II

(Actos no legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 9 de enero de 2012

relativa a la ayuda estatal SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) concedida por Hungría a Malév Hungarian Airlines Zrt.

[notificada con el número C(2011) 9316]

(El texto en lengua húngara es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/150/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Vista la Decisión por la que la Comisión decidió incoar el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del TFUE [1] por lo que se refiere a la ayuda nº C 38/10 (ex NN 69/10) [2],

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. ANTECEDENTES Y PROCEDIMIENTO

(1) Tras varios intentos infructuosos de privatización, en 2007 el Estado húngaro celebró un acuerdo de compraventa con *AirBridge Zrt.* (en lo sucesivo: «AirBridge»), relativo al 99,95 de las acciones de su compañía nacional de bandera *Malév Hungarian Airlines Zrt.* (en lo sucesivo: «Malév»). AirBridge pagó 200 millones HUF (740 000 EUR [3]) a cambio de las participaciones. El acuerdo de privatización fue notificado a la Comisión de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del TFUE, pero posteriormente se retiró [4].

(2) A raíz de los problemas financieros del nuevo propietario, el banco ruso Vnyesekonombank (en lo sucesivo: «VEB») adquirió una participación del 49,5 en AirBridge y se convirtió en accionista indirecto de Malév.

(3) En marzo de 2010, la Comisión tuvo conocimiento a través de comunicados de prensa de la intención del estado húngaro de renacionalizar Malév. Mediante correo electrónico de 2 de marzo de 2010, las autoridades húngaras confirmaron estos comunicados de prensa.

(4) El 10 de marzo de 2010, la Comisión recibió una denuncia por correo electrónico de Wizz Air, una compañía aérea húngara de bajo coste y el principal competidor de Malév en Hungría. Esta denuncia alegaba una supuesta ayuda estatal a Malév que era ilegal e incompatible con el

[1] Con efecto desde el 1 de diciembre de 2009, los artículos 87 y 88 del Tratado CE son respectivamente el artículo 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Las dos series de disposiciones son esencialmente idénticas. A efectos de la presente Decisión, las referencias al artículo 107 o al artículo 108 del TFUE se entenderán, en su caso, como hechas al artículo 87 y al artículo 88 del Tratado CE respectivamente.

[2] Decisión C(2010) 9671 final de la Comisión de 21 de diciembre de 2010 (DO C 156 de 26.5.2011, p. 11).

[3] Las cifras en EUR de la presente Decisión son únicamente aproximaciones a título orientativo. Todas las cifras en HUF [con excepción del préstamo de MFB de 76 millones EUR y la garantía de VEB de 32 millones EUR, expresados en EUR, véase el apartado (20)] se han convertido en EUR utilizando el tipo de cambio de 2 de agosto de 2011: 270 HUF/EUR. En 2011 el HUF fluctuaba fuertemente entre 260 y 300 HUF/EUR.

[4] Las autoridades húngaras notificaron a la Comisión las disposiciones financieras relativas a la privatización de Malév mediante correo electrónico el 10 de abril de 2008. Esta medida se registró con la referencia N 190/2008. Las autoridades húngaras retiraron la medida el 12 de noviembre de 2009.

mercado interior, por medio de una serie de diferentes medidas. Mediante carta de 29 de marzo de 2009, la Comisión envió una versión no confidencial de la denuncia a las autoridades húngaras, junto con una solicitud de información adicional. El 30 de abril de 2010, Hungría presentó observaciones sobre el fondo de esta denuncia, ofreciendo soluciones a los problemas que en ella se planteaban.

(5) En una reunión el 5 de mayo de 2010, las autoridades húngaras señalaron que tenían previsto reestructurar la compañía, aunque también indicaron que aún no conocían el alcance de esta reestructuración.

(6) Una segunda denuncia (de un competidor que no quiso revelar su identidad), de 5 de octubre de 2010, fue recibida por la Comisión y transmitida a las autoridades húngaras por carta de 21 de octubre de 2010. Las autoridades húngaras presentaron observaciones sobre el fondo de esta denuncia el 19 de noviembre de 2010.

(7) La Comisión solicitó información adicional a las autoridades húngaras el 14 de julio de 2010 y el 8 de octubre de 2010, y las respuestas se recibieron los días 11 de agosto de 2010, 16 de agosto de 2010, 5 de octubre de 2010, 3 de noviembre de 2010 y 23 de noviembre de 2010.

(8) En este contexto, el 21 de diciembre de 2010 la Comisión inició un procedimiento de investigación formal de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del TFUE (en lo sucesivo, «la decisión de incoación») en relación con diversas presuntas medidas de ayuda estatal aplicadas en favor de Malév.

(9) El 24 de febrero de 2011, Hungría formuló sus observaciones sobre la decisión de incoación de la Comisión.

(10) La decisión de incoación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 26 de mayo de 2011 ([5]). Se recibieron observaciones de dos partes interesadas: de Wizz Air el 26 de junio de 2011 y de un competidor (que solicita que no se revele su identidad) el 28 de junio de 2011.

(11) La Comisión remitió estas observaciones a Hungría el 6 de julio de 2011. Hungría presentó comentarios sobre las observaciones de las terceras partes el 5 de septiembre de 2011.

(12) A raíz de la decisión de incoar el procedimiento, se celebraron en Bruselas dos reuniones entre los servicios de la Comisión y las autoridades húngaras: el 10 de junio de 2011 y el 19 de octubre de 2011.

(13) La Comisión solicitó información complementaria a las autoridades húngaras por carta de 26 de septiembre de 2011, a la que contestó Hungría el 25 de octubre de 2011.

([5]) Véase la nota a pie de página 2.

II. MALÉV Y LAS MEDIDAS EN CUESTIÓN

II.1. **La empresa**

(14) Malév tiene su sede en el Aeropuerto Internacional Liszt Ferenc de Budapest y actualmente opera una flota de 22 aeronaves ([6]) con destinos a Europa y Oriente Medio. En 2009, transportó 3,2 millones de pasajeros ([7]).

II.2. **El período anterior a la privatización de 2007**

(15) Las autoridades húngaras han intentado privatizar Malév en varias ocasiones. En 1992, el 35 de las participaciones en Malév se vendió a un consorcio de Alitalia y Simest controlado por el Estado italiano. En 1997, Alitalia-Simest vendió su participación a un consorcio de dos bancos húngaros de propiedad privada (OTP y MKB). En 1999, la mayoría de las acciones de propiedad privada fueron readquiridas por el Estado, lo que dio lugar a una propiedad estatal del 97.

(16) Malév, junto con muchas otras aerolíneas, sufrió en gran medida la recesión del mercado de la aviación que siguió a los acontecimientos de septiembre de 2001, y empezó a arrojar pérdidas (véase el cuadro 1 *infra*).

(17) En este contexto, el Estado decidió de nuevo privatizar Malév.

II.3. **La privatización de 2007 y control privado de Malév**

II.3.1. *Venta a AirBridge*

(18) La compañía necesitaba una recapitalización, y el Estado, como propietario, estaba limitado en su capacidad para financiar este tipo de inversión. Se solicitaron ofertas para Malév, y a principios de 2007 se decidió que una entidad con fines especiales denominada AirBridge había hecho la oferta más interesante. AirBridge ofreció un plan empresarial y de reestructuración atractivo y supuestamente viable comercialmente.

(19) El 23 de febrero de 2007, se celebró un acuerdo de compraventa que preveía la venta del 99,95 de las acciones de Malév a AirBridge. AirBridge era propiedad al 49 de Boris Abramovich ([8]), hombre de negocios ruso con una participación mayoritaria en una serie de líneas aéreas rusas (KrasAir, y la alianza AirUnion de líneas aéreas rusas), y al 51 de personas físicas húngaras. Por tanto, se esperaba que AirBridge aportara conocimientos técnicos industriales y liderazgo a Malév, junto con los planes empresariales y de reestructuración.

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

([7]) Según su página web, «más de 3 millones de pasajeros de pago volaron con Malév en 2010».

([8]) Esta participación del 49 en AirBridge fue aportada como garantía por el Sr. Abramovich al VEB, el Banco de Actividad Económica Extranjera propiedad del Estado ruso, por un préstamo del VEB a AirBridge.

(20) Las partes más significativas de este acuerdo fueron las siguientes:

(a) AirBridge compró el 99,95 de las acciones de Malév por 200 millones HUF (740 000 EUR). A 31 de diciembre de 2008 a más tardar, AirBridge estaba obligada a proporcionar financiación ([9]) por importe de 50 millones EUR.

(b) Un préstamo concedido en 2003 a Malév por el Banco de Desarrollo de Hungría, de propiedad estatal al 100 (*Magyar Fejlesztési Bank*, denominado en lo sucesivo «MFB») por un importe de 76 millones EUR, fue retirado del balance de Malév y transferido a una entidad con fines especiales de propiedad estatal al 100, la empresa de gestión de activos de Malév (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, denominada en lo sucesivo, «MAVA»).

Este préstamo del MFB de 2003 era un préstamo garantizado por el Estado al 100, en EUR, con un tipo de interés del IBOR+0,5 a 3 meses. El vencimiento original del préstamo era 2013, debiendo reembolsarse el principal en un único pago al vencimiento. Con la transferencia del principal y de los intereses a MAVA, el vencimiento del préstamo se prorrogó hasta 2017.

Según las autoridades húngaras, junto con el préstamo se transfirieron activos por valor de 76 millones EUR a MAVA. Estos activos comprendían la marca registrada de Malév, un gasoducto de queroseno y una aeronave B767. En caso de que Malév fuera rentable, también tendría que pagar a MAVA el 25 de los beneficios después de impuestos. AirBridge también facilitó a MAVA una garantía bancaria del VEB para cubrir el reembolso del préstamo hasta 32 millones EUR.

(c) Malév también debía pagar a MAVA la suma de 200 000 EUR al año, como canon por el uso del nombre y logotipo «Malév». AirBridge estaba obligada a seguir utilizando la marca y a garantizar el funcionamiento de la empresa como compañía aérea hasta el 31 de diciembre de 2017, la nueva fecha de vencimiento del préstamo.

(d) Malév arrendaría de MAVA la aeronave B767 –recién transferida a MAVA [véase el punto b) *supra*]– del 1 de enero de 2008 al 31 de diciembre de 2017 ([10]).

(21) Se nombró una nueva dirección y se introdujeron una serie de medidas de ahorro de costes y generación de ingresos. Estas incluyeron la interrupción de los vuelos de largo recorrido y recortes de plantilla. Según Hungría, no obstante, como estas medidas coincidieron con un fuerte incremento de los precios del combustible, no tuvieron un efecto global en la rentabilidad de la empresa.

(22) La situación financiera de Malév continuó deteriorándose y, 4 meses después, carecía de la liquidez necesaria para pagar el canon por la utilización de la marca Malév.

(23) Según Hungría, los pagos por la aeronave B767 arrendada a MAVA no se «interrumpieron» una vez Malév decidió suspender los vuelos de largo recorrido, dado que Malév «reconoce» esas deudas y se trata únicamente de un retraso en los pagos por el que se pagan intereses.

(24) En la segunda mitad de 2008, la crisis financiera mundial empezó a repercutir en Malév y también en sus socios rusos. Varias de las aerolíneas del Sr. Abramovich se declararon en quiebra. AirBridge ya no pudo seguir financiando a Malév e incumplió el reembolso de su préstamo a VEB. Como el 49 de las acciones de AirBridge estaban comprometidas a VEB, VEB se hizo con esas acciones. VEB indicó que estaba dispuesto a continuar financiando a Malév, pero como banco y no como propietario.

II.3.2. *Venta de la asistencia en tierra de Malév*

(25) Como se ha indicado anteriormente, la situación financiera de Malév se había deteriorado aún más a principios de 2009. Por tanto, sus accionistas se pusieron en contacto con la sociedad de cartera estatal Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (en lo sucesivo «MNV»), con la propuesta a venderle la asistencia en tierra de Malév, filial al 100 de Malév (en lo sucesivo: «Malév GH»).

(26) Según Hungría, Malév GH era entonces, y sigue siendo, una empresa financieramente solvente.

(27) En enero de 2009 se firmó un primer acuerdo de compra (que se modificó en febrero) que preveía pagos anticipados de 4 300 millones HUF (16 millones EUR). MNV realizó pagos anticipados a Malév en enero y febrero de 2009. Estos anticipos debían reembolsarse en el plazo de 2 días laborables si, después de la diligencia debida, MNV decidía no continuar con la firma del acuerdo de compraventa final. Esta potencial obligación de reembolso se aseguró mediante acuerdos de garantías. En julio de 2009, MNV decidió finalmente abortar la operación y el reembolso del precio de compra se hizo exigible.

(28) El pago anticipado no se reembolsó a MNV. Los intereses sobre los anticipos no se abonaron a MNV ([11]).

([9]) Más concretamente, capital por importe de 20 millones EUR más 30 millones en forma de capital, préstamo subordinado o préstamo.

([10]) Por una cuota compuesta por «una cuota única» de 110 000 EUR, una «cuota anual» de 1,1 millones EUR y el pago por Malév de todos los costes de funcionamiento y mantenimiento relacionados.

([11]) En su lugar, la reclamación de la devolución a Malév se liquidó posteriormente en el marco del acuerdo de intercambio de deuda por obligaciones de febrero de 2010 mencionado *infra*, es decir, un año después de que se realizaran los pagos anticipados a Malév. El importe del principal más los intereses fue determinado por un auditor en 4 664 604 041 HUF (17 millones EUR).

II.3.3. *Aplazamiento del pago de impuestos*

(29) Entre enero de 2007 y marzo de 2010, la Administración fiscal y de control financiero de Hungría (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, en lo sucesivo: «APEH») permitió a Malév aplazar o reestructurar los pagos de distintos tipos de obligaciones fiscales y de seguridad social. APEH no ejecutó la deuda pendiente a partir de julio de 2008, e incluso permitió la reestructuración de otras cantidades posteriormente. En marzo de 2010, la deuda fiscal y de seguridad social de Malév (capital e intereses de demora) ascendió a 13 700 millones HUF (51 millones EUR). Con respecto a todo el Grupo Malév, esta cifra era de 16 800 millones HUF (62 millones EUR). El 11 de marzo de 2010, el balance de la cuenta corriente de Malév con APEH se saldó haciendo uso de los fondos obtenidos mediante el incremento de capital de febrero de 2010 mencionado *infra*.

II.4. **Renacionalización de 2010 y Malév bajo control público**

II.4.1. *Motivos que condujeron a la renacionalización de Malév*

(30) En 2010 no fue posible encontrar inversores privados que absorbieran a Malév de AirBridge/VSM como accionista principal. En particular, VEB no tenía la intención de financiar la compañía aérea como inversor estratégico. Los resultados financieros de la compañía aérea siguieron siendo pobres, tal como se indica en el cuadro 1 que figura a continuación.

Cuadro 1

Indicadores de rendimiento de Malév 2003-2010 (miles de millones HUF)

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

Fuente: Información facilitada por las autoridades húngaras y la contabilidad financiera de Malév de 2010

(31) En lugar de liquidar, las autoridades húngaras decidieron negociar con VEB y AirBridge a fin de intentar mejorar la posición comercial de Malév a medio y largo plazo.

II.4.2. *Aumento de capital de febrero de 2010: intercambio de deuda por obligaciones y nuevo capital*

(32) El 26 de febrero de 2010, VEB, AirBridge, MNV, Malév y el Gobierno húngaro acordaron una ampliacion de capital de 25 400 millones HUF (94 millones EUR), en parte mediante una inyección de nuevo capital de 20 700 millones HUF (77 millones EUR) y en parte mediante un intercambio de deuda por obligaciones del pago anticipado por Malév GH (véase la sección II.3.2 *supra*) más los intereses correspondientes, en total 4 700 millones HUF (17 millones EUR). AirBridge también intercambió 1 500 millones HUF (5,4 millones EUR) en acciones. Como consecuencia, las reclamaciones contra Malév desaparecieron y los antiguos acreedores se convirtieron en propietarios de parte de la empresa.

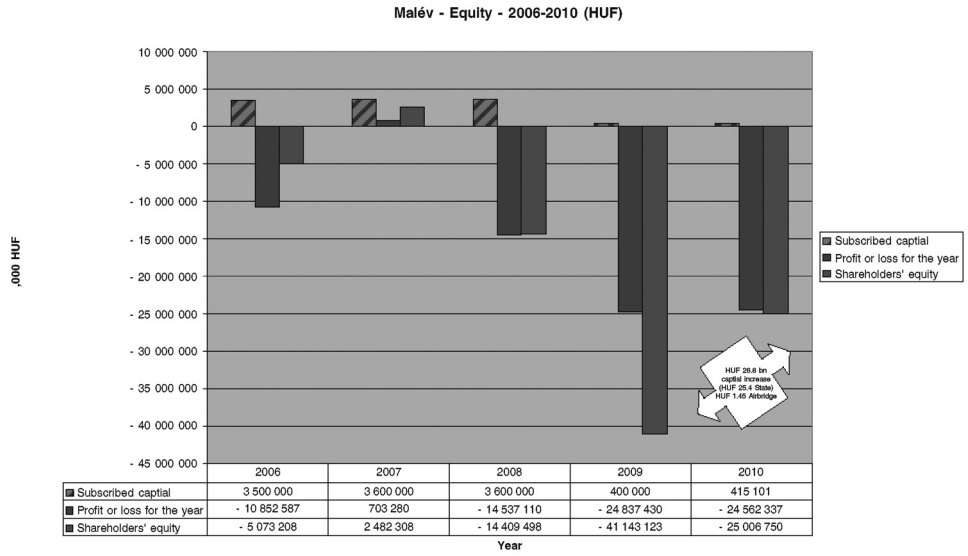
(33) Antes de la ampliación, el capital registrado en Malév se redujo casi a cero para absorber parte de las pérdidas acumuladas y para reflejar el hecho de que las acciones en Malév carecían de valor. El capital suscrito de Malév se incrementó posteriormente mediante la emisión de nuevas acciones de un importe nominal de 0,01 HUF cada una. La evolución de la situación de las acciones de Malév se ilustra en el gráfico 1 *infra*.

(34) Los 20 700 millones HUF (77 millones EUR) aportados por MNV en efectivo permitieron a Malév reembolsar todas las deudas fiscales pendientes (véase el apartado 29) y estabilizar su funcionamiento temporalmente.

(35) Tras la ampliación de capital, el Estado se convirtió en accionista al 94,6 de Malév y la cuota de AirBridge/VEB se redujo al mínimo.

Gráfico 1

Evolución de la situación de las acciones de Malév



II.4.3. *Mayo - agosto de 2010: préstamos de los accionistas y conversión en acciones*

(36) Entre mayo y agosto de 2010, el Estado húngaro concedió a Malév una serie de «préstamos de accionistas» a través de MNV por un total de 9 200 millones HUF (34 millones EUR).

(37) El primero de estos préstamos en mayo de 2010 fue por importe de 2 160 millones HUF (7,9 millones EUR). Se describió como un préstamo de accionista de tres años a un tipo de interés del 9,97. El reembolso tenía la forma de un único pago al vencimiento y la garantía era una pignoración de las acciones de Malév GH.

(38) El segundo de estos préstamos en junio de 2010, por un importe de 1 340 millones HUF (4,9 millones EUR), fue de nuevo un préstamo de accionista de tres años a un tipo de interés del 9,97, el reembolso era de nuevo mediante un único pago al vencimiento y la garantía era una pignoración de las acciones de Malév GH.

(39) En agosto de 2010, se concedió un tercer préstamo de accionista por un importe de 5 700 millones HUF (20,8 millones EUR). De nuevo se trató de un préstamo de accionista de tres años a un tipo de interés del 9,97, reembolsado mediante un único pago al vencimiento. En este caso la garantía era una pignoración sobre una aeronave (HA-LNA - un reactor CRJ).

(40) El 24 de septiembre, estos tres créditos, que ascendían a un total de 9 200 millones HUF (33,6 millones EUR), junto con los intereses correspondientes (en total 9 400 millones HUF o 34,3 millones EUR), se convirtieron en acciones de Malév y se liberaron las correspondientes garantías.

II.4.4. *Septiembre de 2010: nueva ampliación de capital y préstamo de accionista*

(41) El 24 de septiembre de 2010, MNV también amplió el capital de Malév inyectando otros 5 300 millones HUF (19,3 millones EUR) de liquidez en la empresa. La participación de MNV (es decir, del Estado) en Malév se incrementó al 96,5.

(42) En la misma fecha, el Estado concedió a Malév un nuevo préstamo de accionista por un importe de 5 700 millones HUF (20,8 millones EUR), con una duración de 3 años a un tipo de interés del 9,97. El primer pago de intereses vencía 6 meses después de la fecha del desembolso, mientras que la devolución del principal era mediante una cantidad a tanto alzado al vencimiento. Las garantías de este préstamo eran una prenda sin desplazamiento sobre la aeronave HA-LNA CRJ con un valor de unos 1 800 millones HUF y una prenda sobre los ingresos de tráfico internacional y húngaro organizado por la IATA.

III. **RESUMEN DE LAS MEDIDAS INVESTIGADAS**

(43) En la decisión de incoación, la Comisión examinó si las medidas que figuran a continuación constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

— Medida 1: asunción a 31 de diciembre de 2007 por MALÉV MAVA, de propiedad estatal, de un préstamo concedido a Malév por MFB, un banco de desarrollo de propiedad estatal al 100, en 2003, por un importe de **76 millones EUR** junto con algunos activos de Malév. El plazo de vencimiento de los préstamos se prorrogó hasta 2017 a más tardar.

— Medida 2: creación de un instrumento de tesorería de **4 300 millones HUF** para un año en el contexto de la adquisición prevista (que posteriormente no se materializó) por parte de MNV de la filial de asistencia en tierra de Malév, que según las autoridades húngaras, era una empresa financieramente solvente. A pesar de no materializarse la transacción, el precio de venta que se pagó por anticipado no se reembolsó.

— Medida 3: aplazamiento de varios de pagos de impuestos y de seguridad social que habían de abonarse entre enero de 2007 y marzo de 2010. En marzo de 2010, las sumas pendientes de Malév ascendían a **13 700 millones HUF**.

— Medida 4: en febrero de 2010, aumento de capital de **25 400 millones HUF** en parte efectuado mediante una aportación de capital nuevo de 20 700 millones HUF (77 millones EUR) y en parte mediante un intercambio de deuda por acciones del pago anticipado por GH (véase la medida 2) más los intereses, en total 4 700 millones HUF. (AirBridge también intercambió 1 500 millones HUF en acciones).

— Medida 5: de mayo a agosto de 2010, tres préstamos de accionistas por un total de **9 200 millones HUF** concedidos a Malév por MNV. Los tres préstamos de accionistas tenían un tipo de interés del 9,97, con reembolso del principal como una suma a tanto alzado al vencimiento (todos los tramos de 3 años). Los dos primeros tramos, de un total de 3 500 millones HUF (13 millones EUR), estaban garantizados por la filial Malév GH y el tercer tramo, de 5 700 millones HUF (21 millones EUR), por una aeronave (HA-LNA, un reactor CRJ).

— Medida 6: en septiembre de 2010, la conversión de estos préstamos de accionistas (junto con sus correspondientes intereses) de deuda en acciones de Malév por un importe de **9 400 millones HUF**.

— Medida 7: en septiembre de 2010, un nuevo aumento de capital por un importe de **5 300 millones HUF** en efectivo. La participación del Estado aumentó al 96,5.

— Medida 8: en septiembre de 2010, un nuevo «préstamo de accionistas» por un importe de **5 700 millones HUF**, con un tipo de interés del 9,97, con el reembolso del principal mediante una suma a tanto alzado al vencimiento. El préstamo estaba garantizado por la aeronave HA-LNA CRJ mencionada anteriormente y por una pignoración sobre los ingresos de tráfico internacional y húngaro organizado por la IATA.

(44) En la decisión de incoación, la Comisión expresó también sus dudas sobre si estas medidas, por cuanto constituyen ayudas estatales a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE, son compatibles con el mercado interior a la luz de las excepciones consagradas en el TFUE y, en particular, en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([12]) (en lo sucesivo, «Directrices de salvamento y reestructuración»).

IV. **OBSERVACIONES DE HUNGRÍA**

(45) En su respuesta a la decisión de incoación, Hungría repitió los hechos descritos anteriormente y explicó las razones que llevaron a las dificultades de las compañías aéreas. Hungría confirmó asimismo que Malév era una empresa en crisis «permanente» en el sentido de las Directrices de salvamento y reestructuración, al menos desde el segundo semestre de 2006.

(46) Antes de la incoación del procedimiento de investigación formal, las autoridades húngaras alegaron, en pocas palabras, que todas las medidas cumplen con los principios del inversor en una economía de mercado y del acreedor en una economía de mercado.

(47) En relación con las medidas que acompañaban la venta de Malév a AirBridge, las autoridades húngaras alegaron que estas medidas son conformes con el mercado debido a la garantía constituida para avalar la asunción del préstamo por MAVA. Por lo que respecta a la venta abortada de Malév GH, sostuvieron que no se concedió ventaja alguna a Malév puesto que el reembolso tardío del precio de venta estaba correctamente garantizado y que se habían calculado los intereses por el precio de venta. Con respecto al aplazamiento del pago de impuestos, alegan que había una garantía por estos importes, que se habían aplicado todos los intereses y sanciones, y que además, estos aplazamientos son medidas generales. Por lo que respecta a la renacionalización de Malév, las autoridades húngaras declaran que podían haber exigido sus créditos a Malév, lo que habría conducido a la quiebra y liquidación de la compañía. Si hubieran hecho esto, consideran que habrían recuperado solo una pequeña parte de sus créditos (además de la parte cubierta por la garantía de VEB mencionada en el apartado 20). Asimismo, se habrían generado importantes consecuencias negativas para la economía nacional ([13]).

(48) En relación con los préstamos de accionistas y su posterior transformación en acciones de Malév, el Estado opina que ello no confiere ninguna ventaja a Malév puesto que en todo momento estos préstamos estaban completamente asegurados con activos, que se aplicaron tipos de interés ajustados al mercado, y que en la transformación en acciones se tuvieron plenamente en cuenta todos los intereses debidos.

([12]) Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis, DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

([13]) Tales como la pérdida de puestos de trabajo, el impacto en los proveedores de Malév, menor tráfico en el aeropuerto de Budapest, menor afluencia de turistas y efectos negativos en el atractivo de Hungría como lugar de inversión.

(49) Las autoridades húngaras no presentaron ningún elemento nuevo tras la decisión de incoación. Los comentarios de Hungría sobre la decisión de incoación no contienen nuevos elementos que apoyen que las medidas no constituían ayuda, ni información que justifique la compatibilidad de las medidas aplicadas con el mercado interior, en particular con las Directrices de salvamento y reestructuración.

V. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(50) Dos competidores presentaron observaciones (véase el apartado 10) en apoyo de la investigación de la Comisión:

(51) El competidor que solicitó que no se revelara su identidad alegó que algunos inversores privados están interesados en adquirir una participación de control en Malév, lo que demuestra que Hungría contaba con opciones viables como alternativa a la renacionalización de Malév de 2010.

(52) Wizz Air evaluó el valor de mercado conjunto de los activos que se habían transferido a MAVA junto con el préstamo de MFB (medida 1), incluida la marca registrada de Malév, un gasoducto de queroseno y una aeronave B767, en no más de 27 millones EUR, lo que es considerablemente inferior al importe del préstamo. Por tanto, Wizz Air concluye que esta transacción no se hizo en condiciones de mercado y que confirió una ventaja significativa a Malév.

(53) En cuanto a la moratoria fiscal (medida 3), Wizz Air alegó que con arreglo al Derecho húngaro, a una empresa privada en una situación financiera similar a la de Malév no se le podría conceder ni automáticamente ni con carácter excepcional una moratoria fiscal como la que nos ocupa.

VI. **COMENTARIOS DE HUNGRÍA A LAS OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS**

(54) Después de que la Comisión ampliara el plazo de respuesta, Hungría respondió a estas observaciones el 5 de septiembre de 2011. Hungría mantiene su posición de que las medidas mencionadas están justificadas por la prueba del principio del inversor en una economía de mercado (véase el apartado 59 *infra*) y, por tanto, no constituyen ayuda estatal. Según Hungría, la existencia de objetivos de interés público no afecta al carácter de no ayuda de las medidas.

(55) Hungría declaró que no había opciones viables y que únicamente la renacionalización permitía a las autoridades húngaras recuperar el pleno control operativo de Malév, permitiendo a la compañía nacional de bandera llevar a cabo el procedimiento de reestructuración que perseguía desde 2007 a fin de asegurar el éxito comercial de la compañía. En cuanto a la medida 1, Hungría opinó que el valor de los activos en cuestión correspondía al valor del préstamo. En cuanto a la medida 3, Hungría indicó que las autoridades fiscales húngaras trataron a Malév como a cualquier otro sujeto pasivo en una situación similar.

VII. **PRESENCIA DE AYUDA ESTATAL CON ARREGLO AL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE**

VII.1. **Generalidades**

(56) Con el fin de determinar si las medidas en cuestión constituyen ayuda estatal, la Comisión ha de evaluar si cumplen las condiciones acumulativas previstas en el artículo 107, apartado 1, del TFUE. Esta disposición establece que «salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(57) A la luz de esta disposición, la Comisión examinará si las medidas en cuestión en favor de Malév constituyen una ayuda estatal.

(58) Por lo que respecta a los criterios acumulativos de la ayuda estatal, en el caso que nos ocupa, la incidencia en los intercambios comerciales y el falseamiento de la competencia son innegables y no fueron siquiera discutidos por las autoridades húngaras. Malév está en competencia con otras compañías aéreas de la Unión Europea, en particular desde la entrada en vigor de la tercera fase de liberalización del transporte aéreo («tercer paquete») el 1 de enero de 1993 ([14]). Las medidas en cuestión permitieron a Malév continuar funcionando de modo que no tuvo que afrontar, como otros competidores, las consecuencias que normalmente derivan de sus malos resultados financieros.

(59) Por lo que se refiere a los recursos estatales y la imputabilidad de las medidas, Hungría tampoco lo ha impugnado. APEH es la autoridad fiscal húngara y, como tal, claramente imputable al Estado. MNV es la sociedad de cartera estatal. Sus obligaciones se establecen en el marco más importante de normas de la Ley de activos del Estado. MNV ejecuta las decisiones del Gobierno y del ministro competente. Por lo que respecta a MAVA, también es de propiedad estatal al 100 (a través de MNV) y –como explican las autoridades húngaras– «emana del Estado húngaro».

(60) Por lo que respecta a la selectividad, con excepción de la medida 3 (la moratoria fiscal), esto no fue discutido por Hungría. Las medidas se dirigían a favorecer a una sola empresa, Malév.

([14]) El «tercer paquete» incluye la introducción de requisitos armonizados para la concesión de licencias a las compañías aéreas de la UE (Reglamento (CEE) nº 2407/92), acceso abierto a todas las compañías aéreas de la UE que posean tal licencia a todas las rutas aéreas intracomunitarias (Reglamento (CEE) nº 2408/92) y plena libertad por lo que respecta a tarifas y fletes (Reglamento (CEE) nº 2409/92).

(61) A continuación se evaluará si en las medidas en cuestión está presente una ventaja económica en favor de Malév.

(62) La Comisión señala que, con arreglo a principios consolidados del Derecho comunitario, si se pone capital adicional a disposición de una «empresa» en condiciones mejores que las condiciones normales de mercado, esto podría entrar en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE puesto que tendría como consecuencia «favorecer» a esa empresa particular en el sentido de dicho artículo. Para determinar si existe tal ventaja, la Comisión aplica el «principio del inversor en una economía de mercado». Según este principio, si, en circunstancias similares, «un inversor privado que opere en condiciones normales de una economía de mercado de un tamaño que pueda ser comparable al de los organismos que gestiona el sector público, podría haber sido empujado a realizar la aportación de capital en cuestión», no existiría ayuda estatal. Por tanto, la Comisión debe determinar «si un inversor privado habría realizado la operación de referencia en las mismas condiciones» ([15]). El comportamiento de un inversor privado hipotético es el de un inversor prudente ([16]) cuyo objetivo de maximizar sus beneficios se pondera con precaución con el nivel de riesgo aceptable para una remuneración adecuada ([17]).

(63) En este sentido, el Tribunal ha precisado que, «aun cuando el comportamiento del inversor privado, al que debe compararse la actuación del inversor público que persigue objetivos de política económica, no es necesariamente el del inversor ordinario que coloca capitales en función de su rentabilidad a un plazo más o menos corto, sí debe ser, por lo menos, el de un holding privado o un grupo privado de empresas que persigue una política estructural, global o sectorial, y se guía por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo.» ([18])

(64) Por otra parte, «… la comparación entre el comportamiento de los inversores público y privado debe apreciarse teniendo en cuenta la actitud que hubiera adoptado, en la transacción controvertida, un inversor privado, habida cuenta de las informaciones disponibles y de la evolución previsible en aquel momento.» ([19])

(65) El análisis y evaluación de la Comisión deberá incluir todos los factores pertinentes para la operación en cuestión y su contexto. Esto incluirá la situación financiera de la empresa beneficiaria y el mercado de referencia. Basándose en las consideraciones anteriores, la principal cuestión que la Comisión desea explorar consiste en determinar si la empresa recibió «una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado» ([20]).

(66) Asimismo, la Comisión señala que, según jurisprudencia reiterada, el PIEM también es aplicable a los préstamos. Aplicado a la concesión de un préstamo, dicho principio exige plantearse la cuestión de si un inversor privado habría concedido el préstamo al beneficiario en las condiciones en que efectivamente se concedió ([21]).

VII.2. **Evaluación de la totalidad de las medidas**

(67) Como ya se expuso en la decisión de incoación, la sentencia en el asunto *BP Chemicals* ([22]) es pertinente para la evaluación del asunto que nos ocupa. De hecho, la Comisión considera que las medidas no son autónomas y que están vinculadas por su cronología, la situación financiera de Malév y su finalidad, dado que todas ellas tienen por objetivo mantener a flote la compañía aérea y solucionar sus necesidades de liquidez e infracapitalizacion debidas a sus pérdidas. Hungría también afirma en sus observaciones sobre la decisión de incoación que los distintos pasos del «proceso» son «inseparables» y que todas las medidas se destinaban a perseguir un solo objetivo, a saber, garantizar el funcionamiento de la compañía aérea encontrando un inversor estratégico.

(68) De las observaciones de Hungría se desprende claramente que las medidas adoptadas por Hungría en favor de Malév están motivadas por consideraciones de política pública y no están basadas en consideraciones sobre la futura rentabilidad de la empresa. Hungría subrayó en diversas ocasiones el fracaso de la privatización y la importancia de Malév para la economía nacional. Se reconoció que, al adoptar las medidas, el Estado tuvo en cuenta «el papel de la compañía aérea para la infraestructura nacional, el mercado de trabajo y el interés de los proveedores». Las autoridades húngaras pusieron también de relieve que ningún inversor privado estaría dispuesto a adquirir la compañía aérea en su forma actual. Por tanto, la Comisión ha de suponer que ningún inversor privado se habría comportado como el Gobierno húngaro en circunstancias similares a la hora de adoptar las medidas. A este respecto, la Comisión también recuerda que en la sentencia en el asunto *Boch*, el Tribunal de Justicia indicó que «hay que examinar sobre todo si, en circunstancias similares, un socio privado habría procedido a una aportación de capital semejante, basándose en las posibilidades previsibles de rentabilidad y haciendo abstracción de cualquier consideración de tipo social, o de política regional o sectorial» ([23]).

([15]) Sentencia de 6 de marzo de 2003 en los asuntos acumulados T-228/99 y T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ contra Comisión*, Rec. 2003, p. II-435 y ss., apartado 245.

([16]) Sentencia de 16 de mayo de 2002 en el asunto C-482-99 *Francia contra Comisión*, Rec. 2002, p. I-4397, apartado 71.

([17]) Sentencia en los asuntos acumulados T-228/99 y T-233/99 (citada en la nota a pie de página 15), apartado 255.

([18]) Sentencia de 21 marzo 1991 en el asunto C-305/89, *Italia contra Comisión*, Rec. 1991, p. I-1603, apartado 20.

([19]) Sentencia en los asuntos acumulados T-228/99 y T-233/99 (citada en la nota a pie de página 15), apartado 246. Véase también la sentencia de 30 de abril de 1998 en el asunto T-16/96 *Cityflyer Express contra Comisión*, Rec. 1998, p. II-757, apartado 76.

([20]) Sentencia en los asuntos acumulados T-228/99 y T-233/99 (citada en la nota a pie de página 15), apartado 251.

([21]) Sentencia en el asunto T-16/96 (citada en la nota a pie de página 19), apartados 45 y 46.

([22]) Sentencia de 15 de septiembre de 1998 en el asunto T-11/95 *BP Chemicals contra Comisión*, Rec. 1998, p. II-3235, apartado 170; Sentencia de 13 de septiembre de 2010 en los asuntos acumulados T-415/05, T-416/05 y T-423/05 *Olympic* (aún no publicada en la Recopilación), apartado 385.

([23]) Sentencia de 10 de julio de 1986 en el asunto C-40/85 *Bélgica* contra *Comisión (Boch)*, Rec. 1986, p. 2321, apartado 13. Véase también la sentencia de 21 de enero de 1999 en los asuntos acumulados T-129/95, T-2/96 y T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH* contra *Comisión*, Rec. 1999, p. II-17, apartado 132.

(69) A la luz de los malos resultados financieros de Malév durante un largo período de tiempo (véase el cuadro 1 y los apartados 103 y 104 a continuación), y la alegación de las autoridades húngaras de que la compañía aérea había tenido dificultades permanentes al menos desde 2006, solo podría esperarse un beneficio aceptable para un inversor privado si la empresa hubiera sido objeto de reestructuraciones drásticas. Sin embargo, ni Hungría ni Malév demostraron nunca que tal plan de reestructuración estuviera en la base de ninguna de las medidas objeto de examen.

(70) Sobre la base de lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que las medidas 1 a 8, tomadas conjuntamente, no cumplen el PIEM. Esta evaluación se ve también confirmada por un análisis individual de cada medida.

VII.3. **Evaluación individual de las medidas 1 a 8**

VII.3.1. *Medida 1*

(71) Según Hungría, las actividades de MAVA se limitan a una única función, es decir, detentar determinados activos anteriormente propiedad de Malév y actuar como «conducto para determinados pagos entre Malév y MFB». MAVA se creó con este único fin.

(72) Respecto de la deuda por importe de 76 millones EUR transferida a MAVA, esto tiene su origen en un acuerdo de préstamo de 2003 entre Malév y MFB. El préstamo debía reembolsarse en un solo pago al vencimiento y estar cubierto por una garantía del Estado. Este préstamo de 2003 se incluyó en la lista de medidas de ayuda existentes del Tratado de Adhesión ([24]). Sin embargo, en el acuerdo de 2007, el vencimiento del préstamo se prolongó hasta 2017. Por tanto, desde 2007, la medida no puede considerarse medida de ayuda existente. En efecto, la prolongación de una medida de ayuda constituye un nuevo régimen de ayudas de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión ([25]).

(73) La investigación ha puesto de manifiesto que esta transacción (es decir, la prórroga del vencimiento de la deuda, la creación de MAVA, la transferencia de la deuda a MAVA, la transferencia de los activos a MAVA y los acuerdos de posterior arrendamiento financiero) únicamente tenían como fin la reestructuración de la deuda de Malév. Hungría reconoció que MAVA nunca pretendió obtener beneficios. Como resultado de esta operación, la deuda (junto con los activos) se retiró del balance de Malév.

(74) El argumento de Hungría de que las obligaciones financieras contraídas por Malév y AirBridge eran suficientes para cubrir los costes de MAVA no es aceptable para demostrar que la operación es conforme con el mercado, pues ningún agente privado habría tenido el incentivo para actuar de esa manera. Con respecto a las garantías ofrecidas, estas debían permitir a MAVA reembolsar la deuda al vencimiento del préstamo, es decir, en 2017 ([26]). Ningún inversor privado habría asumido tal riesgo, es decir, hacerse cargo de activos de valor futuro incierto a cambio de una determinada obligación de pago.

(75) Si bien las autoridades húngaras han facilitado evaluaciones bastante comprensibles ([27]) para la aeronave B767 ([28]) y el gasoducto de queroseno ([29]), la evaluación facilitada (método del flujo de tesorería descontado) para la marca Malév (56 millones EUR) parece ser circular y depende en gran medida del comportamiento de la compañía aérea, de forma que su resultado no puede tomarse como el valor objetivo de la marca Malév, teniendo en cuenta especialmente el estado y el rendimiento de la compañía aérea. Dado que el Estado era consciente de la probabilidad de que Malév no sería capaz de cumplir sus obligaciones de pago de los cánones, el método del flujo de tesorería descontado debería haber arrojado un valor nulo. En virtud de esta estructura contractual específica, el valor de la marca, por tanto, no puede aceptarse como garantía suficiente.

(76) Las partes contratantes deben haber sido conscientes de que no era realista esperar que Malév, como empresa en dificultades ya en 2007, pudiera cumplir suficientemente su obligación de pago de los cánones. De hecho, posteriormente a esta transacción, los «costes» de MAVA (es decir, el pago de intereses a MFB) no pudieron ser cubiertos por los pagos de los cánones de Malév por la marca registrada. MAVA nunca ha tomado medidas destinadas a ejecutar los pagos pendientes.

(77) Con respecto a la garantía de 32 millones EUR de VEB, se destinaba a cubrir no solamente el principal sino también los pagos regulares de intereses de MAVA a MFB.

(78) En este contexto, y teniendo en cuenta que no se transfirió a MAVA un equivalente adecuado, la supresión de la deuda del balance de la compañía debe considerarse una ventaja en favor de Malév.

([24]) Lista de las medidas de ayuda existentes a que se refiere el punto 1, letra b), del mecanismo de ayudas existentes que figura en el capítulo 3 del anexo IV del Tratado de Adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia a la Unión Europea.

([25]) DO L 140 de 30.4.2004, p. 1. Sentencia de 25 de marzo de 2009 en el asunto T-332/06 *Alcoa Trasformazioni* contra *Comisión* (aún no publicada en la Recopilación), apartado 32, y sentencia de 6 de marzo de 2002 en los asuntos acumulados T-127/99, T-129/99 y T-148/99 *Diputación Foral de Álava* contra *Comisión*, Rec. 2002, p. II-1275.

([26]) En particular, Malév estaba obligada a recomprar la marca Malév en 2017 por 76 millones EUR, con lo que MAVA devolvería el préstamo de MFB.

([27]) Las evaluaciones de los tres activos (la aeronave, el gasoducto de queroseno y la marca Malév) fueron realizadas por American Appraisal.

([28]) Método basado en el coste, que tiene en cuenta también la información de la revista «The Aircraft Value Reference» anual y una oferta indicativa por la aeronave. (La oferta indicativa por la aeronave se proporcionó a American Appraisal sobre la base de la información de Malév.)

([29]) Método basado en el coste.

VII.3.2. *Medida 2*

(79) Por lo que respecta al pago anticipado de MNV por la venta (posteriormente fallida) de GH, según la evaluación de expertos presentada por Hungría, GH tenía un valor neto de los activos de 1 600 millones HUF, y un valor de mercado estimado de 3 500 millones HUF en 2009. De hecho, en enero de 2009, MNV pagó a Malév 1 600 millones HUF a modo de anticipo. Este pago estaba avalado por una prenda sobre el HA-LNA, un reactor CRJ con un valor de mercado estimado en 1 800 millones HUF. En febrero de 2009, el acuerdo de compra preliminar se modificó y MNV pagó un total de 2 700 millones HUF (4 300 millones EUR en total), y se registró una prenda de segundo rango sobre la misma aeronave.

(80) En sus observaciones sobre la decisión de incoación, las autoridades húngaras admiten que el pago anticipado se realizó para garantizar la liquidez de Malév durante la fase de negociación de la renacionalización.

(81) Según el acuerdo de compra preliminar, el reembolso de esta suma vencía inmediatamente (2 días laborables) si la transacción no se realizaba. No obstante, MNV no tomó ninguna medida para recuperar esta deuda después de echarse atrás en el trato en julio de 2009. Los intereses a posteriori solo se cargaron (aunque nunca se pagaron) cuando la deuda se canjeó por acciones en 2010. Malév tuvo por tanto este efectivo a su disposición gratuitamente.

(82) La Comisión opina que la medida confirió a Malév una ventaja, ya que el reembolso del anticipo no se ejecutó a su vencimiento en julio de 2009. Además, ya existía una ventaja incluso antes, en el momento en que el acuerdo de compra preliminar se modificó en febrero de 2009 y el anticipo aumentó (por encima del precio de mercado evaluado de la compañía) sin estar suficientemente garantizado.

VII.3.3. *Medida 3*

(83) Por lo que respecta a la concesión reiterada del aplazamiento de varios pagos de impuestos y de seguridad social por la administración fiscal, la Comisión observa que, sobre la base de la información facilitada por Hungría, es evidente que en el curso de 2006-2007 Malév solicitó un aplazamiento del pago de deudas fiscales en 12 ocasiones diferentes (en relación con distintos pagos). La autoridad fiscal concedió los aplazamientos todas las veces. Con arreglo a la legislación húngara, la concesión de estos aplazamientos es discrecional, y podría haber sido denegada. Por consiguiente, la medida debe considerarse selectiva ([30]).

(84) Hasta julio de 2008, los intereses legales se exigieron y fueron abonados por Malév según el calendario de aplazamiento. En sus decisiones, la autoridad fiscal citó como motivos para ello la difícil situación de Malév y la reestructuración prevista en ese momento.

(85) Sin embargo, a partir de julio de 2008, Malév dejó de pagar sus impuestos y cotizaciones a la seguridad social, así como los intereses (con la excepción de un pago parcial en diciembre de 2008), y la autoridad fiscal no tomó medidas para cobrar esta deuda. Además, también se reprogramaron otros pagos después de que Malév dejara de cumplir los acuerdos de reprogramación. A partir de abril de 2009, los impuestos y cotizaciones a la seguridad social debidos a partir de ese momento (es decir, no los pagos pendientes anteriores ya vencidos) ni siquiera fueron reprogramados, y la APEH no tomó ninguna medida para ejecutar la deuda.

(86) La Comisión opina que ningún acreedor privado habría actuado como el Estado húngaro. De hecho, no se tomó ninguna medida concreta para ejecutar la deuda a partir de julio de 2008. Por otra parte, la situación financiera de la compañía, a pesar de algunos esfuerzos de reestructuración, siguió siendo muy débil (véase el cuadro 1 *supra*), y había pocas o ninguna perspectivas de que la empresa volviera a ser rentable. En circunstancias similares, un deudor privado habría intentado ejecutar el acuerdo. Además, después de que Malév incumpliera los acuerdos de reprogramación, ningún acreedor privado habría aceptado una nueva reprogramación.

(87) Por consiguiente, a más tardar a partir de julio de 2008, la no ejecución por la administración fiscal de los impuestos y cotizaciones a la seguridad social debidos, así como la posterior reprogramación, confirieron una ventaja a Malév.

VII.3.4. *Medida 4*

(88) Por lo que respecta a la ampliación de capital de febrero de 2010, en virtud de la cual el Estado renacionalizó la compañía aérea en la que no tenía participación desde su privatización, el hecho más sobresaliente es que mientras que el 99,5 de Malév se vendió por un precio equivalente a unos 740 000 EUR en 2007, en 2010 el Estado pagó de hecho un equivalente a 94 millones EUR para recuperar el 94,6 de la propiedad (mediante una ampliación de capital: en parte mediante una inyección de nuevo capital de 20 700 millones HUF, y en parte mediante un intercambio de deuda por obligaciones del pago anticipado por GH de 4 700 millones HUF), es decir, 127 veces el precio de venta original. Este comportamiento del Estado, especialmente teniendo en cuenta que entre tanto la compañía aérea seguía acumulando pérdidas, seguía teniendo un valor líquido negativo, y no contaba con un plan de reestructuración creíble, no es conforme con el mercado. De hecho, las autoridades húngaras reconocieron que la empresa se encontraba en «dificultades permanentes» y que ningún inversor privado estaba dispuesto a comprar Malév a principios de 2010.

([30]) Sentencia de 29 de junio de 1999 en el asunto C-256/97 *DM Transport*, Rec. 1999, p. I-3913, apartado 27, y sentencia de 11 de julio de 2002 en el asunto T-152/99 *HAMSA*, Rec. 2002, p. II-3049, apartado 157.

(89) Mientras que la ampliación de capital ascendía a 25 400 millones HUF (este fue el importe que el Estado húngaro pagó para recuperar el 94,6 de la propiedad de la compañía aérea), en el momento del intercambio, Malév tenía un patrimonio negativo de 41 000 millones HUF (152 millones EUR), pérdidas acumuladas por importe de 51 000 millones HUF (189 millones EUR) y una deuda total de 75 000 millones HUF (278 millones EUR) ([31]). Según las cuentas financieras de 2010, a principios de 2010 «la compañía aérea tenía graves problemas de financiación, la deuda alcanzó un nivel dramático, las fuentes de financiación eran prácticamente inexistentes. […] Debido a la ausencia de un propietario estratégico, no se disponía de financiación comercial.» Efectivamente, la compañía aérea había sido deficitaria al menos desde 2003, sin ninguna perspectiva realista de retornar a la viabilidad, y ni siquiera el propietario privado había conseguido cambiar la situación de la compañía. En este contexto, era evidente que la ampliación de capital no sería suficiente para devolver la compañía a la viabilidad y que, tras la renacionalización, Malév necesitaría más capital y liquidez únicamente para permanecer a flote. La Comisión concluye que, en estas circunstancias, la renacionalización de Malév de febrero de 2010 mediante la ampliación de capital confirió una ventaja a dicha compañía.

(90) En cuanto al argumento de Hungría de que al Estado le convenía más nacionalizar la compañía que ejecutar sus créditos contra Malév, la Comisión observa lo siguiente. Tal como Hungría reconoce, en caso de quiebra, se habría recuperado una parte muy pequeña de los créditos, aparte de los cubiertos por la garantía de VEB. (De hecho, el valor de los activos de Malév era negativo en el momento de la transacción.) Por el contrario, el Estado húngaro decidió mantener la compañía a flote, mediante el canje de su deuda *y* la inyección de nuevo capital por importe de 20 700 millones HUF (aproximadamente 77 millones EUR). Ningún inversor privado habría asumido esta nueva carga financiera en una situación similar, especialmente sin posibilidades realistas de recuperar la viabilidad de la empresa.

(91) La Comisión también observa que, al mismo tiempo que el Estado húngaro aumentaba el capital de Malév, AirBridge (indirectamente VEB) también cambiaba su deuda de 1 400 millones HUF por acciones. Sin embargo, este importe supone solo el 5 del nuevo capital y, asimismo, el Estado, además de la deuda convertida, también aportó una cantidad considerable de nuevo capital. De hecho, la inyección de nuevo capital constituyó el 77 del aumento de capital. Además, teniendo en cuenta la mala situación financiera de Malév, la perspectiva de AirBridge de obtener el pago de dicho importe era muy limitada o incluso inexistente. Por ello, el comportamiento de la entidad privada en este caso es sustancialmente diferente al del Estado húngaro y no puede tomarse como punto de referencia el considerar que el Estado actuó como un inversor privado.

([31]) Contabilidad financiera de 2010.

Cuadro 2

La ampliación de capital de 2010

Participante en la ampliación de capital	Contribución en miles de millones HUF	Tipo de contribución	Cuota de la contribución
MNV	20 700	Nuevo capital	77
MNV	4 700	Intercambio de deuda por obligaciones	18
AirBridge/ VEB	1 400	Intercambio de deuda por obligaciones	5
TOTAL	**26 800**		**100**

(92) Sobre la base de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que, en tales circunstancias, la renacionalización de Malév de febrero de 2010 mediante la ampliación de capital confirió una ventaja a la compañía.

VII.3.5. *Medidas 5-8:*

(93) Por lo que respecta a las medidas adoptadas después de la renacionalización, es evidente que los préstamos de accionistas y las aportaciones de capital se destinaban a financiar las operaciones corrientes de Malév y a evitar su insolvencia inminente. Así pues, el Estado adoptó estas medidas con el mismo objetivo: mantener la actividad de Malév. Además, también están estrechamente vinculadas por su cronología, ya que tuvieron lugar en intervalos de tiempo muy breves (es decir, de mayo a septiembre de 2010). Por consiguiente, la Comisión opina que, según *BP Chemicals*, estos préstamos de accionistas no pueden evaluarse de conformidad con el principio del inversor en una economía de mercado y, en especial, aplicando la Comunicación relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización ([32]), puesto que todos ellos están directamente ligados a la medida 4, y, en consecuencia, su carácter de ayuda estatal no puede evaluarse de forma aislada.

(94) De la información presentada por Hungría se desprende que ningún inversor privado estaba dispuesto a financiar a Malév, siendo sus únicas fuentes de financiación los créditos de los proveedores y la liquidez aportada por el Estado. En el momento de la concesión de los préstamos, el Estado no podía contar con que Malév cumpliese su obligación de pago de los intereses y que redimiese el préstamo. Asimismo, también es cuestionable que un acreedor privado estuviera dispuesto a asumir el riesgo de conceder un préstamo que debe reembolsarse en una cantidad única al vencimiento a una empresa en un estado comparable al de Malév (es decir, en dificultad permanente). Por último, teniendo en cuenta el historial de crédito de la compañía para con el Estado (por ejemplo, no reembolso del anticipo para GH, reiterados aplazamientos fiscales e impagos), el Estado, y cualquier otro inversor, no podrían esperar de manera realista que Malév fuera a cumplir sus obligaciones.

(95) Por otra parte, incluso con arreglo a la Comunicación sobre los tipos de referencia, el interés fijado y las

([32]) Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización, DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

garantías acordadas no serían suficientes para descartar la presencia de ayuda estatal. El tipo de interés fijado era del 9,97, mientras que el tipo de referencia del HUF en el momento de la concesión ascendía al 5,97. Un mero margen de 400 puntos básicos sobre el tipo básico del HUF es insuficiente habida cuenta de la actuación pasada y la situación financiera de Malév (una empresa continuamente al borde de la quiebra). Por lo que se refiere a la garantía de los préstamos, el valor de mercado de GH (3 500 millones HUF) en caso de quiebra de Malév es cuestionable, dado que Malév era el socio dominante de la actividad de asistencia en tierra: en 2009, el 63 de los ingresos fueron generados por Malév. Por tanto, al menos a corto plazo, su rendimiento económico dependía de la existencia de Malév, y su valor de mercado habría disminuido sustancialmente si Malév hubiera quebrado.

(96) A falta de un plan de reestructuración creíble, estaba claro desde el principio que ni los préstamos ni el aumento de capital solucionarían la situación de una empresa con valor de mercado nulo que seguía encontrándose en un estado crítico. Así pues, estas medidas equivalen prácticamente a una subvención directa, pues el Estado no tenía ninguna perspectiva de recuperar los fondos «invertidos».

(97) Por tanto, la Comisión considera que las medidas 5 a 8 proporcionaban una ventaja a Malév.

VII.4. **Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal**

(98) Según la evaluación anterior, todas las medidas en juego (medidas 1 a 8) confieren una ventaja a Malév. Esta ventaja se concede con recursos estatales.

(99) Además, Malév es una compañía aérea y, como tal, se considera una empresa. Compite con otras empresas que no se benefician de la misma ventaja. Por consiguiente, las medidas falsean la competencia. Además, pertenece a un sector (aviación) en el que existe comercio entre Estados miembros; el criterio de la incidencia en el comercio dentro de la Unión también se cumple.

(100) Por último, las medidas son específicas y selectivas en el sentido de que favorecen a una sola empresa (es decir, Malév).

(101) Teniendo en cuenta los argumentos expuestos anteriormente, la Comisión ha llegado a la conclusión de que las medidas 1 a 8 cumplen los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE. Dadas las circunstancias, la medida debe ser considerada ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

VII.5. **Compatibilidad de la ayuda con el mercado interior**

(102) En el artículo 107, apartados 2 y 3, del TFUE se contemplan excepciones a la norma general según la cual la ayuda estatal es incompatible con el mercado interior establecida en el artículo 107, apartado 1.

(103) La Comisión opina que Malév ha estado en dificultades permanentes al menos desde 2006. En particular, ha sido deficitaria al menos desde 2003 (véase el cuadro 1 *supra*), y ya en 2006 su valor era negativo (gráfico 1 *supra*). Además, las autoridades húngaras confirmaron las dificultades permanentes de la compañía aérea y que, desde el segundo semestre de 2006, podía acogerse a un procedimiento concursal y cumplía por tanto los requisitos del punto 10, letra c), de las Directrices de salvamento y reestructuración. Por consiguiente, la única base para la compatibilidad serían las Directrices de salvamento y reestructuración.

(104) Con respecto a la subvencionabilidad y al carácter de «ayuda única», la Comisión señala que las medidas en cuestión no constituyen un proceso de reestructuración. La compañía aérea cambió de propietario dos veces en el período de referencia (2007-2010) dado que fue privatizada y renacionalizada. Se encontró en continua «reestructuración», pero sin un plan coherente. De hecho, algunas iniciativas de reducción de costes (despidos y recortes de rutas) comenzaron después de la privatización, pero el coste unitario no disminuyó suficientemente. Según las autoridades húngaras, en 2009 se elaboró una nueva «orientación estratégica», que fue revisada de nuevo por la consultora Roland Berger en el contexto de la renacionalización. Por tanto, las medidas en cuestión son diferentes medidas de reestructuración, que violan a priori el principio de «ayuda única».

(105) La Comisión señala que, incluso si Malév pudiera acogerse a la ayuda con arreglo a las Directrices de salvamento y reestructuración (es decir, si se cumpliese el principio de «ayuda única», *quad non*), los requisitos para la ayuda de salvamento y reestructuración compatible no se cumplirían, por las razones que se exponen a continuación.

(106) Con respecto a las ayudas de salvamento, no se cumplen los puntos 25, letras a) - e), de las Directrices de salvamento y reestructuración. En particular, las medidas en cuestión no se limitan al importe necesario y no se ha demostrado que se justifiquen por razones sociales serias y que no tengan efectos colaterales negativos sobre otros Estados miembros. Además, con excepción de las medidas 5 y 8, la mayoría no se concedieron en forma de préstamos o garantías.

(107) Con respecto a las ayudas de reestructuración, no se cumple ninguna de las condiciones de compatibilidad con arreglo a las Directrices de salvamento y reestructuración.

(108) En particular, por lo que se refiere a los puntos 34 y 35 de las Directrices de salvamento y reestructuración, el «restablecimiento de la viabilidad a largo plazo», las autoridades húngaras no demostraron las perspectivas de viabilidad de la compañía aérea y no presentaron un plan de reestructuración que cumpliese los requisitos establecidos en los puntos 36-37 de las Directrices de salvamento y reestructuración.

(109) Asimismo, respecto a la exigencia de «prevención de falseamientos indebidos de la competencia» (puntos 38 a 42 de las Directrices de salvamento y reestructuración), la Comisión observa que no se introdujeron contrapartidas.

(110) Por último, por lo que respecta a la condición de «ayuda circunscrita al mínimo» (puntos 43 a 45 de las Directrices de salvamento y reestructuración), no hay una contribución propia.

(111) Habida cuenta de lo anterior, las medidas 1-8 aplicadas en favor de Malév desde 2007 no son compatibles con las Directrices de salvamento y reestructuración. Dado que las medidas se concedieron a una empresa en crisis, no es aplicable ninguna otra base para la compatibilidad. Por tanto, las medidas son incompatibles con el mercado interior.

VIII. **RECUPERACIÓN**

VIII.1. **Generalidades**

(112) Según el TFUE y reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la Comisión es competente para decidir si el Estado en cuestión debe suprimir o modificar la ayuda ([33]) cuando se haya comprobado que es incompatible con el mercado interior. El Tribunal también ha mantenido sistemáticamente que la obligación por parte de un Estado de suprimir ayuda que la Comisión haya considerado incompatible con el mercado interior tiene por objeto restablecer la situación existente anteriormente ([34]). A este respecto, el Tribunal de Justicia ha establecido que el objetivo se alcanza una vez el beneficiario ha devuelto los importes concedidos en concepto de ayudas ilegales, perdiendo así la ventaja de que había disfrutado respecto de sus competidores, y queda restablecida la situación anterior a la concesión de la ayuda ([35]).

(113) Según la jurisprudencia, el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo ([36]) dispone que «cuando se adopten decisiones negativas en casos de ayuda ilegal, la Comisión decidirá que el Estado miembro interesado tome todas las medidas necesarias para obtener del beneficiario la recuperación de la ayuda».

(114) Así pues, dado que las medidas en cuestión constituyen una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior, la ayuda debe recuperarse con el fin de restablecer la situación que existía en el mercado antes de la concesión de la ayuda. En consecuencia, la recuperación debe aplicarse a partir del momento en que se generó la ventaja para el beneficiario, es decir, cuando se puso la ayuda a disposición del beneficiario, y devenga intereses hasta su recuperación efectiva.

VIII.2. **Elemento de ayuda en las medidas individuales**

VIII.2.1. *Medida 1*

(115) La Comisión reconoce que «Malév», como marca de la compañía nacional húngara que lleva operando décadas, tiene un determinado valor en el mercado de la aviación. Por otra parte, la Comisión opina que, con arreglo a la estructura contractual específica, el valor de la marca según lo alegado por las autoridades húngaras no puede aceptarse. Un valor objetivo debería haberse basado en una evaluación independiente que hubiera tenido en cuenta también la situación financiera global de Malév.

(116) Sobre la base de lo anterior, el elemento de ayuda de la medida 1 se calcula en 56 millones EUR, es decir, 76 millones EUR menos el valor del gasoducto de queroseno y la aeronave (lo que supone 20 millones EUR), menos el valor objetivo de la marca Malév ([37]). Hungría debe calcular el elemento de ayuda exacto. En caso de que Hungría no presente argumentos convincentes para un valor objetivo de la marca en el momento de la conclusión de la transacción sobre la transferencia de la marca a MAVA, la totalidad del importe de 56 millones de EUR se considerará elemento de ayuda.

VIII.2.2. *Medida 2*

(117) Según lo expuesto anteriormente, la Comisión opina que la medida confirió a Malév una ventaja, ya que el reembolso del anticipo no se ejecutó a su vencimiento. Además, ya se había producido una ventaja incluso antes, al menos en el momento en que el acuerdo de compra preliminar se modificó en febrero de 2009 y se incrementó el anticipo (por encima del precio de mercado evaluado de la compañía).

(118) La Comisión concluye que tal instrumento de tesorería no habría sido concedido por ningún operador privado. De hecho, ningún operador privado en una economía de mercado habría aceptado poner estos fondos a disposición de Malév, en particular de forma gratuita, y no se adoptó ninguna medida para recuperarlos. De hecho, en sus observaciones a la decisión de incoación, las propias autoridades húngaras reconocen que el anticipo estaba destinado a garantizar la supervivencia de Malév (véase el apartado 80). Por tanto, todo el importe del instrumento durante el período en que estuvo a disposición del beneficiario constituye el elemento de ayuda: entre febrero de 2009 y julio de 2009, 800 millones HUF (la diferencia entre el valor de mercado de GH y el «pago excesivo»), y entre julio de 2009 y febrero de 2010, 4 300 millones HUF (el importe íntegro del pago anticipado). Por tanto, la recuperación debe tener en cuenta el hecho de que el importe se cambió por acciones en febrero de 2010 (véase la medida 4 *infra*).

([33]) Sentencia de 12 de julio de 1973 en el asunto C-70/72 *Comisión* contra *Alemania*, Rec. 1973, p. 813, apartado 13.

([34]) Sentencia de 14 de septiembre de 1994 en los asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92 *España* contra *Comisión*, Rec. 1994, p. I-4103, apartado 75.

([35]) Sentencia de 17 de junio de 1999 en el asunto C-75/97 *Bélgica* contra *Comisión*, Rec. 1999, p. I-3671, apartados 64-65.

([36]) DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

([37]) Como se concluyó en el apartado 75, las autoridades húngaras no justificaron el valor de la marca Malév, que puede ser nulo.

VIII.2.3. *Medida 3*

(119) Por lo que respecta al aplazamiento y la no ejecución de las obligaciones fiscales y de la seguridad social, la Comisión considera que todas las deudas vencidas de Malév desde julio de 2008 hasta marzo de 2010 frente a la APEH constituían ayuda estatal. Asimismo, todo el importe reprogramado después de esta fecha (julio de 2008) también constituye ayuda estatal. De hecho, nada sugiere que un acreedor privado habría concedido estos aplazamientos y reprogramaciones. La recuperación debe tener en cuenta el hecho de que los importes pendientes se saldaron en marzo de 2010.

VIII.2.4. *Medida 4*

(120) Por lo que respecta a la ampliación de capital, la Comisión considera que, habida cuenta de la situación financiera de Malév, la aparente necesidad de más ayuda tras la ampliación de capital, así como de la falta de toda perspectiva realista de recuperar los fondos «invertidos», ningún inversor privado habría puesto esos fondos a disposición de Malév. El capital inyectado, de 25 400 millones HUF, más el intercambio de deuda por acciones de 4 700 millones HUF del pago anticipado por Malév GH constituye el elemento de ayuda.

VIII.2.5. *Medida 5*

(121) Por lo que respecta a los préstamos por un total de 9 200 millones HUF, la Comisión considera que, teniendo en cuenta el historial de deuda y la situación de la compañía aérea en el momento de la concesión de los préstamos, el Estado no tenía razones para esperar un reembolso, y en el momento de la concesión del préstamo, era incluso dudoso que Malév pudiera pagar los intereses. De hecho, el interés aplicado no se abonó, sino que posteriormente se convirtió en acciones.

(122) Por tanto, la Comisión considera que el préstamo equivale a una subvención directa y, por consiguiente, el elemento de ayuda es toda la cuantía del préstamo de 9 200 millones HUF durante el período en que estuvo a disposición del beneficiario, es decir, entre la concesión de los tramos de ayuda (mayo, junio y julio de 2010) y la conversión de los préstamos en acciones (septiembre de 2010). Los intereses debidos e impagados deben incluirse en el elemento de ayuda. La recuperación debe, por tanto, tener en cuenta que el importe se canjeó por acciones en septiembre de 2010 (véase la medida 6 *infra*).

VIII.2.6. *Medida 6*

(123) Por las razones expuestas en el apartado 120 *supra*, la Comisión considera que el importe total de la deuda convertida en acciones puede considerarse una subvención directa y, por tanto, la totalidad del importe de 9 400 millones HUF constituye el elemento de ayuda desde septiembre de 2010.

VIII.2.7. *Medida 7*

(124) Por las razones expuestas en el apartado 120 *supra*, la Comisión considera que el elemento de ayuda es el capital de 5 300 millones HUF inyectado desde septiembre de 2010.

VIII.2.8. *Medida 8*

(125) Por las razones expuestas en el apartado 120 *supra*, la Comisión considera que el importe total del préstamo equivale a una subvención directa y, por tanto, el importe total de 5 700 millones HUF constituye el elemento de ayuda desde septiembre de 2010.

IX. **CONCLUSIÓN**

(126) En vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que las medidas 1 a 8 aplicadas por Hungría en favor de Malév constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(127) Asimismo, la Comisión concluye que las medidas 1 a 8 son incompatibles con el mercado interior.

(128) Esta ayuda incompatible debe ser recuperada de Malév según lo expuesto en la sección VIII.2 *supra*, con el fin de restablecer la situación existente en el mercado antes de la concesión de la ayuda. Las autoridades húngaras deben calcular el importe exacto a recuperar, más los intereses.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las siguientes medidas concedidas por Hungría a Malév Hungarian Airlines Zrt. constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE:

a) Medida 1: asunción a 31 de diciembre de 2007 por MAVA, de propiedad estatal, de un préstamo concedido a Malév por MFB, un banco de desarrollo de propiedad estatal al 100, en 2003.

b) Medida 2: la creación de un instrumento de tesorería de 4 300 millones HUF para un año en el contexto de la adquisición prevista (que posteriormente no se materializó) por parte de MNV de la filial GH de asistencia en tierra de Malév.

c) Medida 3: las deudas fiscales y de seguridad social desde julio de 2008 hasta marzo de 2010 y el aplazamiento de varios pagos de impuestos y de seguridad social a partir de julio de 2008.

d) Medida 4: en febrero de 2010, un aumento de capital por parte de MNV de 25 400 millones HUF (en parte efectuado mediante una aportación de capital nuevo de 20 700 millones HUF y en parte mediante un intercambio de deuda por acciones del pago anticipado por GH de 4 700 millones HUF).

e) Medida 5: de mayo a agosto de 2010, tres préstamos de accionistas por un total de 9 200 millones HUF concedidos a Malév por MNV más los intereses devengados pero no pagados.

f) Medida 6: en septiembre de 2010, la conversión de estos préstamos de accionistas (junto con sus correspondientes intereses) mencionados en el artículo 1, letra e), de deuda en acciones por un importe de 9 400 millones HUF.

g) Medida 7: en septiembre de 2010, un nuevo aumento de capital por un importe de 5 300 millones HUF.

h) Medida 8: en septiembre de 2010, un nuevo préstamo de accionistas por un importe de 5 700 millones HUF, más los intereses devengados pero no pagados.

Artículo 2

Las medidas de ayuda estatal contempladas en el artículo 1, concedidas ilegalmente por Hungría a Malév Hungarian Airlines Zrt., infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE, son incompatibles con el mercado interior.

Artículo 3

(1) Hungría procederá a recuperar del beneficiario la ayuda mencionada en el artículo 1.

(2) Las cantidades pendientes de recuperación devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación.

(3) Los intereses se calcularán según un tipo de interés compuesto, conforme a lo dispuesto en el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión.

Artículo 4

(1) La recuperación de la ayuda a que se refiere el artículo 1 será inmediata y efectiva.

(2) Hungría garantizará que la presente Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

Artículo 5

(1) En el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, Hungría presentará a la Comisión la siguiente información:

a) el importe total (principal e intereses) que deben recuperarse del beneficiario;

b) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión;

c) documentos que demuestren que se ha ordenado a los beneficiarios que reembolsen la ayuda.

(2) Hungría mantendrá informada a la Comisión del curso de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que la recuperación de la ayuda contemplada en el artículo 2, apartado 3, con sus intereses, haya concluido. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, información sobre las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de la ayuda y los intereses ya recuperados del beneficiario.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será Hungría.

Hecho en Bruselas, el 9 de enero de 2012.

Por la Comisión

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente