II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 9 януари 2012 година

относно държавна помощ SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10), предоставена от Унгария в полза на Malév Hungarian Airlines Zrt.

(нотифицирано под номер C(2011) 9316)

(само текстът на унгарски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/150/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението на Комисията да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС [1], относно държавна помощ C 38/10, (ex NN 69/10) [2],

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като имат предвид, че:

I. КОНТЕКСТ И ПРОЦЕДУРА

(1) След няколко неуспешни опита за приватизация, през 2007 г. унгарската държава сключи споразумение за покупко-продажба с *AirBridge Zrt.* (наричан по-долу „AirBridge“) относно 99,95 % от акциите на националния превозвач *Malév Hungarian Airlines Zrt.* (наричан по-долу „Malév“). AirBridge изплати 200 милиона HUF (740 000 EUR [3]) за придобиване на акциите. Комисията получи уведомление относно споразумението за приватизация в съответствие с член 108, параграф 2 от ДФЕС, но впоследствие то беше оттеглено [4].

(2) Вследствие на финансовите затруднения на новия собственик руската Външноикономическа банка „Внешэкономбанк“ (наричана по-долу „VEB“) придоби дял от 49,5 % в AirBridge и стана непряк акционер в Malév.

(3) През март 2010 г. Комисията научи от прессъобщения за намерението на унгарската държава да ренационализира Malév. С електронно писмо от 2 март 2010 г. унгарските органи потвърдиха тези прессъобщения.

(4) На 10 март 2010 г. Комисията получи жалба с електронно писмо от Wizz Air, нискобюджетен въздушен превозвач със седалище в Унгария и основен конкурент на Malév в Унгария. В тази жалба се твърди, че дружеството Malév е получило държавна помощ, която е незаконна и несъвместима с вътрешния пазар, посредством редица различни мерки. С писмо от 29 март 2009 г. Комисията препрати неповерителна

[1] Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от ДФЕС; двата набора от разпоредби са по същество идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, където това е уместно.

[2] Решение на Комисията C(2010) 9671 окончателен от 21 декември 2010 г. (ОВ C 156, 26.5.2011 г., стр. 11).

[3] Сумите в EUR в настоящото решение са приблизителни стойности, посочени само ориентировъчно. Всички суми в HUF (с изключение на заема на Унгарската банка за развитие (MFB) от 76 млн. EUR и гаранцията на VEB от 32 млн. EUR, които са деноминирани в EUR, вж. съображение 20) са представени в EUR по обменния курс от 2 август 2011 г.: 270 HUF/EUR. През 2011 г. HUF се колебаеше в широки граници от 260 до 300 HUF/EUR.

[4] Унгарските органи изпратиха до Комисията уведомление за финансовите споразумения във връзка с приватизацията на Malév с електронно писмо от 10 април 2008 г. Тази мярка бе регистрирана с референтен номер N 190/2008. Унгарските органи оттеглиха тази мярка на 12 ноември 2009 г.

версия на жалбата до унгарските органи заедно с искане за допълнителна информация. На 30 април 2010 г. Унгария представи мнения относно същността на тази жалба, като даде отговори на поставените в нея въпроси.

(5) На среща с унгарските органи на 5 май 2010 г. същите посочиха, че възнамеряват да преструктурират въздушния превозвач. Те обаче изтъкнаха също така, че все още не знаят колко всеобхватно ще бъде това преструктуриране.

(6) Комисията получи втора жалба (от конкурент, който не се съгласи да бъде разкрита идентичността му) на 5 октомври 2010 г., която беше препратена на унгарските органи с писмо от 21 октомври 2010 г. На 19 ноември 2010 г. унгарските органи представиха мнения относно същността на тази жалба.

(7) На 14 юли 2010 г. и 8 октомври 2010 г. Комисията поиска допълнителна информация от унгарските органи, като отговори бяха получени на 11 август 2010 г., 16 август 2010 г., 5 октомври 2010 г., 3 ноември 2010 г. и 23 ноември 2010 г.

(8) При тези обстоятелства на 21 декември 2010 г. Комисията взе решение за откриване на официалната процедура по разследване в съответствие с член 108, параграф 2 от ДФЕС (наричано по-долу „решението за откриване на процедура“) относно твърдението за различни мерки за държавна помощ, приведени в действие в полза на Malév.

(9) На 24 февруари 2011 г. Унгария представи своите мнения относно решението на Комисията за откриване на процедурата.

(10) Решението за откриване на процедурата бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 26 май 2011 г. ([5]) Мнения бяха получени от две заинтересовани страни: от Wizz Air на 26 юни 2011 г. и от конкурент (нежелаещ да бъде разкрита идентичността му) на 28 юни 2011 г.

(11) На 6 юли 2011 г. Комисията препрати тези мнения на Унгария. На 5 септември 2011 г. Унгария представи мнения относно коментарите на третите страни.

(12) След решението за откриване на процедурата в Брюксел се състояха две срещи между службите на Комисията и унгарските органи: на 10 юни 2011 г. и на 19 октомври 2011 г.

(13) На 26 септември 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от унгарските органи и Унгария отговори с писмо от 25 октомври 2011 г.

([5]) Вж. бележка под линия 2.

II. MALÉV И РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ

II.1. Дружеството

(14) Седалището на Malév е на Международната аерогара „Ференц Лист“ в Будапеща и към настоящия момент въздушният превозвач работи с парк от 22 въздухоплавателни средства ([6]) до дестинации в Европа и Близкия Изток. През 2009 г. той е превозил 3,2 милиона пътници ([7]).

II.2. Периодът преди приватизацията от 2007 г.

(15) Унгарските органи направиха няколко опита да приватизират Malév. През 1992 г. 35 % от акциите на Malév бяха продадени на контролиран от държавата италиански консорциум от Alitalia и Simest. През 1997 г. Alitalia-Simest продаде своя дял на консорциум от две частни унгарски банки (OTP и MKB). През 1999 г. повечето частно притежавани акции са изкупени обратно от държавата, в резултат на което държавната собственост възлиза на 97 %.

(16) Дружеството Malév, наред с много други въздушни превозвачи, претърпя значителни щети от спада в авиационния пазар след събитията през септември 2001 г. и започна да реализира загуби (вж. таблица 1 по-долу).

(17) В този контекст държавата отново взе решение да приватизира Malév.

II.3. Приватизацията от 2007 г. и Malév под частен контрол

II.3.1. *Продажбата на AirBridge*

(18) Дружеството има нужда от рекапитализация, а държавата, като собственик, беше с ограничени възможности да финансира такава инвестиция. Поискани са оферти за Malév и в началото на 2007 г. беше решено, че най-добрата оферта е на дружеството със специална цел „AirBridge“. AirBridge предложи атрактивен и икономически осъществим бизнес план и план за преструктуриране.

(19) На 23 февруари 2007 г. беше сключено споразумение за покупко-продажба, съгласно което 99,95 % от акциите на Malév са продадени на AirBridge. 49 % от акциите на AirBridge са били собственост на Борис Абрамович ([8]), руски бизнесмен, притежаващ мажоритарен дял в няколко руски авиационни компании (KrasAir и Обединени руски авиационни компании AirUnion), а 51 % — на отделни унгарски граждани. Ето защо очакванията са били, че заедно с бизнес плана и плана за преструктуриране AirBridge ще допринесе с ноу-хау и ефективно управление на Malév.

([6]) http://www.malev.com/companyinformation/introduction/malev-company-profile.

([7]) Съгласно интернет страница на дружеството „повече от 3 милиона пътници, осигуряващи приходи, са летели с Malév през 2010 г.“.

([8]) Това участие от 49 % в AirBridge е било заложено от г-н Абрамович във VEB, руската държавна външноикономическа банка („Государственный банк внешнеэкономической деятельности“), като гаранция за заем, предоставен на AirBridge от VEB.

(20) Най-съществените елементи от това споразумение са:

а) AirBridge закупува 99,95 % от акциите на Malév за 200 милиона HUF (740 000 EUR). Не по-късно от 31 декември 2008 г. AirBridge се задължава да осигури финансиране ([9]) в размер на 50 милиона EUR.

б) Заем, предоставен през 2003 г. на Malév от Унгарската банка за развитие (Magyar Fejlesztési Bank, наричана по-долу „MFB“), която е 100 % държавна собственост, в размер на 76 милиона EUR, е изваден от счетоводния баланс на Malév и прехвърлен на дружеството със специална цел на Malév (Malév Vagyonkezelő Kft., наричано по-долу „MAVA“), което е 100 % държавна собственост.

в) Полученият през 2003 г. заем от MFB е деноминиран в EUR, гарантиран на 100 % от държавата, с лихвен процент тримесечна референтна ставка IBOR + 0,5 %. Първоначалният падеж на заема е 2013 г., като главницата трябва да бъде изплатена на една вноска на падежа. С прехвърлянето на главницата и лихвите на MAVA падежът на заема също е удължен до 2017 г.

г) Според унгарските органи активи на стойност 76 милиона EUR са прехвърлени на MAVA заедно със заема. Тези активи включват търговската марка Malév, керосинопровод и един самолет B767. Ако Malév реализира печалба, дружеството следва да изплати на MAVA и 25 % от печалбите след данъчно облагане. AirBridge предоставя на MAVA и банкова гаранция от VEB за покриване на изплащането на заема в размер до 32 милиона EUR.

д) Освен това Malév ще изплаща на MAVA сумата от 200 000 EUR годишно като роялти за използване на наименованието и логото „Malév“. AirBridge се задължава да продължи да използва марката и да гарантира дейността на дружеството като въздушен превозвач до 31 декември 2017 г., когато е новият падеж на заема.

е) Malév ще вземе обратно на лизинг самолета B767 — прехвърлен на MAVA (вж. буква б) по-горе) — от MAVA за периода от 1 януари 2008 г. до 31 декември 2017 г. ([10])

(21) Назначено е ново ръководство и са въведени редица мерки за икономии и генериране на приходи. Последните включват прекратяване на превози на дълги разстояния и съкращения на персонала. Според Унгария обаче, тъй като тези мерки съвпадат с голямо увеличение на цените на горивото, те като цяло не са оказали въздействие върху рентабилността на дружеството.

(22) Финансовото положение на Malév продължи да се влошава и 4 месеца по-късно на дружеството липсва необходимата ликвидност за изплащане на роялти за използването на търговската марка „Malév“.

(23) Според Унгария плащанията за самолета B767, взет на лизинг от MAVA, не са „спрени“, след като Malév решава да прекрати полетите на дълги разстояния, тъй като Malév „признава“ тези задължения и е налице само закъснение на плащанията, върху което се изплащат лихви.

(24) През втората половина на 2008 г. последиците от глобалната финансова криза започват да се усещат от Malév, както и от неговите руски партньори. Няколко от авиационните компании на г-н Абрамович изпадат в несъстоятелност. Оказва се, че самото дружество AirBridge вече не е в състояние да финансира Malév и не изпълнява задължението си да върне заема на VEB. Тъй като 49 % от акционерната собственост в AirBridge са заложени във VEB, VEB придобива тези акции. VEB посочва, че е готова да финансира и занапред Malév, но като банка, а не като собственик.

II.3.2. *Продажба на Malév Ground Handling*

(25) Както бе посочено по-горе, в началото на 2009 г. финансовото положение на Malév се влошава още повече. Поради това акционерите му се обръщат към държавното холдингово дружество Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., (наричано по-долу „MNV“) с предложението да продаде на MNV Malév Ground Handling, 100 % дъщерно дружество на Malév (наричано по-долу „Malév GH“).

(26) Според Унгария Malév GH е било тогава и все още е, стабилно във финансово отношение предприятие.

(27) През януари 2009 г. е подписано (и през февруари изменено) предварително споразумение за продажба, предвиждащо авансови плащания в размер на 4,3 милиарда HUF (16 милиона EUR). MNV извършва авансови плащания в полза на Malév през януари и февруари 2009 г. Тези авансови плащания подлежат на възстановяване в рамките на два работни дни, ако в резултат на правния и финансовия анализ MNV реши да не подписва окончателното споразумение за покупко-продажба. Това задължение за потенциално възстановяване е гарантирано с обезпечителни споразумения. През юли 2009 г. MNV решава в крайна сметка да прекрати сделката, с което възстановяването на покупната цена става дължимо.

(28) Авансовото плащане не е възстановено на MNV. Лихвите, дължими по авансовите плащания, не са изплатени на MNV ([11]).

([9]) По-специално, капитал в размер на 20 млн. EUR плюс 30 млн. EUR под формата на капитал, подчинен кредит или кредит.

([10]) За такса, състояща се от „еднократна такса“ в размер на 110 000 EUR, „годишна такса“ от 1,1 милиона EUR и заплащане от Malév на всички свързани разходи за поддръжка и експлоатация.

([11]) Вместо това искането да възстановяване на плащанията срещу Malév е било уредено по-късно в рамките на споразумението за замяна „дълг срещу собствен капитал“ от февруари 2010 г., посочено по-долу, т.е. една година след като са извършени авансовите плащания в полза на Malév. Сумата на главницата плюс лихвите е определена тогава от одитор в размер на 4 664 604 041 HUF (17 млн. EUR).

II.3.3. *Отлагане на данъци*

(29) От януари 2007 г. до март 2010 г. унгарската Агенция за данъчен и финансов контрол (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, наричана по-долу „APEH“), разрешава на Malév да отложи или да разсрочи плащанията по различни видове данъчни и социалноосигурителни задължения. APEH не успява да събере просрочените задължения, считано от юли 2008 г., и дори впоследствие разрешава разсрочването на допълнителни плащания. През март 2010 г. данъчните и социалноосигурителните задължения на Malév (главница и лихви за просрочено плащане) възлизат общо на 13,7 милиарда HUF (51 милиона EUR). За цялата група Malév тази сума възлиза на 16,8 милиарда HUF (62 милиона EUR). На 11 март 2010 г. оставащият баланс по текущата сметка на Malév с APEH е уреден чрез използване на част от паричните средства, получени чрез посоченото по-долу увеличение на капитала през февруари 2010 г.

II.4. **Ренационализацията от 2010 г. и Malév под държавен контрол**

II.4.1. *Причини, довели да ренационализацията на Malév*

(30) През 2010 г. е било невъзможно да се намерят частни инвеститори, които да придобият собствеността върху Malév от AirBridge/VEB като главен акционер. По-специално VEB не е имала намерение да финансира въздушния превозвач като стратегически инвеститор. Финансовите резултати на дружеството остават слаби, както се вижда от таблица 1 по-долу.

Таблица 1

Показатели за ефективност на Malév за периода 2003—2010 г. (милиарди HUF)

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Печалба преди лихви, данъци и амортизация печалба/(загуба)	(4,4)	(1,8)	(4,9)	(8,8)	(10,6)	(8,3)	(15,5)	(19,1)
Печалба преди лихви и данъци печалба/(загуба)	(9,4)	(6,8)	(9,4)	(12,5)	(14,7)	(10,8)	(17,9)	(20,6)
Нетен резултат печалба/(загуба)	(13,5)	(4,9)	(1,3)	(10,9)	0,7	(14,5)	(24,8)	(24,6)

Източник: Информация, предоставена от унгарските органи, и от финансовите отчети на Malév за 2010 г.

(31) Вместо да преминат към ликвидация унгарските органи решават да преговарят с VEB и AirBridge с цел да се опитат да подобрят търговската позиция на Malév в средносрочен до дългосрочен план.

II.4.2. *Увеличение на капитала през февруари 2010 г.: замяна на дълг срещу собствен капитал и свеж капитал*

(32) На 26 февруари 2010 г. VEB, AirBridge, MNV, Malév и унгарското правителство се споразумяват за увеличение на капитала с 25,4 милиарда HUF (94 милиона EUR), осъществено отчасти чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF (77 милиона EUR) и отчасти чрез размяна на дълг срещу собствен капитал на авансово плащане в полза на Malév плюс начислени върху това лихви (вж. раздел II.3.2 по-горе), общо 4,7 милиарда HUF (17 милиона EUR). Дружеството AirBridge също заменя 1,5 милиарда HUF (5,4 милиона EUR) срещу собствен капитал. В резултат вземанията срещу Malév отпадат и предишните кредитори стават собственици на част от дружеството.

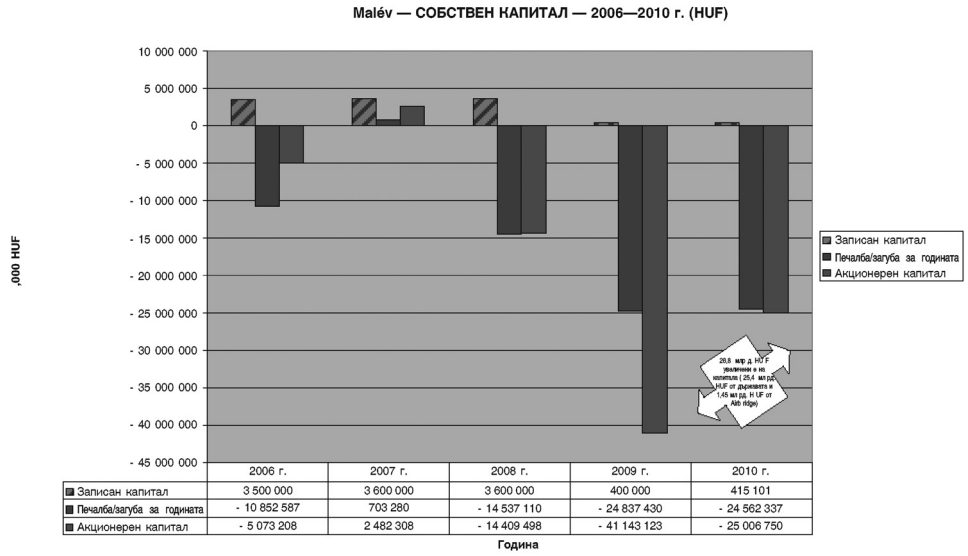
(33) Преди увеличението наличният регистриран капитал в Malév е намален почти до нула за компенсиране на част от натрупаните загуби и за да бъде отразен фактът, че наличните акции в Malév са загубили стойността си. Регистрираният капитал на Malév е увеличен след това посредством издаване на нови акции с единична номинална стойност 0,01 HUF. Развитието състоянието на Malév по отношение на собствения капитал е показано на фигура 1 по-долу.

(34) Сумата от 20,7 милиарда HUF (77 милиона EUR), внесена от MNV в брой, дава възможност на Malév да изплати всички данъчни задължения (вж. съображение 29 по-горе) и да стабилизира временно дейността си.

(35) След увеличението на капитала държавата става собственик на 94,6 % от акциите на Malév, а делът на AirBridge/VEB е намален до минимум.

Фигура 1

Развитие на състоянието на Malév по отношение на собствения капитал



	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Записан капитал	3 500 000	3 600 000	3 600 000	400 000	415 101
Печалба/загуба за годината	- 10 852 587	703 280	- 14 537 110	- 24 837 430	- 24 562 337
Акционерен капитал	- 5 073 208	2 482 308	- 14 409 498	- 41 143 123	- 25 006 750

II.4.3. *Май—август 2010 г.: Акционерни заеми и преобразуване в собствен капитал*

(36) През периода от май до август 2010 г. унгарската държава предоставя на Malév чрез MNV редица „акционерни заеми“ на обща сума 9,2 милиарда HUF (34 милиона EUR).

(37) Първият от тези заеми през май 2010 г. е в размер на 2,16 милиарда HUF (7,9 милиона EUR). Той е описан като тригодишен акционерен заем при лихвен процент 9,97 %. Изплащането е извършено с еднократно плащане на падежа, а залог са акциите на Malév GH.

(38) Вторият от тези заеми през юни 2010 г. в размер на 1,34 милиарда HUF (4,9 милиона EUR) е отново тригодишен акционерен заем при лихвен процент 9,97 %, изплащането е пак с еднократно плащане на падежа, а като обезщетение служи залог на акциите на Malév GH.

(39) През август 2010 г. е предоставен трети акционерен заем в размер на 5,7 милиарда HUF (20,8 милиона EUR). Той отново е тригодишен акционерен заем при лихвен процент 9,97 %, който трябва да се изплати чрез еднократно плащане на падежа. В този случай обезпечението е под формата на залог на самолет (реактивен самолет HA-LNA CRJ).

(40) На 24 септември тези три заема на обща стойност 9,2 милиарда HUF (33,6 милиона EUR), заедно с дължимите по тях лихви (обща сума 9,4 милиарда HUF или 34,3 милиона EUR), са преобразувани от дълг в собствен капитал в Malév и съответните обезпечения отпаднат.

II.4.4. *Септември 2010 г.: допълнително увеличение на капитала и акционерен заем*

(41) На 24 септември 2010 г. MNV също увеличава капитала на Malév чрез допълнителна инжекция в размер на 5,3 милиарда HUF (19,3 милиона EUR) парични средства. По този начин акционерното участие на MNV (т.е. на държавата) в Malév се е увеличило до 96,5 %.

(42) На същата дата държавата предоставя на Malév още един акционерен заем в размер на 5,7 милиарда HUF (20,8 милиона EUR) със срок на изплащане 3 години при лихвен процент 9,97 %. Първото лихвено плащане ставало дължимо шест месеца след датата на предоставяне на заема, а изплащането на главницата е чрез еднократна сума на падежа. Обезпечението по този заем е регистрираният залог на самолета HA-LNA CRJ със стойност на активите от около 1,8 милиарда HUF и залог на приходите от вътрешния и международния трафик на организираните в IATA туристически посредници.

III. **ОБОБЩЕНИЕ НА МЕРКИТЕ, КОИТО СА ОБЕКТ НА РАЗСЛЕДВАНЕ**

(43) В решението за откриване на процедурата Комисията проучи дали посочените по-долу мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

— Мярка 1: поемането на 31 декември 2007 г. от дружество MALÉV MAVA, което е държавна собственост, на заем, предоставен през 2003 г. на Malév от MFB, банка за развитие, която е 100 % държавна собственост, възлизащ на **76 милиона EUR,** заедно с някои активи на Malév. Падежът на заема е удължен най-много до 2017 г.;

— Мярка 2: предоставянето на паричен инструмент от **4,3 милиарда HUF** за една година в контекста на запланuваното (впоследствие отпаднало) закупуване от MNV на дъщерното предприятие за наземно обслужване на Malév (Malév GH), което според унгарските органи е стабилно във финансово отношение предприятие. Въпреки че сделката не е реализирана, това авансово плащане по продажната цена не е възстановено;

— Мярка 3: отлагането на различни данъци социалноосигурителни вноски, дължими между януари 2007 г. и март 2010 г. През март 2010 г. дължимите данъци и социалноосигурителни вноски на Malév възлизат на **13,7 милиарда HUF**;

— Мярка 4: през февруари 2010 г. увеличение на капитала на MNV в размер на **25,4 милиарда HUF**, реализирано частично чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF (77 милиона EUR) и частично чрез замяна на дълг срещу собствен капитал на авансовото плащане за GH (вж. мярка 2) плюс лихви на обща стойност 4,7 милиарда HUF. (Дружеството AirBridge също заменя 1,5 милиарда HUF срещу собствен капитал);

— Мярка 5: от май до август 2010 г. три акционерни заема, възлизащи общо на **9,2 милиарда HUF** и предоставени на Malév от MNV. И трите заема в HUF са с лихвен процент 9,97 % при изплащане на главницата чрез еднократна сума на падежа (и трите транша за три години). Първите два транша, възлизащи общо на 3,5 милиарда HUF (13 милиона EUR), са обезпечени от дъщерното дружество Malév GH, а третият транш от 5,7 милиарда HUF (21 милиона EUR) — със самолет (реактивен самолет HA-LNA CRJ);

— Мярка 6: през септември 2010 г. преобразуване на тези акционерни заеми (заедно с дължимите лихви по тях) от дълг в собствен капитал в размер на **9,4 милиарда HUF**;

— Мярка 7: през септември 2010 г. допълнително увеличение на капитала в размер на **5,3 милиарда HUF** в парични средства. Акционерното участие на държавата нараства на 96,5 %;

— Мярка 8: през септември 2010 г. допълнителен акционерен заем в размер на **5,7 милиарда HUF** с лихвен процент 9,97 % и погасяване на главницата чрез еднократна сума на падежа. Заемът е обезпечен чрез посочения по-горе самолет HA-LNA CRJ и залог на приходите от вътрешния и международния трафик на организираните в IATA туристически посредници.

(44) В решението за откриване на процедурата Комисията постави също така въпроса дали тези мерки, доколкото те представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, са съвместими с вътрешния пазар с оглед на изключенията, залегнали в ДФЕС, и по-специално с Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение ([12]) (наричани по-долу „Насоките за оздравяване и преструктуриране“).

IV. **МНЕНИЯ ОТ УНГАРИЯ**

(45) В своя отговор на решението за откриване на процедурата Унгария повтори описаните по-горе факти и даде допълнителни обяснения за причините, довели до затрудненията на въздушния превозвач. Унгария потвърди също така, че Malév е отговаряло на условията за предприятие в „постоянно затруднение“ по смисъла на Насоките за оздравяване и преструктуриране, считано най-малко от второто полугодие на 2006 г.

(46) Преди откриването на официалната процедура по разследване унгарските органи твърдяха накратко, че всички мерки отговарят на принципите за инвеститор в условията на пазарна икономика и за кредитор в условията на пазарна икономика.

(47) Във връзка с мерките, съпътстващи продажбата на Malév на AirBridge, унгарските органи твърдяха, че тези мерки съответстват на пазара поради обезпечението, учредено като гаранция за придобиването на заема от MAVA. Що се отнася до неуспешната продажба на Malév GH, те твърдят, че на Malév не е дадено предимство, тъй като късното възстановяване на продажната цена е било адекватно обезпечено и върху продажната цена са начислени лихви. По отношение на отлагането на данъци те твърдят, че за тези суми е имало обезпечение, че са били начислени всички приложими лихви и санкции, както и че подобни отлагания са общи мерки. Относно ренационализацията на Malév унгарските органи заявяват, че са могли да изпълнят принудително вземанията си от Malév, което би довело до несъстоятелност и ликвидация на дружеството. Ако бяха направили това, те биха възстановили според тях само малка част от своите вземания (остатъка след частта, покрита от гаранцията на VEB, посочена в съображение 20 по-горе). Освен това това би предизвикало значителни отрицателни последици за националната икономика ([13]).

(48) Във връзка с акционерните заеми и последвалото им преобразуване в собствен капитал на Malév държавата счита, че те не са дали предимство на Malév, тъй като тези заеми са били във всеки момент напълно обезпечени с активи, че са приложени съответстващи на пазара лихвени проценти и че при превръщането в собствен капитал са взети предвид всички дължими лихви.

([12]) Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2).

([13]) Като например загуба на работни места, въздействие върху доставчиците на Malév, спад на обемите на трафика на Аерогара Будапеща, намален приток на туристи и отрицателни последици за общата атрактивност на Унгария като място за инвестиране.

(49) Унгарските органи не представиха нови елементи след решението за откриване на процедурата. В мненията на Унгария относно решението за откриване на процедурата не се съдържат нови елементи в подкрепа на твърдението, че по своето естество мерките не са помощ, нито има информация, която да обоснове съвместимостта на приведените в действие мерки с вътрешния пазар и по-специално с Насоките за оздравяване и преструктуриране.

V. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

(50) Двама конкуренти представиха мнения (вж. съображение 10 по-горе) — и двете в подкрепа на разследването на Комисията.

(51) Конкурентът, който настоява да не се разкрива идентичността му, твърди, че някои частни инвеститори са били заинтересовани да придобият контролно участие в Malév, което доказва, че Унгария е имала реални опции като алтернатива на ренационализацията на Malév през 2010 г.

(52) Wizz Air оценява общата пазарна стойност на активите, прехвърлени на MAVA заедно със заема на MFB (мярка 1), включително търговската марка Malév, керосинопровод и самолет B767, на не повече от 27 милиона EUR, което е значително по-малко от размера на заема. Поради това Wizz Air заключава, че тази транзакция не може да се счита за извършена на принципа на сделката между несвързани лица и че тя е дала значително предимство на Malév.

(53) Що се отнася до отлагането на данъци (мярка 3), Wizz Air твърди, че съгласно унгарското законодателство частно предприятие във финансово състояние, подобно на това на Malév, не може нито автоматично, нито по изключение да се възползва от отлагане на данъците, подобно на разглежданото.

VI. **СТАНОВИЩЕ НА УНГАРИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ТРЕТИТЕ СТРАНИ**

(54) След като Комисията удължи срока за отговор, на 5 септември 2011 г. Унгария отговори на тези мнения. Унгария продължава да твърди, че мерките в миналото са били оправдани въз основа на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика (вж. съображение 59 по-долу) и следователно не представляват държавна помощ. Според Унгария наличието на цели на държавната политика не засяга естеството на мерките, които не представляват държавна помощ.

(55) Унгария заяви, че не е имало реални варианти и че единствено ренационализацията е позволила на унгарските органи да възвърнат пълния си оперативен контрол над Malév, като е дала възможност на националния превозвач да изпълни на практика процедурата по преструктуриране, започната от него през 2007 г. с цел да се осигури търговският успех на дружеството. Относно мярка 1 Унгария счита, че стойността на въпросните активи отговаря на стойността на заема. По отношение на мярка 3 Унгария заяви, че унгарските данъчни органи са третирали Malév като всеки друг данъкоплатец в подобно положение.

VII. **НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДФЕС**

VII.1. **Общи бележки**

(56) За да установи дали разглежданите мерки представляват държавна помощ, Комисията трябва да прецени дали те изпълняват кумулативните условия на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Съгласно тази разпоредба „[о]свен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар.“

(57) С оглед на тази разпоредба Комисията ще оцени дали оспорваните мерки в полза на Malév представляват държавна помощ.

(58) По отношение на кумулативните критерии за държавна помощ в настоящия случай засягането на търговията и нарушаването на конкуренцията са безспорни и дори не бяха оспорени от унгарските органи. Malév се конкурира с други въздушни превозвачи в Европейския съюз, по-специално след влизането в сила на третия етап от либерализирането на въздушния транспорт („третия пакет“) на 1 януари 1993 г. ([14]) Въпросните мерки са дали възможност на Malév да продължи своята дейност, така че дружеството не е било принудено да понесе, за разлика от други конкуренти, последиците от своите слаби финансови резултати.

(59) Що се отнася до държавните ресурси и възможността мерките да се отнесат към държавата, това също не беше оспорено от Унгария. APEH е унгарската данъчна служба и в това си качество очевидно може да бъде отнесена към държавата. MNV е държавното холдингово дружество. Неговите задължения са изложени в най-важните рамкови правила на Закона за държавните активи. MNV изпълнява решенията на правителството и на компетентния министър. Що се отнася до MAVA, това дружество също е 100 % държавна собственост (чрез MNV) и — както пояснява унгарските органи — представлява „еманация на унгарската държава“.

(60) Колкото до избирателния характер, с изключение на мярка 3 (отлагане на изплащането на данъци), той не беше оспорен от Унгария. Мерките са имали за цел да поставят в по-благоприятно положение само едно дружество, Malév.

([14]) „Третият пакет“ включва въвеждането на хармонизирани изисквания за лиценз за експлоатация за въздушните превозвачи на ЕС (Регламент (ЕИО) № 2407/92), открит достъп за всички въздушни превозвачи на ЕС с такъв лиценз за експлоатация до всички маршрути в ЕС (Регламент (ЕИО) № 2408/92) и пълна свобода по отношение на цените и таксите (Регламент (ЕИО) № 2407/92).

(61) По-долу е представена оценка дали в разглежданите мерки има икономическо предимство в полза на Malév.

(62) По този въпрос Комисията отбелязва, че в съответствие с утвърдените принципи на общностното право, ако допълнителен капитал бъде предложен на „предприятие“ при условия, които са по-добри от нормалните пазарни условия, това може да попадне в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като може да доведе до „поставяне в по-благоприятно положение“ определеното предприятие по смисъла на този член. За да определи дали е предоставено такова предимство, Комисията прилага „принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика“. Съгласно този принцип, когато при подобни обстоятелства „*частен инвеститор, който действа при нормални пазарни условия на пазарна икономика с големина, съпоставима с тази на органите, действащи в публичния сектор, може да е бил мотивиран да направи въпросната капиталова вноска*“, не става въпрос за държавна помощ. Комисията трябва следователно да прецени „*дали частен инвеститор би участвал във въпросната транзакция при същите условия*“ ([15]). Поведението на хипотетичния частен инвеститор е това на предпазлив инвеститор ([16]), чиято цел да максимализира печалбата е съчетана с предпазливост по отношение на равнището на риска, приемливо за даден коефициент на възвръщаемост ([17]).

(63) Съгласно практиката на Съда на Европейския съюз „макар действията на частния инвеститор, с които трябва да се сравнява намесата на публичния инвеститор, преследващ цели, свързани с икономическата политика, да не са непременно действия на обикновен инвеститор, който влага капитал с цел повече или по-малко краткосрочно реализиране на печалба, те трябва да бъдат поне действия на частен холдинг или на частна група от предприятия, които следват структурна обща или отраслова политика, и трябва да бъдат ръководени от перспективи за рентабилност в по-дългосрочен план ([18]).

(64) Освен това „*…[с]равнението между поведението на публичен и частен инвеститор трябва да бъде направено по отношение на това, какво отношение би имал частният инвеститор по време на въпросната транзакция, като се имат предвид наличната информация и предвидените развития към този момент*“ ([19]).

(65) Анализът и оценката на Комисията трябва да включва „всички съответни елементи на спорната транзакция и на нейния контекст“. Това включва финансовото положение на предприятието получател и на съответния пазар. Въз основа на горепосочените съображения основният въпрос, който Комисията желае да проучи, е дали предприятието е получило „*икономическо предимство, което не би получило в нормални пазарни условия*“ ([20]).

(66) Комисията отбелязва също така, че в съответствие с установената съдебна практика принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика се прилага и към заемите. Когато се прилага към предоставянето на заем, възниква въпросът дали частен инвеститор би предоставил заема на получателя при условията, при които той е бил действително предоставен ([21]).

VII.2. **Оценка на съвкупността от мерки**

(67) Както вече беше посочено в решението за откриване на процедурата, за оценката на разглеждания случай се взема предвид решението по делото *BP Chemicals* ([22]). Всъщност Комисията счита, че мерките не са автономни, а са свързани по своята хронология, финансовото положение на Malév и окончателния си характер, тъй като всички те имат за цел запазване на жизнеспособността на въздушния превозвач и разрешаване на проблемите с нужната му ликвидност и недостатъчната капитализация поради понесените от дружеството загуби. В мненията си относно решението за откриване на процедурата Унгария твърди също така, че различните стъпки на „процеса“ са „неотделими“ и всички мерки са били насочени към една цел, а именно да се осигури оперативната дейност на въздушния превозвач, като се намери стратегически инвеститор.

(68) От отговорите на Унгария стана ясно, че мерките, приложени от Унгария в полза на Malév, са мотивирани от съображения на държавната политика, а не от грижа за бъдещата рентабилност на дружеството. Унгария неколкократно подчерта провала на приватизацията и значението на Malév за националната икономика. Признато бе, че при предприемане на мерките държавата се е съобразявала с „ролята на въздушния превозвач за националната инфраструктура, пазара на труда и интереса на доставчиците“. Унгарските органи подчертаха също така, че няма частен инвеститор, който да е готов да придобие дружеството в настоящата му форма. Поради това на Комисията се налага изводът, че никой частен инвеститор не би действал като унгарското правителство при подобни обстоятелства, когато е предприело мерки. В допълнение Комисията напомня също така, че в решението по делото *Boch* Съдът на Европейския съюз посочва, че „*въпросът е по-специално дали при сходни обстоятелства един частен акционер, като се вземат предвид предвидимата възвращаемост и като се оставят настрана всички съображения от социален характер и съображенията, свързани с регионалната политика и конкретния отрасъл, би записал този капитал*“ ([23]).

([15]) Решение от 6 март 2003 г. по съединени дела T-228/99 и T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ/Комисия*, Recueil, стр. II-435 и следв., точка 245.

([16]) Решение от 16 май 2002 г. по дело C-482-99 *Франция/Комисия*, Recueil, стр. I-4397, точка 71.

([17]) Решение по съединени дела T-228/99 и T-233/99 (цитирани в бел. под линия 15), точка 255.

([18]) Решение от 21 май 1991 г. по дело C-305/89 *Италия/Комисия*, Recueil,, стр. I-1603, точка 20.

([19]) Решение по съединени дела T-228/99 и T-233/99 (цитирани в бел. под линия 15), точка 246. Вж. също решение от 30 април 1998 г. по дело T-16/96 *Cityflyer Express/Комисия*, Recueil, стр. II-757, точка 76.

([20]) Решение по съединени дела T-228/99 и T-233/99 (цитирани в бел. под линия 15), точка 251.

([21]) Решение по дело T-16/96 (цитирано в бел. под линия 19), точки 45 и 46.

([22]) Решение от 15 септември 1998 г. по дело T-11/95 *BP Chemicals/Комисия*, Recueil, стр. II-3235, точка 170; решение от 13 септември 2010 г. по съединени дела T-415/05, T-416/05 и T-423/05 *Olympic* (все още непубликувано в сборника), точка 385.

([23]) Решение от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия (Boch)*, Recueil,, стр. 2321, точка 13. Вж. също решение от 21 януари 1999 г. по съединени дела T-129/95, T-2/96 и T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH/Комисия*, Recueil, стр. II-17, точка 132.

(69) С оглед на лошите финансови резултати на Malév в течение на дълъг период от време (вж. таблица 1 и съображения 103—104 по-долу) и твърдението на унгарските органи, че въздушният превозвач е бил в постоянно затруднение поне от 2006 г. насетне, възвращаемост, която да е приемлива за частен инвеститор, би могла да се очаква само ако дружеството беше извършило драстично преструктуриране. Нито Унгария, нито Malév приведоха обаче доказателства, че такъв план за преструктуриране е бил в основата на някоя от разглежданите мерки.

(70) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че мерки 1—8 в своята съвкупност не отговарят на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Тази оценка се потвърждава допълнително от индивидуалния анализ на всяка от мерките.

VII.3. **Индивидуална оценка на мерки 1—8**

VII.3.1. *Мярка 1*

(71) Според Унгария дейността на MAVA е сведена до еднократна функция, а именно притежаване на определени активи, които са били собственост на Malév, и дейност като „посредник на определени плащания между Malév и MFB“. Дружеството MAVA е създадено именно за тази цел.

(72) Относно дълга в размер на 76 милиона EUR, прехвърлен на MAVA, това е по силата на споразумение за заем от 2003 г. между Malév и MFB. Дългът е подлежал на изплащане на една вноска на падежа и е обезпечен с държавна гаранция. Този заем от 2003 г. беше включен в списъка на съществуващите мерки за помощ в Договора за присъединяване ([24]). В споразумението от 2007 г. падежът на заема беше обаче удължен до 2017 г. Поради това, считано от 2007 г., мярката не може вече да бъде разглеждана като съществуваща мярка за помощ. В действителност продължаването на дадена мярка за помощ представлява нова схема за помощ в съответствие с член 4, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 794/2004 ([25]).

(73) Разследването показа, че тази транзакция (т.е. удължаването на падежа на дълга, създаването на MAVA, прехвърлянето на дълга на MAVA, прехвърлянето на активите на MAVA и споразуменията за обратен лизинг) е имала за цел единствено преструктуриране на дълга на Malév. Унгария сама призна, че от MAVA никога не се е очаквало да бъде печелившо дружество. В резултат на тази транзакция дългът (заедно с активите) е бил изваден от счетоводния баланс на Malév.

(74) Твърдението на Унгария, че финансовите задължения, поети от Malév и AirBridge, са били достатъчни за покриване на разходите на MAVA, не може да бъде прието като доказателство, че транзакцията отговаря на изискванията на пазара, тъй като никой субект на частния пазар не би имал стимул да действа по същия начин. Що се отнася до предложените обезпечения, те са имали за цел да дадат на MAVA възможност да изплати дълга си на падежа на заема, т.е. през 2017 г. ([26]) Никой частен инвеститор не би поел такъв риск, а именно да придобие активи с несигурна бъдеща стойност срещу определено задължение за изплащане.

(75) Въпреки че унгарските органи предоставиха доста пълни оценки ([27]) за самолета B767 ([28]) и керосинопровода ([29]), предоставената оценка (метод на дисконтирания паричен поток) за търговската марка Malév (56 милиона EUR) е нелогична и силно зависима от резултатите от дейността на въздушния превозвач, така че резултатът от нея не може да бъде приет като обективна стойност за марката Malév, по-специално като се имат предвид състоянието и резултатите на дружеството. С оглед на факта, че държавата е осъзнавала вероятността Malév да не бъде в състояние да изпълни задълженията си за изплащане на роялти такси за марката, методът на дисконтирания паричен поток би следвало да доведе до нулева стойност. При тази специфична договорна конструкция стойността на марката не може следователно да се приеме като достатъчно обезпечение.

(76) Договарящите се страни трябва да са били наясно, че Malév, като дружество в затруднение още от 2007 г., не е имало реалната възможност да изпълни в достатъчна степен задължението си за изплащане на роялти такси за марката. В действителност след тази транзакция „разходите“ на MAVA (т.е. лихвените плащания на MFB) не са могли да бъдат покрити от изплащаните от Malév такси за марката. Дружеството MAVA така и не е предприело никакви стъпки за принудително събиране на дължимите плащания.

(77) Що се отнася до гаранцията на VEB от 32 милиона EUR, тя е била предназначена да покрие не само главницата, но и редовните лихвени плащания, дължими от MAVA на MFB.

(78) В този контекст и с оглед на факта, че на MAVA не е била прехвърлена подходяща еквивалентна сума, изваждането на дълга от счетоводния баланс на дружеството трябва да се разглежда като предимство в полза на Malév.

([24]) Списък на съществуващите мерки за помощ по точка 1, буква б) на механизма за съществуваща помощ, уреден в глава 3 на приложение IV към Договора за присъединяване на Чешката република, Естония, Кипър, Латвия, Литва, Унгария, Малта, Полша, Словения и Словакия към Европейския съюз.

([25]) ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1. Решение от 25 март 2009 г. по дело T-332/06 *Alcoa Trasformazioni/Комисия* (все още непубликувано в Сборника), точка 32 и решение от 6 март 2002 г. по съединени дела T-127/99, T-129/99 и T-148/99 *Diputación Foral de Álava/Комисия*, Recueil, стр. II-1275.

([26]) По-специално дружеството Malév е имало задължението през 2017 г. да изкупи обратно марката Malév за 76 милиона EUR, от които MAVA да изплати тогава заема на MFB.

([27]) Оценките и за трите актива (самолета, керосинопровода и марката Malév) са изготвени от *American Appraisal*.

([28]) Метод на себестойността при същевременно отчитане на информацията от списание „The Aircraft Value Reference“ и ориентировъчна оферта за самолета. (Ориентировъчната оферта за самолета бе предоставена на *American Appraisal* въз основа на данни на Malév).

([29]) Метод на себестойността.

VII.3.2. *Мярка 2*

(79) Относно авансовото плащане от MNV за (провалилата се впоследствие) продажба на GH, съгласно експертната оценка, представена от Унгария, през 2009 г. GH е имало нетна стойност на активите 1,6 милиарда HUF и очаквана пазарна стойност 3,5 милиарда HUF. В действителност през януари 2009 г. MNV е изплатило на Malév 1,6 милиарда HUF като авансово плащане. Това плащане е обезпечено със залог на реактивен самолет HA-LNA CRJ (прогнозна пазарна стойност 1,8 милиарда HUF). През февруари 2009 г. предварителното споразумение за продажба е изменено и MNV плаща допълнително 2,7 милиарда HUF (общо 4,3 милиарда HUF) и за същия самолет е регистриран втори залог.

(80) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата унгарските органи признават, че всъщност авансовото плащане е предприето, за да се обезпечи ликвидността на Malév по време на етапа на преговори по ренационализацията.

(81) Във съответствие с предварителното споразумение за продажба изплащането на тази сума става дължимо незабавно (2 работни дни) в случай че транзакцията е неуспешна. MNV не предприема обаче никакви стъпки за връщане на този дълг, след като MNV се оттегля от сделката през юли 2009 г. Начислени са (но така и не са изплатени) само *ex post* лихви, когато дългът е заменен срещу собствен капитал през 2010 г. По този начин Malév е разполагало с тези парични средства безплатно.

(82) Комисията счита, че мярката е предоставила на Malév предимство, когато възстановяването на авансовото плащане не е наложено принудително, след като е станало дължимо през юли 2009 г. Освен това предимство е получено дори преди това в момента, когато предварителното споразумение за продажба е изменено през февруари 2009 г. и авансовото плащане се е увеличило (над очакваната пазарна цена на дружеството), без да бъде достатъчно обезпечено.

VII.3.3. *Мярка 3*

(83) Относно многократното отлагане на данъци и социалноосигурителни задължения от данъчните органи Комисията отбелязва, че въз основа на отговорите на Унгария става ясно, че през периода 2006—2007 г. Malév е поискала отлагане на данъци в 12 различни случая (отнасящи се до различни плащания). Данъчните органи са разрешили отлагането всеки път. Съгласно съответното унгарско законодателство разрешаването на подобно отлагане подлежи на оценка и може да бъде отказано. Следователно мярката трябва да бъде разглеждана като избирателна ([30]).

(84) До юли 2008 г. законоустановените лихви са начислявани и изплащани от Malév съгласно графика за отлагане. В своите решения като причини за това данъчните органи цитират затрудненото положение на Malév и предвиденото на този етап преструктуриране.

(85) Считано от юли 2008 г. Malév обаче спира изплащането на своите данъци и социалноосигурителни вноски, както и на лихвите (с изключение на едно частично плащане през декември 2008 г.) и данъчните органи не предприемат нищо за изплащането на тези задължения. Нещо повече, разсрочени са и допълнителни плащания, след като Malév не е спазило споразуменията за отлагане. Считано от април 2009 г. данъците и социалните плащания, дължими от този момент (т.е. не предишните, просрочени вече плащания), вече не са дори разсрочвани, без APEH да предприеме каквито и да било конкретни действия за принудително връщане на някое от задълженията.

(86) Комисията счита, че никой частен кредитор не би постъпил като унгарската държава. В действителност не са били предприети никакви конкретни стъпки за принудително връщане на дълга, считано от юли 2008 г. Освен това въпреки известни усилия за преструктуриране финансовото положение на дружеството остава много слабо (вж. таблица 1 по-горе) и е имало много малко или изобщо не е имало никакви изгледи дружеството да стане отново рентабилно. При подобни обстоятелства един частен кредитор би предприел принудително изпълнение на споразумението. Освен това след като Malév не е спазило споразуменията за разсрочване, никой частен кредитор не би се съгласил на допълнително разсрочване.

(87) Следователно, считано не по-късно от юли 2008 г., отказът на митническите органи да предприемат принудително изплащане на данъците и социалноосигурителните вноски и допълнителното разсрочване са предоставили предимство на Malév.

VII.3.4. *Мярка 4*

(88) По отношение на увеличението на капитала от февруари 2010 г., посредством което държавата ренационализира въздушния превозвач, в който тя не притежава участие след неговата приватизация, най-поразителният факт е, че докато 99,5 % от Malév са продадени за цена, равностойна приблизително на 740 000 EUR през 2007 г., през 2010 г. държавата заплаща *де факто* равностойността на 94 милиона EUR, за да си върне 94,6 % от собствеността (посредством увеличението на капитала, реализирано частично чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF и частично чрез замяна на дълг срещу собствен капитал на авансовото плащане за GH в размер на 4,7 милиарда HUF), т.е. 127 пъти повече от първоначалната продажна цена. Това поведение на държавата, по-специално с оглед на факта, че междувременно дружеството трупа загуби, продължава да има отрицателен собствен капитал и липсва план за преструктуриране, не съответства на пазара. В действителност унгарските органи сами признаха, че дружеството е било в „постоянно затруднение“ и никой частен инвеститор не е бил готов да закупи Malév в началото на 2010 г.

([30]) Решение от 29 юни 1999 г. по дело C-256/97 *DM Transport*, Recueil, стр. I-3913, точка 27 и решение от 11 юли 2002 г. по дело T-152/99 *HAMSA*, Recueil, стр. II-3049, точка 157.

(89) Докато увеличението на капитала възлиза на 25,4 милиарда HUF (т.е. на сумата, платена от унгарската държава за възвръщане на 94,6 % от собствеността на въздушния превозвач), към момента на замяната на дълг срещу собствен капитал дружеството Malév има отрицателен собствен капитал в размер на 41 милиарда HUF (152 милиона EUR), натрупани загуби в размер на 51 милиарда HUF (189 милиона EUR) и общ дълг в размер на 75 милиарда HUF (278 милиона EUR) ([31]). Съгласно финансовите отчети за 2010 г. в началото на 2010 г. „финансовите проблеми на въздушния превозвач бяха сериозни, дългът достигна драматично равнище, на практика източници на финансиране не съществуват. […] Поради отсъствието на стратегически собственик търговско финансиране липсваше." В действителност въздушният превозвач е понасял загуби най-малко от 2003 г. насетне без реалистични изгледи за връщане към жизнеспособност, като дори частният собственик не е успял да промени положението в дружеството. При тези обстоятелства е било ясно, че увеличението на капитала няма да бъде достатъчно за връщане на дружеството към жизнеспособност и че след ренационализацията Malév ще има нужда от допълнителен капитал и ликвидност, за да може просто да продължи дейността си. Комисията достига до заключението, че при тези обстоятелства ренационализацията на Malév от февруари 2010 г. посредством увеличение на капитала е предоставила предимство на дружеството.

(90) Относно твърдението на Унгария, че за държавата е било по-изгодно да национализира дружеството, отколкото да предяви искове срещу Malév, Комисията отбелязва следното. Както признава Унгария, в случай на несъстоятелност тя би си върнала много малка част от своите вземания, като се изключат покритите от гаранцията на VEB вземания. (В действителност стойността на активите на Malév е отрицателна към момента на транзакцията.) От друга страна, унгарската държава е решила да запази жизнеспособността на въздушния превозвач чрез замяна на дълга му *и* инжекция на свежи парични средства в размер на 20,7 милиарда HUF (около 77 милиона EUR). Никой частен инвеститор не би поел тази допълнителна финансова тежест при подобни обстоятелства, особено когато няма реални шансове за връщане на дружеството към жизнеспособност.

(91) Комисията отбелязва също така, че по същото време, когато унгарската държава увеличава капитала на Malév, AirBridge (непряко VEB) също заменя своя дълг в размер на 1,4 милиарда HUF срещу собствен капитал. Тази сума обаче представлява само 5 % от новия капитал, като освен заменения дълг държавата също внася значителна сума свеж капитал. В действителност инжекцията на свежи пари възлиза на 77 % от увеличението на капитала. Освен това, с оглед на лошото финансово състояние на Malév, изгледите на AirBridge да бъде изплатена тази сума са били много ограничени или изобщо са липсвали. Следователно поведението на частната страна в този случай се различава съществено от това на унгарската държава и въз основа на него не може да се приеме, че държавата е имала поведение на частен инвеститор.

([31]) Финансови отчети за 2010 г.

Таблица 2

Увеличение на капитала през 2010 г.

Участник в увеличението на капитала	Вноска, милиарди HUF	Вид на вноската	Дял на вноската
MNV	20,7	Свеж капитал	77 %
MNV	4,7	Замяна дълг с/у капитал	18 %
AirBridge /VEB	1,4	Замяна дълг с/у капитал	5 %
ОБЩО	**26,8**		**100 %**

(92) Въз основа на гореизложените съображения Комисията достига до заключението, че при тези обстоятелства ренационализацията на Malév от февруари 2010 г. посредством увеличение на капитала е предоставила предимство на дружеството.

VII.3.5. *Мерки 5—8*

(93) По отношение на мерките след ренационализацията е ясно, че акционерните заеми и капиталовите инжекции имат за цел да се финансира текущата дейност на Malév и да се избегне заплахата от несъстоятелност. Държавата следователно предприема тези мерки със същата цел: продължаване на дейността на Malév. Освен това те са тясно свързани по своята хронология, тъй като са осъществени през много кратки интервали от време (а именно от май до септември 2010 г.). Следователно Комисията счита, че съгласно *BP Chemicals* тези акционерни заеми не могат да бъдат оценени в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и по-специално чрез прилагане на Съобщението за референтните проценти ([32]), тъй като те всички са пряко свързани с мярка 4 и поради това естеството им на държавна помощ не може да бъде оценено изолирано.

(94) От отговорите на Унгария става ясно, че никой частен инвеститор не е бил готов да финансира Malév, като единствените източници за финансиране на дружеството са били кредитите от доставчици и ликвидността, осигурена от държавата. Към момента на предоставяне на заемите държавата не е могла да разчита сериозно, че Malév ще изплати дължимите лихви и ще върне заема. Под въпрос е освен това дали един частен кредитор би поел риска да предостави заем, който трябва да бъде върнат с еднократно плащане на падежа, на дружество в положение, сравнимо с това на Malév (т.е. в постоянно затруднение). И накрая, с оглед на кредитната история на дружеството по отношение на държавата (като невъзстановяване на авансовото плащане за GH, многократното отлагане и неплащане на данъци) държавата и всеки друг инвеститор не биха могли да имат реални очаквания, че Malév ще изпълни своите задължения.

(95) От друга страна, дори в съответствие със Съобщението за референтните проценти, договорените лихви и обезпечения не биха били достатъчни, за да се изключи

([32]) Съобщение на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти, ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

наличието на държавна помощ. Определеният лихвен процент е бил 9,97 %, докато референтният процент за HUF към момента на предоставяне на заема е възлизал на 5,97 %. Маржът от само 400 базови пункта над основния процент за HUF е недостатъчен, като се имат предвид резултатите от миналата дейност и финансовото положение на Malév (дружество, което е изправено постоянно пред заплахата от несъстоятелност). Що се отнася до обезпечението на заемите, пазарната стойност на GH (3,5 милиарда HUF) при изпадане на Malév в несъстоятелност е под въпрос, тъй като Malév е било най-важният партньор на GH: през 2009 г. 63 % от неговите приходи са генерирани от Malév. Следователно поне в краткосрочен план неговите икономически резултати са зависели от съществуването на Malév, така че пазарната му стойност би спаднала съществено, ако Malév обяви несъстоятелност.

(96) При липсата на надежден план за преструктуриране от самото начало е ясно, че нито заемите, нито увеличението на капитала биха променили положението на дружество с нулева пазарна стойност, което остава в критично състояние. Ето защо тези мерки са практически равностойни на безвъзмездна помощ, тъй като държавата не е имала никакви изгледи да си възстанови „инвестираните“ средства.

(97) Следователно Комисията счита, че мерки 5—8 са предоставили предимство на Malév.

VII.4. **Заключение относно наличието на държавна помощ**

(98) В съответствие с изложената по-горе оценка всички разглеждани мерки (мерки 1—8) предоставят предимство на Malév. Това предимство е предоставено от държавни ресурси.

(99) Освен това Malév е въздушен превозвач и в това си качество се определя като предприятие. Това предприятие се конкурира с други въздушни превозвачи, които не се ползват със същото предимство. Следователно мерките нарушават конкуренцията. Освен това дружеството извършва дейност в сектор (въздушни превози), в който определено съществува търговия между държавите членки, така че критерият за въздействие върху търговията в рамките на Съюза също е изпълнен.

(100) И накрая, мерките са специфични и избирателни, тъй като поставят в по-благоприятно положение само едно предприятие (а именно Malév).

(101) Въз основа на изложените по-горе съображения Комисията достига до заключението, че мерки 1—8 отговарят на критериите, залегнали в член 107, параграф 1 от ДФЕС. При тези обстоятелства те трябва да бъдат разглеждани като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

VII.5. **Съвместимост на помощта с вътрешния пазар**

(102) Член 107, параграф 2 и член 107, параграф 3 от ДФЕС предоставят изключения от общото правило, че държавната помощ е несъвместима с вътрешния пазар, както е посочено в член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(103) Комисията счита, че дружеството Malév е било в постоянно затруднение най-малко от 2006 г. По-специално, то е губещо най-малко от 2003 г. (вж. таблица 1 по-горе) и още през 2006 г. собственият му капитал е отрицателен (фигура 1 по-горе). Освен това унгарските органи потвърдиха постоянните затруднения на въздушния превозвач и това, че от второто полугодие на 2006 г. насетне дружеството отговаря на критериите за започване на процедура по колективна несъстоятелност, с което изпълнява изискванията на параграф 10, буква в) от Насоките за оздравяване и преструктуриране. Следователно единственото основание за съвместимост могат да бъдат Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(104) По отношение на допустимостта и условието за еднократност на помощта („one time, last time“) Комисията отбелязва, че разглежданите мерки не представляват цялостен и непрекъснат процес на преструктуриране. Въздушният превозвач е сменил собственика си два пъти през съответния период (2007—2010 г.), тъй като е бил приватизиран и ренационализиран. Той е бил в процес на постоянно „преструктуриране“, но без съгласуван план. В действителност някои инициативи за намаляване на разходите (съкращения на персонал и на маршрути) са започнали след приватизацията, но единичните разходи не са намалени достатъчно. Според унгарските органи през 2009 г. е била изготвена нова „стратегическа ориентация“, която е преразгледана отново от консултантската фирма *Roland Berger* в контекста на ренационализацията. Следователно въпросните мерки са различни мерки за преструктуриране, които по принцип нарушават принципа за еднократност на помощта.

(105) Комисията отбелязва, че дори ако Malév отговаряше на изискванията за предоставяне на помощ в съответствие с Насоките за оздравяване и преструктуриране (т.е. ако условието за еднократност на помощта беше изпълнено, *quod non*), изискванията за съвместима помощ за оздравяване и преструктуриране нямаше да бъдат изпълнени поради изложените по-долу основания.

(106) По отношение на помощта за оздравяване не е изпълнен параграф 25, букви а)—д) от Насоките за оздравяване и преструктуриране. По-специално разглежданите мерки не са ограничени до необходимия минимум, не са представени доказателства, че те са обосновани от сериозни социални затруднения и че нямат неблагоприятно въздействие спрямо другите държави членки. Освен това, с изключение на мерки 5 и 8, повечето от тях не са предоставени под формата на заеми или гаранции.

(107) Що се отнася до помощта за преструктуриране, не е изпълнено нито едно от условията съгласно Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(108) По-специално във връзка с параграфи 34—35 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, „възстановяване на дългосрочната жизнеспособност“, унгарските органи не са представили доказателства за изгледите за жизнеспособност на въздушния превозвач, нито план за преструктуриране, отговарящ на изискванията, изложени в параграфи 36—37 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(109) Освен това, по отношение на изискването за „избягване на неправомерното нарушаване на конкуренцията“ (параграфи 38—42 от Насоките за оздравяване и преструктуриране) Комисията отбелязва, че не са осъществени компенсационни мерки.

(110) Накрая, по отношение на условието за „помощ, ограничена до минимум“ (параграфи 43—45 от Насоките за оздравяване и преструктуриране) не е представено собствено становище.

(111) С оглед на гореизложеното, мерките 1—8, осъществени в полза на Malév от 2007 г. насам, не са съвместими с Насоките за оздравяване и преструктуриране. Тъй като мерките са предоставени на дружество в затруднение, не може да бъде приложено друго основание за съвместимост. Следователно мерките са несъвместими с вътрешния пазар.

VIII. **ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ**

VIII.1. **Общи бележки**

(112) Съгласно ДФЕС и установената практика на Съда на Европейския съюз Комисията е компетентна да вземе решение, че съответната държава трябва да отмени или да измени помощта ([33]), за която Комисията е счела, че е несъвместима с вътрешния пазар. Съдът също така неведнъж е постановявал, че задължението на дадена държава да отмени помощ, счетена от Комисията за несъвместима с вътрешния пазар, цели да възстанови съществувалата преди това ситуация ([34]). В този контекст Съдът е постановил, че целта е постигната, когато получателят е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като така се е отказал от предимството, което е имал над конкурентите си на пазара, и ситуацията от преди плащането на помощта е възстановена ([35]).

(113) В съответствие с тази съдебна практика член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999 ([36]) гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя“.

(114) Следователно, тъй като въпросните мерки представляват помощ, която е неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, помощта следва да бъде възстановена, за да бъде възстановено положението на пазара преди предоставянето на помощта. Началният момент за възстановяването на сумата следва да бъде датата на предоставяне на предимството на получателя, т.е. датата, на която помощта е предоставена на разположение на получателя, който трябва да плати лихви за възстановяване до датата на нейното действително възстановяване.

VIII.2. **Елемент на помощта в отделните мерки**

VIII.2.1. *Мярка 1*

(115) Комисията признава, че търговската марка на унгарския национален превозвач „Malév“, осъществяващ дейност от десетилетия, има известна стойност на авиационния пазар. От друга страна, Комисията счита, че при специфичната договорна конструкция стойността на марката, заявена от унгарските органи, не може да бъде приета. Обективната стойност следва да се основава на независима оценка, която да вземе предвид и общото финансово положение на Malév.

(116) Въз основа на гореизложеното елементът на помощ при мярка 1 е изчислен на 56 милиона EUR, т.е. 76 милиона EUR минус стойността на керосинопровода и самолета (възлизаща на 20 милиона EUR), минус обективната стойност на търговската марка „Malév“ ([37]). Точният елемент на помощта трябва да бъде изчислен от Унгария. Ако Унгария не представи убедителни доводи за обективна стойност на търговската марка към датата на сключване на транзакцията по прехвърлянето на марката на MAVA, елементът на помощ ще се счита за равен на цялата сума от 56 милиона EUR.

VIII.2.2. *Мярка 2*

(117) Както бе посочено по-горе, Комисията счита, че мярката е предоставила на Malév предимство, когато възстановяването на авансовото плащане не е било наложено принудително, след като е станало дължимо. Освен това предимството е било получено дори преди това, най-малко от момента, когато предварителното споразумение за продажба е било изменено през февруари 2009 г. и авансовото плащане се е увеличило (над прогнозната пазарна цена на дружеството).

(118) Комисията заключава, че никой частен оператор не би предоставил паричен механизъм в подобен размер. В действителност никой частен оператор на пазара не би се съгласил да постави тези средства на разположение на Malév, още по-малко безплатно и без да направи нищо за тяхното възстановяване. Всъщност, в своите мнения относно решението за откриване на процедурата самите унгарски органи признават, че авансовото плащане е имало за цел да гарантира оцеляването на Malév (вж. съображение 80 по-горе). Следователно елементът на помощ е целият размер на сумата за периода, през който тя е била на разположение на получателя: от февруари 2009 г. до юли 2009 г. 0,8 милиарда HUF (разликата между пазарната стойност на GH и „надплатената“ сума) и от юли 2009 г. до февруари 2010 г. 4,3 милиарда HUF (цялата сума на авансовото плащане). Следователно при възстановяването следва да се вземе предвид фактът, че сумата е заменена със собствен капитал през февруари 2010 г. (вж. мярка 4 по-долу).

([33]) Решение от 12 юли 1973 г. по дело C-70/72 *Комисия/Германия*, Recueil, стр. 813, точка 13.

([34]) Решение от 14 септември 1994 г. по съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, *Испания/Комисия*, Recueil, стр. I-4103, точка 75.

([35]) Решение от 17 юни 1999 г. по дело C-75/97 *Белгия/Комисия*, Recueil, стр. I-3671, точки 64—65.

([36]) ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

([37]) Както бе посочено в съображение 75 по-горе, унгарските органи не обосноваха стойността на търговската марка „Malév“, която може да бъде и нулева.

VIII.2.3. *Мярка 3*

(119) Относно отлагането и отказа от принудително събиране на данъците и социалноосигурителните вноски Комисията счита, че всички просрочени задължения на Malév към APEH от юли 2008 г. до март 2010 г. представляват държавна помощ. Освен това цялата разсрочена сума след тази дата (юли 2008 г.) също представлява държавна помощ. В действителност няма данни, че частен кредитор би предоставил подобно отлагане и разсрочване. При възстановяването следва да се вземе предвид фактът, че просрочените суми са изплатени през март 2010 г.

VIII.2.4. *Мярка 4*

(120) По отношение на увеличението на капитала Комисията счита, че с оглед на финансовото положение на Malév, очевидната нужда от допълнително подпомагане след увеличението на капитала и липсата на реалистична перспектива за възстановяване на „инвестираните“ средства, никой частен инвеститор не би предоставил тези средства на разположение на Malév. Елементът на помощ е капиталовата инжекция от 25,4 милиарда HUF плюс замяната на дълг от 4,7 милиарда HUF срещу собствен капитал за авансовите плащания в полза на Malév GH.

VIII.2.5. *Мярка 5*

(121) Що се отнася до заемите в общ размер на 9,2 милиарда HUF, Комисията счита, че с оглед на историята на задълженията и положението на въздушния превозвач към датата на предоставяне на тези заеми, държавата няма абсолютно никакви основания да очаква изплащането им, а към датата на предоставяне на заема е било дори съмнително дали Malév ще бъде в състояние да изплати лихвите. В действителност начислените лихви не са били изплатени, а конвертирани по-късно в собствен капитал.

(122) Поради това Комисията счита, че заемът може да бъде сравнен с безвъзмездна помощ, следователно елементът на помощта е цялата сума на заема от 9,2 милиарда HUF за периода, през който е бил на разположение на получателя, т.е. между предоставянето на траншовете (май, юни и юли 2010 г.) и преобразуването на заемите в собствен капитал (септември 2010 г.). Дължимите и неизплатени лихви следва да бъдат включени в елемента на помощта. При възстановяването трябва следователно да бъде отчетен фактът, че сумата е заменена със собствен капитал през септември 2010 г. (вж. мярка 6 по-долу).

VIII.2.6. *Мярка 6*

(123) Поради основанията, изложени в съображение 120 по-горе, Комисията счита, че целият размер на дълга, заменен със собствен капитал, може да се разглежда като безвъзмездна помощ и затова елементът на помощта е цялата сума от 9,4 милиарда HUF, считано от септември 2010 г.

VIII.2.7. *Мярка 7*

(124) Поради основанията, изложени в съображение 120 по-горе, Комисията счита, елементът на помощта е капиталът от 5,3 милиарда HUF, внесен от септември 2010 г. насетне.

VIII.2.8. *Мярка 8*

(125) Поради основанията, изложени в съображение 120 по-горе, Комисията счита, че целият размер на заема е сравним с безвъзмездна помощ и затова цялата сума от 5,7 милиарда HUF е елементът на помощта, считано от септември 2010 г.

IX. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(126) Въз основа на гореизложените съображения Комисията достига до заключението, че мерки 1—8, приведени в действие от Унгария в полза на Malév, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(127) Освен това Комисията заключава, че мерки 1—8 са несъвместими с вътрешния пазар.

(128) Тази несъвместима помощ трябва да бъде възстановена от Malév, както е посочено в раздел VIII.2 по-горе, с цел възстановяване на ситуацията, съществувала на пазара преди предоставянето на помощта. Точната обща сума за възстановяване плюс лихвите върху нея следва да бъдат изчислени от унгарските органи,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Следните мерки, приведени в действие от Унгария в полза на Malév Hungarian Airlines Zrt., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС:

а) Мярка 1: поемането на 31 декември 2007 г. от MAVA, дружество, което е държавна собственост, на заем, предоставен през 2003 г. на Malév от MFB, банка за развитие, която е 100 % държавна собственост;

б) Мярка 2: предоставянето на паричен механизъм от 4,3 млрд. HUF за една година в контекста на заплануваното (впоследствие неуспяло) закупуване от MNV на дъщерното предприятие Malév GH;

в) Мярка 3: всички просрочени данъчни и социалноосигурителни задължения от юли 2008 г. до март 2010 г. и отлагането на различни данъци и социалноосигурителни вноски, считано от юли 2008 г.;

г) Мярка 4: увеличение на капитала от MNV през февруари 2010 г. в размер на 25,4 милиарда HUF (реализирано частично чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF и частично чрез замяна на дълг срещу собствен капитал на авансовото плащане в полза на GH в размер на 4,7 милиарда HUF);

д) Мярка 5: от май до август 2010 г. три акционерни заема на обща сума 9,2 милиарда HUF, предоставени на Malév от MNV, плюс дължимите, но неизплатени лихви;

е) Мярка 6: през септември 2010 г. преобразуването на тези акционерни заеми (заедно с дължимите лихви по тях), посочено в член 1, буква д), от дълг в собствен капитал в размер на 9,4 милиарда HUF;

ж) Мярка 7: през септември 2010 г. допълнително увеличение на капитала в размер на 5,3 милиарда HUF;

з) Мярка 8: през септември 2010 г. допълнителен акционерен заем в размер на 5,7 милиарда HUF плюс дължимите, но неизплатени лихви.

Член 2

Мерките за държавна помощ, посочени в член 1 и неправомерно приведени в действие от Унгария в полза на Malév Hungarian Airlines Zrt. в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, са несъвместими с вътрешния пазар.

Член 3

(1) Унгария следва да направи необходимото за възстановяването от получателя на помощта, посочена в член 1.

(2) Сумите, които следва да се възстановят, включват лихви от датата, на която са били предоставени на разположение на получателя, до датата на действителното им възстановяване.

(3) Лихвата се начислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията.

Член 4

(1) Възстановяването на помощта, посочена в член 1, се извършва незабавно и ефективно.

(2) Унгария гарантира изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца, считано от датата, на която е уведомена за него.

Член 5

(1) В срок от два месеца след уведомяването за настоящото решение Унгария изпраща следната информация на Комисията:

а) общата сума (главница и лихва по възстановяване), която получателят възстановява;

б) подробно описание на мерките, които вече са предприети и които са планирани за изпълнение на настоящото решение;

в) документи, доказващи, че на получателя е наредено да върне помощта.

(2) Унгария информира Комисията за напредъка на националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 2, параграф 3, заедно с лихвите. По искане на Комисията тя предоставя незабавно информация за вече предприетите и планирани мерки за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно размера на помощта и лихвите по възстановяване, които вече са възстановени от получателя.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Унгария.

Съставено в Брюксел на 9 януари 2012 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател