville også betale 200 000 EUR pr. år til MAVA som en licensafgift for at bruge navnet "Malév" og logoet. AirBridge var forpligtet til fortsat at bruge varemærket og sikre selskabets drift som et luftfarts-selskab indtil den 31. december 2017, lånets nye udløbsdato.
- (d) Malév ville tilbagelease B767-flyet – lige overført til MAVA (se punkt b) ovenfor) – fra MAVA fra 1. januar 2008 til 31. december 2017⁽¹⁰⁾.
- (21) En ny ledelse blev udpeget, og der blev indført en række omkostningsbesparende og indtægtsskabende foranstaltninger. Disse omfattede indstilling af langdistanceflyvninger og personalenedskæringer. Da disse foranstaltninger imidlertid faldt sammen med en voldsom stigning i brændstofpriserne, havde de ifølge Ungarn ingen samlet indvirkning på selskabets rentabilitet.

⁽⁹⁾ Mere præcist kapital på 20 mio. EUR plus 30 mio. EUR i form af kapital, ansvarlig lånekapital eller lån.

⁽¹⁰⁾ For en afgift bestående af en "engangsafgift" på 110 000 EUR og en "årlig afgift" på 1,1 mio. EUR, idet Malév betalte alle hermed forbundne vedligeholdelses- og driftsomkostninger.

(22) Malévs økonomiske situation blev fortsat forværret, og efter 4 måneder manglede selskabet den nødvendige likviditet til at betale royalties for brugen af Malév-varemærket.

(23) Ifølge Ungarn blev betalingerne for det B767-fly, der var leaset af MAVA, ikke "standset", så snart Malév havde besluttet at indstille langdistanceruterne, da Malév "aner-kender" denne gæld, og der blot er tale om en forsinkelse med hensyn til betaling, hvoraf der betales renter.

(24) I andet halvår af 2008 begyndte den globale finanskrisen at indvirke på Malév såvel som på selskabets russiske partnere. Flere af Boris Abramovichs luftfartsselskaber gik konkurs. AirBridge var ikke længere i stand til at finansiere Malév og misligholdt tilbagebetalingen af lånet til VEB. Da aktieposten på 49 % i AirBridge var stillet som sikkerhed over for VEB, overtog VEB disse aktier. VEB tilkendegav, at man var villig til fortsat at finansiere Malév, men som bank og ikke som ejer.

II.3.2. Salg af Malév Ground Handling

(25) Som allerede nævnt var Malévs økonomiske situation blevet yderligere forværret i begyndelsen af 2009. Selskabets aktionærer henvendte sig derfor til det statslige holdingselskab (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*, i det følgende benævnt "MNV") med forslag om at sælge Malév Ground Handling, Malévs 100 %-ejede datterselskab (i det følgende benævnt "Malév GH"), til MNV.

(26) Ifølge Ungarn var Malév GH på daværende tidspunkt og er fortsat en økonomisk velfunderet virksomhed.

(27) En foreløbig købsaftale blev undertegnet i januar 2009 (og ændret i februar), hvorved der kunne foretages forudbetalinger på 4,3 mia. HUF (16 mio. EUR). MNV foretog forudbetalinger til Malév i januar og februar 2009. Disse forudbetalinger skulle tilbagebetales inden for 2 arbejdsdage, hvis MNV efter due diligence-undersøgelsen besluttede ikke at undertegne den endelige salgs- og købsaftale. Denne potentielle tilbagebetalingsforpligtelse var sikret ved sikkerhedsstillelsesaftaler. I juli 2009 besluttede MNV i sidste ende at opgive transaktionen, og købsprisen skulle tilbagebetales.

(28) Forudbetalingen er aldrig blevet tilbagebetalt til MNV. Renter på forudbetalinger er aldrig blevet betalt til MNV⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ I stedet blev tilbagebetalingskravet over for Malév senere udlignet i forbindelse med den nedennævnte debt-equity-swap i februar 2010, dvs. et år efter at forudbetalingerne blev foretaget til Malév. Hovedstolen plus renter blev på det tidspunkt af en revisor fastsat til 4 664 604 041 HUF (17 mio. EUR).

II.3.3. Skatteudsættelse

- (29) Mellem januar 2007 og marts 2010 gav den ungarske skatte- og finansforvaltning (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, i det følgende benævnt "APEH") Malév lov til at udsætte eller omlægge betalingerne af forskellige typer skatter og socialsikringsforpligtelser. APEH inddrev ikke den forfaldne gæld fra juli 2008 og gik endog med til efterfølgende at omlægge yderligere beløb. I marts 2010 androg Malévs skatte- og socialsikringsgæld (hovedstol og morarenter) i alt 13,7 mia. HUF (51 mio. EUR). Med hensyn til hele Malév-koncernen er dette beløb 16,8 mia. HUF (62 mio. EUR). Den 11. marts 2010 blev det resterende beløb på Malévs løbende konto hos APEH betalt ved hjælp af nogle af de likvide midler fra den kapitalforhøjelse i februar 2010, der er nævnt nedenfor.

II.4. Renationaliseringen i 2010 og Malév under offentlig kontrol

II.4.1. Årsagerne til renationaliseringen af Malév

- (30) I 2010 var det ikke muligt at finde private investorer, der kunne overtage Malév fra AirBridge/VEB som hovedaktionær. Navnlige havde VEB ikke til hensigt at finansiere luftfartsselskabet som strategisk investor. Luftfartsselskabets økonomiske resultater var fortsat svage, som det fremgår af tabel 1 nedenfor.

Tabel 1

Malévs præstationsindikatorer 2003-2010 (mia. HUF)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EBITDA overskud/(underskud)	(4,4)	(1,8)	(4,9)	(8,8)	(10,6)	(8,3)	(15,5)	(19,1)
EBIT overskud/(underskud)	(9,4)	(6,8)	(9,4)	(12,5)	(14,7)	(10,8)	(17,9)	(20,6)
Nettoresultat overskud/(underskud)	(13,5)	(4,9)	(1,3)	(10,9)	0,7	(14,5)	(24,8)	(24,6)

Kilde: Oplysninger fra de ungarske myndigheder og Malévs regnskaber for 2010

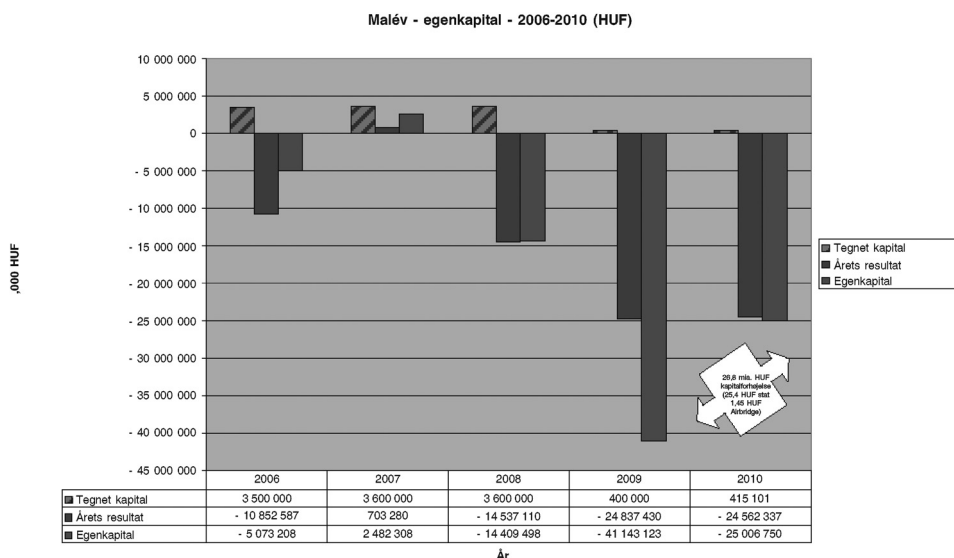
- (31) I stedet for likvidation besluttede de ungarske myndigheder at forhandle med VEB og AirBridge for at forsøge at forbedre Malévs forretningsmæssige stilling på mellemlang og lang sigt.

II.4.2. Kapitalforhøjelsen i februar 2010: debt-equity-swap og ny kapital

- (32) Den 26. februar 2010 blev VEB, AirBridge, MNV, Malév og den ungarske regering enige om en kapitalforhøjelse på 25,4 mia. HUF (94 mio. EUR) ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF (77 mio. EUR) og ved en debt-equity-swap af forudbetalingen for Malév GH (se afsnit II.3.2 ovenfor) plus renter heraf, i alt 4,7 mia. HUF (17 mio. EUR). AirBridge konverterede også 1,5 mia. HUF (5,4 mio. EUR) til egenkapital. Som følge heraf forsvandt kravene mod Malév, og de tidligere kreditorer blev ejere af selskabet.
- (33) Inden forhøjelsen blev den eksisterende registrerede kapital i Malév reduceret til næsten nul for at absorbere en del af de akkumulerede tab og afspejle den omstændighed, at de eksisterende aktier i Malév var blevet værdiløse. Malévs registrerede kapital blev derpå forhøjet ved at udstede nye aktier med et nominelt beløb på 0,01 HUF hver. Udviklingen i Malévs kapitalsituation fremgår af figur 1 nedenfor.
- (34) De 20,7 mia. HUF (77 mio. EUR), som blev tilført kontant af MNV, gjorde det muligt for Malév at tilbagebetale alle udestående skatteforpligtelser (se betragtning (29) ovenfor) og midlertidigt at stabilisere driften.
- (35) Efter kapitalforhøjelsen besad staten 94,6 % af aktierne i Malév, og AirBridge/VEB's andel blev reduceret.

Figur 1

Udvikling i Malév's kapitalsituation



II.4.3. Maj – august 2010: aktionærlån og konvertering til egenkapital

(36) Mellem maj og august 2010 ydede den ungarske stat via MNV Malév en række "aktionærlån" på i alt 9,2 mia. HUF (34 mio. EUR).

(37) Det første af disse lån i maj 2010 var på 2,16 mia. HUF (7,9 mio. EUR). Det blev beskrevet som et treårigt aktionærlån til en rente på 9,97 %. Tilbagebetalingen skulle finde sted på én gang ved løbetidens udløb, og sikkerheden var et pant i aktierne i Malév GH.

(38) Det andet af disse lån i juni 2010 på 1,34 mia. HUF (4,9 mio. EUR) var ligeledes et treårigt aktionærlån til en rente på 9,97 %, tilbagebetalingen skulle ligeledes finde sted på én gang ved løbetidens udløb, og sikkerheden var et pant i aktierne i Malév GH.

(39) I august 2010 blev der ydet et tredje aktionærlån på 5,7 mia. HUF (20,8 mio. EUR). Dette var ligeledes et treårigt aktionærlån til en rente på 9,97 %, som skulle tilbagebetales på én gang ved løbetidens udløb. I dette tilfælde var sikkerheden et pant i et fly (HA-LNA - et CRJ-jetfly).

(40) Den 24. september blev disse tre lån, der udgjorde i alt 9,2 mia. HUF (33,6 mio. EUR), sammen med renterne af dem (i alt 9,4 mia. HUF eller 34,3 mio. EUR), konverteret fra gæld til egenkapital i Malév, og de underliggende garantier blev frigivet.

II.4.4. September 2010: en yderligere kapitalforhøjelse og et yderligere aktionærlån

(41) Den 24. september 2010 foretog MNV også en kontant forhøjelse af Malév's kapital ved indskud af yderligere 5,3 mia. HUF (19,3 mio. EUR) i selskabet. MNV's (dvs. statens) ejerandel i Malév steg derved til 96,5 %.

(42) Samme dato ydede staten Malév et yderligere aktionærlån på 5,7 mia. HUF (20,8 mio. EUR) med en løbetid på 3 år til en rente på 9,97 %. Den første rentebetaling skal finde sted 6 måneder fra udbetalingsdatoen, mens tilbagebetalingen af hovedstolen er i form af et fast beløb ved løbetidens udløb. Garantierne for dette lån er et registreret pant i HA-LNA CRJ-flyet med aktivværdi på ca. 1,8 mia. HUF og et pant i salgsindtægter fra internationale og ungarske IATA-agenter.

III. OVERSIGT OVER DE UNDERSØGTE FORANSTALTNINGER

(43) I beslutningen om indledning af proceduren satte Kommissionen således spørgsmålstegn ved, om nedenstående foranstaltninger udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

— Foranstaltning 1: Det statsejede selskab MAVAs overtagelse den 31. december 2007 af et lån på **76 mio. EUR** ydet til Malév i 2003 af MFB, en 100 %-statsejet udviklingsbank, samt nogle af Malév's aktiver. Lånets løbetid vil blive forlænget indtil 2017.

— Foranstaltning 2: Tilrådighedsstilling af en "kontant-facilitet" på **4,3 mia. HUF** i et år i forbindelse med MNV's planlagte (senere mislykkede) køb af datterselskabet Malév GH, der ifølge de ungarske myndigheder var en økonomisk sund virksomhed. Selv om salget ikke blev gennemført, er denne forudbetaling af salgsprisen ikke blevet tilbagebetalt.

— Foranstaltning 3: Udsættelse af forskellige skatte- og socialsikringsbetalinger, der var forfaldet mellem januar 2007 og marts 2010. I marts 2010 udgjorde Malévs skatte- og socialsikringsgæld **13,7 mia. HUF**.

— Foranstaltning 4: En kapitalforhøjelse på **25,4 mia. HUF** foretaget af MNV i februar 2010 ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF (77 mio. EUR) og ved en debt-equity-swap af forudbetalingen for GH (se foranstaltning 2) plus renter, i alt 4,7 mia. HUF. (AirBridge konverterede også 1,5 mia. HUF til egenkapital.)

— Foranstaltning 5: Tre aktionærlån på i alt **9,2 mia. HUF**, som MNV havde ydet Malév fra maj til august 2010. Alle tre HUF-lån havde en rente på 9,97 %, med tilbagebetaling af hovedstolen som et fast beløb ved løbetidens udløb (alle trancher tre år). De to første trancher på i alt 3,5 mia. HUF (13 mio. EUR) var sikret ved datterselskabet Malév GH og den tredje tranche på 5,7 mia. HUF (21 mio. EUR) ved et fly (HA-LNA, et CRJ-jetfly).

— Foranstaltning 6: Konvertering af disse aktionærlån (sammen med renterne af dem) til egenkapital på **9,4 mia. HUF** i september 2010.

— Foranstaltning 7: En yderligere kontant kapitalforhøjelse på **5,3 mia. HUF** i september 2010. Statens ejerandel steg til 96,5 %.

— Foranstaltning 8: Et yderligere aktionærlån på **5,7 mia. HUF** ydet i september 2010, med en rente på 9,97 %, med tilbagebetaling af hovedstolen som et fast beløb ved løbetidens udløb. Lånet var sikret ved det ovennævnte HA-LNA CRJ-fly og et pant i salgsindtægter fra internationale og ungarske IATA-agenter.

navnlig med Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ⁽¹²⁾ (i det følgende benævnt "rammebestemmelserne for redning og omstrukturering").

IV. BEMÆRKNINGER FRA UNGARN

(45) I sit svar på beslutningen om indledning af proceduren gentog Ungarn de forhold, der er beskrevet ovenfor, og redegjorde yderligere for grundene til luftfartsselskabernes vanskeligheder. Ungarn bekræftede også, at Malév kunne betragtes som en "permanent" kriseramt virksomhed som omhandlet i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering i hvert fald siden andet halvår af 2006.

(46) Inden indledningen af den formelle undersøgelse gjorde de ungarske myndigheder kort fortalt gældende, at alle foranstaltninger er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip og det markedsøkonomiske kreditorprincip.

(47) Hvad angår foranstaltningerne i forbindelse med salget af Malév til AirBridge, anførte de ungarske myndigheder, at disse foranstaltninger er i overensstemmelse med markedet på grund af sikkerhedsstillingen med henblik på at sikre MAVA's overtagelse af lånet. Med hensyn til det mislykkede salg af Malév GH gjorde de gældende, at Malév ikke fik nogen fordel, da der var stillet korrekt sikkerhed for den forsinkede tilbagebetaling af salgsprisen, og at der var beregnet renter af salgsprisen. Med hensyn til skatteudsættelsen gør de gældende, at der var stillet sikkerhed for disse beløb, at alle gældende renteopkrævninger og bøder var blevet anvendt, og at sådanne udsættelser endvidere er generelle foranstaltninger. Vedrørende renationaliseringen af Malév anfører de ungarske myndigheder, at de kunne have gennemtvunget deres krav over for Malév, hvilket havde medført selskabets konkurs og likvidation. De er af den opfattelse, at hvis de havde gjort dette, ville de kun have inddrevet en lille del af deres krav (bortset fra en del, der var dækket af VEB-garantien, som er nævnt i betragtning (20) ovenfor). Desuden var der opstået betydelige negative konsekvenser for den nationale økonomi ⁽¹³⁾.

(48) Med hensyn til aktionærlånene og deres efterfølgende konvertering til egenkapital i Malév er staten af den opfattelse, at disse ikke udgjorde en fordel for Malév, da lånene til enhver tid var fuldt ud sikrede ved aktiver, at der blev anvendt markedsrenter, og at der ved konverteringen til egenkapital blev taget fuldt hensyn til alle forfaldne renter.

(44) I beslutningen om indledning af proceduren satte Kommissionen også spørgsmålstegn ved, om disse foranstaltninger, for så vidt som de udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, er forenelige med det indre marked i lyset af undtagelserne i TEUF og

⁽¹²⁾ Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

⁽¹³⁾ F.eks. arbejdsløshed, en indvirkning på Malévs leverandører, faldende trafikmængder i Budapest Lufthavn, en mindre tilstrømning af turister og negative virkninger for Ungarns generelle tiltrækningskraft som investeringssted.

- (49) De ungarske myndigheder indgav ingen nye elementer efter beslutningen om indledning af proceduren. Ungarns reaktion på beslutningen om indledning af proceduren indeholder således hverken nye elementer til støtte for, at foranstaltningerne ikke udgør støtte, eller oplysninger, der viser, at de gennemførte foranstaltninger er forenelige med det indre marked, navnlig med rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

V. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

- (50) To konkurrenter fremsatte bemærkninger (se betragtning (10) ovenfor), og begge støttede Kommissionens undersøgelse:
- (51) Den konkurrent, som anmodede om hemmeligholdelse af identiteten, gjorde gældende, at nogle private investorer var interesseret i at erhverve en kontrollerende ejerandel i Malév, hvilket viser, at der forelå realistiske muligheder for Ungarn som et alternativ til renationaliseringen af Malév i 2010.
- (52) Wizz Air vurderede den samlede markedsværdi af de aktiver, der var blevet overført til MAVA sammen med MFB-lånet (foranstaltning 1), herunder Malév-varemærket, en olieledning og et B767-fly, til ikke over 27 mio. EUR, hvilket er betydeligt lavere end lånebeløbet. Wizz Air konkluderede derfor, at denne transaktion ikke var gennemført i henhold til armslængdeprincipper og udgjorde en væsentlig fordel for Malév.
- (53) Med hensyn til skatteudsættelsen (foranstaltning 3) gjorde Wizz Air gældende, at en privat virksomhed i en lignende økonomisk situation som Malévs i henhold til ungarsk lovgivning hverken automatisk eller undtagelsesvis kunne indrømmes en lignende skatteudsættelse som den foreliggende.

VI. UNGARNS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

- (54) Efter en forlængelse af svarfristen reagerede Ungarn på disse bemærkninger den 5. september 2011. Ungarn fastholder sit standpunkt, at de tidligere foranstaltninger er berettiget i henhold til det markedsøkonomiske investorprincip (se betragtning (59) nedenfor) og derfor ikke udgør statsstøtte. Ifølge Ungarn indvirker eksistensen af almene målsætninger ikke på den omstændighed, at foranstaltningerne ikke udgør støtte.
- (55) Ungarn anførte, at der ikke var nogen realistiske alternativer, og at kun renationaliseringen gjorde det muligt for de ungarske myndigheder at genvinde fuld driftskontrol med Malév, hvorved det nationale luftfartsselskab fik mulighed for faktisk at gennemføre den omstrukturingsprocedure, som det havde arbejdet på siden 2007, for at sikre selskabets kommercielle succes. Med hensyn

til foranstaltning 1 var Ungarn af den opfattelse, at værdien af de pågældende aktiver svarede til værdien af lånet. Med hensyn til foranstaltning 3 anførte Ungarn, at de ungarske skattemyndigheder behandlede Malév som enhver anden skatteyder i en lignende situation.

VII. STØTTE SOM OMHANDLET I ARTIKEL 107, STK. 1, I TEUF

VII.1. Generelt

- (56) For at afgøre, om de undersøgte foranstaltninger udgør statsstøtte, skal Kommissionen vurdere, om de opfylder de kumulative betingelser i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Det hedder i denne bestemmelse, at "[b]ortset fra de i traktaterne hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne".
- (57) I lyset af denne bestemmelse vil Kommissionen vurdere, om de anfægtede foranstaltninger til fordel for Malév udgør statsstøtte.
- (58) Med hensyn til de kumulative statsstøttekriterier hersker der i den foreliggende sag ikke tvivl om kriterierne vedrørende påvirkning af samhandelen og konkurrencefordrejning, og de blev heller ikke engang taget op af de ungarske myndigheder. Malév konkurrerer med andre EU-luftfartsselskaber, navnlig efter ikrafttrædelsen af den tredje fase af liberaliseringen af lufttransporten ("tredje pakke") den 1. januar 1993⁽¹⁴⁾. De pågældende foranstaltninger gjorde det muligt for Malév at fortsætte driften, således at selskabet ikke som andre konkurrenter behøvede at bære de konsekvenser, der normalt følger af dets dårlige økonomiske resultater.
- (59) Med hensyn til statsmidler og tilregnelsen af foranstaltningerne er dette heller ikke blevet bestridt af Ungarn. APEH er den ungarske skattemyndighed og må som sådan klart tilregnes staten. MNV er det statslige holdingselskab. Dets opgaver fremgår af de vigtigste rammebestemmelser i loven om statslige aktiver (State Assets Act). MNV gennemfører regeringens og den kompetente ministers beslutninger. Med hensyn til MAVA er det også 100 %-statsejet (via MNV) og udgør – som de ungarske myndigheder forklarer – en "ungarsk statslig myndighed".
- (60) Med hensyn til selektivitet blev dette ikke bestridt af Ungarn med undtagelse af foranstaltning 3 (skatteudsættelsen). Foranstaltningerne skulle begunstige en enkelt virksomhed, Malév.

⁽¹⁴⁾ Den "tredje pakke" omfattede indførelsen af harmoniserede krav til licenser til EU-luftfartsselskaber (forordning (EØF) nr. 2407/92), åben adgang for alle EU-luftfartsselskaber med en sådan licens til alle ruter inden for EU (forordning (EØF) nr. 2408/92) og fuld frihed med hensyn til billetpriser og rater blev også indført (forordning (EØF) nr. 2409/92).

- (61) Det vil blive vurderet i det følgende, om de undersøgte foranstaltninger gav Malév en økonomisk fordel.
- (62) I den forbindelse bemærker Kommissionen, at det følger af veletablerede EU-retlige principper, at hvis der stilles supplerende kapital til rådighed for en "virksomhed" på vilkår, der er bedre end de normale markedsvilkår, kunne dette være omfattet af artikel 107, stk. 1, i TEUF, da det ville resultere i en "begunstigelse" af den pågældende virksomhed som omhandlet i denne artikel. For at afgøre, om der ydes en sådan fordel, anvender Kommissionen det "markedsøkonomiske investorprincip". Ifølge dette princip ville der ikke foreligge statsstøtte, når "en privat investor, som handler under normale markedsøkonomiske betingelser [...], og som er af en størrelse, der kan sammenlignes med den offentlige sektors forvaltningsorganer, under tilsvarende omstændigheder kunne være foranlediget til at foretage den omhandlede kapitaltilførsel". Kommissionen skal derfor vurdere, "om en privat investor ville have gennemført transaktionen på de samme vilkår" ⁽¹⁵⁾. En hypotetisk privat investor handler som en fornuftig investor ⁽¹⁶⁾, der ønsker at maksimere sin fortjeneste uden dog at løbe en for stor risiko i forhold til afkastet ⁽¹⁷⁾.
- (63) Ifølge EU-Domstolens retspraksis skal der vel foretages en sammenligning mellem de indgreb, som iværksættes af en offentlig investor, når denne forfølger visse formål med hensyn til økonomisk politik, og den fremgangsmåde, der følges af en privat investor, men denne sidste behøver ikke nødvendigvis være en almindelig investor, som placerer kapital til forrentning på kortere eller længere sigt, men skal dog i det mindste være et privat holdingselskab eller en privat koncern af virksomheder, som følger en global eller sektorbestemt strukturpolitik, og som lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter ⁽¹⁸⁾.
- (64) Endvidere "[...] skal en offentlig og en privat investors adfærd sammenlignes under hensyn til den holdning, en privat investor ville have indtaget i forbindelse med den pågældende transaktion på grundlag af de foreliggende oplysninger og udsigterne på dette tidspunkt" ⁽¹⁹⁾.
- (65) Kommissionens gennemgang og vurdering skal omfatte "alle de væsentlige elementer i den omtvistede transaktion og [...] dens sammenhæng". Dette omfatter den begunstigede virksomheds økonomiske situation og det pågældende marked. På grundlag af ovenstående betragtninger er det primære spørgsmål, som Kommissionen ønsker at undersøge, om virksomheden opnåede "en økonomisk fordel, som den ikke ville have opnået under normale markedsvilkår" ⁽²⁰⁾.
- (66) Kommissionen bemærker også, at ifølge fast retspraksis finder det markedsøkonomiske investorprincip også anvendelse på lån. I forbindelse med ydelse af et lån indebærer dette princip, at det må undersøges, om en privat investor ville have ydet lånet til vedkommende på de betingelser, hvorpå lånet faktisk er blevet ydet ⁽²¹⁾.

VII.2. Vurdering af alle foranstaltningerne

- (67) Som allerede anført i beslutningen om indledning af proceduren er *BP Chemicals*-dommen ⁽²²⁾ relevant for vurderingen af den foreliggende sag. Kommissionen finder således, at foranstaltningerne ikke er selvstændige og er forbundet via deres kronologi, Malévs økonomiske situation og deres endemål, da de alle sigter mod at holde luftfartsselskabet på fode og løse dets likviditetsbehov og underkapitalisering som følge af dets tab. Ungarn har således også anført i sine bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren, at de forskellige trin i "processen" er "uadskillelige", og at alle foranstaltninger skulle forfølge ét mål, nemlig at sikre luftfartsselskabets drift ved at finde en strategisk investor.
- (68) Det fremgår af Ungarns bemærkninger, at Ungarns foranstaltninger til fordel for Malév er motiveret af almene hensyn og ikke baseret på hensynet til selskabets fremtidige rentabilitet. Ungarn understregede ved flere lejligheder den mislykkede privatisering og Malévs betydning for den nationale økonomi. Det erkendtes, at staten i forbindelse med foranstaltningerne tog hensyn til "den rolle, luftfartsselskabet spiller for den nationale infrastruktur, arbejdsmarkedet og leverandørernes interesse". De ungarske myndigheder pegede endvidere på, at ingen privat investor ville være villige til at overtage luftfartsselskabet i dets nuværende form. Kommissionen må derfor antage, at ingen privat investor under lignende omstændigheder ville have handlet som den ungarske regering, da den traf foranstaltningerne. I den forbindelse minder Kommissionen også om, at Domstolen fastslog i *Boch*-dommen, at det "navnlige [skal] vurderes, om en privat virksomhed ud fra udsigterne til rentabel drift under lignende omstændigheder ville have foretaget en sådan kapitalforhøjelse, idet der herved skal ses bort fra ethvert socialt, politisk eller regionalt hensyn til den pågældende sektor" ⁽²³⁾.

⁽¹⁵⁾ Dom i forenede sager T-228/99 og T-233/99, *Westdeutsche Landesbank GZ mod Kommissionen*, Sml. 2003 II, s. 435 ff., præmis 245.

⁽¹⁶⁾ Sag C-482/99, *Frankrig mod Kommissionen*, Sml. 2002 I, s. 4397, præmis 71.

⁽¹⁷⁾ Forenede sager T-228/99 og T-233/99, allerede nævnt i fodnote 15, præmis 255.

⁽¹⁸⁾ Sag C-305/89, *Italien mod Kommissionen*, Sml. 1991 I, s. 1603, præmis 20.

⁽¹⁹⁾ Forenede sager T-228/99 og T-233/99, allerede nævnt i fodnote 15, præmis 246. Se også sag T-16/96, *Cityflyer Express mod Kommissionen*, Sml. 1998 II, s. 757, præmis 76.

⁽²⁰⁾ Forenede sager T-228/99 og T-233/99, allerede nævnt i fodnote 15, præmis 251.

⁽²¹⁾ Sag T-16/96, *Cityflyer Express Ltd mod Kommissionen*, allerede nævnt i fodnote 19, præmis 45 og 46.

⁽²²⁾ Sag T-11/95, *BP Chemicals*, dom af 15. september 1998, præmis 170; forenede sager T-415/05, T-416/05 og T-423/05, *Olympic*, dom af 13. september 2010, præmis 385.

⁽²³⁾ Sag C-40/85, *Belgien mod Kommissionen (Boch)*, Sml. 1986, s. 2321, præmis 13. Se også forenede sager T-129/95, T-2/96 og T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH mod Kommissionen*, Sml. 1999 II, s. 17, præmis 132.

- (69) I lyset af Malév's dårlige økonomiske resultater over en lang periode (se tabel 1 og betragtning (103)-(104) nedenfor) og de ungarske myndigheders påstand om, at luftfartsselskabet har været permanent kriseramt i hvert fald siden 2006, kunne en acceptabel forrentning for en privat investor kun forventes, hvis selskabet havde gennemgået en drastisk omstrukturering. Hverken Ungarn eller Malév har imidlertid på noget tidspunkt påvist, at en sådan omstrukturingsplan lå til grund for nogen af de undersøgte foranstaltninger.
- (70) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at foranstaltning 1-8 samlet set ikke er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Denne vurdering bekræftes yderligere af en undersøgelse af de enkelte foranstaltninger hver for sig.

VII.3. Vurdering af foranstaltning 1-8 hver for sig

VII.3.1. Foranstaltning 1

- (71) Ifølge Ungarn er MAVAs aktiviteter begrænset til en "engangsfunktion", dvs. at besidde visse aktiver, der tidligere var ejet af Malév, og fungere som "kanal for visse betalinger mellem Malév og MFB". MAVAs er kun oprettet til dette formål.
- (72) Med hensyn til gæld på 76 mio. EUR, der var overført til MAVAs, stammer denne fra en låneafale mellem Malév og MFB fra 2003. Lånet skulle tilbagebetales på én gang ved løbetidens udløb og var dækket af en statsgaranti. Dette lån fra 2003 var omfattet af listen over eksisterende støtteforanstaltninger i tiltrædelsestraktaten⁽²⁴⁾. I aftalen fra 2007 blev lånets løbetid imidlertid forlænget indtil 2017. Fra 2007 kan foranstaltningen derfor ikke længere betragtes som en eksisterende støtteforanstaltning. Forlængelsen af en støtteforanstaltning udgør således en ny støtteordning som fastsat i artikel 4, stk. 2, litra b), i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004⁽²⁵⁾.
- (73) Undersøgelsen har vist, at denne transaktion (dvs. forlængelse af gældens løbetid, oprettelse af MAVAs, overførsel af gælden til MAVAs, overførsel af aktiverne til MAVAs og aftalerne om tilbageleasing) udelukkende havde til formål at omstrukturere Malév's gæld. Ungarn erkendte selv, at det aldrig var formålet, at MAVAs skulle skabe overskud. Som følge af denne transaktion blev gælden (sammen med aktiverne) fjernet fra Malév's balance.
- (74) Ungarns argument om, at de finansielle forpligtelser, som Malév og AirBridge havde påtaget sig, var tilstrækkelige til at dække MAVAs omkostninger, er ikke acceptabelt til at godtgøre, at transaktionen er i overensstemmelse med markedet, da ingen privat markedsaktør havde haft incitament til at handle på samme måde. Med hensyn til sikkerhedsstillelserne skulle disse gøre det muligt for MAVAs at tilbagebetale gælden ved udløbet af lånets løbetid, dvs. i 2017⁽²⁶⁾. Ingen privat investor ville have påtaget sig en sådan risiko, dvs. overtage aktiver af en usikker fremtidig værdi til gengæld for en vis betalingsforpligtelse.
- (75) Mens de ungarske myndigheder har fremlagt ret forståelige vurderinger⁽²⁷⁾ med hensyn til B767-flyet⁽²⁸⁾ og olieledningen⁽²⁹⁾, synes vurderingen (discounted cash-flow-metode) i forbindelse med Malév-varemærket (56 mio. EUR) at køre i ring og i høj grad afhænge af luftfartsselskabets resultater, således at resultatet heraf ikke kan opfattes som den objektive værdi af Malév-varemærket, navnlig ikke på baggrund af luftfartsselskabets situation og resultater. I betragtning af, at staten var klar over sandsynligheden for, at Malév ikke ville være i stand til at opfylde sine royaltyforpligtelser, burde discounted cash-flow-metoden være resulteret i en værdi så lav som nul. I forbindelse med denne specifikke kontraktstruktur kan varemærkeværdien derfor ikke accepteres som tilstrækkelig sikkerhedsstillelse.
- (76) Aftaleparterne må have været klar over, at Malév, der allerede i 2007 var en kriseram virksomhed, ikke realistisk var i stand til at opfylde sin royaltyforpligtelse tilstrækkeligt. I kølvandet på denne transaktion kunne MAVAs "omkostninger" (dvs. rentebetalingen til MFB) faktisk ikke dækkes af Malév's royalties for varemærket. MAVAs har aldrig taget skridt til at inddrive de udestående betalinger.
- (77) Med hensyn til VEB-garantien på 32 mio. EUR skulle denne ikke kun dække hovedstolen, men også de regelmæssige rentebetaling, som MAVAs skal foretage til MFB.
- (78) På denne baggrund og i betragtning af, at der ikke blev overført nogen passende ækvivalent til MAVAs, skal den omstændighed, at gælden blev fjernet fra selskabets balance, betragtes som en fordel for Malév.

⁽²⁴⁾ Liste over eksisterende støtteforanstaltninger, der er omhandlet i punkt 1, litra b), i den i kapitel 3 i bilag IV anførte ordning for eksisterende støtte i traktaten om Den Tjekkiske Republik, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiet's tiltrædelse af Den Europæiske Union.

⁽²⁵⁾ EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1. Se også sag T-332/06, *Alcoa Trasformazioni* mod Kommissionen, dom af 25. marts 2009, endnu ikke trykt i Samling af Afgørelser, præmis 132, og forenede sager T-127/99, T-129/99 og T-148/99, *Diputación Foral de Álava* mod Kommissionen, Sml. 2002 II, s. 1275.

⁽²⁶⁾ Malév var navnlig forpligtet til at tilbagekøbe Malév-varemærket i 2017 for 76 mio. EUR, som MAVAs derpå ville anvende til at tilbagebetale MFB-lånet.

⁽²⁷⁾ Vurderingerne for alle tre aktiver (flyet, olieledningen og Malév-varemærket) blev udarbejdet af American Appraisal.

⁽²⁸⁾ Omkostningsbaseret metode, også under hensyntagen til oplysningerne i den årlige publikation "The Aircraft Value Reference" og et indikativt bud på flyet. (Det indikative bud på flyet blev indgivet til American Appraisal på grundlag af Malév's oplysninger.)

⁽²⁹⁾ Omkostningsbaseret metode.

VII.3.2. *Foranstaltning 2*

- (79) Med hensyn til MNV's forudbetaling for salget af GH (der senere mislykkedes) havde GH ifølge ekspertvurderingen fra Ungarn en nettoværdi på 1,6 mia. HUF og en anslået markedsværdi på 3,5 mia. HUF i 2009. I januar 2009 betalte MNV faktisk Malév 1,6 mia. HUF som forudbetaling. Denne betaling var sikret ved et pant i HA-LNA, et CRJ-jetfly (anslået markedsværdi 1,8 mia. HUF). I februar 2009 blev den foreløbige købsaftale ændret, og MNV betalte yderligere 2,7 mia. HUF (i alt 4,3 mia. HUF), og der blev registreret et andenprioritetspant i samme fly.
- (80) I deres bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren erkender de ungarske myndigheder, at forudbetalingen faktisk blev foretaget for at sikre Malévs likviditet under forhandlingerne om renationaliseringen.
- (81) Ifølge den foreløbige købsaftale skulle dette beløb straks tilbagebetales (inden for 2 arbejdsdage) i tilfælde af, at transaktionen mislykkedes. MNV tog imidlertid ingen skridt til at inddrive denne gæld, efter at MNV trådte tilbage fra aftalen i juli 2009. Efterfølgende renter blev først opkrævet – men aldrig betalt – da gælden blev konverteret til egenkapital i 2010. Malév havde derfor denne kontantfacilitet gratis til rådighed.
- (82) Kommissionen er af den opfattelse, at foranstaltningen gav Malév en fordel, da tilbagebetalingen af forudbetalingen ikke blev gennemtvunget, efter at den forfaldt i juli 2009. Desuden blev der allerede forinden ydet en fordel, nemlig på det tidspunkt, hvor den foreløbig købsaftale blev ændret i februar 2009 og forudbetalingen hævet (over den vurderede markedspris for selskabet) uden tilstrækkelig sikkerhedsstillelse.

VII.3.3. *Foranstaltning 3*

- (83) Med hensyn til skattemyndighedens gentagne indrømmelse af udsættelser af skatte- og socialsikringsforpligtelser bemærker Kommissionen, at det fremgår af Ungarns bemærkninger, at Malév i løbet af 2006-2007 ved 12 forskellige lejligheder (vedrørende forskellige betalinger) anmodede om en betalingsudsættelse. Skattemyndigheden indrømmede udsættelser hver gang. Ifølge den relevante ungarske lovgivning er indrømmelsen af sådanne udsættelser baseret på skøn og kunne derfor have været afslået. Foranstaltningen må derfor betragtes som selektiv⁽³⁰⁾.
- (84) Indtil juli 2008 blev den lovbestemte rente opkrævet og betalt af Malév ifølge udsættelsesplanerne. I sine beslutninger henviste skattemyndigheden til Malévs vanskelige

situation og den omstrukturering, der var planlagt på daværende tidspunkt, som baggrunden herfor.

- (85) Fra juli 2008 ophørte Malév imidlertid med at betale sine skatter og socialsikringsbidrag samt renterne (med undtagelse af en delvis betaling i december 2008), og skattemyndigheden tog ingen skridt til at inddrive denne gæld. Endvidere blev yderligere betalinger omlagt, også efter at Malév ikke opfyldte gældsomlægningsaftalerne. Fra april 2009 blev skatte- og socialsikringsgæld, der var forfalden fra det tidspunkt (dvs. ikke de tidligere allerede forfaldne betalinger), ikke engang omlagt længere, uden at APEH traf konkrete foranstaltninger til at inddrive noget af gælden.
- (86) Kommissionen er af den opfattelse, at ingen privat kreditor ville have handlet som den ungarske stat. Der blev således ikke på noget tidspunkt taget konkrete skridt til at inddrive gælden fra juli 2008. Endvidere var selskabets økonomiske situation, trods visse omstrukturingsbestræbelser, fortsat meget svag (se tabel 1 ovenfor), og der var kun meget få eller slet ingen udsigter til, at selskabet vil genoprette rentabiliteten. Under tilsvarende omstændigheder ville en privat kreditor have forsøgt at håndhæve aftalen. Desuden ville ingen privat kreditor være gået med til en yderligere omlægning, efter at Malév ikke overholdte gældsomlægningsaftalerne.
- (87) Senest fra juli 2008 gav skattemyndighedens manglende inddrivelse af skatte- og socialsikringsgæld og de yderligere omlægninger derfor Malév en fordel.

VII.3.4. *Foranstaltning 4*

- (88) Med hensyn til kapitalforhøjelsen i februar 2010, hvorved staten renationaliserede luftfartsselskabet, hvori den ikke havde haft en ejerandel siden dets privatisering, er det mest iøjnefaldende, at selv om 99,95 % af Malév blev solgt til en pris svarende til ca. 740 000 EUR i 2007, betalte staten i 2010 reelt en pris svarende til 94 mio. EUR for at genvinde en ejerandel på 94,6 % (ved hjælp af kapitalforhøjelsen ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF og ved en debt-equity-swap af forudbetalingen for GH på 4,7 mia. HUF), dvs. 127 gange den oprindelige salgspris. Denne adfærd fra statens side er ikke i overensstemmelse med markedet, navnlig ikke i betragtning af, at luftfartsselskabet i mellemtiden akkumulerede tab, fortsat havde en negativ egenkapital, og der ikke forelå en troværdig omstrukturingsplan. De ungarske myndigheder erkendte således selv, at selskabet har været "permanent kriseram", og at ingen privat investor var villig til at købe Malév i begyndelsen af 2010.

⁽³⁰⁾ Sag C-256/97, *DM Transport*, dom af 29. juni 1999, præmis 27, og sag T-152/99, *HAMSA*, dom af 11. juli 2002, præmis 157.

(89) Selv om kapitalforhøjelsen androg 25,4 mia. HUF (dvs. dette var det beløb, som den ungarske stat betalte for at genvinde en ejerandel på 94,6 % i luftfartsselskabet), havde Malév på tidspunktet for swappen en negativ egenkapital på 41 mia. HUF (152 mio. EUR), akkumulerede tab på 51 mia. HUF (189 mio. EUR) og en samlet gæld på 75 mia. HUF (278 mio. EUR)⁽³¹⁾. Det fremgår af regnskabet for 2010, at i begyndelsen af 2010 var "luftfartsselskabets finansieringsproblemer alvorlige, gælden var nået op på et dramatisk niveau, finansieringskilder var praktisk talt ikke til stede. [...] På grund af manglen på en strategisk ejer var der ingen kommerciel finansiering til rådighed". Luftfartsselskabet har faktisk været tabsgivende i hvert fald siden 2003 uden nogen realistiske udsigter til at genoprette rentabiliteten, det var ikke engang lykkedes den private ejer at bringe selskabet på fode igen. På denne baggrund var det klart, at kapitalforhøjelsen ikke ville være tilstrækkelig til at genoprette selskabets rentabilitet, og at Malév efter renationaliseringen ville have behov for yderligere kapital og likviditet for blot at holde selskabet i gang.

(90) Med hensyn til Ungarns argument om, at staten ville stå bedre ved at nationalisere selskabet end gennemtvinge sine krav over for Malév, bemærker Kommissionen følgende. Som de ungarske myndigheder erkender, ville de i tilfælde af konkurs have inddrevet en meget lille del af deres krav, bortset fra den del, der var dækket af VEB-garantien. (Malévs aktivværdi var faktisk negativ på transaktionstidspunktet.) I modsætning hertil besluttede den ungarske stat at holde luftfartsselskabet i live ved at konvertere dets gæld og indskyde ny kapital på 20,7 mia. HUF (ca. 77 mio. EUR). Ingen privat investor ville have påtaget sig denne yderligere finansielle byrde i en lignende situation, navnlig uden realistiske chancer for at genoprette selskabets rentabilitet.

(91) Kommissionen bemærker også, at på samme tid som den ungarske stat forhøjede Malévs kapital, konverterede AirBridge (indirekte VEB) også selskabets gæld på 1,4 mia. HUF til egenkapital. Dette beløb udgør imidlertid kun 5 % af den nye kapital, og derudover indskød staten, oven i den konverterede gæld, også en betydelig mængde ny kapital. Indskuddet af ny kapital udgjorde således 77 % af kapitalforhøjelsen. I betragtning af Malévs dårlige økonomiske situation var udsigten til, at dette beløb ville blive betalt til AirBridge, desuden meget begrænset, hvis ikke-eksisterende. Den private aktørs adfærd i dette tilfælde adskiller sig derfor væsentligt fra den ungarske stats adfærd, og det kan ikke lægges til grund, at staten optrådte som en privat investor.

Tabel 2

Kapitalforhøjelsen i 2010

Deltager i kapitalforhøjelsen	Bidrag i mia. HUF	Form for bidrag	Andel af bidrag
MNV	20,7	Ny kapital	77 %

⁽³¹⁾ Regnskabet for 2010.

Deltager i kapitalforhøjelsen	Bidrag i mia. HUF	Form for bidrag	Andel af bidrag
MNV	4,7	Debt-equity-swap	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Debt-equity-swap	5 %
I ALT	26,8		100 %

(92) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at renationaliseringen af Malév i februar 2010 ved hjælp af kapitalforhøjelsen under disse omstændigheder gav selskabet en fordel.

VII.3.5. Foranstaltning 5-8

(93) Vedrørende foranstaltningerne efter renationaliseringen er det åbenlyst, at aktionærlåne og kapitaltilførslerne skulle finansiere Malévs daglige drift og forhindre selskabets truende insolvens. Staten traf således disse foranstaltninger med samme formål, nemlig at opretholde Malévs drift. Endvidere er de også nært forbundet via deres kronologi, da de blev iværksat inden for meget korte tidsintervaller (dvs. fra maj til september 2010). Kommissionen er derfor af den opfattelse, at disse aktionærlån i henhold til *BP Chemicals*-dommen ikke kan vurderes på grundlag af det markedsøkonomiske investorprincip og navnlig ved anvendelse af meddelelsen om referencesatsen⁽³²⁾, da de alle er direkte forbundet med foranstaltning 4, og deres karakter af statsstøtte derfor ikke kan vurderes isoleret.

(94) Det fremgår af Ungarns bemærkninger, at ingen privat aktør var villig til finansiere Malév, selskabets eneste finansieringskilder var leverandørkreditter og den likviditet, staten stillede til rådighed. På tidspunktet for lånenes ydelse kunne staten ikke seriøst regne med, at Malév ville opfylde sin rentebetalingsforpligtelse, og at selskabet ville tilbagebetale lånet. Det er desuden også tvivlsomt, at en privat kreditor ville løbe den risiko at yde et lån, som skal tilbagebetales med et engangsbeløb ved løbetidens udløb til et selskab i en lignende situation som Malév (dvs. permanent kriseram). I betragtning af selskabets kredithistorie i forhold til staten (f.eks. manglende tilbagebetaling af forudbetalingen for GH, gentagne skatteudsættelser og manglende betalinger) kunne staten og enhver anden investor endelig ikke realistisk forvente, at Malév ville opfylde sine forpligtelser.

(95) På den anden side ville den fastsatte rente og de aftale sikkerhedsstillelser endog i henhold til meddelelsen om referencesatsen ikke være tilstrækkelige til at udelukke, at der foreligger statsstøtte. Den fastsatte rentesats var

⁽³²⁾ Meddelelse fra Kommissionen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten, EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

9,97 %, mens HUF-referencesatsen på tidspunktet for lånenes ydelse udgjorde 5,97 %. En margin på kun 400 basispoint over HUF-basisatsen er utilstrækkelig i betragtning af Malév's tidligere resultater og økonomiske situation (en virksomhed til stadighed på konkursens rand). Med hensyn til sikkerhedsstillelsen for lånene er markedsværdien af GH (3,5 mia. HUF) tvivlsom i tilfælde af Malév's konkurs, da Malév var den dominerende partner i forbindelse med groundhandlingaktiviteterne: I 2009 blev 63 % af indtægterne genereret af Malév. I det mindste på kort sigt var selskabets økonomiske resultater derfor afhængige af Malév's eksistens, og dets markedsværdi ville således være faldet betydeligt i tilfælde af, at Malév gik konkurs.

- (96) I mangel af en troværdig omstrukturingsplan var det klart fra begyndelsen, at hverken lånene eller kapitalforhøjelsen ville gøre det muligt at genoprette rentabiliteten i selskabet, som fortsat befandt sig i en kritisk situation med en markedsværdi på nul. Disse foranstaltninger svarer således praktisk talt til et rent tilskud, da staten ikke havde nogen udsigter til at genvinde de "investerede" midler.
- (97) Kommissionen mener derfor, at foranstaltning 5-8 gav Malév en fordel.

VII.4. Konklusion om spørgsmålet, om der foreligger statsstøtte

- (98) Ifølge den ovenstående vurdering giver alle de pågældende foranstaltninger (foranstaltning 1-8) Malév en fordel. Denne fordel er ydet ved hjælp af statsmidler.
- (99) Desuden er Malév et luftfartsselskab og kan som sådant betragtes som en virksomhed. Selskabet konkurrerer med andre luftfartsselskaber, som ikke har samme fordel. Derfor fordrejer foranstaltningerne konkurrencen. Derudover er selskabet aktivt inden for en sektor (luftfart), hvor der absolut er samhandel mellem medlemsstaterne; kriteriet om påvirkning af samhandelen inden for Unionen er også opfyldt.
- (100) Endelig er foranstaltningerne specifikke og selektive, idet de kun begunstiger en enkelt virksomhed (dvs. Malév).
- (101) På baggrund af ovenstående argumenter konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1-8 opfylder kriterierne i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Under disse omstændigheder må de betragtes som statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

VII.5. Støttens forenelighed med det indre marked

- (102) Artikel 107, stk. 2 og 3, i TEUF fastsætter undtagelser fra den generelle regel i artikel 107, stk. 1, om, at statsstøtte er uforenelig med det indre marked.
- (103) Kommissionen er af den opfattelse, at Malév har været permanent kriseram i hvert fald siden 2006. Selskabet

har navnlig været tabsgivende i hvert fald siden 2003 (se tabel 1 ovenfor), og allerede i 2006 var dets egenkapital negativ (figur 1 ovenfor). Desuden bekræftede de ungarske myndigheder luftfartsselskabets permanente vanskeligheder, og at det siden andet halvår af 2006 havde opfyldt betingelserne for konkursbehandling mv. og dermed punkt 10, litra c), i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering. Det eneste grundlag for forenelighed ville derfor være rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

- (104) Med hensyn til støtteberettigelse og betingelsen om engangsstøtte ("one time, last time") bemærker Kommissionen, at de undersøgte foranstaltninger ikke danner et "kontinuerligt omstrukturingsforløb". Luftfartsselskabet skiftede ejer to gange i den relevante periode (dvs. 2007-2010), da det blev privatiseret og renationaliseret. Det var løbende blevet "omstruktureret", men uden en samlet plan. Der blev således taget visse initiativer til omkostningsnedsættelser (afskedigelse og rutenedskæringer) efter privatiseringen, men enhedsomkostningerne faldt ikke tilstrækkeligt. Ifølge de ungarske myndigheder blev der i 2009 udarbejdet en ny "strategisk orientering", som igen blev revideret af konsulentvirksomheden Roland Berger i forbindelse med renationaliseringen. De pågældende foranstaltninger er derfor forskellige omstrukturingsforanstaltninger, hvilket principielt er i strid med princippet om engangsstøtte.
- (105) Kommissionen bemærker, at selv hvis Malév skulle være berettiget til støtte i henhold til rammebestemmelserne for redning og omstrukturering (dvs. betingelsen om engangsstøtte blev opfyldt, hvilket bestrides), ville kravene til forenelig rednings- og omstrukturingsstøtte ikke være opfyldt af de nedenfor anførte grunde.
- (106) Med hensyn til redningsstøtte er punkt 25, litra a)-e), i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering ikke opfyldt. De foreliggende foranstaltninger er navnlig ikke begrænset til det nødvendige minimum, det er ikke påvist, at de er begrundet i alvorlige sociale vanskeligheder, og at de ikke får alvorlige negative spillover-effekter i andre medlemsstater. Med undtagelse af foranstaltning 5 og 8 blev hovedparten af dem desuden ikke ydet i form af lån eller garantier.
- (107) Med hensyn til omstrukturingsstøtte er ingen af betingelserne for forenelighed i henhold til rammebestemmelserne for redning og omstrukturering opfyldt.
- (108) Navnlig med hensyn til punkt 34-35 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering, "genoprettelse af den langsigtede rentabilitet", dokumenterede de ungarske myndigheder ikke, at luftfartsselskabet igen kunne blive rentabelt, og fremlagde ikke en omstrukturingsplan, der var i overensstemmelse med kravene i punkt 36-37 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

- (109) Med hensyn til kravet om "forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger" (punkt 38-42 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering) bemærker Kommissionen desuden, at der ikke blev truffet bestemmelse om kompenserende modydelse.
- (110) Endelig med hensyn til betingelsen om "begrænsning af støtten til et minimum" (punkt 43-45 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering) foreligger der intet egetbidrag.
- (111) På baggrund af ovenstående er foranstaltning 1-8, der er iværksat til fordel for Malév siden 2007, ikke forenelige med rammebestemmelserne for redning og omstrukturering. Da foranstaltningerne blev ydet til en kriseramt virksomhed, er der intet andet grundlag for støtten forenelighed, der finder anvendelse. Foranstaltningerne er derfor uforenelige med det indre marked.

VIII. TILBAGEBETALING

VIII.1. Generelt

- (112) I henhold til TEUF og Domstolens faste retspraksis har Kommissionen kompetence til at beslutte, at den pågældende stat skal ophæve eller ændre støtten, når den har konstateret, at den er uforenelig med det indre marked⁽³³⁾. Det er også Domstolens faste retspraksis, at formålet med en stats forpligtelse til at afskaffe en støtte, som af Kommissionen betragtes som uforenelig med det indre marked, er at genoprette den oprindelige situation⁽³⁴⁾. Domstolen har i den forbindelse slået fast, at dette mål er nået, når modtageren har tilbagebetalt de beløb, der blev ydet i form af ulovlig støtte, og dermed mister den fordel, vedkommende havde i forhold til sine konkurrenter på markedet, og situationen forud for betalingen er genoprettet⁽³⁵⁾.
- (113) Ifølge ovennævnte retspraksis bestemmer artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999⁽³⁶⁾, at "[i] negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren".
- (114) Da de foreliggende foranstaltninger må betragtes som ulovlig og uforenelig støtte, skal støtten tilbagesøges for at genoprette den situation, der eksisterede før støtten blev ydet. Starttidspunktet for tilbagesøgningen bør være det tidspunkt, hvor fordelene blev ydet til støttemodtageren, dvs. da støtten blev stillet til rådighed for modtageren, der skal betale renter, indtil beløbene er tilbagebetalt.

⁽³³⁾ Sag C-70/72, *Kommissionen mod Tyskland*, Sml. 1973, s. 813, præmis 13.

⁽³⁴⁾ Forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, *Spanien mod Kommissionen*, Sml. 1994 I, s. 4103, præmis 75.

⁽³⁵⁾ Sag C-75/97, *Belgien mod Kommissionen*, Sml. 1999 I, s. 3671, præmis 64-65.

⁽³⁶⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

VIII.2. Støtteelement i de enkelte foranstaltninger

VIII.2.1. Foranstaltning 1

- (115) Kommissionen erkender, at "Malév" som varemærket for det ungarske nationale luftfartsselskab, der har været i drift gennem årtier, har en vis værdi på luftfartsmarkedet. På den anden side er Kommissionen af den opfattelse, at den varemærkeværdi, som de ungarske myndigheder har gjort gældende, ikke kan accepteres i forbindelse med den specifikke kontraktstruktur. En objektiv værdi burde have været baseret på en uafhængig vurdering, der også tog hensyn til Malévs samlede økonomiske situation.
- (116) På baggrund af ovenstående fastsættes støtteelementet i foranstaltning 1 således til op til 56 mio. EUR, dvs. 76 mio. EUR minus værdien af olieledningen og flyet (dvs. 20 mio. EUR), minus den objektive værdi af Malév-varemærket⁽³⁷⁾. Det nøjagtige støtteelement skal beregnes af Ungarn. Såfremt Ungarn ikke fremfører overbevisende argumenter for en objektiv varemærkeværdi på det tidspunkt, hvor transaktionen om overførslen af varemærket til MAVA blev indgået, betragtes det fulde beløb på 56 mio. EUR som støtteelement.

VIII.2.2. Foranstaltning 2

- (117) Som nævnt ovenfor er Kommissionen af den opfattelse, at foranstaltningen gav Malév en fordel, da tilbagebetalingen af forudbetalingen ikke blev gennemtvunget, efter at den forfaldt. Desuden blev der allerede forinden ydet en fordel, i hvert fald på det tidspunkt, hvor den foreløbig købsaftale blev ændret i februar 2009 og forudbetalingen hævet (over den vurderede markedspris for selskabet).
- (118) Kommissionen konkluderer, at en sådan kontantfacilitet ikke var blevet ydet af en privat aktør. Ingen privat markedsaktør var således gået med til at stille disse midler til rådighed for Malév, navnlig ikke gratis, og der blev ikke taget nogen som helst skridt til at tilbagesøge dem. I deres bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren erkender de ungarske myndigheder faktisk selv, at forudbetalingen skulle sikre Malévs overlevelse (se betragtning (80) ovenfor). Det fulde beløb i forbindelse med faciliteten i den periode, hvor den var til rådighed for modtageren, udgør derfor støtteelementet: mellem februar 2009 og juli 2009 0,8 mia. HUF (forskellen mellem "overbetalingen" med hensyn til GH's markedsværdi) og mellem juli 2009 og februar 2010 4,3 mia. HUF (det fulde forudbetalingsbeløb). Tilbagebetalingen bør således tage hensyn til, at beløbet blev konverteret til egenkapital i februar 2010 (se foranstaltning 4 nedenfor).

⁽³⁷⁾ Som konkluderet i betragtning (75) ovenfor underbyggede de ungarske myndigheder ikke værdien af Malév-varemærket, der kan være så lav som nul.

VIII.2.3. *Foranstaltning 3*

- (119) Vedrørende udsættelsen og den manglende inddrivelse af skatter og socialsikringsbidrag mener Kommissionen, at Malévs samlede forfaldne gæld over for APEH fra juli 2008 til marts 2010 udgjorde statsstøtte. Endvidere udgør det fulde omlagte beløb efter dette tidspunkt (juli 2008) også statsstøtte. Der er således intet, der tyder på, at en privat kreditor ville have indrømmet disse udsættelser og omlægninger. Tilbagebetalingen bør tage hensyn til, at de forfaldne beløb blev tilbagebetalt i marts 2010.

VIII.2.4. *Foranstaltning 4*

- (120) Med hensyn til kapitalforhøjelsen mener Kommissionen, at i betragtning af Malévs økonomiske situation, det tilsyneladende behov for yderligere støtte efter kapitalforhøjelsen og manglen på realistiske udsigter til at genvinde de "investerede" midler ville ingen privat investor have stillet disse midler til rådighed for Malév. Den indskudte kapital på 25,4 mia. HUF plus debt-equity-swappen på 4,7 mia. HUF for forudbetalingerne for Malév GH er støtteelementet.

VIII.2.5. *Foranstaltning 5*

- (121) Med hensyn til lånene på i alt 9,2 mia. HUF mener Kommissionen, at i betragtning af luftfartsselskabets gældshistorie og situation på det tidspunkt, hvor disse lån blev ydet, havde staten ingen som helst grund til at forvente tilbagebetaling, og på tidspunktet for lånenes ydelse var det endog tvivlsomt, om Malév ville være i stand til at betale renterne. De opkrævede renter blev da heller ikke betalt, men efterfølgende konverteret til egenkapital.
- (122) Kommissionen mener derfor, at lånet kan sammenlignes med et rent tilskud, og støtteelementet er derfor det fulde lånebeløb på 9,2 mia. HUF i den periode, hvor det var til rådighed for støttemodtageren, dvs. mellem ydelsen af trancherne (henholdsvis maj, juni og juli 2010) og konverteringen af lånene til egenkapital (september 2010). Forfaldne og ikke-betalte renter bør omfattes af støtteelementet. Tilbagebetalingen bør således tage hensyn til, at beløbet blev konverteret til egenkapital i september 2010 (se foranstaltning 6 nedenfor).

VIII.2.6. *Foranstaltning 6*

- (123) Af de grunde, der er anført i betragtning (120) ovenfor, mener Kommissionen, at det samlede beløb i forbindelse med konverteringen af gæld til egenkapital kan betragtes som et rent tilskud, og det fulde beløb på 9,4 mia. HUF udgør derfor støtteelementet fra september 2010.

VIII.2.7. *Foranstaltning 7*

- (124) Af de grunde, der er anført i betragtning (120), mener Kommissionen, at støtteelementet er den indskudte kapital på 5,3 mia. HUF fra september 2010.

VIII.2.8. *Foranstaltning 8*

- (125) Af de grunde, der er anført i betragtning (120) ovenfor, mener Kommissionen, at det samlede lånebeløb kan sammenlignes med et rent tilskud, og det fulde beløb på 5,7 mia. HUF udgør derfor støtteelementet fra september 2010.

IX. **KONKLUSION**

- (126) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1-8, som Ungarn har iværksat til fordel for Malév, udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (127) Endvidere konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1-8 er uforenelige med det indre marked.
- (128) Denne uforenelige støtte skal tilbagesøges fra Malév som anført i afsnit VIII.2 ovenfor med henblik på at genoprette den situation, der gjorde sig gældende på markedet, inden støtten blev ydet. Det påhviler de ungarske myndigheder at beregne det nøjagtige samlede beløb, der skal tilbagesøges, plus renter —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Følgende foranstaltninger, som Ungarn har ydet til Malév Hungarian Airlines Zrt., udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF:

- a) Foranstaltning 1: Det statsejede selskab MAVAs overtagelse den 31. december 2007 af et lån ydet til Malév i 2003 af MFB, en 100 %-statsejet udviklingsbank.
- b) Foranstaltning 2: Tilrådighedsstillelse af en "kontantfacilitet" på 4,3 mia. HUF i et år i forbindelse med MNV's planlagte (senere mislykkede) køb af datterselskabet Malév GH.
- c) Foranstaltning 3: Den samlede forfaldne skatte- og socialsikringsgæld fra juli 2008 til marts 2010 og udsættelsen af forskellige skatte- og socialsikringsbetalinger fra juli 2008.
- d) Foranstaltning 4: En kapitalforhøjelse på 25,4 mia. HUF foretaget af MNV i februar 2010 (ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF og en debt-equity-swap af forudbetalingen for GH på 4,7 mia. HUF).

e) Foranstaltning 5: Tre aktionærlån på i alt 9,2 mia. HUF, som MNV havde ydet Malév fra maj til august 2010, plus forfaldne, men ikke betalte renter.

f) Foranstaltning 6: Konvertering af de i artikel 1, litra e), omhandlede aktionærlån (sammen med renterne af dem) til egenkapital på 9,4 mia. HUF.

g) Foranstaltning 7: En yderligere kontant kapitalforhøjelse på 5,3 mia. HUF i september 2010.

h) Foranstaltning 8: Et yderligere aktionærlån på 5,7 mia. HUF ydet i september 2010 plus forfaldne, men ikke betalte renter.

Artikel 2

De i artikel 1 omhandlede statsstøtteforanstaltninger, som Ungarn ulovligt har ydet til Malév Hungarian Airlines Zrt. i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF, er uforenelige med det indre marked.

Artikel 3

(1) Ungarn skal tilbagesøge den i artikel 1 omhandlede støtte fra støttemodtageren.

(2) De beløb, der skal tilbagesøges, pålægges renter fra det tidspunkt, hvor de blev udbetalt til støttemodtageren, og indtil de er tilbagebetalt.

(3) Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i Rådets forordning (EF) nr. 794/2004.

Artikel 4

(1) Tilbagesøgningen af den i artikel 2, stk. 3, omhandlede støtte iværksættes omgående og effektivt.

(2) Ungarn sikrer, at denne afgørelse efterkommes senest fire måneder efter meddelelsestidspunktet.

Artikel 5

(1) Senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse sender Ungarn Kommissionen følgende oplysninger:

a) det samlede beløb (hovedbeløbet og renter), som støttemodtageren skal tilbagebetale

b) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen

c) dokumentation for, at støttemodtageren har fået påbud om at tilbagebetale støtten.

(2) Ungarn holder Kommissionen underrettet om udviklingen i de foranstaltninger, der på nationalt plan træffes for at efterkomme denne afgørelse, indtil den i artikel 2, stk. 3, omhandlede støtte med renter er fuldt tilbagebetalt. Ungarn indsender omgående på Kommissionens anmodning oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen. Ungarn giver tillige detaljerede oplysninger om de støttebeløb og renter, støttemodtageren allerede har tilbagebetalt.

Artikel 6

Denne afgørelse er rettet til Ungarn.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. januar 2012.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand