

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Ιανουαρίου 2012

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.30584 (C 38/10, πρώην NN 69/10) που χορηγήθηκε από την Ουγγαρία στη Malén Magyar Légiközlekedési Zrt.

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2011) 9316]

(Το κείμενο στην ουγγρική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/150/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη την απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ <sup>(1)</sup> όσον αφορά την ενίσχυση C 38/10 (πρώην NN 69/10) <sup>(2)</sup>,

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις που διαβιβάστηκαν,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## I. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Το 2007, έπειτα από πολλές άκαρπες προσπάθειες ιδιωτικοποίησης, το ουγγρικό κράτος συνήψε συμφωνία αγοραπωλησίας με την AirBridge Ltd. (στο εξής: «AirBridge») για το 99,95 % των μετοχών του εθνικού αερομεταφορέα Malén Magyar Légiközlekedési Zrt. (στο εξής: «Malén»). Η AirBridge

<sup>(1)</sup> Από 1ης Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ έγιναν άρθρα 107 και 108, αντίστοιχα, της ΣΛΕΕ, αλλά στην ουσία οι διατάξεις τους είναι ακριβώς οι ίδιες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι παραπομπές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται ως παραπομπές στα άρθρα 87 και 88, αντίστοιχα, της Συνθήκης ΕΚ, κατά περίπτωση.

<sup>(2)</sup> Απόφαση C(2010) 9671 τελικό της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 2010 (ΕΕ C 156 της 26.5.2011, σ. 11).

κατέβαλε 200 εκατ. HUF (740 000 EUR) <sup>(3)</sup> ως αντάλλαγμα για τις μετοχές. Η συμφωνία ιδιωτικοποίησης κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ αλλά στη συνέχεια ανακλήθηκε <sup>(4)</sup>.

(2) Λόγω των χρηματοοικονομικών προβλημάτων του νέου ιδιοκτήτη, η ρωσική τράπεζα Vnyesekonombank (στο εξής: «VEB») εξαγόρασε το 49,5 % των μετοχών της AirBridge και έγινε έμμεσος μέτοχος της Malén.

(3) Τον Μάρτιο του 2010, η Επιτροπή έλαβε γνώση από δημοσιεύματα του Τύπου της πρόθεσης του ουγγρικού κράτους να επανενδικοποιήσει τη Malén. Με ηλεκτρονικό μήνυμα της 2ας Μαρτίου 2010, οι ουγγρικές αρχές επιβεβαίωσαν τα εν λόγω δημοσιεύματα του Τύπου.

(4) Στις 10 Μαρτίου 2010, η Επιτροπή έλαβε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο καταγγελία της Wizz Air, αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους εγκατεστημένης στην Ουγγαρία και κύριου ανταγωνιστή της Malén στην Ουγγαρία. Στην καταγγελία, η Wizz Air υποστήριξε ότι η Malén είχε λάβει κρατικές ενισχύσεις, μέσω σειράς μέτρων, οι οποίες ήταν παράνομες και ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά. Με επιστολή της 29ης Μαρτίου 2009, η Επιτροπή διαβίβασε μη

<sup>(3)</sup> Τα ποσά σε EUR που αναφέρονται στην παρούσα απόφαση παρέχονται κατά προσέγγιση και έχουν ενδεικτική μόνο αξία. Όλα τα ποσά σε HUF (με εξαίρεση το δάνειο των 76 εκατ. EUR που χορήγησε η MFB και την εγγύηση των 32 εκατ. EUR που παρέσχε η VEB, εκφράζονται σε EUR, βλ. αιτιολογική σκέψη 20) έχουν μετατραπεί σε EUR με βάση την ισοτιμία της 2ας Αυγούστου 2011: 270 HUF/EUR. Το 2011, η ισοτιμία του HUF παρουσίαζε έντονες διακυμάνσεις μεταξύ 260 και 300 HUF/EUR.

<sup>(4)</sup> Οι ουγγρικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή τις χρηματοδοτικές ρυθμίσεις για την ιδιωτικοποίηση της Malén με ηλεκτρονικό μήνυμα της 10ης Απριλίου 2008. Το μέτρο αυτό πρωτοκολλήθηκε με αριθμό 190/2008. Οι ουγγρικές αρχές ανακάλεσαν το μέτρο στις 12 Νοεμβρίου 2009.

εμπιστευτικό κείμενο της καταγγελίας στις ουγγρικές αρχές, ζητώντας συγχρόνως συμπληρωματικές πληροφορίες. Στις 30 Απριλίου 2010, η Ουγγαρία έστειλε τις παρατηρήσεις της ως προς την ουσία της εν λόγω καταγγελίας, απαντώντας στα ζητήματα που θίγονταν σ' αυτήν.

- (5) Σε συνεδρίαση της 5ης Μαΐου 2010, οι ουγγρικές αρχές δήλωσαν ότι σκόπευαν να προβούν σε αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας, διευκρινίζοντας, ωστόσο, ότι δεν γνώριζαν ακόμη την έκταση της εν λόγω αναδιάρθρωσης.
- (6) Στις 5 Οκτωβρίου 2010, περιήλθε στην Επιτροπή δεύτερη καταγγελία (από ανταγωνιστή που επιθυμούσε να μην δημοσιοποιηθεί η ταυτότητά του), η οποία διαβιβάστηκε στις ουγγρικές αρχές με επιστολή της 21ης Οκτωβρίου 2010. Στις 19 Νοεμβρίου 2010, οι ουγγρικές αρχές διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους ως προς την ουσία της εν λόγω καταγγελίας.
- (7) Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες από τις ουγγρικές αρχές στις 14 Ιουλίου 2010 και στις 8 Οκτωβρίου 2010 και έλαβε απαντήσεις στις 11 Αυγούστου 2010, στις 16 Αυγούστου 2010, στις 5 Οκτωβρίου 2010, στις 3 Νοεμβρίου 2010 και στις 23 Νοεμβρίου 2010.
- (8) Στο πλαίσιο αυτό, στις 21 Δεκεμβρίου 2010 η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (στο εξής: «η απόφαση για την κίνηση διαδικασίας») σχετικά με διάφορα εικαζόμενα κρατικά μέτρα ενισχύσεων υπέρ της Malén.
- (9) Στις 24 Φεβρουαρίου 2011, η Ουγγαρία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση διαδικασίας.
- (10) Η απόφαση για την κίνηση διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 26 Μαΐου 2011<sup>(5)</sup>. Ελήφθησαν παρατηρήσεις από δύο ενδιαφερόμενα μέρη: τη Wizz Air στις 26 Ιουνίου 2011 και έναν άλλο ανταγωνιστή (που ζήτησε να μην δημοσιοποιηθεί η ταυτότητά του) στις 28 Ιουνίου 2011.
- (11) Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στην Ουγγαρία στις 6 Ιουλίου 2011. Στις 5 Σεπτεμβρίου 2011, η Ουγγαρία υπέβαλε σχόλια σχετικά με τις παρατηρήσεις των τρίτων ενδιαφερόμενων μερών.
- (12) Μετά την απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, πραγματοποιήθηκαν δύο συναντήσεις στις Βρυξέλλες μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ουγγρικών αρχών: στις 10 Ιουνίου 2011 και στις 19 Οκτωβρίου 2011.
- (13) Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες από τις ουγγρικές αρχές στις 26 Σεπτεμβρίου 2011, και η Ουγγαρία απάντησε με επιστολή της 25ης Οκτωβρίου 2011.

## II. Η MALEV ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΙΜΑΧΑ ΜΕΤΡΑ

### II.1. Η επιχείρηση

- (14) Η Malén έχει την έδρα της στον διεθνή αερολιμένα της Βουδαπέστης «Liszt Ferenc» και εκμεταλλεύεται επί του παρόντος στόλο 22 αεροσκαφών<sup>(6)</sup> με προορισμούς στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Το 2009 μετέφερε περίπου 3,2 εκατ. επιβάτες<sup>(7)</sup>.

### II.2. Περίοδος πριν από την ιδιωτικοποίηση του 2007

- (15) Οι ουγγρικές αρχές προσπάθησαν επανειλημμένως να ιδιωτικοποιήσουν τη Malén. Το 1992, επωλήθη το 35 % των μεριδίων της Malén σε κοινοπραξία αποτελούμενη από την Alitalia και τη Simest και ελεγχόμενη από το ιταλικό κράτος. Το 1997, η κοινοπραξία Alitalia-Simest επώλησε το μερίδιό της σε άλλη κοινοπραξία αποτελούμενη από δύο ιδιωτικές ουγγρικές τράπεζες (την OTP και την MKB). Το 1999, το κράτος αγόρασε εκ νέου το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών που ανήκαν σε ιδιώτες, με αποτέλεσμα να περιέλθει στην ιδιοκτησία του το 97 %.
- (16) Η Malén, όπως και πολλές άλλες αεροπορικές εταιρείες, δοκιμάστηκε ιδιαίτερα από την κάμψη της αγοράς αεροπορικών μεταφορών που ακολούθησε τα γεγονότα του Σεπτεμβρίου 2001 και άρχισε να γίνεται ζημιογόνος (βλ. πίνακα 1 κατωτέρω).

- (17) Σ' αυτό ακριβώς το πλαίσιο αποφάσισε και πάλι το κράτος να ιδιωτικοποιήσει τη Malén.

### II.3. Η ιδιωτικοποίηση του 2007 και ο έλεγχος της Malén από ιδιώτες

#### II.3.1. Πώληση στην AirBridge

- (18) Η εταιρεία είχε ανάγκη ανακεφαλαιοποίησης και το κράτος, ως ιδιοκτήτης, είχε περιορισμένες δυνατότητες χρηματοδότησης της επένδυσης αυτής. Δημοσιεύθηκε πρόσκληση υποβολής προσφορών για την εξαγορά της Malén, και στις αρχές του 2007 επελέγη μια εταιρεία ειδικού σκοπού, η AirBridge, που θεωρήθηκε ότι είχε υποβάλει την πιο ενδιαφέρουσα προσφορά. Η AirBridge πρότεινε ένα ελκυστικό και, κατά τους ισχυρισμούς, εμπορικά βιώσιμο πρόγραμμα εκμετάλλευσης και αναδιάρθρωσης.
- (19) Στις 23 Φεβρουαρίου 2007, συνήφθη σύμβαση αγοραπωλησίας που προέβλεπε την πώληση του 99,95 % των μετοχών της Malén στην AirBridge. Η AirBridge ανήκε κατά 49 % στον Boris Abramovich<sup>(8)</sup>, ρώσο επιχειρηματία που διέθετε πλειοψηφική συμμετοχή σε διάφορες ρωσικές αεροπορικές εταιρείες (στην KrasAir και τη ρωσική αεροπορική συμμαχία AirUnion) και κατά 51 % σε σύγγρους ιδιώτες. Επομένως, αναμενόταν ότι η AirBridge θα προσέφερε στη Malén βιομηχανική τεχνογνωσία και ηγετικό ρόλο, πέραν των σχεδίων εκμετάλλευσης και αναδιάρθρωσης.

<sup>(5)</sup> <http://www.malev.com/companyinformation/introduction/malev-company-profile>.

<sup>(7)</sup> Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της αεροπορικής εταιρείας, το 2010 ταξίδεψαν με τη Malén πάνω από 3 εκατομμύρια υπήκοοι ναύλου επιβάτες.

<sup>(8)</sup> Το 49 % του μεριδίου στην AirBridge ενεχυριάστηκε από τον Boris Abramovich υπέρ της VEB, δηλαδή της ρωσικής «Τράπεζας εξωτερικής οικονομικής δραστηριότητας», ως εγγύηση για δάνειο που χορήγησε η VEB στην AirBridge.

<sup>(5)</sup> Βλ. υποσημείωση 2.

- (20) Τα σημαντικότερα στοιχεία της εν λόγω συμφωνίας ήταν τα ακόλουθα:
- α) Η AirBridge εξαγόρασε το 99,95 % των μετοχών της Malén έναντι 200 εκατ. HUF (740 000 EUR) και, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008 το αργότερο, ήταν υποχρεωμένη να παράσχει κεφάλαια ύψους 50 εκατ. EUR<sup>(9)</sup>.
- β) Το 2003, η Ουγγρική Τράπεζα Ανάπτυξης (*Magyar Fejlesztési Bank*, στο εξής: «MFB») που ανήκει εξ ολοκλήρου στο κράτος, χορήγησε δάνειο ύψους 76 εκατ. EUR στη Malén, ποσό που απαλείφθηκε από τον ισολογισμό της Malén και μεταφέρθηκε σε εταιρεία ειδικού σκοπού που ανήκε εξ ολοκλήρου στο κράτος, την Εταιρεία Διαχείρισης Περιουσιακών Στοιχείων της Malén (*Malén Vagyonkezelő Kft.*, στο εξής: «MAVA»).
- Το δάνειο αυτό που παρέσχε η MFB το 2003 συνοδεύονταν από εξ ολοκλήρου κρατική εγγύηση εκφραζόμενη σε EUR, με τριμηνιαίο επιτόκιο IBOR + 0,5 %. Η αρχική ημερομηνία λήξης του δανείου είχε καθοριστεί για το 2013, ημερομηνία κατά την οποία το βασικό κεφάλαιο του δανείου έπρεπε να αποπληρωθεί εφάπαξ στη λήξη του. Με τη μεταβίβαση του αρχικού κεφαλαίου του δανείου και των τόκων στη MAVΑ, παρατάθηκε επίσης η λήξη του δανείου έως το 2017.
- Σύμφωνα με τις ουγγρικές αρχές, μαζί με το δάνειο μεταβιβάστηκαν στη MAVΑ περιουσιακά στοιχεία αξίας 76 εκατ. EUR. Τα περιουσιακά αυτά στοιχεία περιλάμβαναν το εμπορικό σήμα «Malén», αγωγό μεταφοράς κηροζίνης και ένα αεροσκάφος B767. Αν η Malén καθίστατο κερδοφόρα, θα έπρεπε να καταβάλει το 25 % των κερδών της μετά την αφαίρεση των φόρων. Η AirBridge εξασφάλισε επίσης στη MAVΑ τραπεζική εγγύηση από την VEB για να καλύψει την επιστροφή του δανείου μέχρι το ποσό των 32 εκατ. EUR.
- γ) Η Malén έπρεπε επίσης να καταβάλλει ετησίως στη MAVΑ το ποσό των 200 000 EUR ως τέλος άδειας χρήσεως της ονομασίας και του λογότυπου «Malén». Η AirBridge ήταν υποχρεωμένη να συνεχίσει να χρησιμοποιεί το εμπορικό σήμα και να διασφαλίζει τη λειτουργία της επιχείρησης ως αεροπορικής εταιρείας έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017, τη νέα ημερομηνία λήξεως του δανείου.
- δ) Η Malén θα επαναμίσθωνε το αεροσκάφος B767 από τη MAVΑ – το οποίο μόλις είχε μεταβιβαστεί στη MAVΑ (βλ. στοιχείο β) ανωτέρω) – από την 1η Ιανουαρίου 2008 έως την 31η Δεκεμβρίου 2017<sup>(10)</sup>.
- (21) Διορίστηκε νέα Διεύθυνση και ελήφθησαν διάφορα μέτρα για τη μείωση του κόστους και την παραγωγή εσόδων, όπως η κατάργηση πτήσεων μεγάλων αποστάσεων και οι περικοπές προσωπικού. Σύμφωνα με την Ουγγαρία, ωστόσο, επειδή τα μέτρα αυτά συνέπεσαν με αισθητή αύξηση των τιμών των καυσίμων, δεν είχαν συνολικά επιπτώσεις στην αποδοτικότητα της επιχείρησης.
- (22) Η χρηματοοικονομική κατάσταση της Malén εξακολούθησε να επιδεινώνεται και, τέσσερις μήνες αργότερα, η εταιρεία δεν διέθετε πλέον την απαιτούμενη ρευστότητα για να καταβάλει ούτε τα δικαιώματα χρήσης του εμπορικού σήματος «Malén».
- (23) Σύμφωνα με την Ουγγαρία, τα τέλη μίσθωσης για τη χρήση του αεροσκάφους B767 που εκμίσθωνε η MAVΑ δεν διακόπηκαν μετά την απόφαση της Malén να καταργήσει τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, δεδομένου ότι η Malén αναγνωρίζει τις εν λόγω οφειλές, και υπήρξε μόνο υπερημερία πληρωμών επί των οποίων καταβάλλεται τόκος.
- (24) Το δεύτερο εξάμηνο του 2008, η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση άρχισε να πλήττει τη Malén καθώς και τους Ρώσους εταίρους της. Διάφορες αεροπορικές εταιρείες του Boris Abramovich χρεοκόπησαν. Η AirBridge δεν ήταν πλέον σε θέση να χρηματοδοτεί τη Malén και έπαυε να εξυπηρετεί το δάνειο έναντι της VEB. Δεδομένου ότι το 49 % της συμμετοχής στην AirBridge είχε ενεχυριαστεί υπέρ της VEB, οι μετοχές αυτές περιήλθαν στην κατοχή της τελευταίας. Η VEB δήλωσε ότι ήταν πρόθυμη να εξακολουθήσει να χρηματοδοτεί τη Malén, αλλά ως τράπεζα και όχι ως ιδιοκτήτης.
- II.3.2. Πώληση της επιχείρησης επίγειας εξυπηρέτησης της Malén (Malén GH)
- (25) Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η χρηματοοικονομική κατάσταση της Malén επιδεινώθηκε περισσότερο στις αρχές του 2009. Για τον λόγο αυτό, οι μέτοχοι της εταιρείας πρότειναν στην κρατική εταιρεία χαρτοφυλακίου (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*, στο εξής: «MNV») να της πουλήσουν την «Malén Ground Handling» (στο εξής: «Malén GH»), τη θυγατρική για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που ανήκε εξ ολοκλήρου στη Malén.
- (26) Σύμφωνα με την Ουγγαρία, η Malén GH ήταν οικονομικά υγιής επιχείρηση τη στιγμή εκείνη, όπως και εξακολουθεί να είναι μέχρι σήμερα.
- (27) Τον Ιανουάριο του 2009, υπεγράφη προκαταρκτική συμφωνία (η οποία τροποποιήθηκε τον Φεβρουάριο του 2009) που προέβλεπε τη χορήγηση προκαταβολής ύψους 4,3 δισεκατ. HUF (16 εκατ. EUR). Η MNV κατέβαλε την προκαταβολή αυτή στη Malén τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 2009. Η εν λόγω προκαταβολή έπρεπε να επιστραφεί εντός δύο εργάσιμων ημερών αν, μετά τη διαδικασία δέουσας επιμέλειας, η MNV αποφάσιζε να ματαιώσει την τελική συμφωνία αγοραπωλησίας. Η υποχρέωση αυτή ενδεχόμενης επιστροφής καλυπτόταν από εμπράγματα εξασφαλίσεις. Τον Ιούλιο του 2009, η MNV αποφάσισε τελικά να ματαιώσει τη συναλλαγή και το τίμημα της αγοράς κατέστη απαιτητό.
- (28) Η MNV δεν έλαβε ποτέ ούτε την προκαταβολή ούτε τους οφειλόμενους τόκους επί της προκαταβολής αυτής<sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> Ειδικότερα, 20 εκατ. EUR ως κεφάλαιο συν 30 εκατ. EUR υπό μορφή κεφαλαίου, δανείου μειωμένης εξασφάλισης ή δανείου.

<sup>(10)</sup> Το τέλος της μίσθωσης συνίστατο σε «εφάπαξ» τέλος 110 000 EUR και σε ετήσιο τέλος 1,1 εκατ. EUR. Επιπλέον, όλα τα σχετικά έξοδα συντήρησης και λειτουργίας θα βάραιναν τη Malén.

<sup>(11)</sup> Αντίθετα, η απαίτηση επιστροφής κατά της Malén διακανονίστηκε αργότερα, στο πλαίσιο της μετοχοποίησης του χρέους του Φεβρουαρίου 2010 που αναφέρεται κατωτέρω, δηλ. ένα έτος μετά τη χορήγηση της προκαταβολής στη Malén. Το βασικό κεφάλαιο του δανείου προσαυξημένο με τους τόκους καθορίστηκε στη συνέχεια από έναν ελεγκτή στο ποσό των 4 664 604 041 HUF (17 εκατ. EUR).

### II.3.3. Αναβολή καταβολής φόρου

- (29) Μεταξύ του Ιανουαρίου 2007 και του Μαρτίου 2010, η συγγραφική Αρχή Φορολογικού και Δημοσιονομικού Ελέγχου (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, στο εξής: «ΑΡΕΗ») επέτρεψε αναβολή ή αναδιάρθρωση των πληρωμών για διάφορα είδη φορολογικών υποχρεώσεων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης της Μαλέν. Η ΑΡΕΗ όχι μόνο δεν προέβη σε αναγκαστική εισπράξη της ληξιπρόθεσμης, από τον Ιούλιο του 2008, οφειλής, αλλά στη συνέχεια επέτρεψε την αναδιάρθρωση και νέων ποσών. Τον Μάρτιο του 2010, οι φορολογικές οφειλές και οι οφειλές εισφορών κοινωνικής ασφάλισης της Μαλέν ανέρχονταν σε 13,7 δισεκατ. HUF (51 εκατ. EUR) (βασικό κεφάλαιο του δανείου και τόκοι υπερημερίας). Όσον αφορά το σύνολο του ομίλου Μαλέν, το ποσό αυτό ανέρχεται σε 16,8 δισεκατ. HUF (62 εκατ. EUR). Στις 11 Μαρτίου 2010, το υπόλοιπο του τρέχοντος λογαριασμού της Μαλέν με την ΑΡΕΗ διακανονίστηκε με τη χρησιμοποίηση ενός μέρους των μετρητών που συγκεντρώθηκαν με την αύξηση του κεφαλαίου, τον Φεβρουάριο του 2010, που αναφέρεται κατωτέρω.

### II.4. Η επανεθνικοποίηση του 2010 και ο έλεγχος της Μαλέν από το Δημόσιο

#### II.4.1. Λόγοι της επανεθνικοποίησης της Μαλέν

- (30) Το 2010, δεν ήταν δυνατόν να βρεθούν ιδιώτες επενδυτές που θα αναλάμβαναν τη Μαλέν από την AirBridge/VEB ως κύριοι μέτοχοι. Ειδικότερα, η VEB δεν είχε την πρόθεση να χρηματοδοτήσει την αεροπορική εταιρεία ως στρατηγικός επενδυτής. Τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας εξακολούθησαν να είναι ανεπαρκή, όπως προκύπτει από τον πίνακα 1 κατωτέρω.

Πίνακας 1

#### Δείκτες επιδόσεων της Μαλέν την περίοδο 2003-2010 (σε δισεκατ. HUF)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>EBITDA Κέρδη/(ζημιές)</b>	(4,4)	(1,8)	(4,9)	(8,8)	(10,6)	(8,3)	(15,5)	(19,1)
<b>EBIT Κέρδη/(ζημιές)</b>	(9,4)	(6,8)	(9,4)	(12,5)	(14,7)	(10,8)	(17,9)	(20,6)
<b>Καθαρό αποτέλεσμα Κέρδη/(ζημιές)</b>	(13,5)	(4,9)	(1,3)	(10,9)	0,7	(14,5)	(24,8)	(24,6)

Πηγή: πληροφορίες που έχουν παράσχει οι συγγραφικές αρχές και χρηματοοικονομικοί λογαριασμοί της Μαλέν για το 2010.

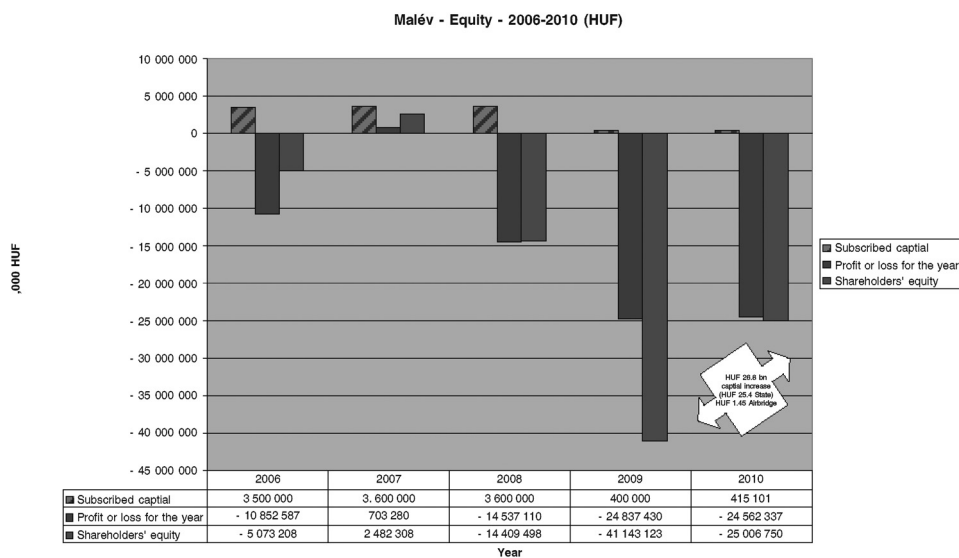
- (31) Αντί να προβούν στην εκκαθάριση της Μαλέν, οι συγγραφικές αρχές αποφάσισαν να αρχίσουν διαπραγματεύσεις με τη VEB και την AirBridge για να προσπαθήσουν να βελτιώσουν την εμπορική θέση της Μαλέν μεσομακροπρόθεσμα.

#### II.4.2. Αύξηση του κεφαλαίου τον Φεβρουάριο του 2010: μετοχοποίηση του χρέους και εισφορά νέου κεφαλαίου

- (32) Στις 26 Φεβρουαρίου 2010, η VEB, η AirBridge, η MNV, η Μαλέν και η συγγραφική κυβέρνηση συμφώνησαν να αυξήσουν το κεφάλαιο κατά 25,4 δισεκατ. HUF (94 εκατ. EUR), εν μέρει με εισφορά νέου κεφαλαίου ύψους 20,7 δισεκατ. HUF (77 εκατ. EUR) και εν μέρει με μετοχοποίηση της οφειλής που προήλθε από την προκαταβολή για τη Μαλέν GH (βλ. τμήμα II.3.2 ανωτέρω), προσαυξημένης με τους τόκους που εφαρμόστηκαν, συνολικά 4,7 δισεκατ. (17 εκατ. EUR). Η AirBridge μετοχοποίησε επίσης 1,5 δισεκατ. (5,4 εκατ. EUR). Συνεπώς, οι απαιτήσεις κατά της Μαλέν απαλειφθήσαν και οι πρώην πιστωτές έγιναν ιδιοκτήτες μέρους της εταιρείας.
- (33) Πριν από την αύξηση του κεφαλαίου, το υφιστάμενο εγγεγραμμένο κεφάλαιο της Μαλέν μειώθηκε σε μηδενικό σχεδόν ποσό για να απορροφήσει μέρος των συσσωρευθεισών ζημιών και να εκφράσει το γεγονός ότι οι υφιστάμενες μετοχές της Μαλέν είχαν χάσει πλέον την αξία τους. Στη συνέχεια, το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της Μαλέν αυξήθηκε με την έκδοση νέων μετοχών ονομαστικής αξίας 0,01 HUF η καθεμία. Η πορεία της κατάστασης του μετοχικού κεφαλαίου της Μαλέν εμφανίζεται στο σχήμα 1 κατωτέρω.
- (34) Η συμβολή κεφαλαίων της MNV σε μετρητά ύψους 20,7 δισεκατ. HUF (77 εκατ. EUR) επέτρεψε στη Μαλέν να εξοφλήσει όλες τις εκκρεμώσες φορολογικές οφειλές της (βλ. αιτιολογική σκέψη 29 ανωτέρω) και να σταθεροποιήσει προσωρινά τα λειτουργία της.
- (35) Μετά την αύξηση του κεφαλαίου, το κράτος έγινε μέτοχος της Μαλέν κατά 94,6 % και το μερίδιο των AirBridge/VEB μειώθηκε στο ελάχιστο.

Σχήμα 1

## Εξέλιξη της κατάστασης του μετοχικού κεφαλαίου της Malén



#### II.4.3. Μάιος – Αύγουστος 2010: μετοχικά δάνεια και μετατροπή σε μετοχικό κεφάλαιο

- (36) Μεταξύ του Μαΐου και του Αυγούστου 2010, το ουγγρικό κράτος παρέσχε στη Malén, μέσω της MNV, σειρά «μετοχικών δανείων» συνολικού ύψους 9,2 δισεκατ. HUF (34 εκατ. EUR).
- (37) Το πρώτο από τα δάνεια αυτά, του Μαΐου 2010, ανερχόταν σε 2,16 δισεκατ. HUF (7,9 εκατ. EUR). Επρόκειτο για τριετές μετοχικό δάνειο με επιτόκιο 9,97 %. Η αποπληρωμή ήταν απαιτητή εφάπαξ στη λήξη του δανείου και το δάνειο ήταν εξασφαλισμένο με ενέχυρο επί των μετοχών της Malén GH.
- (38) Το δεύτερο από τα δάνεια αυτά, που χορηγήθηκε τον Ιούνιο του 2010, ανερχόταν σε 1,34 δισεκατ. HUF (4,9 εκατ. EUR). Επρόκειτο εκ νέου για τριετές μετοχικό δάνειο με επιτόκιο 9,97 %, με εφάπαξ εξόφληση στη λήξη του. Το δάνειο αυτό ήταν εξασφαλισμένο με ενέχυρο επί των μετοχών της Malén GH.

- (39) Τον Αύγουστο του 2010, χορηγήθηκε τρίτο μετοχικό δάνειο ύψους 5,7 δισεκατ. HUF (20,8 εκατ. EUR). Επρόκειτο επίσης για τριετές μετοχικό δάνειο με επιτόκιο 9,97 % και με εφάπαξ εξόφληση στη λήξη του. Στην περίπτωση αυτή, το δάνειο εξασφαλίστηκε με ενεχυρίαση αεροσκάφους (HA-LNA, τζετ CRJ).

- (40) Στις 24 Σεπτεμβρίου, τα τρία αυτά δάνεια, που ανέρχονταν συνολικά σε 9,2 δισεκατ. HUF (33,6 εκατ. EUR), μαζί με τους αντίστοιχους τόκους (δηλαδή συνολικό ποσό 9,4 δισεκατ. HUF ή 34,3 εκατ. EUR), μετατράπηκαν από χρέος σε μετοχικό κεφάλαιο στη Malén και οι σχετικές εγγυήσεις αποδεσμεύθηκαν.

#### II.4.4. Σεπτέμβριος 2010: περαιτέρω αύξηση κεφαλαίου και μετοχικό δάνειο

- (41) Στις 24 Σεπτεμβρίου 2010, η MNV αύξησε επίσης το κεφάλαιο της Malén εισφέροντας άλλα 5,3 δισεκατ. HUF (19,3 εκατ. EUR) σε μετρητά στην εταιρεία. Με τον τρόπο αυτό, η MNV (δηλαδή το κράτος) αύξησε σε 96,5 % τη συμμετοχή της στη Malén.
- (42) Την ίδια περίοδο, το κράτος χορήγησε στη Malén νέο τριετές μετοχικό δάνειο, ύψους 5,7 δισεκατ. HUF (20,8 εκατ. EUR) με επιτόκιο 9,97 %. Η πρώτη καταβολή των τόκων ήταν απαιτητή έξι μήνες από την ημερομηνία εκταμίευσης ενώ το βασικό κεφάλαιο του δανείου έπρεπε να αποπληρωθεί εφάπαξ στη λήξη του. Οι εγγυήσεις του δανείου αυτού ήταν η εγγραφή ενέχυρου επί του αεροσκάφους HA-LNA CRJ, αξίας 1,8 δισεκατ. HUF περίπου, και η σύσταση ενέχυρου επί των εσόδων πωλήσεων των διεθνών και εθνικών εμπορικών αντιπροσώπων που είναι διαπιστευμένοι από την IATA.

### III. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΕΤΡΩΝ

- (43) Στην απόφαση για κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον τα κατωτέρω μέτρα αποτελούσαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

— Μέτρο 1: ανάληψη, στις 31 Δεκεμβρίου 2007, από την κρατική MAVA του δανείου ύψους **76 εκατ. EUR** που χορηγήθηκε στη Malén το 2003 από την MFB (τράπεζα ανάπτυξης εξ ολοκλήρου κρατική), καθώς και ορισμένων περιουσιακών στοιχείων της Malén. Η λήξη του δανείου παρατάθηκε έως το 2017.

— Μέτρο 2: χορήγηση «ταμειακής διευκόλυνσης» ύψους **4,3 δισεκατ. HUF** για ένα έτος στο πλαίσιο προβλεπόμενης αγοράς από την MNV (αγορά που ματαιώθηκε στη συνέχεια) της θυγατρικής Malén GH της Malén, η οποία σύμφωνα με τις συγγρικές αρχές ήταν οικονομικά υγιής επιχείρηση. Παρότι η συναλλαγή αυτή ματαιώθηκε, το τίμημα της αγοράς δεν επιστράφηκε.

— Μέτρο 3: αναβολή της πληρωμής διαφόρων φορολογικών υποχρεώσεων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης που οφείλονταν μεταξύ Ιανουαρίου 2007 και Μαρτίου 2010. Τον Μάρτιο του 2010, το ποσό των καθυστερούμενων φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης της Malén ανερχόταν σε **13,7 δισεκατ. HUF**.

— Μέτρο 4: τον Φεβρουάριο του 2010, αύξηση του κεφαλαίου κατά **25,4 δισεκατ. HUF** από την MNV, εν μέρει με εισφορά νέων κεφαλαίων 20,7 δισεκατ. HUF (77 εκατ. EUR) και εν μέρει με μετοχοποίηση της προκαταβολής που ελήφθη για τη Malén GH (βλ. μέτρο 2), προσαυξημένης με τόκο, δηλαδή συνολικά 4,7 δισεκατ. HUF (η AirBridge μετοχοποίησε επίσης 1,5 δισεκατ. HUF).

— Μέτρο 5: από τον Μάιο έως τον Αύγουστο του 2010, χορήγηση τριών μετοχικών δανείων συνολικού ύψους **9,2 δισεκατ. HUF** στη Malén από την MNV. Τα τρία αυτά δάνεια είχαν επιτόκιο 9,97 % και προέβλεπαν εφάπαξ εξόφληση του αρχικού κεφαλαίου του δανείου στη λήξη του (που είχε καθοριστεί σε τρία έτη για καθένα από αυτά). Τα πρώτα δύο δάνεια ανέρχονταν συνολικά σε 3,5 δισεκατ. HUF (13 εκατ. EUR) και ήταν εξασφαλισμένα από τη θυγατρική Malén GH, ενώ το τρίτο δάνειο ύψους 5,7 δισεκατ. HUF (21 εκατ. EUR) εξασφαλίστηκε με ενεχυρίαση ενός αεροσκάφους (HA-LNA, ζέτ CRJ).

— Μέτρο 6: Τον Σεπτέμβριο του 2010, μετατροπή σε ίδιο κεφάλαιο των προαναφερόμενων μετοχικών δανείων (και των αντίστοιχων τόκων) για ποσό ύψους **9,4 δισεκατ. HUF**.

— Μέτρο 7: Τον Σεπτέμβριο του 2010, νέα αύξηση κεφαλαίου για ποσό **5,3 δισεκατ. HUF** σε μετρητά. Το μερίδιο του κράτους αυξήθηκε σε 96,5 %.

— Μέτρο 8: Τον Σεπτέμβριο του 2010, νέο μετοχικό δάνειο ύψους **5,7 δισεκατ. HUF** με επιτόκιο 9,97 % και εφάπαξ εξόφληση του αρχικού κεφαλαίου δανεισμού στη λήξη της προθεσμίας. Το δάνειο ήταν εξασφαλισμένο από το προαναφερόμενο αεροσκάφος HA-LNA CRJ και από τη σύσταση ενεχύρου επί των εσόδων πωλήσεων των διεθνών και εθνικών εμπορικών αντιπροσώπων που είναι διαπιστευμένοι από την IATA.

(44) Στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες για το κατά πόσον τα μέτρα αυτά, στον βαθμό που συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά την

έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά, ιδίως με βάση τις παρεκκλίσεις της ΣΛΕΕ και, ιδίως, με τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων<sup>(12)</sup> (στο εξής: «κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης»).

#### IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ

(45) Στην απάντησή της σχετικά με την κίνηση διαδικασίας, η Ουγγαρία επανέλαβε τα προαναφερόμενα περιστατικά και εξέθεσε διεξοδικώς τις αιτίες που προκάλεσαν τα προβλήματα της αεροπορικής εταιρείας. Η Ουγγαρία επιβεβαίωσε επίσης ότι η Malén μπορούσε να θεωρηθεί «προβληματική» κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, τουλάχιστον από το δεύτερο εξάμηνο του 2006 και μετά.

(46) Πριν από την κίνηση της επίσημης έρευνας, οι συγγρικές αρχές υποστήριξαν, συνοπτικά, ότι όλα τα μέτρα είναι σύμφωνα προς τις αρχές του επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και του ιδιώτη πιστωτή σε οικονομία της αγοράς.

(47) Όσον αφορά τα μέτρα που συνοδεύουν την πώληση της Malén στην AirBridge, οι συγγρικές αρχές υποστήριξαν ότι αυτά συμμορφώνονται με την αγορά, λόγω της εμπράγματης εγγύησης που προβλέφθηκε για την εξασφάλιση της εξαγοράς του δανείου από τη MAV. Όσον αφορά τη ματαιωθείσα πώληση της Malén GH, υποστήριξαν ότι η Malén δεν είχε τύχει ευνοϊκής μεταχείρισης, δεδομένου ότι η υπερήμερη επιστροφή της τιμής πώλησης είχε καλυφθεί δεόντως με εμπράγματη εγγύηση και ότι ο τόκος επί της εν λόγω τιμής πώλησης είχε υπολογιστεί. Όσον αφορά την αναβολή καταβολής του φόρου, οι συγγρικές αρχές προβάλλουν το επιχειρήμα ότι τα ποσά αυτά καλύπτονταν με εμπράγματη εγγύηση, ότι είχαν απαιτηθεί όλες οι εφαρμοστέες επιβαρύνσεις τόκου και ποινές και, επιπλέον, ότι τέτοιες αναβολές αποτελούν συνήθη πρακτική. Όσον αφορά την επανεντικοποίηση της Malén, οι συγγρικές αρχές υποστηρίζουν ότι αν είχαν προβεί στην αναγκαστική είσπραξη των απαιτήσεών τους από τη Malén, θα είχαν προκαλέσει τη χρεοκοπία και την εκκαθάριση της εταιρείας. Αν είχαν πράξει κάτι τέτοιο, θεωρούν ότι θα είχαν ανακτήσει μικρό μόνο μέρος των απαιτήσεών τους (πέραν του μεριδίου το οποίο καλυπτόταν από την εγγύηση της VEB που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 20 ανωτέρω). Επιπλέον, τούτο θα είχε σημαντικές αρνητικές συνέπειες για την εθνική οικονομία<sup>(13)</sup>.

(48) Όσον αφορά τα μετοχικά δάνεια και τη μετατροπή τους σε μετοχικό κεφάλαιο στη Malén, το συγγρικό κράτος θεωρεί ότι τα δάνεια αυτά δεν εξασφάλισαν κανένα πλεονέκτημα στη Malén, επειδή καλύπτονταν πλήρως από εγγύηση εφ' όλων των περιουσιακών στοιχείων διαρκώς, επειδή τα επιτόκια τους ήταν σύμφωνα με την αγορά και επειδή, τη στιγμή της μετατροπής τους σε μετοχικό κεφάλαιο, ελήφθησαν πλήρως υπόψη όλοι οι απαιτητοί τόκοι.

<sup>(12)</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

<sup>(13)</sup> Για παράδειγμα, απώλειες θέσεων εργασίας, επιπτώσεις στους προμηθευτές της Malén, κάμψη της αεροπορικής κυκλοφορίας στον αερολιμένα της Βουδαπέστης, μείωση του αριθμού των τουριστών και αρνητικές επιπτώσεις στη γενική ικανότητα προσέλκυσης επενδύσεων στην Ουγγαρία.

- (49) Οι ουγγρικές αρχές δεν υπέβαλαν νέα στοιχεία μετά την απόφαση για την κίνηση διαδικασίας. Οι παρατηρήσεις της Ουγγαρίας σχετικά με την απόφαση για κίνηση διαδικασίας δεν περιείχαν νέα στοιχεία που αποκλείουν τον χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης, ούτε πληροφορίες που αποδεικνύουν το συμβιβασμό των εφαρμοσθέντων μέτρων με την εσωτερική αγορά, και ιδίως με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

#### V. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (50) Δύο ανταγωνιστές υπέβαλαν παρατηρήσεις (βλ. αιτιολογική σκέψη 10 ανωτέρω), υποστηρίζοντας αμφότεροι την έρευνα της Επιτροπής.
- (51) Ο ανταγωνιστής που ζήτησε να μην δημοσιοποιηθεί η ταυτότητά του υποστήριξε ότι ορισμένοι ιδιώτες επενδυτές είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον να αποκτήσουν πλειοψηφική συμμετοχή στη Malén, γεγονός που αποδεικνύει ότι η Ουγγαρία διέθετε εναλλακτικές δυνατότητες πέραν της επανενδικοποίησης της Malén του 2010.
- (52) Η Wizz Air εκτίμησε ότι τα περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάστηκαν στη MAVΑ μαζί με το δάνειο της MFB (μέτρο 1), καθώς και με το εμπορικό σήμα «Malén», τον αγωγό μεταφοράς κηροζίνης και ένα αεροσκάφος B767, είχαν συνολική αγοραία αξία 27 εκατ. EUR, η οποία είναι σημαντικά χαμηλότερη από το ποσό του δανείου. Επομένως, η Wizz Air κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συναλλαγή αυτή δεν πραγματοποιήθηκε υπό συνήθεις όρους ανταγωνισμού και ότι, επομένως, παρέσχε σημαντικό πλεονέκτημα στη Malén.
- (53) Όσον αφορά την αναβολή καταβολής του φόρου (μέτρο 3), η Wizz Air υποστήριξε ότι, σύμφωνα με την ουγγρική νομοθεσία, μια ιδιωτική εταιρεία ευρισκόμενη σε κατάσταση παρόμοια με την κατάσταση της Malén δεν μπορούσε να τύχει αναβολής καταβολής φόρου παρόμοιας με την εξεταζόμενη, ούτε αυτοδικαίως ούτε κατ' εξαίρεση.

#### VI. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (54) Μετά την παράταση της προθεσμίας απάντησης που έδωσε η Επιτροπή, η Ουγγαρία αντέδρασε στις παρατηρήσεις αυτές, στις 5 Σεπτεμβρίου 2011, επαναλαμβάνοντας την άποψή της σύμφωνα με την οποία το κριτήριο της αρχής του επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (βλ. αιτιολογική σκέψη 59 κατωτέρω) δικαιολογεί τα προηγούμενα μέτρα τα οποία, επομένως, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως κρατικές ενισχύσεις. Σύμφωνα με την Ουγγαρία, η ύπαρξη στόχων δημόσιας πολιτικής δεν σημαίνει ότι τα μέτρα έχουν χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης.
- (55) Η Ουγγαρία υποστήριξε ότι δεν υπάρχουν βιώσιμες επιλογές και ότι μόνο με την επανενδικοποίηση μπορούσαν οι ουγγρικές αρχές να επανακτήσουν τον πλήρη επιχειρησιακό έλεγχο της Malén, επιτρέποντας στον εθνικό μεταφορέα να εφαρμόσει στην πράξη τη διαδικασία αναδιάρθρωσης που

είχε αρχίσει από το 2007 για να εξασφαλίσει την εμπορική επιτυχία της επιχείρησης. Όσον αφορά το μέτρο 1, η Ουγγαρία θεώρησε ότι η αξία των επίμαχων περιουσιακών στοιχείων αντιστοιχούσε στην αξία του δανείου. Όσον αφορά το μέτρο 3, η Ουγγαρία υποστήριξε ότι οι ουγγρικές φορολογικές αρχές αντιμετώπισαν τη Malén όπως οποιονδήποτε άλλο φορολογούμενο σε παρόμοια κατάσταση.

#### VII. ΎΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

##### VII.1. Γενικές διατάξεις

- (56) Για να καθοριστεί αν τα υπό εξέταση μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει αν πληρούν τις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ που ορίζει ότι «Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».
- (57) Με βάση τη διάταξη αυτή, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον τα επίμαχα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Malén συνιστούν κρατική ενίσχυση.
- (58) Όσον αφορά τα σωρευτικά κριτήρια που καθορίζουν την κρατική ενίσχυση, οι επιπτώσεις στο εμπόριο και η νόθευση του ανταγωνισμού είναι γεγονός αναμφισβήτητο, το οποίο δεν αρνήθηκαν ούτε οι ουγγρικές αρχές. Η Malén βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλες αεροπορικές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως από την έναρξη ισχύος της τρίτης φάσης ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών («τρίτη δέσμη»), την 1η Ιανουαρίου 1993<sup>(14)</sup>. Τα εν λόγω μέτρα επέτρεψαν στη Malén να συνεχίσει να λειτουργεί και με τον τρόπο αυτό δεν χρειάστηκε να βρεθεί αντιμετώπιση, όπως άλλοι ανταγωνιστές της, με τις συνήθεις συνέπειες που συνεπάγονταν τα πενιχρά χρηματοοικονομικά της αποτελέσματα.
- (59) Η Ουγγαρία δεν αμφισβήτησε ούτε το γεγονός ότι πρόκειται για κρατικούς πόρους και ότι τα μέτρα καταλογίζονται στο κράτος. Η ΑΡΕΗ είναι η ουγγρική φορολογική αρχή και, ως εκ τούτου είναι υπόλογη στο κράτος. Οι κυριότεροι κανόνες-πλαίσια του ουγγρικού νόμου περί κρατικής περιουσίας καθορίζουν τα καθήκοντα της κρατικής εταιρείας χαρτοφυλακίου MNV, η οποία εκτελεί τις αποφάσεις της κυβέρνησης και του αρμόδιου υπουργού. Όσον αφορά τη MAVΑ είναι επίσης εξ ολοκλήρου κρατική (μέσω της MNV) και – όπως εξηγούν οι ουγγρικές αρχές – αντιπροσωπεύει μία από τις «εκφάνσεις του ουγγρικού κράτους».
- (60) Όσον αφορά τον επιλεκτικό χαρακτήρα, με εξαίρεση το μέτρο 3 (αναβολή της καταβολής των φόρων), η Ουγγαρία δεν τον αμφισβητεί. Τα μέτρα είχαν στόχο να ευνοήσουν μία μόνο επιχείρηση, τη Malén.

<sup>(14)</sup> Η «τρίτη δέσμη» περιλαμβάνει την καθιέρωση εναρμονισμένων απαιτήσεων για την έκδοση αδειών εκμετάλλευσης για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92), για την ανοιχτή πρόσβαση για όλες τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ που διαθέτουν τέτοια άδεια εκμετάλλευσης σε όλα τα δρομολόγια εντός της ΕΕ (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92) και για την πλήρη ελευθερία όσον αφορά τους ναύλους και τα κόμιστρα (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92).

- (61) Για να καθοριστεί κατά πόσον τα υπό εξέταση μέτρα ευνόησαν οικονομικά τη Malén, έγιναν οι ακόλουθες εκτιμήσεις.
- (62) Εν προκειμένω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σύμφωνα με τις παγιωμένες αρχές του δικαίου της ΕΕ, όταν διατίθενται πρόσθετα κεφάλαια σε μια επιχείρηση υπό όρους ευνοϊκότερους από τους συνήθεις όρους της αγοράς, τότε η συγκεκριμένη επιχείρηση εμπίπτει στους κανόνες του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι, κατά την έννοια του άρθρου αυτού, η εν λόγω επιχείρηση θα ετύγχανε ευνοϊκής μεταχείρισης. Για να καθορίσει κατά πόσον χορηγήθηκε ένα τέτοιο πλεονέκτημα, η Επιτροπή εφαρμόζει την «αρχή του επενδυτή που δραστηριοποιείται σε οικονομία της αγοράς». Σύμφωνα με την αρχή αυτή, δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση αν, υπό παρεμφερείς συνθήκες, «ένας ιδιώτης επενδυτής υπό τις συνήθεις συνθήκες της οικονομίας αγοράς, μεγέθους συγκρίσιμου με το μέγεθος των οργανισμών που διαχειρίζονται τον δημόσιο τομέα, θα είχε προβεί στην εισφορά τόσο σημαντικών κεφαλαίων». Επομένως, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει «κατά πόσον ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε προβεί στην επίμαχη πράξη υπό τους ίδιους όρους (15)». Ένας υποθετικός επενδυτής συμπεριφέρεται όπως ένας συνειδητός κεφαλαιοδότης (16), που επιδιώκει να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του χωρίς ωστόσο να διατρέξει πολλούς κινδύνους σε σχέση με τη χρηματοδοτική απόδοση που θα επιτύγχανε (17).
- (63) Σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, καίτοι η συμπεριφορά του ιδιώτη επενδυτή, προς τον οποίο πρέπει να συγκριθεί η παρέμβαση του δημοσίου επενδυτή που επιδιώκει στόχους οικονομικής πολιτικής, δεν αντιστοιχεί κατ' ανάγκη προς τη συμπεριφορά του κοινού επενδυτή που τοποθετεί κεφάλαια χάριν αποδοτικότητας υπό κατά το μάλλον ή ήττον βραχυπρόθεσμη προοπτική, οφείλει, τουλάχιστον, να ακολουθεί τη συμπεριφορά μιας ιδιωτικής εταιρείας holding ή ενός ιδιωτικού ομίλου επιχειρήσεων που επιδιώκουν μία διαρθρωτική πολιτική, γενική ή κλαδική, με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας (18).
- (64) Επιπλέον, «... η σύγκριση μεταξύ της συμπεριφοράς δημοσίου και ιδιώτη επενδυτή πρέπει να στοιχειοθετηθεί ενόψει της συμπεριφοράς που θα επιδείκνυε, κατά την επίδικη πράξη, ιδιώτης επενδυτής, βάσει των διαθέσιμων τότε στοιχείων και των προβλέψιμων τότε εξελίξεων (19).»
- (65) Η ανάλυση και αξιολόγηση της Επιτροπής πρέπει να περιλαμβάνουν «όλα τα κρίσιμα στοιχεία της επίμαχης πράξεως και το πλαίσió της», περιλαμβανομένης της χρηματοοικονομικής κατάστασης της ωφελούμενης επιχείρησης και της οικείας αγοράς. Με βάση τις προαναφερόμενες εκτιμήσεις, το βασικό ζήτημα που επιθυμεί να διερευνήσει η Επιτροπή

είναι αν παρεσχέθη στην επιχείρηση «οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα αποκόμιζε υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς (20)».

- (66) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, σύμφωνα με την πάγια νομολογία, η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς εφαρμόζεται και στα δάνεια. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, όταν πρόκειται για χορήγηση δανείου, τίθεται το ζήτημα αν ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε χορηγήσει το δάνειο στον δικαιούχο υπό τους όρους υπό τους οποίους πράγματι χορηγήθηκε (21).

## VII.2. Αξιολόγηση του συνόλου των μέτρων

- (67) Όπως διαπιστώθηκε ήδη στην απόφαση για κίνηση διαδικασίας, η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση *BP Chemicals* (22) ενδείκνυται για την αξιολόγηση της παρούσας υπόθεσης. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα όχι μόνο δεν είναι αυτοτελή, αλλά και συνδέονται με τη χρονολογική τους σειρά, τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Malén και το γεγονός ότι ο σκοπός τους ήταν να διατηρηθεί η εταιρεία σε λειτουργία και να αντιμετωπιστεί η ανάγκη ρευστότητας και υποκεφαλαιοποίησης που οφειλόταν στις ζημιές της. Η Ουγγαρία υποστηρίζει επίσης στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση για κίνηση διαδικασίας ότι τα διαφορετικά στάδια της «διαδικασίας» είναι «άρρηκτα συνδεδεμένα» και ότι όλα τα μέτρα απέβλεπαν σε έναν στόχο, και συγκεκριμένα στο να διασφαλίσουν τη λειτουργία της αεροπορικής εταιρείας με την εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή.
- (68) Από τις παρατηρήσεις της Ουγγαρίας κατέστη σαφές ότι τα μέτρα που εφάρμοσε η ίδια υπέρ της Malén υποκινούνταν από στόχους δημόσιας πολιτικής και δεν βασιζόνταν στις εκτιμήσεις για τη μελλοντική αποδοτικότητα της εταιρείας. Η Ουγγαρία υπογράμμισε επανειλημμένως την αποτυχία ιδιωτικοποίησης και τη σημασία της Malén για την εθνική οικονομία. Όπως αναγνώρισε, κατά τη λήψη των μέτρων, το κράτος είχε λάβει υπόψη «τον ρόλο της αεροπορικής εταιρείας για την εθνική υποδομή, την αγορά εργασίας και τα συμφέροντα των προμηθευτών». Οι ουγγρικές αρχές υπογράμμισαν επίσης ότι δεν υπάρχει ιδιώτης επενδυτής που θα ήταν διατεθειμένος να εξαγοράσει την αεροπορική εταιρεία υπό την παρούσα μορφή της. Επομένως, η Επιτροπή πρέπει να ξεκινήσει από την παραδοχή ότι κανένας επενδυτής δεν θα είχε ενεργήσει όπως η ουγγρική κυβέρνηση, υπό παρόμοιες συνθήκες, όταν ελήφθησαν τα μέτρα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης ότι στην απόφαση στην υπόθεση *Boch*, το Δικαστήριο δήλωσε ότι «πρέπει ιδίως να κριθεί αν, υπό παρόμοιες περιστάσεις, ιδιώτης εταίρος στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής, θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου (23)».

(15) Απόφαση της 6ης Μαρτίου 2003 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ κατά Επιτροπής*, σκέψη 245 και επόμενα, Συλλογή 2003, σ. II-435.

(16) Απόφαση της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση C-482-99 *Γαλλία κατά Επιτροπής*, σκέψη 71, Συλλογή 2002, σ. I-4397.

(17) Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99 (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 15), σκέψη 255.

(18) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991 στην υπόθεση C-305/89 *Γαλλία κατά Επιτροπής*, σκέψη 20, Συλλογή 1999, σ. I-1603.

(19) Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99 (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 15), σκέψη 246. Βλ. επίσης απόφαση της 30ής Απριλίου 1998 στην υπόθεση T-16/96 *Cityflyer Express κατά Επιτροπής*, σκέψη 76, Συλλογή 1998, σ. II-757.

(20) Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99 (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 15), σκέψη 251.

(21) Απόφαση στην υπόθεση T-16/96 (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 19), σκέψεις 45 και 46.

(22) Απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 1998 στην υπόθεση T-11/95 *BP Chemicals κατά Επιτροπής*, σκέψη 170, Συλλογή 1998, σ. II-3235. Απόφαση της 13ης Σεπτεμβρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-415/05, T-416/05 και T-423/05 *Olympic* (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή), σκέψη 385.

(23) Απόφαση της 10ης Ιουλίου 1986 στην υπόθεση C-40/85 *Βέλγιο κατά Επιτροπής* (*Boch*), σκέψη 13, Συλλογή 1986, σ. 2321. Βλ. επίσης απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 1999 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH κατά Επιτροπής*, σκέψη 132, Συλλογή 1999, σ. II-17.

- (69) Με βάση τα πενιχρά οικονομικά αποτελέσματα της Malén για μεγάλο χρονικό διάστημα (βλ. πίνακα 1 και αιτιολογικές σκέψεις 103 έως 104 κατωτέρω), καθώς και το επιχείρημα των συγγραφέων αρχών, σύμφωνα με το οποίο η αεροπορική εταιρεία αντιμετώπιζε συνεχώς προβλήματα τουλάχιστον από το 2006, ένας ιδιώτης επενδυτής θα ανέμενε αποδοκτική απόδοση μόνο αν η εταιρεία είχε υποβληθεί σε δραστική αναδιάρθρωση. Ωστόσο, ούτε η Ουγγαρία ούτε η Malén απέδειξαν ποτέ ότι υπήρχε ένα τέτοιο σχέδιο αναδιάρθρωσης πίσω από τα υπό εξέταση μέτρα.
- (70) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα 1 έως 8 στο σύνολό τους δεν συμβιβάζονται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η εκτίμηση αυτή επιβεβαιώνεται περαιτέρω από χωριστή ανάλυση για κάθε μέτρο.
- VII.3. Αξιολόγηση καθενός από τα μέτρα 1 έως 8**
- VII.3.1. Μέτρο 1
- (71) Σύμφωνα με την Ουγγαρία, οι δραστηριότητες της MAVA περιορίζονταν σε ένα μόνο καθήκον, και συγκεκριμένα στην κατοχή ορισμένων περιουσιακών στοιχείων που ανήκαν προηγουμένως στη Malén, καθώς και σε «ρόλο συνδέσμου για συγκεκριμένες πληρωμές μεταξύ της Malén και της MFB». Γι' αυτόν και μόνο τον σκοπό δημιουργήθηκε η MAVA.
- (72) Το χρέος των 76 εκατ. EUR που μεταβιβάστηκε στη MAVA προέρχεται από δανειακή συμφωνία που συνήφθη μεταξύ της Malén και της MFB το 2003. Το δάνειο επρόκειτο να αποπληρωθεί εφάπαξ στη λήξη του και καλυπτόταν από κρατική εγγύηση. Το δάνειο αυτό του 2003 περιλαμβανόταν στον κατάλογο των υφιστάμενων μέτρων ενισχύσεων της συνθήκης προσχώρησης<sup>(24)</sup>. Ωστόσο, στη συμφωνία του 2007, η λήξη του δανείου παρατάθηκε έως το 2017. Για τον λόγο αυτό, από το 2007, το μέτρο αυτό δεν μπορεί να θεωρείται πλέον ως υφιστάμενο μέτρο ενίσχυσης. Πράγματι, η παράταση της ισχύος υφιστάμενου μέτρου ενίσχυσης αποτελεί νέο καθεστώς ενισχύσεων σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής<sup>(25)</sup>.
- (73) Η έρευνα κατέδειξε ότι η συναλλαγή αυτή (δηλαδή η παράταση της λήξης του χρέους, η σύσταση της MAVA, η μεταβίβαση του χρέους και των περιουσιακών στοιχείων στη MAVA και οι συμφωνίες επανεκμίσθωσης) απέβλεπαν αποκλειστικά στην αναδιάρθρωση του χρέους της Malén. Η ίδια η Ουγγαρία παραδέχθηκε ότι η MAVA ουδέποτε είχε ως στόχο να αποκομίσει κέρδος. Ως αποτέλεσμα της συναλλαγής αυτής, το χρέος (μαζί με τα περιουσιακά στοιχεία) απαλειφθηκε από τον ισολογισμό της Malén.
- (74) Το επιχείρημα της Ουγγαρίας σύμφωνα με το οποίο οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις που ανέλαβαν η Malén και η AirBridge επαρκούσαν για να καλύψουν τα έξοδα της MAVA, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ως απόδειξη της συμμόρφωσης της συναλλαγής με την αγορά, δεδομένου ότι κανένας ιδιώτης επενδυτής που δραστηριοποιείται στην αγορά δεν θα είχε κίνητρο να ενεργήσει με τον ίδιο τρόπο. Όσον αφορά τις παρεχόμενες εγγυήσεις, ο στόχος τους ήταν να επιτρέψουν στη MAVA να αποπληρώσει το χρέος στη λήξη του δανείου, δηλαδή το 2017<sup>(26)</sup>. Κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα αναλάμβανε τέτοιο κίνδυνο, δηλαδή να αποδεχθεί περιουσιακά στοιχεία αβέβαιης μελλοντικής αξίας έναντι συγκεκριμένης υποχρέωσης πληρωμής.
- (75) Παρότι οι συγγραφέες αρχές υπέβαλαν αρκετά διεξοδικές αξιολογήσεις<sup>(27)</sup> για το αεροσκάφος B767<sup>(28)</sup> και τον αγωγό μεταφοράς κηροζίνης<sup>(29)</sup>, η αξιολόγηση που υποβλήθηκε (μέθοδος των προεξοφλημένων ταμειακών ρών) σχετικά με το εμπορικό σήμα «Malén» (56 εκατ. EUR) φαίνεται να στηρίζεται σε κυκλική συλλογιστική και να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις επιδόσεις της αεροπορικής εταιρείας. Για τους λόγους αυτούς, οι επιδόσεις της δεν μπορούν να θεωρηθούν ως η αντικειμενική αξία του εμπορικού σήματος «Malén», ιδίως αν ληφθούν υπόψη η κατάσταση και οι επιδόσεις της αεροπορικής εταιρείας. Δεδομένου ότι το κράτος είχε επίγνωση της ενδεχόμενης αδυναμίας της Malén να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της ως προς τα δικαιώματα χρήσης, η μέθοδος των προεξοφλημένων ταμειακών ρών έπρεπε να είχε οδηγήσει στην πράξη σε μηδενική αξία. Στο πλαίσιο αυτής της ιδιαίτερης συμβατικής δομής, η αξία του εμπορικού σήματος δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή ως επαρκής εγγύηση.
- (76) Τα συμβαλλόμενα μέρη έπρεπε να γνωρίζουν ότι η Malén, που ήταν ήδη προβληματική το 2007, δεν θα ήταν αντικειμενικά σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της ως προς την καταβολή των δικαιωμάτων χρήσης. Πράγματι, τα «έξοδα» της MAVA (δηλαδή η καταβολή των τόκων στην MFB) που συνεπαγόταν η συναλλαγή δεν θα μπορούσαν να καλυφθούν από τα δικαιώματα χρήσης που κατέβαλε η Malén για τη χρήση του εμπορικού σήματος. Η MAVA, από την πλευρά της, ουδέποτε έλαβε μέτρα αναγκαστικής εκτέλεσης για την είσπραξη των ληξιπρόθεσμων πληρωμών.
- (77) Όσον αφορά την εγγύηση της VEB για το ποσό των 32 εκατ. EUR, η εγγύηση αυτή επρόκειτο να καλύψει όχι μόνο το βασικό κεφάλαιο του δανείου αλλά και τις τακτικές πληρωμές τόκων της MAVA στην MFB.
- (78) Στο πλαίσιο αυτό και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι δεν μεταβιβάστηκε στη MAVA ανάλογο αντάλλαγμα, η απαλοιφή του χρέους από τον ισολογισμό της εταιρείας πρέπει να θεωρηθεί ως πλεονέκτημα υπέρ της Malén.

<sup>(24)</sup> Κατάλογος των υφιστάμενων μέτρων ενισχύσεων, αναφερόμενος στο σημείο 1 στοιχείο β) του ισχύοντος μηχανισμού ενισχύσεων που προβλέπεται στο κεφάλαιο 3 του παραρτήματος IV της Συνθήκης προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

<sup>(25)</sup> ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1. Απόφαση της 25ης Μαρτίου 2009 στην υπόθεση T-332/06 *Alcoa Trasformazioni* κατά Επιτροπής (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή), σκέψη 32, και απόφαση της 6ης Μαρτίου 2002 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-127/99, T-129/99 και T-148/99 *Diputación Foral de Álava* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-1275.

<sup>(26)</sup> Ειδικότερα, η Malén ήταν υποχρεωμένη να εξαγοράσει το εμπορικό σήμα «Malén» το 2017 έναντι 76 εκατ. EUR, και με το ποσό αυτό η MAVA θα επέστρεφε στη συνέχεια το δάνειο της MFB.

<sup>(27)</sup> Οι αξιολογήσεις και για τα τρία περιουσιακά στοιχεία (το αεροσκάφος, τον αγωγό μεταφοράς κηροζίνης και το εμπορικό σήμα «Malén») εκπονήθηκαν από την American Appraisal.

<sup>(28)</sup> Μέθοδος βάσει του κόστους, λαμβανομένων επίσης υπόψη των πληροφοριών του ετήσιου περιοδικού «The Aircraft Value Reference» και ενδεικτικής προσφοράς για το αεροσκάφος (η ενδεικτική προσφορά για το αεροσκάφος εκπονήθηκε από την American Appraisal με βάση τις πληροφορίες που της έδωσε η Malén).

<sup>(29)</sup> Μέθοδος βάσει του κόστους

## VII.3.2. Μέτρο 2

- (79) Όσον αφορά την προκαταβολή που χορήγησε η MNV για την πώληση (που ματαιώθηκε στη συνέχεια) της Malén GH, σύμφωνα με την αξιολόγηση των εμπειρογνομόνων που υπέβαλε η Ουγγαρία το 2009, η καθαρή αξία του ενεργητικού της Malén GH ανερχόταν σε 1,6 δισεκατ. HUF και η εκτιμώμενη αγοραία αξία σε 3,5 δισεκατ. HUF. Πράγματι, τον Ιανουάριο του 2009 η MNV κατέβαλε στη Malén 1,6 δισεκατ. HUF ως προκαταβολή. Η πληρωμή αυτή εξασφαλίστηκε με ενεχυρίαση ενός αεροσκάφους τύπου HA-LNA, τζετ CRJ (εκτιμώμενης αγοραίας αξίας 1,8 δισεκατ. HUF). Τον Φεβρουάριο του 2009, η προκαταρκτική σύμβαση αγοράς τροποποιήθηκε, η MNV κατέβαλε άλλα 2,7 δισεκατ. HUF (οπότε η συνολική προκαταβολή ανήλθε σε 4,3 δισεκατ. HUF) και ενεγράφη δεύτερο ενέχυρο επί του ίδιου αεροσκάφους.
- (80) Στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για κίνηση διαδικασίας, οι συγγραφείς αρχές παραδέχονται ότι η προκαταβολή σκοπό είχε πράγματι να διασφαλίσει τη ρευστότητα της Malén κατά τη φάση των διαπραγματεύσεων για την επανειδίκευση.
- (81) Σύμφωνα με την προκαταρκτική σύμβαση αγοράς, η επιστροφή του ποσού αυτού ήταν αμέσως απαιτητή (εντός δύο εργάσιμων ημερών) σε περίπτωση αποτυχίας της συναλλαγής. Ωστόσο, η MNV δεν έλαβε μέτρα για την είσπραξη του χρέους αυτού μετά την υπαναχώρησή της από τη συμφωνία, τον Ιούλιο του 2009. Το 2010 μόνο, όταν το χρέος είχε μετοχοποιηθεί, επέβαλε εκ των υστέρων τόκους, οι οποίοι ουδέποτε καταβλήθηκαν. Οπότε, η Malén είχε στη διάθεσή της την ταμειακή αυτή διευκόλυνση χωρίς αντάλλαγμα.
- (82) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο απέφερε πλεονέκτημα στη Malén, από τη στιγμή που δεν επιδιώχθηκε η αναγκαστική επιστροφή της προκαταβολής όταν κατέστη απαιτητή, τον Ιούλιο του 2009. Επιπλέον, είχε ήδη παρασχεθεί πλεονέκτημα ενωρίτερα, όταν τροποποιήθηκε η προκαταρκτική σύμβαση αγοράς, τον Φεβρουάριο του 2009, και αυξήθηκε η προκαταβολή (πάνω από την εκτιμώμενη αγοραία αξία της εταιρείας) χωρίς να καλύπτεται από επαρκείς εμπράγματατες εγγυήσεις.

## VII.3.3. Μέτρο 3

- (83) Όσον αφορά την επανειλημμένη αναβολή καταβολής φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης από τη φορολογική αρχή, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, βάσει των παρατηρήσεων της Ουγγαρίας, είναι σαφές ότι, κατά την περίοδο 2006-2007, η Malén ζήτησε 12 φορές την αναβολή της καταβολής των φορολογικών της υποχρεώσεων (για διάφορες πληρωμές). Η φορολογική αρχή ενέκρινε κάθε φορά την αναβολή καταβολής. Σύμφωνα με τη σχετική συγγραφική νομοθεσία, η χορήγηση τέτοιων αναβολών έχει χαρακτηριστικά διακριτικής ευχέρειας και θα μπορούσε να είχε απορριφθεί. Επομένως, το μέτρο πρέπει να θεωρηθεί επιλεκτικό<sup>(30)</sup>.

<sup>(30)</sup> Απόφαση της 29ης Ιουνίου 1999 στην υπόθεση C-256/97 *DM Transpot*, σκέψη 27, Συλλογή 1999, σ. I-3913 και απόφαση της 11ης Ιουλίου 2002 στην υπόθεση T-152/99 *HAMSA*, Συλλογή 2002, σ. II-3049, σκέψη 157.

- (84) Έως τον Ιούλιο του 2008, το νόμιμο επιτόκιο εφαρμόστηκε στην Malén και καταβλήθηκε από αυτήν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα για τις αναβολές. Στις αποφάσεις της, η φορολογική αρχή αιτιολογούσε την αναβολή αυτή αναφερόμενη στην προβληματική κατάσταση της Malén και στην αναδιάρθρωση που προβλεπόταν σε εκείνο το στάδιο.
- (85) Ωστόσο, από τον Ιούλιο του 2008, η Malén έπαψε να καταβάλλει τους φόρους, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και τους τόκους (με εξαίρεση μία μερική πληρωμή τον Δεκέμβριο του 2008), και η φορολογική αρχή δεν έλαβε μέτρα για την είσπραξη της οφειλής αυτής. Επιπλέον, ενώ η Malén δεν τήρησε τις συμφωνίες αναδιάρθρωσης, έγινε αναδιάρθρωση και νέων πληρωμών. Από τον Απρίλιο του 2009, δεν έγινε καν αναδιάρθρωση των απαιτητών υποχρεώσεων καταβολής φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης (όχι των προηγούμενων ήδη ληξιπρόθεσμων πληρωμών) και η APEH δεν πρόβλεψε σε καμία συγκεκριμένη ενέργεια για την αναγκαστική είσπραξη του χρέους.
- (86) Η Επιτροπή θεωρεί ότι κανένας ιδιώτης πιστωτής δεν θα είχε ενεργήσει όπως το συγγραφικό κράτος. Πράγματι, από τον Ιούλιο του 2008 και μετά, δεν ελήφθησαν ποτέ συγκεκριμένα μέτρα για την αναγκαστική είσπραξη του χρέους. Επιπλέον, η χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας, παρά ορισμένες προσπάθειες αναδιάρθρωσης, εξακολούθησε να είναι ιδιαίτερα επισφαλής (βλ. πίνακα 1 ανωτέρω), και οι προοπτικές ανάκαμψης της εταιρείας ήταν ελάχιστες ή μηδενικές. Υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης πιστωτής θα είχε επιδιώσει την εκτέλεση της συμφωνίας. Επιπλέον, μετά την αθέτηση των συμφωνιών αναδιάρθρωσης από τη Malén, κανένας ιδιώτης πιστωτής δεν θα είχε δεχθεί αναδιάρθρωση άλλων πληρωμών.
- (87) Επομένως, από τον Ιούλιο του 2008 το αργότερο, η μη αναγκαστική είσπραξη των φόρων και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης από τη φορολογική αρχή και η περαιτέρω αναδιάρθρωση του χρέους απέφεραν πλεονέκτημα στη Malén.

## VII.3.4. Μέτρο 4

- (88) Όσον αφορά την αύξηση του κεφαλαίου του 2010, με την οποία το κράτος επανειδίκευσε την αεροπορική εταιρεία στην οποία δεν διέθετε μετοχές από την ιδιωτικοποίησή της και μετά, το γεγονός που εκπλήσσει περισσότερο είναι ότι, ενώ το 2007, το 99,5 % της Malén πουλήθηκε σε τιμή που ισοδυναμούσε με 740 000 EUR περίπου, το 2010 το κράτος πλήρωσε *de facto* ισοδύναμο 94 εκατ. EUR για να επανακτήσει κυριότητα 94,6 % (μέσω της αύξησης του κεφαλαίου: εν μέρει με την εισφορά νέων κεφαλαίων ύψους 20,7 δισεκατ. HUF και εν μέρει με τη μετοχοποίηση της προκαταβολής ύψους 4,7 δισεκατ. HUF που ελήφθη για την Malén GH), δηλαδή ποσό 127 φορές μεγαλύτερο από την αρχική τιμή πώλησης. Η συμπεριφορά αυτή του κράτους δεν είναι σύμφωνη με την αγορά, ιδίως αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, εν τω μεταξύ, η αεροπορική εταιρεία είχε συσσωρεύσει ζημίες, εξακολούθησε να έχει αρνητικό μετοχικό κεφάλαιο και δεν διέθετε αξιόπιστο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Πράγματι, οι συγγραφείς αναγνώρισαν ότι η Malén αντιμετώπιζε προβλήματα επί μακρό χρονικό διάστημα και ότι κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν ήταν διατεθειμένος να την αγοράσει στις αρχές του 2010.

(89) Παρότι η αύξηση του κεφαλαίου ανερχόταν σε 25,4 δισεκατ. HUF (αυτό ήταν το ποσό που κατέβαλε το συγγρικό κράτος για να επανακτήσει συμμετοχή 94,6 % στην αεροπορική εταιρεία), τη στιγμή της μετοχοποίησης, η Malén είχε αρνητικό μετοχικό κεφάλαιο ύψους 41 δισεκατ. HUF (152 εκατ. EUR), σωρευθείσες ζημιές ύψους 51 δισεκατ. HUF (189 εκατ. EUR) και συνολικό χρέος ύψους 75 δισεκατ. HUF (278 εκατ. EUR) <sup>(31)</sup>. Σύμφωνα με τους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς του 2010, στις αρχές του εν λόγω οικονομικού έτους «τα προβλήματα χρηματοδότησης της αεροπορικής εταιρείας ήταν σοβαρά. Το χρέος είχε καταστεί δυσβάστακτο και οι πηγές χρηματοδότησης ήταν στην πράξη ανύπαρκτες. [...] Ελλείπει στρατηγικού ιδιοκτήτη, δεν υπήρχαν ιδιωτικά κεφάλαια χρηματοδότησης». Πράγματι, η αεροπορική εταιρεία ήταν ζημιόγωνα τουλάχιστον από το 2003 χωρίς ρεαλιστικές προοπτικές αποκατάστασης της βιωσιμότητας, και ούτε ο ιδιώτης ιδιοκτήτης είχε κατορθώσει να βελτιώσει την κατάσταση. Με βάση το πλαίσιο αυτό, ήταν προφανές ότι η αύξηση του κεφαλαίου δεν θα αρκούσε για να καταστεί εκ νέου βιώσιμη η εταιρεία και ότι, μετά την επανεθνικοποίηση, η Malén θα χρειαζόταν επιπλέον κεφάλαια και ρευστότητα για να επιβιώσει και μόνο. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, η επανεθνικοποίηση της Malén τον Φεβρουάριο 2010 με την αύξηση του κεφαλαίου απέφερε πλεονέκτημα στην εταιρεία.

(90) Όσον αφορά το επιχείρημα της Ουγγαρίας σύμφωνα με το οποίο το κράτος είχε μεγαλύτερο συμφέρον να εθνικοποιήσει την εταιρεία από το να απαιτήσει την επιστροφή των απαιτήσεων του από τη Malén, η Επιτροπή παρατηρεί τα ακόλουθα: όπως αναγνωρίζει η Ουγγαρία, σε περίπτωση χρεοκοπίας, θα μπορούσε να ανακτηθεί περιορισμένο μόνο ποσό των απαιτήσεων, πέραν του ποσού που καλυπτόταν από την εγγύηση της VEB (πράγματι, η αξία των περιουσιακών στοιχείων της Malén ήταν αρνητική τη στιγμή της συναλλαγής). Αντίθετα, το συγγρικό κράτος αποφάσισε να διατηρήσει σε λειτουργία την αεροπορική εταιρεία μετοχοποιώντας το χρέος της και εισφέροντας νέα κεφάλαια ύψους 20,7 δισεκατ. HUF (περίπου EUR 77 εκατ. EUR). Κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε αναλάβει αυτό το επιπλέον χρηματοδοτικό βάρος σε παρόμοια κατάσταση, τη στιγμή ιδίως που δεν υπήρχαν ρεαλιστικές δυνατότητες να ανακτηθεί η εταιρεία τη βιωσιμότητά της.

(91) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, συγχρόνως, ενώ το συγγρικό κράτος αύξανε το κεφάλαιο της Malén, η AirBridge (έμμεσα μέσω της VEB) μετοχοποιούσε επίσης το χρέος της που ανερχόταν σε 1,4 δισεκατ. HUF. Ωστόσο, το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει μόνο το 5 % του νέου κεφαλαίου και, επιπλέον, το κράτος, πέραν της μετατροπής του χρέους, εισέφερε και σημαντικό ποσό νέων κεφαλαίων. Πράγματι, η εισφορά νέων κεφαλαίων αντιπροσώπευε το 77 % της αύξησης του κεφαλαίου. Επιπλέον, λόγω της κακής χρηματοοικονομικής κατάστασης της Malén, οι προοπτικές απόδοσης στην AirBridge του ποσού αυτού ήταν πολύ περιορισμένες αν όχι ανύπαρκτες. Έτσι, η συμπεριφορά του ιδιωτικού τομέα στην περίπτωση αυτή είναι ουσιωδώς διαφορετική από τη συμπεριφορά του συγγρικού κράτους και δεν μπορεί να ληφθεί ως σημείο αναφοράς για να θεωρηθεί ότι το συγγρικό κράτος ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής.

Πίνακας 2

## Η αύξηση του κεφαλαίου το 2010

Συμμετέχοντες στην αύξηση του κεφαλαίου	Συνεισφορά σε δισεκατ. HUF	Είδος συνεισφοράς	Ποσοστό συνεισφοράς
MNV	20,7	Νέο κεφάλαιο	77 %
MNV	4,7	Μετοχοποίηση χρέους	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Μετοχοποίηση χρέους	5 %
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>26,8</b>		<b>100 %</b>

(92) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, η επανεθνικοποίηση της Malén το 2010 που πραγματοποιήθηκε με την αύξηση κεφαλαίου απέφερε πλεονέκτημα στην εταιρεία.

## VII.3.5. Μέτρα 5 έως 8

(93) Όσον αφορά τα μέτρα μετά την επανεθνικοποίηση, είναι προφανές ότι τα μετοχικά δάνεια και οι εισφορές κεφαλαίων σκοπό είχαν να χρηματοδοτήσουν τις τρέχουσες συναλλαγές της Malén και να αποτρέψουν την επικείμενη αδυναμία πληρωμών της. Για τον λόγο αυτό, το κράτος έλαβε τα μέτρα αυτά με τον ίδιο στόχο: να διατηρήσει τη Malén σε δραστηριότητα. Επιπλέον, τα μέτρα αυτά είναι αλληλένδετα ως προς τη χρονολογία τους, δεδομένου ότι πραγματοποιήθηκαν σε βραχύτατα διαστήματα (δηλαδή από τον Μάιο έως τον Σεπτέμβριο του 2010). Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση *BP Chemicals*, τα εν λόγω μετοχικά δάνεια δεν μπορούν να αξιολογηθούν δυνάμει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς και, ιδίως, με την εφαρμογή της ανακοίνωσης για το επιτόκιο αναφοράς <sup>(32)</sup>, δεδομένου ότι είναι όλα άμεσα συνδεδεμένα με το μέτρο 4 και, επομένως, ο χαρακτήρας τους ως κρατικής ενίσχυσης δεν μπορεί να εκτιμηθεί μεμονωμένα.

(94) Από τις παρατηρήσεις των συγγρικών αρχών προκύπτει σαφώς ότι κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν ήταν διατεθειμένος να χρηματοδοτήσει τη Malén, και ότι οι μοναδικές πηγές χρηματοδότησής της προέρχονταν από τις πιστώσεις των προμηθευτών και τη ρευστότητα που παρείχε το κράτος. Τη στιγμή της χορήγησης των κρατικών δανείων, το κράτος δεν μπορούσε να προσδοκά σοβαρά ότι η Malén θα εξυπηρετούσε τις τοκοχρεωλυτικές της υποχρεώσεις και ότι θα εξοφλούσε το δάνειο. Επιπλέον, είναι αμφίβολο αν ένας ιδιώτης πιστωτής θα αναλάμβανε τον κίνδυνο να χορηγήσει δάνειο που έπρεπε να αποπληρωθεί εφάπαξ στη λήξη του σε μια εταιρεία σε παρόμοια κατάσταση με τη Malén (δηλαδή προβληματική). Τέλος, λαμβανομένου υπόψη του ιστορικού της εταιρείας ως δανειολήπτη του Δημοσίου (για παράδειγμα μη επιστροφή της προκαταβολής για την Malén GH, κατ'επανάληψη αναβολές καταβολής φόρων και αθέτηση πληρωμών), το Δημόσιο και οποιοσδήποτε άλλος επενδυτής δεν θα μπορούσε στην πραγματικότητα να προσδοκά ότι η Malén θα εξυπηρετούσε τις υποχρεώσεις της.

(95) Από την άλλη πλευρά, ακόμη και σύμφωνα με την ανακοίνωση για το ποσοστό αναφοράς, οι τόκοι και οι εγγυήσεις

<sup>(31)</sup> Χρηματοοικονομικοί λογαριασμοί του 2010

<sup>(32)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης, ΕΕ αριθ. C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

που συμφωνήθηκαν δεν θα επαρκούσαν για να αποκλείσουν την παρουσία των κρατικών ενισχύσεων. Το συμφωνηθέν επιτόκιο ανερχόταν σε 9,97 % ενώ το ποσοστό αναφοράς σε HUF τη στιγμή της χορήγησης ανερχόταν σε 5,97 %. Ένα απλό περιθώριο 400 βασικών μονάδων άνω του βασικού ποσοστού HUF δεν επαρκεί σε σχέση με τα προηγούμενα αποτελέσματα και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Malén (μιας εταιρείας συνεχώς στο χείλος της χρεοκοπίας). Όσον αφορά τις εγγυήσεις των δανείων, η αγοραία αξία της Malén GH (3,5 δισεκατ. HUF) σε περίπτωση χρεοκοπίας της Malén είναι αμφισβητήσιμη, δεδομένου ότι η Malén ήταν ο σημαντικότερος εταίρος της θυγατρικής επίγειας εξυπηρέτησης: το 2009 το 63 % των εσόδων είχε παραχθεί από τη Malén. Επομένως, βραχυπρόθεσμα τουλάχιστον, οι οικονομικές επιδόσεις της Malén GH ήταν εξαρτημένες από την ύπαρξη της Malén, και η αγοραία αξία της θα μειωνόταν αισθητά σε περίπτωση χρεοκοπίας της Malén.

- (96) Επειδή δεν υπήρχε αξιόπιστο σχέδιο αναδιάρθρωσης, ήταν σαφές ευθύς εξ αρχής ότι ούτε τα δάνεια ούτε η αύξηση του κεφαλαίου θα συνέβαλλαν στην ανάκαμψη μιας εταιρείας με μηδενική αγοραία αξία που εξακολουθούσε να βρίσκεται σε κρίσιμη κατάσταση. Επομένως, τα μέτρα αυτά ισοδυναμούν στην πράξη με απλή επιχορήγηση, δεδομένου ότι το κράτος δεν είχε προοπτικές είσπραξης των «επενδεδυμένων» κεφαλαίων.
- (97) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα 5 έως 8 απέφεραν πλεονέκτημα στη Malén.

#### VII.4. Συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (98) Σύμφωνα με την ανωτέρω εκτίμηση, όλα τα επίμαχα μέτρα (από το 1ο έως το 8ο) αποφέρουν πλεονέκτημα στη Malén, βασιζόμενο σε κρατικούς πόρους.
- (99) Εξάλλου, η Malén είναι αεροπορική εταιρεία και, ως εκ τούτου, θεωρείται επιχείρηση, ανταγωνιζόμενη άλλες αεροπορικές εταιρείες που δεν ωφελήθηκαν με το ίδιο πλεονέκτημα. Ως εκ τούτου τα μέτρα αυτά νοθεύουν τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, η Malén δραστηριοποιείται σε έναν τομέα (αεροπορικές μεταφορές) στον οποίο υπάρχουν σαφώς εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών· έτσι, πληρούνται το κριτήριο των επιπτώσεων στις εσωτερικές συναλλαγές της Ένωσης.
- (100) Τέλος, τα μέτρα είναι ειδικά και επιλεκτικά, δεδομένου ότι ευνοούν μόνο μία επιχείρηση (δηλαδή τη Malén).
- (101) Με βάση τα επιχειρήματα που εκτίθενται ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα 1 έως 8 ανταποκρίνονται στα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1) της ΣΛΕΕ. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να θεωρηθούν ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1) της ΣΛΕΕ.

#### VII.5. Συμβιβασμοί της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά

- (102) Το άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ προβλέπει εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα του μη συμβιβασμού των

κρατικών ενισχύσεων με τους κανόνες της εσωτερικής αγοράς, όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

- (103) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Malén ήταν προβληματική τουλάχιστον από το 2006. Ειδικότερα, ήταν ζημιολόγα τουλάχιστον από το 2003 (βλ. πίνακα 1 ανωτέρω) και ήδη το 2006 το μετοχικό της κεφάλαιο ήταν αρνητικό (πίνακας 1 ανωτέρω). Επιπλέον, οι συγγρικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η εταιρεία αντιμετώπιζε προβλήματα επί μακρό χρονικό διάστημα και ότι από το δεύτερο εξάμηνο του 2006 πληρούσε τις προϋποθέσεις για την κίνηση συλλογικής πτωχευτικής διαδικασίας σύμφωνα με το σημείο 10 στοιχείο γ) των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Συνεπώς, η μοναδική βάση συμβατότητας θα ήταν οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές.
- (104) Όσον αφορά την επιλεξιμότητα και την αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης», η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα υπό εξέταση μέτρα δεν αποτελούν «ενιαίο σύνολο μέτρων αναδιάρθρωσης». Η αεροπορική εταιρεία άλλαξε ιδιοκτήτη δύο φορές κατά την περίοδο αναφοράς (δηλαδή 2007-2010), δεδομένου ότι ιδιωτικοποιήθηκε και επανεθνικοποιήθηκε. Βρισκόταν υπό συνεχή «αναδιάρθρωση» αλλά χωρίς συνεκτικό πρόγραμμα. Πράγματι, μετά την ιδιωτικοποίηση, ξεκίνησαν ορισμένες πρωτοβουλίες για τη μείωση του κόστους (απολύσεις και μείωση δρομολογίων), χωρίς όμως να μειωθεί αρκετά το ανά μονάδα κόστος. Σύμφωνα με τις συγγρικές αρχές, το 2009 εκπονήθηκε νέος «στρατηγικός προσανατολισμός», ο οποίος αναθεωρήθηκε εκ νέου από την εταιρεία παροχής συμβουλών Roland Berger στο πλαίσιο της επανεθνικοποίησης. Επομένως, τα υπό εξέταση μέτρα αποτελούν διαφορετικά μέτρα αναδιάρθρωσης που παραβιάζουν κατ' αρχήν το κριτήριο της «εφάπαξ ενίσχυσης».
- (105) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, ακόμη και αν η Malén ήταν επιλέξιμη για τη χορήγηση ενίσχυσης δυνάμει των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης (δηλαδή αν συνέτρεχε η προϋπόθεση της «εφάπαξ ενίσχυσης», γεγονός που δεν συμβαίνει), οι απαιτήσεις για το συμβιβασμό των ενισχύσεων διάσωσης και αναδιάρθρωσης δεν θα πληρούνταν για τους λόγους που αναφέρονται στη συνέχεια.
- (106) Όσον αφορά τις ενισχύσεις διάσωσης, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του σημείου 25 στοιχεία α) έως ε) των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, τα εν λόγω μέτρα δεν περιορίζονται στο απολύτως αναγκαίο και ούτε αποδεικνύεται ότι δικαιολογούνται από σοβαρούς κοινωνικούς λόγους και ότι δεν παράγουν αθέμιτα δυσμενείς δευτερογενείς συνέπειες σε άλλα κράτη μέλη. Επιπλέον, με εξαίρεση τα μέτρα 5 και 8, τα περισσότερα από αυτά δεν χορηγήθηκαν υπό μορφή δανείων ή εγγυήσεων.
- (107) Όσον αφορά τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, δεν πληρούν καμία από τις προϋποθέσεις του συμβιβασμού δυνάμει των κατευθυντηρίων αρχών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.
- (108) Ειδικότερα, όσον αφορά τα σημεία 34 και 35 των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης που αφορούν την «αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας», οι συγγρικές αρχές δεν απέδειξαν τις προοπτικές βιωσιμότητας της αεροπορικής εταιρείας και δεν υπέβαλαν σχέδιο διάσωσης και αναδιάρθρωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σημείων 36 και 37 των ιδίων κατευθυντηρίων γραμμών.

- (109) Επιπλέον, όσον αφορά την απαίτηση «αποτροπής αθέμιτων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού» (σημεία 38 έως 42 των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης), η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν εφαρμόστηκαν αντισταθμιστικά μέτρα.
- (110) Τέλος, όσον αφορά την προϋπόθεση παροχής «ενίσχυσης περιοριζόμενης στο ελάχιστο» (σημεία 43 έως 45 των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης), δεν υπάρχει καμία συνεισφορά ιδίων κεφαλαίων.
- (111) Με βάση τα ανωτέρω, τα μέτρα 1 έως 8 που εφαρμόστηκαν υπέρ της Malén από το 2007 δεν συμβιβάζονται με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Δεδομένου ότι τα μέτρα χορηγήθηκαν σε προβληματική εταιρεία, το συμβιβασμό δεν μπορεί να αξιολογηθεί σε καμία άλλη βάση. Συνεπώς, τα μέτρα είναι ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά.

## VIII. ΑΝΑΚΤΗΣΗ

### VIII.1. Γενικές διατάξεις

- (112) Σύμφωνα με την ΣΔΕΕ και την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα, όταν διαπιστώσει το ασυμβίβαστο μιας ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, να αποφασίσει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος πρέπει να την καταργήσει ή να την τροποποιήσει<sup>(33)</sup>. Επίσης, σύμφωνα πάντα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η υποχρέωση που επιβάλλεται σε ένα κράτος να καταργήσει μια ενίσχυση που θεωρείται από την Επιτροπή ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά σκοπό έχει την επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση<sup>(34)</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο αποφάσισε ότι ο στόχος έχει επιτευχθεί όταν ο λαβών την ενίσχυση έχει αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν με παράνομη ενίσχυση, χάνοντας με τον τρόπο αυτό το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και επανέρχονται τα πράγματα στην προ της καταβολής της ενίσχυσης κατάσταση<sup>(35)</sup>.
- (113) Σύμφωνα με την εν λόγω νομολογία, το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου<sup>(36)</sup> καθόρισε ότι «σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο.»
- (114) Έτσι, δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα αποτελούν ενίσχυση αθέμιτη και ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, η ενίσχυση πρέπει να ανακτηθεί ώστε να αποκατασταθεί η προ της καταβολής κατάσταση στην αγορά. Επομένως, η ανάκτηση πρέπει να εφαρμοστεί από τη στιγμή που άρχισε να παρέχεται το πλεονέκτημα στον δικαιούχο, δηλαδή από τη στιγμή που η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση του τελευταίου

και πρέπει να περιλαμβάνει τους εφαρμοστέους τόκους μέχρι τη στιγμή της πραγματικής ανάκτησης.

### VIII.2. Το στοιχείο ενίσχυσης στα επιμέρους μέτρα

#### VIII.2.1. Μέτρο 1

- (115) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το εμπορικό σήμα «Malén» του ουγγρικού εθνικού αερομεταφορά που λειτουργούσε επί δεκαετίες έχει σχετική αξία στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τη σημερινή συμβατική δομή, η αξία του εμπορικού σήματος, όπως αξιώνεται από τις ουγγρικές αρχές, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή. Μια αντικειμενική αξία θα έπρεπε να βασίζεται σε ανεξάρτητη αξιολόγηση που να λαμβάνει επίσης υπόψη τη συνολική χρηματοοικονομική κατάσταση της «Malén».
- (116) Βάσει των ανωτέρω, το στοιχείο ενίσχυσης του μέτρου 1 έχει υπολογιστεί επομένως έως το ποσό των 56 εκατ. EUR, δηλαδή 76 εκατ. EUR μείον την αξία του αγωγού μεταφοράς κηροζίνης και του αεροσκάφους (20 εκατ. EUR), μείον την αντικειμενική αξία του εμπορικού σήματος της Malén<sup>(37)</sup>. Το ακριβές στοιχείο της ενίσχυσης πρέπει να υπολογιστεί από την Ουγγαρία. Αν η Ουγγαρία δεν προσκομίσει πειστικά αποδεικτικά επιχειρήματα για τον καθορισμό της αντικειμενικής αξίας του εμπορικού σήματος τη στιγμή που συνήφθη η συναλλαγή για τη μεταβίβαση του στη MAVIA, το στοιχείο της ενίσχυσης θα θεωρηθεί ότι ισοδυναμεί με ολόκληρο το ποσό των 56 εκατ. EUR.

#### VIII.2.2. Μέτρο 2

- (117) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο απέφερε πλεονέκτημα στη Malén από τη στιγμή που δεν επιδιώχθηκε η αναγκαστική επιστροφή της προκαταβολής όταν κατέστη απαιτητή. Επιπλέον, είχε ήδη παρασχεθεί πλεονέκτημα ενωρίτερα, όταν, τον Φεβρουάριο του 2009, τροποποιήθηκε η προκαταρκτική σύμβαση αγοράς και αυξήθηκε η προκαταβολή (άνω της εκτιμώμενης αγοραίας αξία της εταιρείας).
- (118) Η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι κανένας ιδιώτης επιχειρηματίας δεν θα είχε χορηγήσει μια τέτοια ταμειακή διευκόλυνση. Πράγματι, κανένας ιδιωτικός φορέας σε οικονομία της αγοράς δεν θα είχε δεχθεί να διαθέσει τα κεφάλαια αυτά στη Malén, ιδίως χωρίς αντάλλαγμα και χωρίς να λάβει μέτρα για την ανάκτησή τους. Πράγματι, στις παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση για κίνηση διαδικασίας, οι ουγγρικές αρχές αναγνώρισαν ότι η χορήγηση της προκαταβολής σκοπό είχε να εγγυηθεί την επιβίωση της Malén (βλ. αιτιολογική σκέψη 80 ανωτέρω). Συνεπώς, το στοιχείο ενίσχυσης ισοδυναμεί με ολόκληρο το ποσό της διευκόλυνσης για την περίοδο που βρισκόταν στη διάθεση του δικαιούχου: 0,8 δισεκατ. HUF (η διαφορά μεταξύ της αγοραίας αξίας της Malén GH και της «επιπλέον πληρωμής») μεταξύ του Φεβρουαρίου 2009 και του Ιουλίου 2009, και 4,3 δισεκατ. HUF (ολόκληρο το ποσό της προκαταβολής) μεταξύ του Ιουλίου 2009 και του Φεβρουαρίου 2010. Επομένως, κατά την ανάκτηση πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το ποσό μετατράπηκε σε μετοχικό κεφάλαιο τον Φεβρουάριο του 2010 (βλ. μέτρο 4 κατωτέρω).

<sup>(33)</sup> Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973 στην υπόθεση C-70/72 Γαλλία κατά Επιτροπής, σκέψη 13, Συλλογή 1973, σ. 813.

<sup>(34)</sup> Απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 1994 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-278/92 έως C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής (σκέψη 75, Συλλογή 1994, σ. I-4103).

<sup>(35)</sup> Απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999 στην υπόθεση C-75/97 Βέλγιο κατά Επιτροπής, σκέψεις 64 έως 65, Συλλογή 1999, σ. I-3671..

<sup>(36)</sup> ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

<sup>(37)</sup> Σύμφωνα με το συμπέρασμα της αιτιολογικής σκέψης 75 ανωτέρω, οι ουγγρικές αρχές δεν τεκμηρίωσαν την αξία του εμπορικού σήματος «Malén», η οποία μπορεί να είναι μηδενική.

## VIII.2.3. Μέτρο 3

- (119) Όσον αφορά την αναβολή της προθεσμίας καταβολής και τη μη αναγκαστική εισπραξη των φορολογικών υποχρεώσεων και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, η Επιτροπή θεωρεί ότι όλες οι ληξιπρόθεσμες οφειλές της Malén έναντι της APEH από τον Ιούλιο του 2008 έως τον Μάρτιο 2010 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, ολόκληρο το ποσό που αναδιατάχθηκε μετά την ημερομηνία αυτή (Ιούλιος 2008) συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση. Πράγματι, τίποτα δεν αφήνει να εννοηθεί ότι ένας ιδιώτης πιστωτής θα ενέκρινε τέτοιες αναβολές προθεσμίας και αναδιατάξεις χρέους. Για τους σκοπούς της ανάκτησης πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ληξιπρόθεσμα ποσά επιστράφηκαν τον Μάρτιο του 2010.

## VIII.2.4. Μέτρο 4

- (120) Όσον αφορά την αύξηση του κεφαλαίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, αν ληφθούν υπόψη η χρηματοοικονομική κατάσταση της Malén, η προφανής ανάγκη περαιτέρω στήριξης μετά την αύξηση του κεφαλαίου και η έλλειψη ρεαλιστικών προοπτικών εισπραξης των «επενδεδυμένων» κεφαλαίων, κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα διέθετε τα εν λόγω κεφάλαια στη Malén. Το στοιχείο ενίσχυσης συνίσταται στην εισφορά κεφαλαίου 25,4 δισεκατ. HUF, καθώς και στη μετοχοποίηση της προκαταβολής ύψους 4,7 δισεκατ. που καταβλήθηκε για τη Malén GH.

## VIII.2.5. Μέτρο 5

- (121) Όσον αφορά τα δάνεια συνολικού ποσού 9,2 δισεκατ. HUF, η Επιτροπή θεωρεί ότι, λόγω των προηγούμενων οφειλών και της κατάστασης της αεροπορικής εταιρείας τη στιγμή που χορηγήθηκαν τα εν λόγω δάνεια, το κράτος δεν είχε κανένα λόγο να περιμένει την επιστροφή τους. Επιπλέον, τη στιγμή χορήγησης των δανείων ήταν μάλιστα αμφίβολο αν η Malén θα ήταν σε θέση να καταβάλει τους τόκους. Πράγματι, οι τόκοι που καθορίστηκαν δεν καταβλήθηκαν αλλά μετατράπηκαν στη συνέχεια σε μετοχικό κεφάλαιο.
- (122) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το δάνειο μπορεί να συγκριθεί με απλή επιχορήγηση και, ως εκ τούτου, το στοιχείο ενίσχυσης συνίσταται σε ολόκληρο το ποσό του δανείου (9,2 δισεκατ. HUF) για την περίοδο που παρέμεινε στη διάθεση του δικαιούχου, δηλαδή μεταξύ της χορήγησης των δόσεων (Μαΐου, Ιουνίου και Ιουλίου 2010) και της μετατροπής των δανείων σε μετοχικό κεφάλαιο (Σεπτέμβριος 2010). Το στοιχείο της ενίσχυσης πρέπει να συμπεριλάβει και τους οφειλόμενους και μη καταβληθέντες τόκους. Επομένως, κατά την ανάκτηση πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το ποσό μετοχοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2010 (βλ. μέτρο 6 κατωτέρω).

## VIII.2.6. Μέτρο 6

- (123) Για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 120 ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συνολικό ποσό του χρέους που μετατράπηκε σε μετοχικό κεφάλαιο μπορεί να θεωρηθεί ως απλή επιχορήγηση και, ως εκ τούτου, το στοιχείο της ενίσχυσης συνίσταται σε ολόκληρο το ποσό των 9,4 δισεκατ. HUF από τον Σεπτέμβριο του 2010.

## VIII.2.7. Μέτρο 7

- (124) Για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 120, η Επιτροπή θεωρεί ότι το στοιχείο ενίσχυσης συνίσταται στην εισφορά κεφαλαίου 5,3 δισεκατ. HUF που χορηγήθηκε από τον Σεπτέμβριο του 2010.

## VIII.2.8. Μέτρο 8

- (125) Για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 120 ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συνολικό ποσό του δανείου μπορεί να συγκριθεί με απλή επιχορήγηση και, ως εκ τούτου, το στοιχείο της ενίσχυσης συνίσταται σε ολόκληρο το ποσό των 5,7 δισεκατ. HUF από τον Σεπτέμβριο του 2010.

## IX. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (126) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι τα μέτρα 1 έως 8 που εφαρμόστηκαν από την Ουγγαρία υπέρ της Malén συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (127) Επιπλέον, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι τα μέτρα 1 έως 8 είναι ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά.
- (128) Η ασυμβίβαστη αυτή ενίσχυση πρέπει να ανακτηθεί από τη Malén, όπως καθορίζεται στο τμήμα VIII.2 ανωτέρω, για να αποκατασταθεί η προ της χορήγησης της ενίσχυσης κατάσταση. Το ακριβές συνολικό ποσό της ανάκτησης, προσαυξημένο με τον τόκο ανάκτησης πρέπει να υπολογιστεί από τις ουγγρικές αρχές.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα ακόλουθα μέτρα που χορηγήθηκαν από την Ουγγαρία στη Malén Magyar Légiközlekedési Zrt. συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ:

- α) Μέτρο 1: στις 31 Δεκεμβρίου 2007, ανάληψη από την κρατική εταιρεία MAVÁ του δανείου που χορήγησε το 2003 στη Malén η MFB, εξ ολοκλήρου κρατική τράπεζα ανάπτυξης·
- β) Μέτρο 2: παροχή δανειακής διευκόλυνσης ύψους 4,3 δισεκατ. HUF για ένα έτος στο πλαίσιο προβλεπόμενης αγοράς (που ματαιώθηκε στη συνέχεια), από την MNV, της θυγατρικής της Malén για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης (Malén GH)·
- γ) Μέτρο 3: όλες οι ληξιπρόθεσμες οφειλές τόκων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης από τον Ιούλιο του 2008 έως τον Μάρτιο του 2010, και η αναβολή της προθεσμίας καταβολής των διαφόρων φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης από τον Ιούλιο του 2008·
- δ) Μέτρο 4: τον Φεβρουάριο του 2010, αύξηση κεφαλαίου ύψους 25,4 δισεκατ. HUF από την MNV (εν μέρει με εισφορά νέων κεφαλαίων 20,7 δισεκατ. HUF και εν μέρει με μετοχοποίηση του χρέους ύψους 4,7 δισεκατ. HUF που προήλθε από την προκαταβολή για τη Malén GH)·

- ε) Μέτρο 5: από τον Μάιο έως τον Αύγουστο του 2010, χορήγηση τριών μετοχικών δανείων συνολικού ύψους **9,2 δισεκατ. HUF** στη Malén από την MNV, προσαυξημένων με οφειλόμενους αλλά μη καταβληθέντες τόκους·
- στ) Μέτρο 6: τον Σεπτέμβριο του 2010, μετατροπή των μετοχικών δανείων (μαζί με τους οφειλόμενους τόκους) που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο ε), από χρέος σε μετοχικό κεφάλαιο ύψους 9,4 δισεκατ. HUF·
- ζ) Μέτρο 7: τον Σεπτέμβριο του 2010, νέα αύξηση κεφαλαίου ύψους 5,3 δισεκατ. HUF·
- η) Μέτρο 8: τον Σεπτέμβριο του 2010, νέο μετοχικό δάνειο ύψους 5,7 δισεκατ. HUF, προσαυξημένο με τους οφειλόμενους και μη καταβληθέντες τόκους.

#### Άρθρο 2

Τα κρατικά μέτρα ενίσχυσης του άρθρου 1, τα οποία χορηγήθηκαν παράνομα από την Ουγγαρία στη Malén Magyar LégiKözlekedési Zrt. κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, είναι ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά.

#### Άρθρο 3

- (1) Η Ουγγαρία υποχρεούται να ανακτήσει την ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 από τον δικαιούχο.
- (2) Τα ποσά που πρέπει να ανακτηθούν περιλαμβάνουν τόκους από την ημερομηνία που τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την ημερομηνία της πραγματικής τους ανάκτησης.
- (3) Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) 794/2004 της Επιτροπής.

#### Άρθρο 4

- (1) Η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 είναι άμεση και αποτελεσματική.

- (2) Η Ουγγαρία πρέπει να διασφαλίσει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησής της.

#### Άρθρο 5

- (1) Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ουγγαρία πρέπει να υποβάλει τις ακόλουθες πληροφορίες στην Επιτροπή:
- α) το συνολικό ποσό (βασικό κεφάλαιο του δανείου και τόκοι) που πρέπει να ανακτηθεί από τον δικαιούχο·
- β) λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί και που προβλέπονται για τη συμμόρφωσή της προς την παρούσα απόφαση·
- γ) τα έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί στην αποδέκτρια επιχείρηση εντολή επιστροφής της ενίσχυσης.

- (2) Η Ουγγαρία οφείλει να τηρεί την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι την εις το ακέραιο ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3. Υποβάλλει αμέσως, με απλή αίτηση της Επιτροπής, στοιχεία σχετικά με τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί και τα μέτρα που προβλέπονται για τη συμμόρφωσή της προς την παρούσα απόφαση. Επίσης, υποβάλλει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα ποσά της ενίσχυσης και τους τόκους που έχουν ήδη ανακτηθεί από την αποδέκτρια επιχείρηση.

#### Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ουγγαρία.

Βρυξέλλες, 9 Ιανουαρίου 2012.

Για την Επιτροπή  
Joaquín ALMUNIA  
Αντιπρόεδρος