

II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 januari 2012

om det statliga stöd SA.30584 (C 38/10, f.d. NN 69/10) som Ungern beviljat till förmån för Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.

[delgivet med nr K(2011) 9316]

(Endast den ungerska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2013/150/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

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

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

med beaktande av kommissionens beslut om att inleda ett förfarande avseende stöd⁽¹⁾ C 38/10 (f.d. NN 69/10) i enlighet med artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt⁽²⁾,

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

av följande skäl:

I. BAKGRUND OCH FÖRFARANDE

- (1) Efter ett antal misslyckade privatiseringsförsök undertecknade ungerska staten år 2007 ett köpeavtal med AirBridge Zrt (nedan kallat *AirBridge*) som innebar övertagande av 99,95 % av det statliga flygbolaget Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. (nedan kallat *Malev*). AirBridge

⁽¹⁾ Kommissionens beslut K(2010) 9671 slutligt av den 21 december 2010 (EUT C 156, 26.5.2011, s. 11).

⁽²⁾ Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i förekommande fall förstås som hänvisningar till artikel 87 respektive 88 i EG-fördraget.

betalade 200 miljoner ungerska forint (740 000 euro⁽³⁾) för aktierna. Privatiseringsavtalet anmäldes till kommissionen i enlighet med artikel 108.2 i EUF-fördraget, men anmälan drogs senare tillbaka⁽⁴⁾.

- (2) Sedan den nya ägaren råkat i ekonomiska svårigheter förvärvade den ryska banken Vnyesekonombank (nedan kallad *VEB*) 49,5 procent av aktiekapitalet i AirBridge och blev därmed indirekt aktieägare i Malév.
- (3) I mars 2010 fick kommissionen genom pressmeddelanden kännedom om att de ungerska myndigheterna hade för avsikt att återförstatliga Malev. I e-brev av den 2 mars bekräftade de ungerska myndigheterna pressuppgifterna.
- (4) Den 10 mars inkom ett klagomål via e-post till kommissionen från flygbolaget Wizz Air som var verksamt på den ungerska budgetflygmarknaden och var Malevs största konkurrent på den ungerska marknaden. I klagomålet anfördes att Malev vidtagit flera särskilda åtgärder och erhållit statligt stöd i strid med lagen och på ett sätt

⁽³⁾ I detta beslut avser siffrorna i euro endast att ge vägledande och ungefärliga uppgifter om beloppen. Beloppen i ungerska forint har räknats om till euro enligt växelkursen 270 HUF/EUR som gällde den 2 augusti 2011. (Detta avser inte MFB-krediterna på 76 miljoner euro och VEB-garantin på 32 miljoner euro, som faktiskt betalades i euro, se skäl 20). Under 2011 fluktuerade växelkursen på forint kraftigt, mellan 260 och 300 HUF/EUR.

⁽⁴⁾ Efter den elektroniska anmälan till kommissionen som gjordes den 10 april 2008 underrättade de ungerska myndigheterna kommissionen om det stöd som skulle utbetalas till Malev i enlighet med privatiseringsavtalet. Åtgärden registrerades med nummer N 190/2008. De ungerska myndigheterna drog tillbaka sin anmälan rörande åtgärden den 12 november 2009.

som kunde vara oförenligt med den inre marknaden. Den 29 mars 2009 vidarebefordrade kommissionen en av-hemliggad version av klagomålet till de ungerska myndigheterna och bad om ytterligare upplysningar. Den 30 april 2010 inkom synpunkter på klagomålet och svar på de frågor som ställts i sammanhanget.

- (5) Den 5 maj 2010 meddelade de ungerska myndigheterna att de ville omstrukturera flygbolaget. Samtidigt meddelade de att det ännu var oklart hur omfattande omstruktureringen skulle bli.
- (6) Den 5 oktober 2010 inkom ytterligare ett klagomål till kommissionen (från ett företag som inte ville röja sin identitet) och detta vidarebefordrades till de ungerska myndigheterna i en skrivelse av den 21 oktober 2010. Den 19 november 2010 lämnade de ungerska myndigheterna sina synpunkter på detta klagomål.
- (7) Den 14 juli och den 8 oktober 2010 bad kommissionen de ungerska myndigheterna om ytterligare upplysningar och svar inkom den 11 augusti 2010, 16 augusti 2010, 5 oktober 2010, 3 november 2010 och 23 november 2010.
- (8) Med utgångspunkt i detta beslutade kommissionen den 21 december att inleda ett formellt granskningsförfarande i enlighet med artikel 108.2 i EUF-fördraget (nedan kallat *beslutet om att inleda ett förfarande*) av de olika statliga stöd som påståtts betalats ut till förmån för Malev.
- (9) Ungern överlämnade den 24 februari 2011 sina synpunkter på kommissionens beslut om att inleda ett förfarande.
- (10) Beslutet om att inleda ett förfarande offentliggjordes den 26 maj 2011 i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁵⁾. Synpunkter inom från två berörda parter, dels Wizz Air den 26 juni 2011, dels ett annat flygbolag – som önskade förbli anonymt enligt ovan – som inkom med synpunkter den 28 juni 2011.
- (11) Kommissionen vidarebefordrade synpunkterna till Ungern i en skrivelse av den 6 juli 2011. Den 5 september 2011 lämnade Ungern sina synpunkter på anmärkningarna från tredje man.
- (12) Två möten avseende det aktuella förfarandet ägde rum i Bryssel mellan kommissionen och de ungerska myndigheterna, den 10 juni 2011 och den 19 oktober 2011.

- (13) Kommissionen begärde in ytterligare upplysningar från de ungerska myndigheterna den 26 september 2011. Ungern svarade genom en skrivelse av den 25 oktober 2011.

II. MALEV OCH DEN AKTUELLA STÖDORDNINGEN

II.1. Företaget

- (14) Malev är baserat på Ferenc Liszt-flygplatsen i Budapest med en flotta på 22 flygplan ⁽⁶⁾ som trafikerar Europa och Mellanöstern. År 2009 reste 3,2 miljoner passagerare med bolaget ⁽⁷⁾.

II.2. Perioden före privatiseringen år 2007

- (15) De ungerska myndigheterna försökte privatisera Malev flera gånger. År 1992 såldes 35 procent av Malev till det italienska statliga konsortiet Alitalia-Simest. År 1997 sålde Alitalia-Simest andelarna till ett konsortium med två ungerska privatägda banker (OTP och MKB). År 1999 köpte staten tillbaka de flesta privata andelarna, vilket gjorde att bolaget blev statsägt till 97 procent.
- (16) Efter händelserna i september 2001 fick Malév – liksom många andra flygbolag – stora problem på flygmarknaden. Bolaget började gå med förlust (se tabell 1 nedan).
- (17) Det var på denna grund som staten åter beslutade att privatisera Malev.

II.3. Privatiseringen år 2007 och det privatägda Malev

II.3.1. Försäljning till Air Bridge

- (18) Företaget behövde återkapitaliseras och staten som var ägare hade begränsade möjligheter att uppbåda finansiering för investeringarna. Anbud på försäljningen av Malev infordrades och 2007 beslutade man att specialföretaget AirBridge lagt det mest attraktiva anbudet. AirBridges förslag verkade fördelaktigt med en ekonomiskt hållbar affärs- och omstruktureringsplan.
- (19) Den 23 februari 2007 undertecknades försäljningsavtalet som innebar att 99,95 procent av andelarna i Malev såldes till AirBridge. (AirBridge ägdes till 49 procent av den ryska affärsmannen Borisz Abramovics ⁽⁸⁾, som är majoritetsägare i flera ryska flygbolag (KrasAir och den ryska flygbolagsalliansen AirUnion) och till 51 procent av ungerska enskilda personer. AirBridge förväntades inom ramen för affärs- och omstruktureringsplanen förse Malev med sina kunskaper och kontroll på flygmarknaden.

⁽⁶⁾ <http://www.malev.hu/ceginformaciok/malev-adatok/malev-cegismerteto>.

⁽⁷⁾ Enligt hemsidan "hade flygbolaget över 3 miljoner betalande flygpasagerare".

⁽⁸⁾ Borisz Abramovics pantsatte sin ägarandel på 49 % i AirBridge Zrt. hos Vnyesekonombank (VEB), en utvecklingsbank ägd av ryska staten – som säkerhet för ett lån från VEB till AirBridge Zrt.

⁽⁵⁾ Se fotnot 2.

(20) Det tidigare nämnda avtalet omfattade i synnerhet följande:

(a) AirBridge betalade 200 miljoner ungerska forint (740 000 euro) för 99,95 procent av andelarna i Malev. Senast den 31 december 2008 skulle AirBridge sedan bidra med finansiering⁽⁹⁾ på 50 miljoner euro.

(b) År 2003 beviljade den till hundra procent statsägda banken Magyar Fejlesztési Bank (nedan kallad MFB) ett lån på sammanlagt 76 miljoner ungerska forint till Malév, vilket överfördes från Malévs bokföring till det hundra procentigt statsägda specialföretaget Malév Vagyonkezelő Kft., nedan kallat MAVA.

Lånet från MFB år 2003 var utställt i euro och garanterades till hundra procent av staten till en tremånaders IBOR-ränta på +0,5 procent. Lånet hade ursprungligen en löptid till och med 2013, och huvudbeloppet skulle återbetalas i klump när lånet löpt ut. I samband med att huvudbeloppet och räntefordringarna överfördes till Mava förlängdes lånets löptid till 2017.

Enligt de ungerska myndigheterna överläts tillgångar till ett värde på 76 miljoner euro till MAVA tillsammans med lånet. Tillgångarna omfattade varumärket Malev, en rörelseledning för flygbränsle och en Boeing 767. Om Malev gick med vinst skulle 25 procent av vinsten efter skatt överlätas till MAVA. AirBridge beviljade vidare en bankgaranti på upp till 32 miljoner euro från VEB till MAVA för återbetalning av lånet.

(c) Malev skulle också betala sammanlagt 200 000 euro i årlig licensavgift till MAVA för rätten att använda varumärket Malev och logon. AirBridge åtog sig att fortsätta använda varumärket och låta företaget fortsätta driva luftfartsverksamhet till dess att lånet löpt ut, dvs till och med den 31 december 2017.

(d) Mellan den 1 januari 2008 och den 31 december 2017 skulle Malév leasa den Boeing 767⁽¹⁰⁾ som nyligen hade överlåtits på MAVA (se punkt b).

(21) Nya chefer utnämndes och flera åtgärder vidtogs i kostnadsbesparande och inkomstgenererande syfte, bland annat nedläggning av långdistanslinjer och personalminskningar. Enligt de ungerska myndigheterna sammanföll

dock åtgärderna med en kraftig höjning av bränslepriserna och de inverkar därför inte på företagets lönsamhet.

(22) Malévs ekonomiska ställning fortsatte att försämrats, och efter fyra månader hade företaget inte den likviditet som krävdes för att betala licensavgifter för användningen av varumärket Malév.

(23) De ungerska myndigheterna uppger att betalningen för det B767-flygplan som hyrts in av MAVA efter Malévs beslut att dra in långdistanslinjerna inte upphörde, utan enligt dem medger Malév dessa skulder och det rör sig endast om en försening av betalningarna, för vilken ränta erläggs.

(24) Under andra halvåret 2008 började den globala finanskrisen påverka Malév och företagets ryska partner. Flera av Boris Abramovitjs flygbolag gick i konkurs. AirBridge kunde inte längre finansiera Malév och upphörde att betala tillbaka sitt lån till VEB. Eftersom 49 % av aktierna i AirBridge hade pantsatts hos VEB tog VEB över dessa aktier. VEB uppgav sig villig att fortsätta att finansiera Malév, dock inte i egenskap av bank utan som ägare.

II.3.2. Försäljning av Malév Ground Handling

(25) Såsom anges ovan hade Malévs ekonomiska situation försämrats ytterligare i början av 2009. Aktieägarna vände sig därför till det statliga holdingbolaget (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., nedan kallat MNV) med ett erbjudande om att sälja Malév Ground Handling, ett dotterbolag helt och hållet ägt av Malév, till MNV.

(26) Enligt de ungerska myndigheterna var Malév Ground Handling ett ekonomiskt solitt företag vid den berörda tidpunkten och är det fortfarande.

(27) Ett preliminärt köpeavtal undertecknades i januari 2009 (och ändrades i februari), i vilket förskottsbetalningar på 4,3 miljarder forint (16 miljoner euro) fastställdes. MNV gjorde förskottningsbetalningar till Malév i januari och februari 2009. Dessa skulle återbetalas inom två arbetsdagar om MNV beslutade att inte underteckna det slutgiltiga försäljnings- och köpeavtalet. Denna potentiella återbetalningsskyldighet garanterades genom avtal om säkerhet. I juli 2009 beslutade MNV slutligen att inte genomföra transaktionen och försäljningspriset måste återbetalas.

(28) Förskotten återbetalades aldrig till MNV. Någon ränta på förskotten betalades inte heller till MNV⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Närmare bestämt 20 miljoner euro i kapitaltillskott, plus 30 miljoner euro i form av kapital, förlagslån eller annat lån.

⁽¹⁰⁾ Leasingavgiften uppgick till en engångssumma på 110 000 euro och en årlig avgift på 1,1 miljoner euro medan Malév åtog sig att betala underhålls- och driftskostnader.

⁽¹¹⁾ Återbetalningskravet på Malév fick senare en lösning inom ramen för det nedan beskrivna byte av skulder mot aktiekapital som skedde i februari 2010, dvs. ett år efter det att förskottsbetalningarna till Malév gjordes. En revisor fastställde lånekapitalet och räntan till 4 664 604 041 forint (17 miljoner euro).

II.3.3. Anstånd med betalning av skatt

- (29) Mellan januari 2007 och mars 2010 gav den ungerska skattemyndigheten (Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal, nedan kallad APEH) Malév tillstånd att skjuta upp eller lägga om betalningen av olika typer av skatter och socialförsäkringsavgifter. APEH lyckades inte driva in de skulder som förfallit från och med juli 2008 och gick senare även med på omläggning av ytterligare belopp. I mars 2010 uppgick Malévs sammanlagda skatteskulder och obetalda sociala avgifter till 13,7 miljarder forint (51 miljoner euro). För hela Malévkoncernen uppgår beloppet till 16,8 miljarder forint (62 miljoner euro). Den 11 mars 2010 betalades återstoden av Malévs skuld till APEH, varvid man utnyttjade en del av det nedan beskrivna tillskott av kapital som företaget fick i februari 2010.

II.4. Återförstatligandet 2010 och Malév under statlig kontroll

II.4.1. Orsaker till återförstatligandet av Malév

- (30) År 2010 gick det inte att finna privata investerare som var villiga att ta över Malév av den huvudsakliga aktieägaren AirBridge/VEB. I synnerhet hade inte VEB för avsikt att finansiera flygbolaget som en strategisk investerare. Flygbolagets ekonomiska resultat var fortsatt svagt (se tabell 1).

Tabell 1

Resultatindikatorer för Malév 2003–2010 (miljarder forint)

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

Källa: de ungerska myndigheternas upplysningar och Malévs räkenskaper.

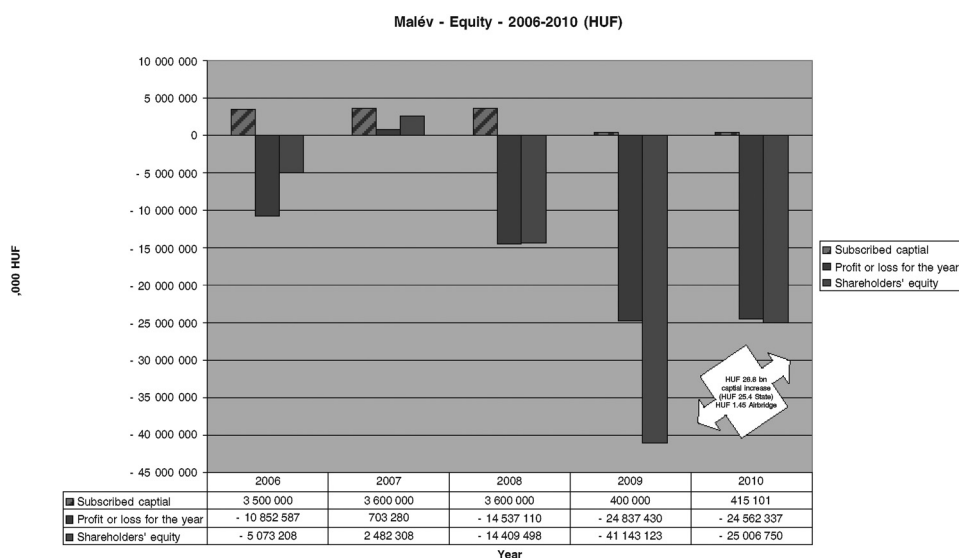
- (31) De ungerska myndigheterna beslutade att i stället för att likvidera företaget, förhandla med VEB och AirBridge om hur Malévs marknadssituation skulle kunna förbättras på medellång till lång sikt.

II.4.2. Kapitaltillskott i februari 2010: byte av skulder mot kapital och tillskott av nytt kapital

- (32) Den 26 februari 2010 enades VEB, AirBridge, MNV, Malév och den ungerska regeringen om ett kapitaltillskott på 25,4 miljarder forint (94 miljoner euro), dels genom tillskott av nytt kapital på 20,7 miljarder forint (77 miljoner euro), dels genom att byta skulden för det förskott som betalats för Malév Ground Handling (se skäl 23) inklusive ränta mot aktiekapital, som uppgick till totalt 4,7 miljarder forint (17 miljoner euro). AirBridge bytte också 1,5 miljarder forint (5,4 miljoner euro) mot kapital. Till följd av detta försvann fordringarna gentemot Malév och de tidigare kreditgivarna blev ägare till en del av företaget.
- (33) Före tillskottet minskades det befintliga tecknade kapitalet i Malév nästan till noll, för att täcka en del av de ackumulerade förlusterna och för att återspegla det faktum att de befintliga aktierna i Malév hade blivit värdelösa. Malévs tecknade kapital ökades därefter genom emittering av nya aktier till ett nominellt värde av 0,01 forint per styck. Utvecklingen av Malévs situation i fråga om eget kapital framgår av figur 1.
- (34) Tack vare MNV:s kontantbetalning på 20,7 miljarder forint (77 miljoner euro) kunde Malév betala tillbaka alla sina skatteskulder (se skäl 29) och tillfälligt stabilisera sin verksamhet.
- (35) Efter kapitaltillskottet blev staten ägare till 94,6 % av Malévs aktier och AirBridge/VEB:s andel minskade till ett minimum.

Figur 1

Utveckling av Malévs situation i fråga om eget kapital



II.4.3. Maj–augusti 2010: Aktieägarlån och omvandling till eget kapital

- (36) Mellan maj och augusti 2010 beviljade den ungerska staten Malév flera s.k. aktieägarlån genom MNV, till ett sammanlagt belopp av 9,2 miljarder forint (34 miljoner euro).
- (37) I maj 2010 beviljades det första lånet, ett treårigt aktieägarlån, på 2,16 miljarder forint (7,9 miljoner euro) med räntesatsen 9,97 %. Återbetalningen skulle ske i form av en enda betalning vid utgången av lånets löptid och säkerheten utgjordes av panträtt i Malév Ground Handlings aktier.
- (38) Det andra lånet, beviljat i juni 2010, likaså ett treårigt aktieägarlån, gick på 1,34 miljarder forint (4,9 miljoner euro) med räntesatsen 9,97 %. Återbetalningen skulle även i detta fall ske i form av en enda betalning vid utgången av lånets löptid och säkerheten utgjordes av panträtt i Malév Ground Handlings aktier.
- (39) I augusti 2010 beviljades ett tredje aktieägarlån på 5,7 miljarder forint (20,8 miljoner euro). Även detta var ett treårigt aktieägarlån med räntesatsen 9,97 % som skulle återbetalas i form av en enda betalning vid utgången av lånets löptid. Säkerheten utgjordes i detta fall av panträtt i ett flygplan (ett jetplan av typen HA-LNA CRJ).
- (40) Den 24 september omvandlades dessa tre lån på sammanlagt 9,2 miljarder forint (33 miljoner euro), som tillsammans med upplupen ränta uppgick till totalt 9,5 miljarder forint (34,3 miljoner euro), till kapital i Malév och lånegarantierna frisläpptes.

II.4.4. September 2010: Ytterligare kapitaltillskott och aktieägarlån

- (41) Den 24 september 2010 ökade MNV Malévs kapital genom ett kontanttillskott på ytterligare 5,3 miljarder forint (19,3 miljoner euro). MNV:s (dvs. ungerska statens) andel i Malév ökade därmed till 96,5 %.
- (42) Samma dag beviljade staten Malév ett ytterligare aktieägarlån på 5,7 miljarder forint (20,8 miljoner euro) på tre år och med räntesatsen 9,97 %. Den första räntebetalningen skulle ske sex månader efter utbetalningen, och återbetalningen på kapitalet skulle ske i form av en klumpsumma vid utgången av lånets löptid. Garantierna för detta lån utgörs av en registrerad panträtt i ett flygplan av typen HA-LNA CRJ, med ett värde på ca 1,8 miljarder forint och panträtt i vinster från flygresor som säljs av internationella och ungerska IATA-certifierade byråer.

III. SAMMANFATTNING AV DE ÅTGÄRDER SOM ÄR FÖREMÅL FÖR UNDERSÖKNING

- (43) I sitt beslut om att inleda förfarandet bedömde kommissionen om nedanstående åtgärder utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

— Åtgärd 1: det statsägda företaget MAVAs övertagande den 31 december 2007 av ett lån som år 2003 beviljats Malév av MFB, en helt och hållet statligt ägd utvecklingsbank, till ett belopp av **76 miljoner euro**, tillsammans med vissa av Malévs tillgångar. Lånets löptid förlängdes till 2017.

- Åtgärd 2: tillhandahållandet av ett "kontantlån" på **4,3 miljarder forint** med en löptid på ett år i samband med att MNV skulle köpa dotterbolaget Malév Ground Handling, som enligt de ungerska myndigheterna var ett ekonomiskt solitt företag. Trots att affären inte genomfördes har förskottet på köpepriset inte betalats tillbaka.
- Åtgärd 3: Uppskov med olika skatte- och socialförsäkringsbetalningar under perioden januari 2007–mars 2010. I mars 2010 uppgick Malévs skatte- och socialförsäkringsskulder till **13,7 miljarder forint**.
- Åtgärd 4: i februari 2010, ett kapitaltillskott på **25,4 miljarder forint** från MNV, dels genomfört genom tillskott av nytt kapital på 20,7 miljarder forint (77 miljoner euro), dels genom omvandling till kapital av det förskott som betalats till Malév Ground Handling (se åtgärd 2), vilket inklusive ränta uppgick till 4,7 miljarder forint. (AirBridge bytte också 1,5 miljarder forint till kapital.)
- Åtgärd 5: tre aktieägarlån på sammanlagt **9,2 miljarder forint** som Malév beviljades av MNV. Alla tre lån i forint hade en räntesats på 9,97 %, med återbetalning av kapitalet i en klumpsumma vid utgången av lånets löptid (tre år för varje lån). För de första två lånen på sammanlagt 3,5 miljarder forint (13 miljoner euro) ställdes säkerhet i form av dotterbolaget Malév Ground Handling och för det tredje lånet på 5,7 miljarder forint (21 miljoner euro) i form av ett flygplan (HA-LNA CRJ-jetplan).
- Åtgärd 6: i september 2010 omvandlades dessa aktieägarlån (tillsammans med upplupen ränta) till kapital till ett värde av **9,4 miljarder forint**.
- Åtgärd 7: i september 2010, ett ytterligare kapitaltillskott på **5,3 miljarder forint** i kontanter. Statens andel av aktierna ökade till 96,5 %.
- Åtgärd 8: I september 2010, ett ytterligare aktieägarlån på **5,7 miljarder forint**, med en räntesats på 9,97 % och med återbetalning av kapitalet i en klumpsumma vid utgången av lånets löptid. Som säkerhet för lånet ställdes det HA-LNA CRJ-flygplan som anges ovan, och en panträtt i vinster från flygresor som säljs av internationella och ungerska IATA-certifierade byråer.

de undantag som anges i fördraget och i synnerhet i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter⁽¹²⁾ (nedan kallade *riktlinjerna för undsättning och omstrukturering*.)

IV. UNGERNS SYNUNKTER

- (45) I sitt svar på beslutet att inleda förfarandet upprepade de ungerska myndigheterna de ovanstående omständigheterna och redogjorde ytterligare för orsakerna till flygbolagens svårigheter. Ungern bekräftade också att Malév uppfyllde villkoren för att betraktas som ett företag i fortlöpande svårigheter enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering åtminstone från och med andra halvåret 2006.
 - (46) Innan det formella granskningsförfarandet inleddes hävdade de ungerska myndigheterna i korthet att alla åtgärder var förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi respektive principen om en kreditgivare i en marknadsekonomi.
 - (47) När det gäller de åtgärder som genomfördes i samband med försäljningen av Malév till AirBridge hävdade de ungerska myndigheterna att dessa åtgärder är förenliga med marknaden på grund av den säkerhet som ställts för MAVAs övertagande av lånet. I fråga om försäljningen av Malév Ground Handling, som avbröts, hävdade de att Malév inte erhållit någon fördel, eftersom vederbörlig säkerhet hade ställts för den försenade återbetalningen av försäljningsbeloppet och att ränta hade beräknats på beloppet. När det gäller uppskovet med skatten framför de att säkerhet hade ställts för dessa belopp, att alla vederbörliga ränteavgifter och påföljder hade tillämpats och dessutom att sådana uppskov är generella åtgärder. I fråga om återförstatligandet av Malév uppger de ungerska myndigheterna att de skulle ha kunnat driva in sina fordringar på Malév, vilket skulle ha lett till att företaget gått i konkurs och likviderats. De anser att de, om de gjort detta, skulle ha fått in endast en liten del av sina fordringar (med undantag av den del som omfattas av garantin från VEB som nämns i skäl 20). Det skulle dessutom ha lett till betydande negativa konsekvenser för den nationella ekonomin⁽¹³⁾.
 - (48) När det gäller aktieägarlånen och omvandlingen av dem till kapital anser de ungerska myndigheterna att dessa inte gav Malév några fördelar eftersom full säkerhet i egendom hade ställts för dessa lån vid samtliga tillfällen, att räntesatser på marknadsvillkor tillämpades och att man vid omvandlingen till kapital beaktade all upplupen ränta.
- (44) I sitt beslut om att inleda granskningsförfarandet ifrågasatte kommissionen också om dessa åtgärder, såvitt de utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget, är förenliga med den inre marknaden mot bakgrund av

⁽¹²⁾ Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter, EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽¹³⁾ Bl.a. förlust av arbetstillfällen, konsekvenser för Malévs leverantörer, minskade trafikvolymerna på Budapests flygplats, minskat inflöde av turister och negativa effekter på Ungerns allmänna dragningskraft som investeringsland.

- (49) De ungerska myndigheterna lade inte fram några nya uppgifter efter beslutet om att inleda granskningsförfarandet. Ungerns synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet innehåller inte några nya uppgifter som talar för att åtgärderna inte skulle utgöra stöd eller upplysningar som visar att de genomförda åtgärderna är förenliga med den inre marknaden, särskilt med riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

V. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (50) Två konkurrenter lämnade synpunkter (se skäl 10), och båda stödde kommissionens granskningsförfarande.
- (51) Den konkurrent som önskade förbli anonym hävdade att vissa privata investerare var intresserade av att förvärva en kontrollerande andel i Malév, vilket visar att det fanns andra realistiska alternativ för Ungern i stället för att återförstatliga Malév 2010.
- (52) Wizz Air uppskattade det samlade marknadsvärdet av den egendom som hade överförts till MAVA tillsammans med lånet från MFB (åtgärd 1), inklusive varumärket Malév, en rörledning för transport av flygbränsle och ett B767-flygplan till högst 27 miljoner euro, vilket är betydligt lägre än lånebeloppet. Wizzair drog därför slutsatsen att transaktionen inte skedde på rent affärsmässiga grunder och medförde en betydande fördel för Malév.
- (53) När det gäller uppskovet med skattebetalning (åtgärd 3) hävdade Wizz Air att ett privat företag i en ekonomisk situation jämförbar med Malévs enligt ungersk lagstiftning varken per automatik eller i undantagsfall skulle kunna beviljas ett motsvarande skatteuppskov.

VI. UNGERNS KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA PARTERNAS SYNUNKTER

- (54) Efter att kommissionen hade förlängt tidsfristen för att svara inkom de ungerska myndigheterna med en kommentar till dessa synpunkter den 5 september 2011. De vidhåller att de tidigare åtgärderna är berättigade på grundval av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi (se skäl 59) och utgör därför inte statligt stöd. Enligt dem inverkar förekomsten av allmänpolitiska mål inte på det faktum att åtgärderna inte är av stödkaraktär.
- (55) Ungern hävdade att det inte fanns några realistiska alternativ och att endast ett återförstatligande gjorde det möjligt för de ungerska myndigheterna att uppnå full kontroll över driften av Malév och att det nationella flygbolaget i praktiken kunde genomföra den omstruktureringsprocess som den påbörjat 2007, för att säkerställa ett lyckat affärsresultat för företaget. När det gäller åtgärd

1 ansåg de ungerska myndigheterna att värdet av de berörda tillgångarna motsvarade lånets värde. I fråga om åtgärd 3 uppgav de att de ungerska skattemyndigheterna hade behandlat Malév som vilken annan skattebetalare som helst som befann sig i motsvarande situation.

VII. FÖREKOMST AV STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I EUF-FÖRDRAGET

VII.1. Allmänna bestämmelser

- (56) För att kommissionen ska kunna bedöma om åtgärderna i fråga utgör statligt stöd måste den undersöka om de uppfyller de kumulativa villkoren i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Denna artikel lyder så här: "[o]m inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".
- (57) Kommissionen bedömer mot bakgrund av ovannämnda bestämmelse huruvida de ifrågasatta åtgärderna till förmån för Malev utgör statligt stöd.
- (58) De kumulativa kriterier rörande statligt stöd som uppfylls i detta fall är utan tvekan påverkan på handeln och snedvridning av konkurrensen, vilket de ungerska myndigheterna inte heller bestridit. Malev har konkurrerat med andra lufttrafikföretag från Europeiska unionen i synnerhet sedan den tredje fasen i avregleringen av luftfarten (det tredje lagstiftningspaketet) trädde i kraft den 1 januari 1993⁽¹⁴⁾. Tack vare de aktuella åtgärderna kunde Malev fortsätta sin verksamhet och drabbades inte på samma sätt som konkurrenterna av de sedvanliga konsekvenserna av dåliga ekonomiska resultat.
- (59) Ungern har inte heller bestridit att åtgärderna omfattar statliga medel som kan tillskrivas staten. APEH är den ungerska skattemyndigheten, vilket betyder att det helt klart är fråga om statlig verksamhet. MNV (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*) är ett ungerskt holdingbolag, vars uppgifter regleras i de viktigaste rambestämmelserna i lagen om statlig egendom. MNV verkställer beslut som fattas av regeringen och behöriga ministrar. Även MAVA ägs till 100 % av ungerska staten (via MNV) och enligt myndigheterna är MAVA på sätt och vis en del av statsförvaltningen.
- (60) Ungern har inte heller bestridit att åtgärderna är selektiva, med undantag för åtgärd 3 (uppskov med skattebetalning). Åtgärderna gynnade ett enda företag, dvs. Malev.

⁽¹⁴⁾ Det tredje lagstiftningspaketet omfattar införandet av harmoniserade krav för utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (förordning (EEG) nr 2407/92), öppet tillträde för alla EU-lufttrafikföretag till flyglinjer inom gemenskapen (förordning (EEG) nr 2408/92) och full frihet att fastställa biljettpreiser och tariffer (förordning (EEG) nr 2409/92).

- (61) Nedan granskas om åtgärderna i fråga gav Malev en fördel.
- (62) Kommissionen konstaterar att om ett företags egna kapital ökas på villkor som är förmånligare än rådande marknadsvillkor är det i enlighet med principerna i gemenskapens fasta rättspraxis fråga om en åtgärd som omfattas av artikel 107.1 i EUF-fördraget, eftersom åtgärden skulle ge företaget en sådan fördel som avses i den artikeln. För att kunna avgöra om det är fråga om en sådan fördel tillämpar kommissionen den marknadsekonomiska investeringsprincipen. Principen fastslår att om en privat investerare, som är verksam på normala marknadsekonomiska villkor och som till sin storlek kan jämföras med de organ som förvaltar den offentliga sektorn, under liknande omständigheter skulle ha gjort lika stora kapitaltillskott är det inte fråga om statligt stöd. Därför måste kommissionen bedöma huruvida en privat investerare skulle ha deltagit i transaktionen i fråga på motsvarande villkor⁽¹⁵⁾. En hypotetisk investerare agerar som en försiktig investerare⁽¹⁶⁾, som vill maximera sin vinst utan att behöva ta för stora risker i förhållande till avkastningen⁽¹⁷⁾.
- (63) Enligt domstolens rättspraxis kan följande konstateras: den privata investerarens uppträdande, vilket ska jämföras med en offentlig investerarens uppträdande med ekonomisk-politiska målsättningar, motsvaras i detta avseende inte nödvändigtvis av en genomsnittlig investerarens uppträdande som placerar kapital för att förränta det på mer eller mindre lång sikt, men ska åtminstone kunna likställas med ett privat holdingbolag eller en koncern som har en strukturpolitik, allomfattande eller sektoriell, som låter sig styras av mer långsiktiga utsikter vad gäller lönsamheten⁽¹⁸⁾ 44.
- (64) Vidare "ska jämförelsen mellan offentliga och privata investerarens handlande göras med beaktande av det förhållningssätt som en privat investerare skulle ha intagit vid den aktuella transaktionen med hänsyn till tillgänglig information och den förutsebara utvecklingen vid denna tidpunkt⁽¹⁹⁾".
- (65) I sin analys och bedömning måste kommissionen ta hänsyn till "samtliga relevanta omständigheter i den omtvistade transaktionen och dess sammanhang". Detta omfattar även det stödmottagande företags finansiella situation och läget på den berörda marknaden. Den viktigaste fråga som kommissionen vill granska på grundval av ovanstående slutsatser är "huruvida företaget får en ekonomisk fördel som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsmässiga villkor"⁽²⁰⁾.
- (66) Kommissionen konstaterar dessutom att den marknadsekonomiska investeringsprincipen, enligt vedertagen rättspraxis, också ska tillämpas på lån. Enligt denna princip ska man, då ett lån beviljas, ställa frågan huruvida en privat investerare skulle ha beviljat stödmottagaren ett lån på de lånevillkor som slutligen beviljades⁽²¹⁾.

VII.2. Övergripande bedömning av åtgärderna

- (67) Såsom redan konstaterades i beslutet om att inleda förfarandet är domen i målet BP Chemicals⁽²²⁾ viktig även vid bedömningen av detta ärende. Kommissionen anser i själva verket att åtgärderna inte är fristående utan hänger samman med varandra tidsmässigt på grund av Malevs ekonomiska situation och sitt syfte. Samtliga åtgärder har till syfte att upprätthålla flygbolagets verksamhet och tillgodose det behov av likviditet och kapital som bolagets förluster orsakat. Ungern påpekar dessutom i sina anmärkningar om beslutet att inleda förfarandet att alla etapper i förfarandet rörande flygbolaget hänger samman med varandra och att åtgärderna hade ett enda syfte, nämligen att säkerställa flygbolagets verksamhet genom att hitta en strategisk investerare.
- (68) Det framgår tydligt av den information som Ungern har lämnat att de åtgärder som Ungern har vidtagit till förmån för Malév har haft allmännyttiga syften och inte varit grundade på hänsyn som gäller företagets framtida lönsamhet. Ungern har vid upprepade tillfällen betonat privatiseringens misslyckande och Malévs betydelse för statsekonomin. Ungern har medgett att staten beaktade flygbolagets betydelse för nationell infrastruktur och arbetsmarknad och leverantörernas intressen. Dessutom framhöll de ungerska myndigheterna att ingen privat investerare skulle köpa flygbolaget i nuvarande skick. Kommissionen måste därför anta att ingen privat investerare heller skulle ha agerat på samma sätt som den ungerska regeringen under motsvarande förhållanden vid den tidpunkt då åtgärderna genomfördes. Kommissionen konstaterar också att domstolen i målet Boch slog fast att man i synnerhet måste bedöma "om en privat aktieägare under liknande omständigheter, med beaktande av lönsamhetsutsikterna och oavsett alla sociala, regionalpolitiska och sektoriella överväganden, skulle ha skjutit till kapitalet i fråga"⁽²³⁾.

⁽¹⁵⁾ Dom av den 6 mars 2003 i de förenade målen T-228/99 och T-233/99, Westdeutsche Landesbank GZ mot kommissionen, REG 2003, s. II-435 och följande, punkt 245.

⁽¹⁶⁾ Dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen, REG 2002, s. I-4397, punkt 71.

⁽¹⁷⁾ Dom i de förenade målen T-228/99 och T-233/99 (hänvisning i fotnot 15), punkt 255.

⁽¹⁸⁾ Dom av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1603, punkt 20.

⁽¹⁹⁾ Dom i de förenade målen T-228/99 och T-233/99 (nämns i fotnot 15), punkt 246. Se även dom av den 30 april 1998 i mål T-16/96, Cityflyer Express mot kommissionen, REG 1998, s. II-757, punkt 76.

⁽²⁰⁾ Dom i de förenade målen T-228/99 och T-233/99 (hänvisning i fotnot 15), punkt 251.

⁽²¹⁾ Dom i mål T-16/96 (hänvisning i fotnot 19), punkterna 45 och 46.

⁽²²⁾ Dom av den 15 september 1998 i mål T-11/95, BP Chemicals mot kommissionen, REG 1998, s. II-3235, punkt 170; dom av den 13 september 2010 i de förenade målen T-415/05, T-416/05 och T-423/05, Olympic, punkt 385 (ännu ej offentliggjort i rättsfallssamlingen).

⁽²³⁾ Dom av den 10 juli 1986 i mål C-40/85, Belgien mot kommissionen, REG 1986, s. 2321, punkt 13. Se även dom av den 21 januari 1999 i de förenade målen T-129/95, T-2/96 och T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH mot kommissionen, REG 1999, s. II-17, punkt 132.

(69) Med beaktande av Malévs dåliga ekonomiska situation på lång sikt (se tabell 1 samt skälen 103 och 104) samt de ungerska myndigheternas påstående om att flygbolaget kontinuerligt har varit i svårigheter ända sedan 2006, skulle en avkastning som en privat investerare kan acceptera ha varit möjlig endast om bolaget hade omstrukturerats från grunden. Varken Ungern eller Malév har dock visat att någon av de aktuella åtgärderna skulle ha grundat sig på en sådan omstruktureringsplan.

(70) På grundval av det ovanstående anser kommissionen att åtgärderna 1–8 sammantaget inte följer den marknads-ekonomiska investerarprincipen. Denna bedömning bekräftas ytterligare av bedömningarna av de enskilda åtgärderna.

VII.3. Bedömning av åtgärderna 1–8

VII.3.1. Åtgärd 1

(71) Ungern anser att MAVAs verksamhet var av engångskaraktär, dvs. MAVA innehade vissa tillgångar som tidigare hade tillhört Malév och agerade mellanhand i vissa betalningar mellan Malév och MFB. MAVA har bildats enbart för detta ändamål.

(72) Det lån på 76 miljoner euro som förts över på MAVA härrör från ett låneavtal som Malév och MFB ingick 2003. Det var meningen att lånet skulle betalas tillbaka i form av ett engångsbelopp när lånetiden löpte ut och lånet omfattades av en statsgaranti. Detta lån från 2003 ingick i förteckningen över befintliga stödåtgärder i anslutningsfördraget⁽²⁴⁾. I 2007 års avtal förlängdes dock lånetiden till 2017. Därför har denna åtgärd inte kunnat betraktas som befintligt stöd sedan 2007. Förlängning av en stödåtgärd betraktas som nytt stöd i enlighet med artikel 4.2 b i Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004⁽²⁵⁾.

(73) Granskningen har bekräftat att det enda syftet med transaktionen (förlängningen av lånetiden, bildandet av MAVA, överföringen av skulden på MAVA samt leaseback-avtalet) var att omstrukturera Malévs skuld. Ungern har medgett att det aldrig var meningen att MAVA skulle gå med vinst. På grund av denna transaktion ströks skulden (tillsammans med tillgångarna) ur Malévs balansräkning.

⁽²⁴⁾ Förteckning över befintliga stödåtgärder som avses i punkt 1 b i den befintliga stödmekanism som anges i kapitel 3 i bilaga IV i fördraget om Tjeckiens, Estlands, Cyperns, Lettlands, Litauens, Ungerns, Maltas, Polens, Sloveniens och Slovakien anslutning till EU.

⁽²⁵⁾ EGT L 140, 30.4.2004, s. 1. Se dom av den 25 mars 2009 i mål T-332/06, Alcoa Trasformazioni mot kommissionen, (ännu ej offentliggjord i rättsfallssamlingen), punkt 32, samt dom av den 6 mars 2002 i de förenade målen T-127/99, T-129/99 och T-148/99, Diputación Foral de Álava mot kommissionen, REG 2002, s. II-1275.

(74) Ungerns påstående om att Malév och AirBridges finansiella åtaganden räckte för att täcka MAVAs kostnader visar inte att transaktionen är förenlig med marknadsvillkoren, eftersom ingen privat marknadsaktör skulle ha haft ett incitament att agera på motsvarande sätt. Syftet med de erbjudna garantierna var att MAVA skulle kunna betala tillbaka lånet vid lånetidens slut, dvs. år 2017⁽²⁶⁾. Ingen privat investerare skulle ha tagit en sådan risk, dvs. förbundit sig till en viss betalningsskyldighet i utbyte mot tillgångar med ett osäkert framtida värde.

(75) Även om de ungerska myndigheterna har lagt fram relativt omfattande värderingar⁽²⁷⁾ rörande Boeing 767-flygplanet⁽²⁸⁾ och om den rörledning som lämpar sig för transport av flygbränsle⁽²⁹⁾, förefaller uppskattningen (enligt metoden för diskonterat kassaflöde) vara mycket beroende av flygbolagets resultat och kan därför inte användas som en objektiv värdering av varumärket Malév, särskilt inte med beaktande av flygbolagets situation och resultat. Eftersom staten var medveten om möjligheten att Malév kanske inte skulle kunna fullgöra sin skyldighet att betala licensavgifter, borde metoden med ett diskonterat kassaflöde ha gett resultatet att bolagets värde är noll. Mot bakgrund av detta specifika avtalsarrangemang kan varumärkets värde således inte godkännas som tillräcklig säkerhet.

(76) Avtalsparterna borde ha vetat att Malév, som var i svårigheter redan 2007, i praktiken inte skulle kunna fullgöra sin skyldighet att betala licensavgifter. I själva verket kunde MAVAs "kostnader" (dvs. räntebetalningarna till MFB) efter denna transaktion inte täckas med Malévs betalningar av licensavgifter för varumärket. MAVA har inte vidtagit några åtgärder för att återkräva utestående betalningar.

(77) VEB-garantin på 32 miljoner euro skulle täcka inte bara själva lånekapitalet utan också MAVAs utgifter för räntebetalningar till MFB.

(78) På grundval av det ovanstående och med beaktande av att inga vederbörliga motsvarande tillgångar fördes över till MAVA ska Malév anses ha beviljats en fördel då skulden ströks ur bolagets balansräkning.

⁽²⁶⁾ Malév var framför allt skyldigt att köpa tillbaka varumärket Malév för 76 miljoner euro år 2017, varmed MAVA skulle betala tillbaka MFB-lånet.

⁽²⁷⁾ Konsultföretaget American Appraisal har gjort värderingarna för samtliga tre tillgångar (flygplanet, rörledningen för transport av flygbränsle och varumärket Malév).

⁽²⁸⁾ Beräknat enligt en kostnadsbaserad metod, som också beaktar informationen i tidningen "The Aircraft Value Reference" för det aktuella året samt ett indikativt anbud rörande flygplanet. (Det indikativa anbudet, som baserades på information från Malév, lämnades till American Appraisal.

⁽²⁹⁾ Den kostnadsbaserade metoden.

VII.3.2. Åtgärd 2

- (79) Vad gäller MNV:s förskottsbetalning för (den senare strandade) försäljningen av GH har Ungern lagt fram en expertvärdering, enligt vilken GH år 2009 hade ett nettovärde på 1,6 miljarder forint och ett beräknat marknadsvärde på 3,5 miljarder forint. MNV betalade i januari 2009 ett förskott på 1,6 miljarder forint till Malév. I det här fallet utgjordes säkerheten av en panträtt i flygplanet HA-LNA CRJ (beräknat marknadsvärde: 1,8 miljarder forint). Det preliminära försäljningsavtalet ändrades i februari 2009, och MNV betalade ytterligare 2,7 miljarder forint (sammanlagt 4,3 miljarder forint), och dessutom registrerades en andra panträtt i samma flygplan.
- (80) I sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet medger de ungerska myndigheterna att förskottet betalades för att säkerställa Malévs likviditet i samband med förhandlingarna om att återförstatliga bolaget.
- (81) Enligt det preliminära försäljningsavtalet skulle beloppet återbetalas omedelbart (inom två arbetsdagar) om transaktionen inte blev av. MNV vidtog dock inga åtgärder för att återkräva skulden efter att ha dragit sig ur affären i juli 2009. Räntan sänktes i efterskott först i det skedet när skulden omvandlades till aktier år 2010. Någon ränta betalades dock aldrig. Malév fick således tillgång till detta kontantlån kostnadsfritt.
- (82) Kommissionen anser att åtgärden gav Malév en fördel då förskottet inte återkrävdes när det förföll till betalning i juli 2009. Dessutom uppstod en fördel redan tidigare, då det preliminära försäljningsavtalet ändrades i februari 2009 och förskottsbeloppet höjdes (över företagets uppskattade marknadsvärde) och tillräckliga säkerheter inte ställdes.

VII.3.3. Åtgärd 3

- (83) Vad gäller det uppskov med skatter och socialförsäkringsavgifter som skattemyndigheterna beviljat upprepade gånger konstaterar kommissionen att det på grundval av den information som Ungern har lämnat är klart att Malév åren 2006 och 2007 begärde uppskov med betalning av skatt vid tolv olika tillfällen (med avseende på olika betalningar). Skattemyndigheten beviljade uppskov varje gång. Enligt tillämplig ungersk lagstiftning ska sådana uppskov beviljas efter prövning, och de kunde också ha avslagits. Därför måste åtgärden betraktas som selektiv⁽³⁰⁾.
- (84) Den lagstadgade räntan beräknades till juni 2008, och Malév betalade den i enlighet med tidtabellen för

uppskoven. Skattemyndigheten motiverade sina beslut med Malévs svåra situation och den då planerade omstruktureringen.

- (85) Från och med juli 2008 betalade Malév dock inte längre sina skatter och socialförsäkringsavgifter (med undantag för en delbetalning i december 2008), och skattemyndigheten vidtog inga åtgärder för att återkräva denna skuld. Dessutom ändrades tidtabellen för flera betalningar även efter det att Malév hade underlåtit att följa de ändrade betalningsplanerna. Från och med april 2009 ändrades inte ens längre betalningstiden för skatter och socialförsäkringsavgifter som förföll till betalning efter den tidpunkten (dvs. inte heller för betalningar som förfallit till betalning tidigare), eftersom APEH inte vidtog några konkreta åtgärder för att återkräva skulden.
- (86) Kommissionen anser att ingen privat fordringsägare skulle ha agerat på samma sätt som ungerska staten. Efter juli 2008 vidtogs faktiskt inga konkreta åtgärder för att återkräva skulden. Dessutom var företagets ekonomiska situation fortfarande mycket svag trots en del omstrukturingsåtgärder (se tabell 1 ovan), och det fanns inte mycket hopp om att företaget skulle återfå sin lönsamhet. Under liknande omständigheter skulle en privat fordringsägare ha insisterat på att avtalet skulle verkställas. Dessutom skulle ingen privat fordringsägare ha gått med på ytterligare omläggning av betalningstiden efter det att Malév försummat att fullgöra sina skyldigheter enligt omlägningsavtalet.
- (87) Att skattemyndigheten lät bli att kräva in skatter och socialförsäkringsavgifter och gick med på nya omläggningar av betalningstiden medförde därför en fördel för Malév senast från och med juli 2008.

VII.3.4. Åtgärd 4

- (88) Vad gäller kapitaltillskottet i februari 2010, genom vilket ungerska staten på nytt förstatligade flygbolaget, som den inte haft någon andel i sedan privatiseringen, är det mest slående att då 99,5 % av aktierna i Malév såldes för ca 740 000 euro år 2007, betalade staten 2010 i praktiken ett belopp motsvarande 94 miljoner euro för att få 94,6 % av aktierna (genom ett kapitaltillskott: delvis genom ett tillskott av färskt kapital på 20,7 miljarder forint och delvis genom att förskottet på 4,7 miljarder forint till GH omvandlades till kapital), dvs. 127 gånger det ursprungliga försäljningspriset. Statens agerande var inte marknadsmässigt, särskilt med beaktande av att flygbolaget under tiden hade gått med förlust, att dess kapital var på minus och att det inte hade någon trovärdig omstrukturingsplan. Också de ungerska myndigheterna medgav själva att företaget hade haft ständiga svårigheter och att ingen privat investerare hade varit villig att köpa det i början av 2010.

⁽³⁰⁾ Dom av den 29 juni 1999 i mål C-256/97 (REG 1999, s. I-3913) punkt 27 och dom av den 11 juli 2002 i mål T-152/99, HANSA (REG 2002, s. II-3049), punkt 157.

- (89) Medan kapitaltillskottet uppgick till 25,4 miljarder forint (dvs. det belopp som ungerska staten betalade för 94,6 % av flygbolagets aktier) när swappen genomfördes, hade Malév ett negativt eget kapital på 41 miljarder forint (152 miljoner euro), ackumulerade förluster på 51 miljarder forint (189 miljoner euro) och en total skuld på 75 miljarder forint (278 miljoner euro)⁽³¹⁾. Enligt 2010 års räkenskaper hade flygbolaget allvarliga ekonomiska svårigheter i början av 2010, skuldnivån var alarmerande hög och det hade inte längre tillgång till några finansieringskällor. Eftersom bolaget saknade strategisk ägare hade det inte tillgång till någon privat finansiering. I själva verket har bolaget gått med förlust åtminstone sedan 2003 och saknat realistiska möjligheter att återfå sin lönsamhet, och inte ens den privata ägaren lyckades vända situationen till det bättre. Mot denna bakgrund var det uppenbart att kapitaltillskottet inte var tillräckligt för att göra bolaget lönsamt och att Malév efter återförstatligandet skulle behöva mer kapital och likviditet enbart för att kunna fortsätta sin verksamhet. Kommissionen anser att återförstatligandet av Malév genom ett kapitaltillskott i februari 2010 under dessa omständigheter gav bolaget en fördel.
- (90) Vad gäller Ungerns argument att det var lönsammare för staten att nationalisera Malév än att utkräva sina fordringar av företaget konstaterar kommissionen följande. Ungern medger att om bolaget hade gått i konkurs skulle staten ha återvunnit endast en mycket liten del av de fordringar som VEB-garantin inte täckte. (Värdet på Malévs tillgångar var negativt vid tidpunkten för transaktionen). Däremot beslutade ungerska staten att hålla flygbolaget vid liv genom att omvandla lånet till aktier och skjuta till nytt kapital till ett belopp av 20,7 miljarder forint (uppskattningsvis 77 miljoner euro). Ingen privat investerare skulle ha tagit på sig en sådan ytterligare finansiell börda, särskilt eftersom det inte fanns någon realistisk möjlighet att återställa bolagets lönsamhet.
- (91) Kommissionen noterar också att samtidigt som ungerska staten ökade Malévs kapital bytte AirBridge (indirekt VEB) ut ett lån på 1,4 miljarder forint mot aktier. Detta belopp utgjorde 5 % av det nya kapitalet, och staten bidrog med ett betydande belopp nytt kapital utöver den omvandlade skulden. I själva verket utgjorde det nya kapitalet 77 % av kapitaltillskottet. Med beaktande av Malévs svaga ekonomiska situation hade AirBridge mycket små eller nästintill obefintliga möjligheter att få tillbaka detta belopp. Den privata aktörens beteende i denna situation avvek betydligt från ungerska statens beteende och kan inte användas som referenspunkt för att konstatera att staten har agerat som en privat investerare.

Tabell 2

2010 års kapitaltillskott

Deltagare i kapitaltillskottet	Bidrag (i miljarder HUF)	Typ av bidrag	Bidragsandel
MNV	20,7	Nytt kapital	77 %

(31) Räkenskaper för 2010.

Deltagare i kapitaltillskottet	Bidrag (i miljarder HUF)	Typ av bidrag	Bidragsandel
MNV	4,7	Omvandling av lån till kapital	18 %
AirBridge/VEB	1,4	Omvandling av lån till kapital	5 %
TOTALT	26,8		100 %

- (92) På grundval av det ovanstående anser kommissionen att återförstatligandet av Malév genom ett kapitaltillskott i februari 2010 under dessa omständigheter gav bolaget en fördel.

VII.3.5. Åtgärderna 5–8

- (93) Vad gäller åtgärderna efter återförstatligandet är det uppenbart att syftet med aktieägarlånen och kapitaltillskottet var att finansiera Malévs verksamhet och förhindra den insolvens som hotade bolaget. Staten vidtog dessa åtgärder i samma syfte: att upprätthålla Malévs verksamhet. Åtgärderna hänger mycket nära samman med varandra också kronologiskt, eftersom de genomfördes på mycket kort tid (under perioden maj–september 2010). Kommissionen anser följaktligen, i enlighet med domen i målet BP-Chemicals, att dessa delägarlån inte kan bedömas på grundval av den marknadssekonomiska investeringsprincipen och i synnerhet inte referensrättemeddelandet⁽³²⁾, eftersom de är direkt förknippade med åtgärd 4 och man därför inte kan göra en separat bedömning av deras karaktär av statligt stöd.
- (94) Det framgår tydligt av den information som Ungern har lämnat att ingen privat investerare var villig att finansiera Malév och att de enda finansieringskällorna var leverantörskrediter och de likvida medel som staten tillhandahållit. Vid den tidpunkt då lånet beviljades kunde staten inte på allvar räkna med att Malév skulle kunna fullgöra sina räntebetalningsskyldigheter och betala tillbaka lånet. Dessutom kan det ifrågasättas om en privat kreditgivare skulle ha tagit risken att bevilja ett återbetalningsskyldigt lån i form av ett engångsbelopp i slutet av lånets löptid till ett företag i en situation liknande Malévs (dvs. i fortlöpande svårigheter). Slutligen, med beaktande av bolagets tidigare kredithistoria gentemot staten (t.ex. förskottet till GH som inte betalades tillbaka, upprepade uppskov med skattebetalning och obetalda skatteskulder) skulle staten eller någon annan investerare inte realistiskt sett ha kunna räkna med att Malév skulle fullgöra sina skyldigheter.

- (95) Å andra sidan skulle, enligt referensrättemeddelandet, inte ens de överenskomna räntorna och de i avtalet föreskrivna garantierna vara tillräckliga för att utesluta förekomsten av statligt stöd. Den föreskrivna räntesatsen var 9,97 %, medan referensräntan i forint var 5,97 % vid den

(32) Meddelande från kommissionen om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor (EUT C 14, 19.1.2008, s. 6).

tidpunkt då stödet beviljades. En marginal på bara 400 räntepunkter över basräntesatsen i forint var inte tillräcklig med tanke på Malév's tidigare resultat och ekonomiska situation (ett företag ständigt på konkursens brant). Vad gäller säkerheterna för lånen kan GH:s marknadsvärde (3,5 miljarder forint) ifrågasättas om Malév går i konkurs, eftersom Malév var GH:s viktigaste partner när det gäller markttjänster: 2009 genererade Malév 63 % av inkomsterna. Därför var företagets ekonomiska resultat åtminstone på kort sikt beroende av Malév, och dess marknadsvärde skulle ha minskat avsevärt om Malév hade gått i konkurs.

- (96) Eftersom det inte fanns någon trovärdig omstruktureringsplan stod det klart från början att varken lånen eller kapitaltillskottet skulle kunna rädda ett företag i kritiskt tillstånd och med noll marknadsvärde. Dessa åtgärder motsvarar således direkt stöd, eftersom staten saknar möjlighet att få tillbaka de pengar den investerat.
- (97) Kommissionen anser därför att åtgärderna 5–8 medförde en fördel för Malév.

VII.4. Slutsats om förekomsten av statligt stöd

- (98) Enligt bedömningen ovan medförde samtliga åtgärder (åtgärderna 1-8) en fördel för Malév. Fördelen härrörde från statliga medel.
- (99) Malév är ett flygbolag och klassificeras som sådant som företag. Det konkurrerar med andra flygbolag som inte beviljats samma fördel. Åtgärderna snedvrider därför konkurrensen. Dessutom är Malév verksamt inom en sektor (lufttransport) där det bedrivs handel mellan medlemsstaterna, vilket innebär att också kriteriet om påverkan på handeln inom unionen uppfylls.
- (100) Slutligen är åtgärderna specifika och selektiva i det avseendet att de gynnar endast ett företag, dvs. Malév.
- (101) På grundval av de argument som utvecklas ovan bedömer kommissionen att åtgärderna 1–8 uppfyller kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Under sådana omständigheter måste åtgärderna i fråga betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

VII.5. Stödets förenlighet med den inre marknaden

- (102) I artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget föreskrivs undantag från den allmänna regeln om att statligt stöd är oförenligt med den inre marknaden i enlighet med vad som anges i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (103) Kommissionen anser att Malév haft fortlöpande problem åtminstone sedan 2006. Bolaget hade gått med förlust åtminstone sedan 2003 (se tabell 1), och dess kapital var

negativt redan 2006 (se bild 1). De ungerska myndigheterna bekräftade dessutom att flygbolaget hade varaktiga svårigheter och att det från och med andra halvåret 2006 uppfyllde villkoren för ett kollektivt insolvensförfarande och därmed uppfyllde villkoren i punkt 10 c i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Följaktligen kan endast dessa riktlinjer utgöra grund för åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden.

- (104) Vad gäller stödberättigandet och principen om att ett stöd bara ska beviljas en enda gång konstaterar kommissionen att de granskade åtgärderna inte omfattas av en omstruktureringsprocess. Flygbolaget bytte ägare två gånger under den aktuella perioden (2007–2010), eftersom det privatiserades och återförstatligades. Det pågick en ständig omstrukturering av bolaget, dock utan en sammanhängande plan. Efter privatiseringen inleddes i själva verket en del initiativ för att minska kostnaderna (personalminskningar och färre flygrutter), men enhetskostnaderna minskade inte tillräckligt. Enligt de ungerska myndigheterna utarbetades 2009 en ny strategisk vägledning, som konsultföretaget Roland Berger granskade i samband med återförstatligandet. De aktuella åtgärderna är därför speciella omstruktureringsåtgärder som strider mot principen om en enda gång.
- (105) Kommissionen konstaterar vidare att även om Malév vore berättigat till stöd enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering (dvs. uppfyllde villkoret om en enda gång, vilket inte är fallet här), skulle kriterierna för undsättnings- och omstruktureringsstöd som är förenligt med den inre marknaden inte vara uppfyllda, av de skäl som anförs nedan.
- (106) Vad gäller undsättningsstöd uppfylls inte villkoren i punkt 25 a–e i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Framför allt begränsas de aktuella åtgärderna inte till vad som är absolut nödvändigt, och det har inte visats att de kan motiveras med allvarliga sociala problem eller att de har avsevärda negativa spridningseffekter i andra medlemsstater. Dessutom har de flesta åtgärder, med undantag för åtgärderna 5 och 8, inte beviljats i form av lån eller garantier.
- (107) Vad gäller omstruktureringsstöd uppfylls inget av kriterierna för förenlighet med den inre marknaden på grundval av riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.
- (108) Framför allt har de ungerska myndigheterna, vad gäller punkterna 34 och 35 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering som handlar om återställande av lönsamheten på lång sikt, inte slagit vakt om flygbolagets lönsamhetsutsikter på längre sikt och inte lagt fram någon omstruktureringsplan som uppfyller villkoren i punkterna 36 och 37 i riktlinjerna.

- (109) Dessutom konstaterar kommissionen, vad gäller kravet på att otillbörlig snedvridning av konkurrensen ska förhindras (punkterna 38–42 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering), att inga kompensande åtgärder har genomförts.
- (110) Slutligen, vad gäller kriteriet om att stödet ska begränsas till ett minimum (punkterna 43–45 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering) kan det konstateras att stödmottagaren inte har bidragit med egna medel.
- (111) Med hänsyn till det ovan anförda kan det konstateras att åtgärderna 1–8 som genomfördes till förmån för Malév 2007 inte är förenliga med riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Eftersom åtgärderna vidtagits till förmån för ett företag i svårigheter är inga andra grunder för förenlighet tillämpliga. Därför är åtgärderna oförenliga med den inre marknaden.

VIII. ÅTERKRAV

VIII.1. Allmänna bestämmelser

- (112) I enlighet med EUF-fördraget och Europeiska unionens domstols fasta rättspraxis ska kommissionen, när den finner att stöd som lämnas av en stat eller med statliga medel inte är förenligt med den inre marknaden, besluta om att staten i fråga ska upphäva eller ändra dessa stödåtgärder⁽³³⁾. Enligt domstolens fasta rättspraxis är syftet med en medlemsstats skyldighet att upphäva ett stöd som kommissionen har konstaterat vara oförenligt med den inre marknaden att återställa den situation som rådde tidigare⁽³⁴⁾. Domstolen har i detta sammanhang slagit fast att det syftet uppnås när det stödmottagande företaget har betalat tillbaka de belopp som beviljats i form av olagligt stöd och därmed förlorar den fördel det haft på marknaden i förhållande till konkurrenterna, och den situation som rådde innan stödet utbetalades återställs⁽³⁵⁾.
- (113) I enlighet med denna rättspraxis föreskrivs i artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999⁽³⁶⁾ att kommissionen, vid negativa beslut i fall av olagligt stöd, ska besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren.
- (114) Eftersom åtgärderna ska betraktas som olagligt och oförenligt stöd måste stödet återkrävas för att den situation som rådde på marknaden innan stödet beviljades ska kunna återställas. Återkravet ska därför ske från det datum när fördelen kom stödmottagaren till godo, dvs. när

stödet gjordes tillgängligt för stödmottagaren, och ska innefatta återkravsränta till den dag det har återbetalats.

VIII.2. Stödinslag i de enskilda åtgärderna

VIII.2.1. Åtgärd 1

- (115) Kommissionen medger att "Malév", i egenskap av varumärke för Ungerns nationella flygbolag som varit verksamt i tiotals år, har ett visst värde på flygmarknaden. Å andra sidan anser kommissionen att man med hänsyn till den specifika avtalsstrukturen inte kan godkänna de ungerska myndigheternas uppskattning av varumärkets värde. Man borde ha gjort en oberoende värdering av varumärket som också beaktar Malévs allmänna ekonomiska situation.
- (116) På grundval av det ovanstående beräknas stödinslaget i åtgärd 1 till 56 miljoner euro, dvs. 76 miljoner euro minus värdet på rörledningarna för flygbränsle och själva flygplanet (dvs. 20 miljoner euro), minus det objektiva värdet på varumärket Malév⁽³⁷⁾. Det exakta stödinslaget ska beräknas av Ungern. Om Ungern inte lägger fram övertygande argument för ett objektiva värde på varumärket vid tidpunkten för överföringen av varumärket till MAVIA, kommer hela beloppet på 56 miljoner euro att betraktas som stödinslag.

VIII.2.2. Åtgärd 2

- (117) På grundval av det ovanstående anser kommissionen att åtgärden gav Malév en fördel när förskottet inte återkrävdes trots att det förfallit till betalning. Dessutom uppstod det en fördel redan tidigare, åtminstone då det preliminära försäljningsavtalet ändrades i februari 2009 och förskottsbeloppet höjdes (över företagets uppskattade marknadsvärde).
- (118) Kommissionen drar slutsatsen att ingen privat aktör skulle ha beviljat ett sådant kontantlån. I själva verket skulle ingen privat marknadsaktör ha gått med på att ge sådan finansiering till Malév, i synnerhet inte utan krav på återbetalning, och låtit bli att vidta åtgärder för att återkräva pengarna. I sina kommentarer till beslutet att inledda förfarandet konstaterar de ungerska myndigheterna att syftet med förskottet var att säkerställa Malévs överlevnad (se skäl 80 ovan). Därför utgörs stödinslaget av hela värdet på de kontanta medlen för den period som de stod till förmånstagarens förfogande: 0,8 miljarder forint (skillnaden mellan GH:s marknadsvärde och det överskjutande beloppet) mellan februari och juli 2009 och 4,3 miljarder forint (hela förskottet) mellan juli 2009 och februari 2010. Vad återbetalningen beträffar bör det beaktas att detta belopp omvandlades till aktier i februari 2010 (se bedömningen av åtgärd 4 nedan).

⁽³³⁾ Dom av den 12 juli 1973 i mål 70/72, kommissionen mot Tyskland, REG 1973, s. 813, punkt 13.

⁽³⁴⁾ Dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103, punkt 75.

⁽³⁵⁾ Dom av den 17 juni 1999 i mål C-75/97, Belgien mot kommissionen, REG 1999, s. I-3671, punkterna 64 och 65.

⁽³⁶⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽³⁷⁾ Såsom konstateras i skäl 75 ovan har de ungerska myndigheterna inte kunna bestyrka värdet på varumärket Malév, som kan vara nära noll.

VIII.2.3. Åtgärd 3

- (119) Vad gäller uppskovet med betalningen av skatter och socialförsäkringsavgifter och återkrav som inte verkställts anser kommissionen att Malévs hela förfallna skuld till APEH för perioden juli 2008–mars 2010 utgör statligt stöd. Dessutom ska hela det omlagda beloppet efter denna tidpunkt (juli 2008) betraktas som statligt stöd. Ingenting tyder på att en privat fordringsägare skulle ha gått med på dessa uppskov och omläggningar. Vad gäller återkravet bör det beaktas att de förfallna beloppen betalades tillbaka i mars 2010.

VIII.2.4. Åtgärd 4

- (120) Kommissionen konstaterar beträffande kapitaltillskottet att ingen privat investerare skulle ha ställt dessa medel till Malévs förfogande med tanke på Malévs ekonomiska situation, det uppenbara behovet av ytterligare stöd efter kapitaltillskottet och avsaknaden av realistiska utsikter att få tillbaka de "investerade" medlen. Kapitaltillskottet på 25,4 miljarder forint plus 4,7 miljarder forint i form av omvandling av lånet till aktier motsvarande förskottet utgör stödinslaget.

VIII.2.5. Åtgärd 5

- (121) Vad gäller lånen på totalt 9,2 miljarder forint anser kommissionen att staten, med hänsyn till flygbolagets tidigare skulder och situation vid den tidpunkt då lånen beviljades, inte hade någon som helst anledning att vänta sig att få tillbaka de investerade medlen och att det när lånet beviljades t.o.m. var tveksamt om Malév skulle kunna betala räntan. I själva verket betalade bolaget ingen ränta, utan den omvandlades senare till eget kapital.
- (122) Kommissionen anser därför att lånet ska ses som ett renodlat stöd, och därför utgör hela lånet på 9,2 miljarder forint statligt stöd för den period då det stod till förmånstagarens förfogande, dvs. vid den tidpunkt då lånen beviljades (maj, juni och juli 2010) och när lånet omvandlades till eget kapital (september 2010). Ränta som förfallit och ännu inte betalats ska räknas in i stödinslaget. Vad återbetalningen beträffar bör det således beaktas att beloppet omvandlades till eget kapital i september 2010 (se bedömningen av åtgärd 6 nedan).

VIII.2.6. Åtgärd 6

- (123) Av de orsaker om anges i skäl 120 anser kommissionen att hela det lån som omvandlats till kapital utgör ett renodlat stöd och således att hela beloppet på 9,4 miljarder forint utgjort ett stödinslag sedan september 2010.

VIII.2.7. Åtgärd 7

- (124) Av de orsaker som anges i skäl 120 anser kommissionen att det kapital på 5,3 miljarder forint som skjutits till sedan september 2010 utgör inslag av statligt stöd.

VIII.2.8. Åtgärd 8

- (125) Av de orsaker om anges i skäl 120 anser kommissionen att hela lånet ska betraktas som ett renodlat stöd och således att hela beloppet på 5,7 miljarder forint utgjort ett inslag av statligt stöd sedan september 2010.

IX. SLUTSATS

- (126) På grundval av det ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtgärderna 1–8 som Ungern genomfört till förmån för Malév utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (127) Kommissionen konstaterar vidare att åtgärderna 1–8 inte är förenliga med den inre marknaden.
- (128) Detta oförenliga stöd måste återkrävas från Malév i enlighet med avsnitt VIII.2 ovan för att den situation som rådde på marknaden innan stödet beviljades ska kunna återställas. Det exakta återkravsbeloppet jämte ränta ska beräknas av de ungerska myndigheterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande åtgärder som Ungern genomfört till förmån för Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget:

- a) Åtgärd 1: statsägda MAVAs övertagande den 31 december 2007 av ett lån som MFB, en helt och hållet statsägd utvecklingsbank, beviljade Malév år 2003.
- b) Åtgärd 2: tillhandahållandet av ett "kontantlån" på 4,3 miljarder forint med en löptid på ett år i samband med att MNV skulle köpa dotterbolaget Malév Ground Handling (affären gick senare om intet).
- c) Åtgärd 3: alla skatte- och socialförsäkringskulder från juli 2008 till mars 2010 samt uppskov med olika skatte- och socialförsäkringsbetalningar fr.o.m. juli 2008.
- d) Åtgärd 4: i februari 2010, ett kapitaltillskott på 25,4 miljarder forint från MNV (som delvis genomfördes genom tillskott av nytt kapital på 20,7 miljarder forint och delvis genom omvandling till kapital av det förskott på 4,7 miljarder forint som betalats till GH).

e) Åtgärd 5: tre aktieägarlån på sammanlagt 9,2 miljarder forint som MNV Zrt. från maj till augusti 2010 beviljade Malév, jämte förfallen ränta som inte betalats.

f) Åtgärd 6: i september 2010, omvandling av de aktieägarlån som nämns i artikel 1 e ovan (tillsammans med den ränta som upplupit på dessa) till eget kapital på 9,4 miljarder forint.

g) Åtgärd 7: i september 2010, ett ytterligare kapitaltillskott på 5,3 miljarder forint.

h) Åtgärd 8: i september 2010, ett ytterligare aktieägarlån på 5,7 miljarder forint jämte upplupen men obetald ränta.

Artikel 2

De i artikel 1 avsedda olagliga statliga stödåtgärder som Ungern i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget genomfört till förmån för Magyar Légiközlekedési Zrt. är oförenliga med den inre marknaden.

Artikel 3

(1) Ungern ska från stödmottagaren återkräva det stöd som avses i artikel 1.

(2) Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från den dag då stödet ställdes till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats.

(3) Röntan ska kapitaliseras enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004.

Artikel 4

(1) Återkravet av det stöd som har beviljats enligt den åtgärd som avses i artikel 1 ska genomföras omedelbart och effektivt.

(2) Ungern ska se till att detta beslut verkställs inom fyra månader från delgivningen av beslutet.

Artikel 5

(1) Inom två månader från dagen för delgivning av detta beslut ska Ungern lämna följande upplysningar till kommissionen:

a) Det totala belopp (kapital och räntor) som ska återkrävas från stödmottagaren.

b) Detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan vidtagits eller som planeras för att följa detta beslut.

c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

(2) Ungern ska hålla kommissionen underrättad om de nationella åtgärder som vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet med ränta av det stöd som avses i artikel 2.3 har slutförts. Ungern ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut. Ungern ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och det räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Ungern.

Utfärdat i Bryssel den 9 januari 2012.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande