II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

9. jaanuar 2012,

mis käsitleb riigiabi SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10), mida Ungari andis ettevõtjale Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.

(teatavaks tehtud numbri K(2011) 9316 all)

(Ainult ungarikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2013/150/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse komisjoni otsust, millega algatati Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 ([1]) sätestatud menetlus riigiabi nr C 38/10 (ex NN 69/10) ([2]) suhtes,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt osutatud sätetele ja võttes arvesse nende märkusi

ning arvestades järgmist:

I. MENETLUS

(1) Pärast mitmeid edutuid katseid rahvuslikku lennukompaniid Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. (edaspidi „Malév") erastada sõlmis Ungari riik 2007. aastal ettevõtjaga AirBridge Zrt. (edaspidi „AirBridge") ostu-müügi lepingu, mis hõlmas 99,95 % suurust osalust Malévis. AirBridge maksis aktsiate eest 200 miljonit Ungari forintit (740 000 eurot ([3])). Erastamiskokkuleppest teavitati Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohaselt komisjoni, hiljem teatis tühistati ([4]).

(2) Uue omaniku finantsraskuste tõttu omandas AirBridge'is 49,5 % suuruse osaluse Venemaa pank Vnyesekonombank (edaspidi „VEB"), kes sai Malévi kaudseks osanikuks.

(3) 2010. aasta märtsis sai komisjon pressiteate kaudu teada Ungari riigi kavast Malév taasriigistada. 2. märtsi 2010. aasta e-kirjas kinnitasid Ungari ametiasutused pressiteadete õigsust.

(4) 10. märtsil 2010. aastal sai komisjon e-kirjaga kaebuse Malévi kõige olulisemalt konkurendilt, (odav)lennuettevõtjalt Wizz Air, kelle peakorter asub Ungaris. Nimetatud kaebuses väideti, et Malév sai mitmete meetmete kaudu ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut riigiabi. 29. märtsi 2009. aasta kirjas edastas komisjon Ungari

([1]) Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt ELi toimimise lepingu artiklid 107 ja 108; nende kahe sättekogumi sisu on identne. Käesolevas otsuses tuleks viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88.

([2]) Komisjoni 21. detsembri 2010. aasta otsus K(2010) 9671 (lõplik) (ELT C 156, 26.5.2011, lk 11).

([3]) Käesolevas otsuses on eurodes esitatud andmed vaid teabe eesmärgil avaldatud ligikaudsed summad. Kõik Ungari forintites esitatud andmed (v.a 76 miljoni euro suurune laen Ungari Arengupangalt ja 32 miljoni euro suurune garantii Venemaa pangalt Vnyesekonombank, mida anti eurodes, vt selgitust 20) on arvutatud eurodesse 2011. aasta 2. augusti kursi 270 HUF/EUR järgi: 2011. aastal kõikus Ungari forinti kurss tugevasti 260-300 HUF/EUR vahel.

([4]) 10. aprillil 2008. aasta elektroonilise teatisega teavitasid Ungari ametiasutused komisjoni Malévi erastamist käsitlevast rahastamiskokkuleppest. Nimetatud meede registreeriti viitenumbriga N 190/2008. Ungari ametiasutused tühistasid meetme 12. novembril 2009.

ametiasutustele kaebuse mittekonfidentsiaalse versiooni ja palus neilt lisateavet. Ungari esitas 30. aprillil 2010 kaebust käsitlevad märkused ja vastas esitatud küsimustele.

(5) 5. mail 2010 toimunud kohtumisel osutasid Ungari ametiasutused soovile lennuettevõtja ümber korraldada. Lisaks teatasid nad, et ümberkorralduse maht ei ole veel teada.

(6) 5. oktoobril 2010 sai komisjon teise kaebuse (ühelt konkurendilt, kes ei lubanud oma andmeid avalikustada) ja see edastati Ungari ametiasutustele 21. oktoobri 2010. aasta kirjas. 19. novembril 2010 esitasid Ungari ametiasutused kaebuse kohta oma märkused.

(7) 14. juulil 2010 ja 8. oktoobril 2010 esitas komisjon täiendava teabenõude Ungari ametiasutustele, millele ta sai vastused järgmistel kuupäevadel: 11. august 2010, 16. august 2010, 5. oktoober 2010, 3. november 2010 ja 23. november 2010.

(8) Nende vastuste põhjal algatas komisjon 21. detsembril 2010 Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohase ametliku uurimismenetluse (edaspidi „menetluse algatamise otsus"), mis käsitleb Malévile antud väidetavat riigiabi.

(9) Ungari esitas komisjonile menetluse algatamise otsust käsitlevad märkused 24. veebruaril 2011.

(10) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([5]) 26. mail 2011. Oma märkused esitasid kaks huvitatud isikut: Wizz Air 26. juunil 2011 ja oma andmete avalikustamata jätmist palunud konkurent 28. juunil 2011.

(11) Komisjon edastas märkused Ungarile 6. juuli 2011. aasta kirjas. 5. septembril 2011 esitas Ungari märkused seoses kolmandate isikute tähelepanekutega.

(12) Pärast menetluse algatamise otsust toimus Brüsselis kaks kohtumist komisjoni talituste ja Ungari ametiasutuste vahel: 10. juunil 2011 ja 19. oktoobril 2011.

(13) 26. septembril 2011 esitas komisjon Ungari ametiasutustele täiendava teabenõude, millele Ungari vastas 25. oktoobri 2011. aasta kirjas.

([5]) Vt joonealune märkus 2.

II. MALÉV JA ASJAOMASED MEETMED

II.1. Ettevõtja

(14) Malévi peakorter asub Budapesti Ferenc Liszti nimelisel riiklikul lennuväljal, kus lennuettevõtja käitab praegu 22 lennukist koosnevat lennukiparki ([6]) ning lendab sihtkohtadesse Euroopas ja Lähis-Idas. Ettevõtjal oli 2009. aastal 3,2 miljonit reisijat ([7]).

II.2. 2007. aasta erastamisele eelnenud aeg

(15) Ungari ametiasutused katsetasid Malévi erastamisega mitmel korral. 1992. aastal müüdi 35 % suurune osalus Malévis Itaalia riigi kontrolli all olevale konsortsiumile Alitalia-Simest. 1997. aastal müüs Alitalia-Simest oma osaluse konsortsiumile, mille lõid kaks erakapitalil põhinevat Ungari panka (OTP ja MKB). 1999. aastal ostis riik tagasi suurema osa eraomandis olevast osalusest ja riigi osalus kasvas 97 %-ni.

(16) Malévi jaoks, nagu ka teiste lennuettevõtjate jaoks, oli suur probleem 2001. aasta septembri sündmustele järgnenud langus lennundusturul. Ettevõtja läks kahjumisse (vt järgnevalt tabel 1).

(17) Eelnimetatu tõttu otsustas riik Malévi taas erastada.

II.3. 2007. aasta erastamine ja Malév eraomandis

II.3.1. *Müük ettevõtjale AirBridge*

(18) Ettevõtja tuli rekapitaliseerida ja riigil olid omanikuna sellise investeeringu rahastamiseks vaid piiratud võimalused. Malévi müügiks küsiti pakkumused ja 2007. aasta alguses otsustati, et parima pakkumuse oli esitanud eriotstarbeline ettevõtja AirBridge. AirBridge esitas atraktiivse ja majanduslikult elujõulisena näiva äriplaani ja ümberkorralduskava.

(19) 23. veebruaril 2007 sõlmiti ostu-müügi leping, mille kohaselt müüdi 99,95 % Malévi aktsiatest AirBridge'ile. AirBridge läks 49 % ulatuses Venemaa ettevõtja Boriss Abramovitši ([8]) (ettevõtjale kuulub enamusosalus mitmes Venemaa lennuettevõtjas, nagu KrasAir ja Venemaa lennuettevõtjaid ühendav liit AirUnion) kätte ja 51 % ulatuses Ungari eraisikute kätte. Seega oodati AirBridge'ilt, et peale äriplaani ja ümberkorralduskava tagatakse Malévi jaoks ka tööstusharule omane oskusteave ja juhtimine.

([6]) http://www.malev.hu/ceginformaciok/malev-adatok/malev-cegismerteto

([7]) Kodulehe kohaselt lendas lennuettevõtja liinidel 2010. aastal enam kui 3 miljonit reisijat.

([8]) Boris Abramovitš andis 49 % suuruse osaluse AirBridge Zrt.-s tagatiseks VEBile – mis on Venemaa riigiomandis olev Välismajanduspank – AirBridge Zrt.-le antud laenu eest.

(20) Nimetatud lepingu olulisimad elemendid olid järgmised.

(a) AirBridge omandas 200 miljoni Ungari forinti eest (740 000 eurot) 99,95 % Malévi aktsiatest. AirBridge võttis kohustuse tagada kõige hiljemalt 31. detsembriks 2008 rahastamine 50 miljoni euro ulatuses ([9]).

(b) 2003. aastal andis 100 % riigile kuuluv Ungari Arengupank (*Magyar Fejlesztési Bank*, edaspidi „MFB") Malévile 76 miljoni Ungari forinti suuruse laenu, mis Malévi arvepidamisest kustutati ja kanti üle 100 % riigiomandis olevale eriotstarbelisele üksusele (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, edaspidi „MAVA")

2003. aasta MFB laen oli europõhine, 100 % riigigarantiiga tagatud ja intressiga IBOR + 0,5 %. Laenu tegelik lõppkuupäev oli 2013, põhisumma tuli tagasi maksta korraga laenuperioodi lõpus. Kandes kapitali- ja intressiosa üle MAVAle, pikendati laenu kestust aastani 2017.

Ungari ametiasutuste väitel kanti MAVAle koos laenuga üle ka 76 miljoni euro väärtuses varasid. Need varad olid Malévi bränd, petrooli transportimiseks sobiv torustik ja Boeing 767 tüüpi lennuk. Kui Malév oleks taas tõusnud kasumisse, oleks pärast maksude tasumist järele jäänud kasumist tulnud 25 % kanda üle MAVAle. AirBridge esitas VEBile ka MAVA jaoks antud pangagarantii, mis tagas kuni 32 miljoni euro suurust laenu.

(c) Malév pidi MAVAle maksma brändi ja logo kasutamise eest aastas 200 000 eurot litsentsitasu. AirBridge oli kohustatud ka edaspidi kasutama brändi ja tagama laenu lõppkuupäevani, st 31. detsembrini 2017, ettevõtja tegutsemise lennuettevõtjana.

(d) 1. jaanuarist 2008 (31. detsembrini 2017) rentis Malév tagasi MAVAle ülekantud (vt punkt b) lennukit Boeing 767 ([10]).

(21) Ametisse nimetati uus juhatus ja käivitati mitu meedet kulude kokkuhoiu ja kasumi saamise nimel – lõpetati kauglennud ja vähendati töötajate arvu. Ungari arvates aga ei mõjutanud need meetmed ettevõtja kasumlikkust seetõttu, et langesid ajaliselt kokku kütusehindade märkimisväärse tõusuga.

(22) Malévi finantsolukord halvenes veelgi ja 4 kuud hiljem puudus ettevõtjal ka Malévi brändi eest litsentsitasu maksmiseks vajalik likviidsus.

(23) Ungari sõnul ei lõpetatud pärast kauglendude peatamist MAVAlt renditud lennuki Boeing 767 kasutamise eest maksmist, kuna Malév tunnistas võlgu ja vaid hilines maksetega, tasudes nende eest ka intressi.

(24) 2008. aasta teises pooles hakkas Malévile ja tema Venemaa äripartneritele mõju avaldama globaalne rahanduskriis. Mitmed Boriss Abramovitšile kuuluvad lennuettevõtjad läksid pankrotti. AirBridge ei suutnud enam Malévit rahastada ja ei täitnud laenu tagasimaksmise kohustust VEBi ees. Kuna 49 %-l AirBridge'ist oli pandiõigus VEBi kasuks, läksid aktsiad VEBi omandisse. VEB teatas, et on nõus jätkama Malévi rahastamist pangana, kuid mitte omanikuna.

II.3.2. *Ettevõtja Malév Ground Handling müük*

(25) Nagu eelneva põhjal võib järeldada, halvenes Malévi finantsolukord 2009. aasta alguses veelgi. Ettevõtja osanikud esitasid seetõttu Ungari Riiklikule Valdusettevõtjale (*Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*, edaspidi „MNV") ettepaneku, et müüvad MNVle ettevõtja Malév Ground Handling (edaspidi „Malév GH"), mis oli 100 % Malévile kuuluv tütarettevõtja.

(26) Ungari arvetes oli ettevõtja Malév GH finantsseisund siis ja on praegugi usaldusväärne.

(27) 2009. aasta jaanuaris allakirjutatud (ja veebruaris muudetud) esialgses ostu-müügi lepingus oli sätestatud 4,3 miljardi Ungari forinti (16 miljoni euro) suurune ettemaks. MNV tegi 2009. aasta jaanuaris ja veebruaris Malévile ettemakse, mis tuli tagasi maksta kahe tööpäeva jooksul, kui MNV otsustab pärast hoolsuskohustuse auditit, et ta siiski ei kirjuta alla lõplikule ostu-müügi lepingule. Seda potentsiaalset tagasimaksekohustust tagas kõrvalkohustus. 2009. aasta juulis otsustas MNV, et tehing jääb katki ja nii oleks tulnud ostuhind tagasi maksta.

(28) Seda aga ei makstud MNVle kunagi tagasi. Ka ettemaksete pealt kogunenud intressi ei makstud MNVle ([11]) kunagi tagasi.

([9]) Täpsemalt 20 miljoni euro suuruse kapitali, samuti 30 miljoni euro suuruse kapitali, allutatud laenu või laenu kujul.

([10]) Rendihind koosnes ühekordsest 110 000 euro suurusest tasust ja 1,1 miljoni euro suurusest aastamaksest, lisaks maksis Malév kõik seotud hooldus- ja käituskulud.

([11]) Selle asemel kaotati aasta pärast ettemaksete tegemist Malévi tagasimaksekohustus 2010. aasta veebruaris toimunud võlgade aktsiateks konverteerimise käigus. Audiitor määras põhisumma ja intresside kogusummaks 4 664 604 041 Ungari forintit (17 miljonit eurot).

II.3.3. *Maksutähtaja pikendamine*

(29) 2007. aasta jaanuarist 2010. aasta märtsini andis Ungari Maksu- ja Finantskontrolliamet (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, edaspidi „APEH") Malévile mitut liiki maksude ja sotsiaalkindlustusmaksete puhul maksupikendust või koostas uue maksegraafiku. APEHil ei olnud võimalik sisse nõuda 2008. aasta juulist saadik eksisteerinud võlga ja hiljem andis amet pikendust ka muude summade puhul. 2010. aasta märtsis oli Malévi maksu- ja sotsiaalkindlustusmaksete võlg (põhisumma ja viivis) 13,7 miljardit Ungari forintit (51 miljonit eurot). Kogu Malévi kontserni võlg oli 16,8 miljardit Ungari forintit (62 miljonit eurot). 11. märtsil 2010. tasuti 2010. aasta veebruaris kapitali suurendamise tulemusena saadud sularaha üht osa kasutades Malévi võlg APEHi arveldusarvel.

II.4. **2010. aasta taasriigistamine ja riikliku kontrolli all olev Malév**

II.4.1. *Malévi taasriigistamise põhjused*

(30) 2010. aastal ei olnud võimalik leida selliseid erainvestoreid, kes võtaksid AirBridge'ilt/VEBilt üle Malévi põhiosaniku rolli. Eelkõige VEBil puudusid kavatsused lennufirmat strateegilise investorina rahastada. Lennuettevõtja majandustulemused olid endiselt nõrgad, vt tabel 1.

Tabel 1

Malévi majandustulemused 2003–2010 (miljardites Ungari forintites)

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

Allikas: Ungari ametiasutuste saadetud teave ja Malévi 2010. aasta finantsaruanded.

(31) Ettevõtja likvideerimise asemel otsustasid Ungari ametiasutused alustada läbirääkimisi VEBi ja AirBridge Zrt.-ga, et stabiliseerida Malévi turuseisundit keskpikas ja pikas perspektiivis.

II.4.2. *2010. aasta veebruaris toimus kapitali suurendamine võlgade aktsiateks konverteerimise ja uue kapitali kaasabil*

(32) 2010. aasta 26. veebruaril leppisid VEB, AirBridge, MNV, Malév ja Ungari valitsus kokku kapitali suurendamises mahus 25,4 miljardit Ungari forintit (94 miljonit eurot), osaliselt uue kapitalisüsti (20,7 miljardit Ungari forintit või 77 miljonit eurot), osaliselt Malév GH eest makstud ettemaksest ja selle intressist koosneva võlasumma aktsiateks konverteerimise abil (vt selgitus 23) summas 4,7 miljardit Ungari forintit (17 miljonit eurot). AirBridge vahetas aktsiate vastu veel 1,5 miljardi Ungari forinti (5,4 miljoni euro) suuruse summa. Sellest tulenevalt likvideeriti nõuded Malévi vastu ja varasematest võlausaldajatest said ettevõtja osanikud.

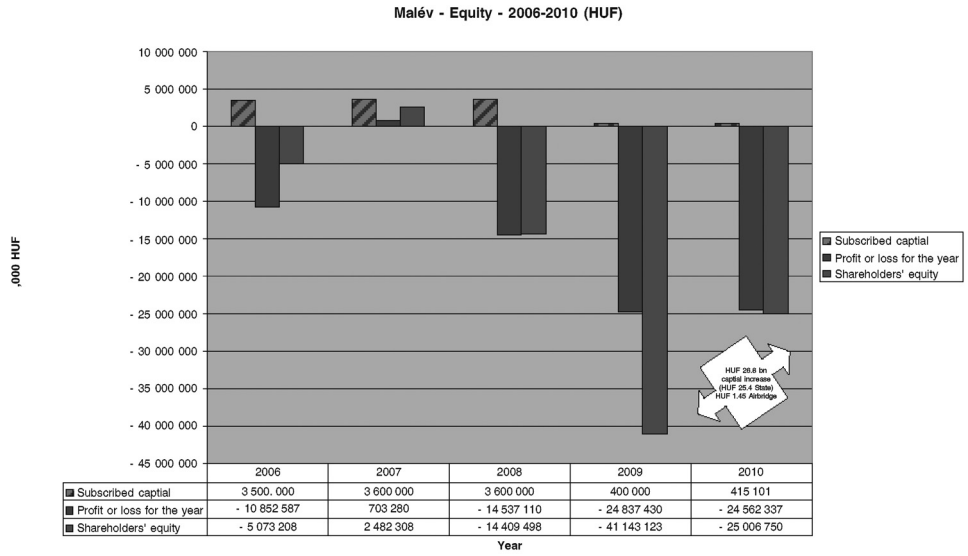
(33) Enne kapitali suurendamist vähendati Malévi olemasolev aktsiakapital pea olematuks, et seeläbi katta osa kuhjunud kahjumist ja väljendada Malévi olemasolevate osade väärtusetust. Seejärel suurendati Malévi aktsiakapitali, väljastades uued aktsiad, mille nimiväärtuseks oli 0,01 Ungari forintit. Malévi omakapitali seisundi paranemine on nähtav joonisel 1.

(34) MNV eraldatud 20,7 miljardi Ungari forinti (77 miljoni euro) suurune sularahasumma võimaldas Malévil kõik selgituses 29 nimetatud maksuvõlad tasuda ja oma tegevus ajutiselt stabiliseerida.

(35) Pärast kapitali suurendamist omandas riik Malévis 94,6 % suuruse osaluse ja AirBridge'i/VEBi osalus vähenes miinimumini.

Joonis 1

Malévi omakapitali seisundi paranemine



II.4.3. *2010. aasta mai–august: omanike laenud ja nende konverteerimine kapitaliks*

(36) 2010. aasta maist augustini andis Ungari riik MNV kaudu Malévile mitmeid laene omanikuna, kokku summas 9,2 miljardit Ungari forintit (34 miljonit eurot).

(37) Esimese, 2010. aasta mais antud laenu summa oli 2,16 miljardit Ungari forintit (7,9 miljonit eurot) ja see anti 9,97 % intressimääraga kolmeks aastaks. Summa tuli laenuperioodi lõpus korraga tagasi maksta, tagatiseks oli Malév GH aktsiatele seatud pandiõigus.

(38) Teine, 2010. aasta juunis antud laen oli 1,34 miljardi Ungari forinti (4,9 miljoni euro) suurune. See oli samuti omaniku laen, mis anti kolmeks aastaks 9,97 % intressimääraga ning mis tuli samuti maksta tagasi korraga laenuperioodi lõpus, tagatiseks oli Malév GH aktsiatele seatud pandiõigus.

(39) 2010. aasta augustis anti kolmas, 5,7 miljardi Ungari forinti (20,8 miljoni euro) suurune omaniku laen. Ka see anti 9,97 % intressimääraga kolmeks aastaks ning tuli laenuperioodi lõpus korraga tagasi maksta. Seekord oli tagatiseks lennukile (HA-LNA CRJ) seatud pandiõigus.

(40) 24. septembril konverteeriti need kolm kokku 9,2 miljardi Ungari forinti (33,6 miljoni euro) suurust laenu ja kogunenud intress (kokku 9,4 miljardit Ungari forintit või 34,3 miljonit eurot) Malévi aktsiateks ning panditud varad vabanesid.

II.4.4. *2010. aasta september: täiendav kapitali suurendamine ja omaniku laen*

(41) 2010. aasta 24. septembril suurendas MNV Malévi kapitali täiendava 5,3 miljardi Ungari forinti (19,3 miljoni euro) suuruse kapitalisüstiga sularahas. Seeläbi kasvas MNV (ehk riigi) osalus Malévis 96,5 %ni.

(42) Samal päeval andis riik täiendava 5,7 miljardi Ungari forinti (20,8 miljoni euro) suuruse omaniku laenu, mille kestus oli kolm aastat ja intressimäär 9,97 %. Esimene intressimakse tuli tasuda 6 kuud pärast laenu andmist, põhisumma tuli maksta tagasi korraga laenuperioodi lõppedes. Nimetatud laenu tagatiseks oli pandiõigus lennukile HA-LNA CRJ, väärtusega 1,8 miljardit Ungari forintit ning IATA (Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon) ja IATA Ungari haru kaudu vahendatud käibetulude pandiõigus.

III. **VAADELDUD MEETMETE KOKKUVÕTE**

(43) Menetluse algatamise otsuses kaalutleb komisjon, kas järgnevalt nimetatud meetmed kujutavad endast Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi.

— Meede 1: 2007. aasta 31. detsembril võttis riigile kuuluv MALÉV MAVA üle **76 miljoni euro** suuruse laenu, mille MFB (100 % riigile kuuluv arengupank) andis 2003. aastal Malévile, ja teatavad Malévi varad. Laenuperioodi pikendati hiljem 2017. aastani.

— Meede 2: **4,3 miljardi Ungari forinti** suuruse sularahalaenu andmine aastaks Malévi tütarettevõtjale Malév GH MNV kavandatud (ja ebaõnnestunud) ostutehingu raames. Malév GH finantsseisund oli Ungari ametiasutuste arvates stabiilne. Vaatamata sellele, et tehingut ei toimunud, ei makstud ostuhinna ettemakset kunagi tagasi.

— Meede 3: 2007. aasta jaanuarist 2010. aasta märtsini anti pikendust mitmete maksude ja sotsiaalkindlustusmaksete tasumiseks. 2010. aasta märtsis oli Malévi maksu- ja sotsiaalkindlustusmakse võlg (põhisumma ja viivis) **13,7 miljardit Ungari forintit**.

— Meede 4: **25,4 miljardi Ungari forinti** suurune kapitali suurendamine 2010. aasta veebruaris, mida osaliselt uue kapitalisüsti (20,7 miljardit Ungari forintit või 77 miljonit eurot) abil rahastas MNV ja mis osaliselt toimus GH eest saadud ettemakse ning selle intresside konverteerimisel aktsiateks (vt meede 2) kogusummas 4,7 miljardit Ungari forintit. (AirBridge vahetas aktsiate vastu veel 1,5 miljardit Ungari forintit.)

— Meede 5: kolm omaniku laenu, mida MNV andis Malévile 2010. aasta maist augustini kogusummas **9,2 miljardit Ungari forintit**. Kõik kolm forintites antud laenu olid intressimääraga 9,97 %, laenu põhiosa tuli tagasi maksta korraga laenuperioodi lõpus (kõik laenud anti kolmeks aastaks). Kokku 3,5 miljardi Ungari forinti (13 miljoni euro) suuruse kahe esimese laenu tagatiseks oli tütarettevõtja Malév GH ning kolmanda, 5,7 miljardi Ungari forinti (21 miljoni euro) suuruse laenuosa tagatiseks oli lennuk HA-LNA CRJ.

— Meede 6: 2010. aasta septembris konverteeriti nimetatud omaniku laenud (ja nende intressid) aktsiateks kogusummas **9,4 miljardit Ungari forintit**.

— Meede 7: 2010. aasta septembris suurendati sularaha abil kapitali **5,3 miljardi Ungari forinti** võrra. Riigi osalus kasvas 96,5 %-ni.

— Meede 8: 2010. aasta septembris anti omaniku laenu mahus **5,7 miljardit Ungari forintit** intressimääraga 9,97 %, laenu põhiosa tuli tagasi maksta korraga laenuperioodi lõpus. Laenu tagatiseks oli eelnevalt nimetatud lennuk HA-LNA CRJ, samuti IATA (Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon) ja IATA Ungari haru kaudu vahendatud käibetulude pandiõigus.

(44) Menetluse algatamise otsuses seadis komisjon kahtluse alla ka selle, kas nimetatud meetmed, kui need kujutavad endast Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi, on kokkusobivad siseturuga ja eranditega, mis on sätestatud ühenduse suunistes, mis käsitlevad raskustes oleva ettevõtte päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi ([12]) (edaspidi „päästmise ja ümberkorraldamise suunised").

IV. **UNGARI MÄRKUSED**

(45) Vastuses menetluse algatamise otsusele kordas Ungari eelnevalt nimetatud tõsiasju ja selgitas üksikasjalikult lennuettevõtja raskustesse sattumise põhjuseid. Ungari kinnitas ka seda, et Malév oli vähemalt alates 2006. aasta teisest poolest päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses raskustes olev ettevõtja.

(46) Enne ametliku uurimismenetluse algatamist väitsid Ungari ametiasutused kokkuvõtlikult seda, et kõik meetmed vastavad turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttele ja turumajanduse tingimustes tegutseva võlausaldaja põhimõttele.

(47) Seoses meetmetega, mis kaasnesid Malévi müümisega AirBridge'ile väitsid Ungari ametiasutused, et need on siseturuga kokkusobivad, kuna laenu ülevõtmisel MAVA poolt oli olemas tagatis. Malév GH luhtunud müügiga seoses väitsid ametiasutused, et Malévil puudus eelisseisund, kuna enne ostuhinna hilinenud tagasimaksmist anti sellele tagatis ja ostuhinna intress arvutati välja. Maksude tasumise pikendamisega seoses osutavad ametiasutused sellele, et ka need summad olid tagatud ja kõik kohaldatavad intressid ning trahvid nõuti välja, ning et maksutähtaja pikendamine on tavapärane meede. Malévi taasriigistamisega seoses väidavad Ungari ametiasutused, et kui nad oleksid Malévi võlad sisse nõudnud, oleks see viinud ettevõtja pankroti ja tegevuse lõpetamiseni. Ametiasutused arvavad, et kui Ungari ametiasutused oleksid nii käitunud, siis oleks (eelnevalt selgituses 20 nimetatud VEBi pangagarantii alt välja jäävatest) nõuetest tagasi makstud vaid väike osa. Riigi majanduse tasandil oleksid nimetatud tegevusel olnud sügavad negatiivsed mõjud ([13]).

(48) Omaniku laenude ja nende Malévi aktsiateks konverteerimisega seoses arvab Ungari, et need ei seadnud Malévit eelisseisundisse, kuna nimetatud laenud olid täielikult tagatud varadega, nende suhtes kohaldati turuintressimäärasid ja nende konverteerimisel aktsiateks võeti arvesse kogunenud intresse.

([12]) Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (ELT C 244, 1.10.2004, lk 2).

([13]) Nt: töökohtade kaotus, mõju Malévi tarnijatele, Budapesti lennuvälja väiksem kasutatavus, vähem turiste, samuti oleks kahjustunud Ungari atraktiivsus investorite silmis.

(49) Menetluse algatamise otsuse järel Ungari ametiasutused uut teavet ei edastanud. Ungari märkused seoses menetluse algatamise otsusega ei sisalda uusi asjaolusid seoses võetud meetmete kokkusobivusega siseturuga ning eelkõige päästmise ja ümberkorraldamise suunistega.

V. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(50) Märkused esitas kaks konkurenti (vt eespool selgitus 10), kes mõlemad toetasid komisjoni uurimist.

(51) Oma isiku avaldamisest keelduv konkurent väitis, et teatavad erainvestorid olid huvitatud kontrollpaki omandamisest Malévis, mis annab märku sellest, et peale 2010. aastal toimunud Malévi taasriigistamise oli ka muid võimalusi.

(52) Wizz Air hindas MAVAle ülekantud varade turuväärtust koos MFB laenu (meede 1), Malévi brändi, petrooli transportimiseks sobiva torustiku ja Boeing 767 tüüpi lennukiga 27 miljonile eurole, mis on oluliselt väiksem kui laenusumma. Seetõttu jõudis WizzAir järeldusele, et tehing ei toimunud tavapärastel turutingimustel ja seega sai Malév suure eelise.

(53) Seoses maksupikendusega (meede 3) väitis WizzAir, et Ungari seaduste kohaselt ei saa ükski Maléviga sarnases finantsolukorras olev eraettevõtja ei automaatselt ega ka erandkorras kõnealust maksupikendust.

VI. **UNGARI MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA**

(54) Pärast seda, kui komisjon pikendas vastuse tähtaega, vastas Ungari märkustele 2011. aasta 5. septembril. Ungari jääb oma seisukoha juurde, et varasemad meetmed vastavad turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttele (vt selgitus 59) ja seepärast ei kujuta need endast riigiabi. Ungari arvates ei mõjuta üldist huvi pakkuvad eesmärgid seda, et meetmed ei kujuta endast riigiabi.

(55) Ungari teatas, et muud võimalused puudusid ja vaid taasriigistamine võimaldas Ungari ametiasutustel saavutada täieliku kontrolli Malévi üle, andes rahvuslikule lennukompaniile majandusliku edu saavutamise eesmärgil võimaluse lõpetada 2007. aastast kestnud ümberkorraldamine. Seoses meetmega 1 arvas Ungari, et kõnealuste vahendite väärtus vastab laenu väärtusele. Seoses meetmega 3 väitis Ungari, et Ungari maksuamet kohtles Malévit samamoodi nagu muid sarnases olukorras olevaid maksukohuslasi.

VII. **ABI OLEMASOLU ELI TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 1 TÄHENDUSES**

VII.1. **Üldsätted**

(56) Selleks et hinnata, kas kõnealused meetmed kujutavad endast riigiabi, peab komisjon hindama, kas need vastavad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimustele. Kõnealuses artiklis on sätestatud: „kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.”

(57) Kõnealust sätet arvesse võttes uurib komisjon järgnevalt seda, kas Malévi kasuks võetud vaidlustatud meetmed kujutavad endast riigiabi.

(58) Riigiabi olemasolu määravate kumulatiivsete kriteeriumidega seoses on käesoleval juhul vaieldamatud mõju kaubandusele ja konkurentsimoonutus, ja seda ei vaidlustanud ka Ungari ametiasutused. Malév konkureerib teiste Euroopa Liidu lennuettevõtjatega, eelkõige sestsaadik, kui 1. jaanuaril 1993 jõustus lennuliikluse liberaliseerimise kolmas järk (kolmas pakett) ([14]). Kõnealused meetmed muutsid Malévi jaoks võimalikuks tegevuse jätkamise, seepärast ei pidanud ettevõtja erinevalt konkurentidest seisma silmitsi kehvade finantstulemuste tavapäraste tagajärgedega.

(59) Ungari ei vaidlustanud ka riigi vahendite kasutamist ja riiklike meetmete võtmist. APEH on Ungari maksuamet, kelle tegevus on ilmselgelt riigiga seostatav. MNV on Ungari Riiklik Valdusettevõtja (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*). MNV tegevust reguleerivad riigivarasid käsitleva seaduse olulisimad sätted. MNV rakendab valitsuse ja asjaomaste ministrite otsuseid. Ka MAVA kuulub 100 % riigile (MNV kaudu) ja on – Ungari ametiasutuste selgituse kohaselt – „üks Ungari riigi väljundeid”.

(60) Peale meetme 3 (maksutähtaja pikendamine) Ungari valikulisuse olemasolu ei eitanud. Meetmetega anti eelis vaid ühele ettevõtjale, Malévile.

([14]) „Kolmas pakett” sisaldab liidu lennuettevõtjate lennutegevuslubasid käsitlevate ühtlustatud nõuete kehtestamist (määrus 2407/92/EMÜ), lennuettevõtjate avatud juurdepääsu kõigile ELi sisestele lennuliinidele nõuetekohase tegevusloa olemasolul (määrus 2408/92/EMÜ), samuti täielikku vabadust seoses piletihindade ja lastitariifidega (määrus 2409/92/EMÜ).

(61) Seda, kas eelis oli Malévi jaoks püsiv, hinnatakse järgnevalt.

(62) Komisjon märgib, et kui ettevõtja saab turutingimustest soodsamalt täiendavat omakapitali, siis kuulub see ühenduse väljakujunenud õigustava kohaselt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 reguleerimisalasse, kuna ettevõtja saab nimetatud artikli kohase eelise. Selle kindlaks tegemiseks, kas nimetatud eelist on antud, kohaldab komisjon turumajanduslikult tegutseva investori põhimõtet. Selle põhimõtte kohaselt, „kui avaliku sektori haldusasutustega võrreldava suurusega ja tavapärastes tingimustes turumajanduslikult tegutsevat erainvestorit olnuks võimalik mõjutada nimetatud asjaoludel tegema kõnealust kapitalisüsti", siis oleks puudunud vajadus riigiabi järele. Just selle pärast peab komisjon hindama, kas sarnastel tingimustel oleks erainvestor asjaomases tehingus osalenud ([15]). Hüpoteetiline investor tegutseb ettevaatliku kapitalimahutajana ([16]), kes tahaks saada maksimaalset kasumit, võtmata siiski saadava tuluga võrreldes liiga suuri riske ([17]).

(63) Vastavalt Euroopa Kohtu kohtupraktikale ei pea erainvestori käitumine, kellega tuleb võrrelda majanduspoliitilistel eesmärkidel tegutseva avalik-õigusliku investori sekkumist, tingimata olema suhteliselt lühiajalist tasuvust taotleva tavalise investori käitumine, kuid see peab olema vähemalt eraõigusliku valdusühingu käitumine või eraõigusliku kontserni käitumine, kellel on vastav globaalne või sektori struktuuripoliitika ja kes taotleb tulusust pikas perspektiivis ([18]).

(64) Peale selle: „Avalik-õiguslike ja erainvestorite käitumise võrdlemisel tuleb ka arvestada suhtumist, mis asjassepuutuva tehingu tegemisel oleks olnud erainvestoril, arvestades sel ajal kättesaadavat teavet ja prognoositavaid arenguid. ([19])"

(65) Komisjoni analüüs ja hinnang peavad hõlmama „vaidlusaluse tehingu ja selle konteksti kõiki olulisi asjaolusid, sealhulgas abi saanud ettevõtja olukorda ja asjaomast turgu." Eelnevate järelduste põhjal on komisjoni vaadeldav põhiküsimus see, „kas abi saanud ettevõtja sai majandusliku eelise, mida ta ei oleks saanud tavapärastel turutingimustel" ([20]).

(66) Komisjon märgib veel, et kohtupraktika alusel tuleb turutingimustel tegutseva erainvestori põhimõtet kohaldada ka laenude suhtes. Laenu hindamise juures tekitab nimetatud põhimõte ka küsimuse, kas abisaaja oleks sellist laenu saanud ka erainvestorilt samasugustel tingimustel, millistel laen anti ([21]).

VII.2. **Kõigi meetmete uus hindamine**

(67) Nagu menetluse algatamise otsuses juba nimetati, on kohtuasjas BP Chemicals tehtud otsus ([22]) oluline käesoleva juhtumi hindamise seisukohast. Komisjon on tegelikult arvamusel, et meetmed ei ole üksikmeetmed, vaid on omavahel seotud ajalise järgnevuse, Malévi finantsseisundi, ettevõtja tegevuse jätkamise ning kahjumlikkusest johtuvate likviidsuse ja kapitalipuuduse probleemide lahendamise eesmärgi tõttu. Ungari väljendab menetluse algatamise otsusega seoses esitatud märkustes lisaks seisukohta, et protsessi erinevaid etappe ei ole võimalik üksteisest lahutada ja kõikide meetmete ühine eesmärk on lennuettevõtja tegutsemise tagamine strateegilise investori abil.

(68) Ungari esitatud dokumentide põhjal oli üheselt mõistetav, et Ungari poolt Malévi kasuks võetud meetmed olid tingitud üldist huvi pakkuvatest eesmärkidest ja ei põhinenud ettevõtja tulevase kasumlikkusega seotud kaalutlustel. Ungari rõhutas mitmel korral erastamise ebaõnnestumist ja Malévi tähtsust riigi majanduse jaoks. Ungari tunnistas, et meetmete rakendamise käigus arvestas riik lennuettevõtja rolliga riiklikus infrastruktuuris, tööturul ja transpordiettevõtjate huvides. Ungari ametiasutused rõhutasid ka seda, et puudub selline erainvestor, kes lennuettevõtja tema praegusel kujul üle võtaks. Komisjon on seepärast sunnitud järeldama, et ükski erainvestor ei oleks meetmeid võttes käitunud nii nagu käitus Ungari valitsus samasuguses olukorras. Komisjon meenutab ka, et Bochi kohtuasjas tehtud otsuses ütles kohus, et: „tuleks kaaluda, kas eraaktsionär, arvestades kasumi saamise tõenäosust ning jättes kõrvale kõik sotsiaalsed, regionaalpoliitilised ja tööstusharu kaalutlused, sooviks samadel tingimustel osalust kõnealuses kapitalis" ([23]).

([15]) 6. märtsi 2003. aasta otsus ühendatud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99, Westdeutsche Landesbank GZ vs. komisjon, EKL 2003, lk II-435 jj lk, punkt 245.

([16]) 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 2002, lk I-4397, punkt 71.

([17]) Otsus ühendatud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99 (vt joonealune märkus 15), punkt 255.

([18]) 21. märts 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89, Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1991, lk I-1603, punkt 20.

([19]) Otsus ühendatud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99 (vt joonealune märkus 15), punkt 246. 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-16/96, Cityflyer Express vs. komisjon, EKL 1998, lk II-757, punkt 76.

([20]) Otsus ühendatud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99 (vt joonealune märkus 15), punkt 251.

([21]) Otsus kohtuasjas T-16/96 (vt joonealune märkus 19) punktid 45–46.

([22]) 15. septembri 1998. aasta otsus kohtuasjas T-11/95, BP Chemicals vs. komisjon, EKL 1998, lk II-3235, punkt 170. 13. septembril 2010 tehtud otsus liidetud kohtuasjades T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, Olympic, (EKL viide veel puudub), punkt 385.

([23]) 10. juuli 1986. aasta otsus kohtuasjas C-40/85, Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 1986, lk 2321, punkt 13. Vt ka 21. jaanuari 1999. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH vs. komisjon, EKL 1999, lk II-17, punkt 132.

(69) Võttes arvesse Malévi halbu majandustulemusi pika aja vältel (vt tabel 1 ja selgitused 103–104), samuti Ungari väiteid, et lennuettevõtja on vähemalt alates aastast 2006 pidevates raskustes ja et erainvestori jaoks aktsepteeritav kasum oleks olnud võimalik vaid siis, kui ettevõtja struktuur oleks täielikult ümber korraldatud. Ometi ei osuta ei Ungari ega ka Malév sellele, et ühegi kõnealuse meetme aluseks oleks olnud selline ümberkorralduskava.

(70) Eelnevalt nimetatu põhjal arvab komisjon, et meetmed 1–8 ei ole kokkusobivad turutingimustes tegutseva erainvestori põhimõttega. Seda hinnangut kinnitab ka üksikmeetmetele antav hinnang.

VII.3. **Meetmete 1–8 hinnang**

VII.3.1. *Meede 1*

(71) Ungari on arvamusel, et MAVA tegevus oli ühekordne ja seotud varem Malévi omandis olnud teatavate varade omandamisega; samuti oli MAVAl ühendav roll teatavates Malévi ja MFB vahelistes maksetes. MAVA loodigi ainult sel eesmärgil.

(72) MAVAle üle kantud 76 miljoni euro suurune laen oli Malévi ja MFB vahelise 2003. aasta laenulepingu tulemus. Laen oleks tulnud laenuperioodi lõpus korraga tagasi maksta ja sellele summale oli antud riigigarantii. 2003. aasta laen oli nimetatud ühinemislepingu olemasolevate abimeetmete nimekirjas ([24]). 2007. aasta lepingus pikendati laenuperioodi aga 2017. aastani. Seepärast ei saa alates 2007. aastast seda meedet pidada olemasolevaks abimeetmeks. Tegelikult kujutab abimeetme pikendamine endast Komisjoni Määrus (EÜ) nr 794/2004 artikli 4 lõike 2 punkti b tähenduses uut abikava ([25]).

(73) Uurimismenetluse tulemusena selgus, et nimetatud tehingu (st laenuperioodi pikendamine, MAVA asutamine, laenu ülevõtmine MAVA poolt, vahendite üleandmine MAVAle ja tagasirendi leping) ainus eesmärk oli Malévi võla ümberstruktureerimine. Ka Ungari tunnistas, et MAVA eesmärk ei olnud kunagi kasumi teenimine. Nimetatud tehingu tulemusena kustutati laen koos varadega Malévi arvepidamisest.

(74) Ungari väide, et Malévi ja AirBridge'i võetud rahalised kohustused olid piisavad MAVA kulude katmiseks, ei ole aktsepteeritav selle tõenduseks, et tehing oli turuga kokkusobiv, kuna ükski erainvestorist turuosaline poleks kunagi sarnaselt käitunud. Pakutud tagatiste eesmärk oli muuta MAVA jaoks võimalikuks laenu tagasimaksmine laenuperioodi lõpus, st aastal 2017 ([26]). Ükski erainvestor ei võtaks sellist riski võtta teatava maksekohustuse asemel üle ebakindla tulevikuväärtusega varad.

(75) Vaatamata sellele, et Ungari ametiasutused esitasid väga põhjaliku hindamise ([27]) lennuki Boeing 767 ([28]) ja petrooli transportimiseks sobiv torustiku ([29]) kohta, tundub Malévi brändi (56 miljonit eurot) käsitlev diskonteeritud rahavoogude meetodi alusel toimunud hindamine olevat umbmäärane kogum väiteid ning tugineb suures osas lennuettevõtja majandustulemustele, seepärast ei saa sellise hindamise tulemust pidada Malévi brändi objektiivseks väärtuseks, eelkõige arvestades lennuettevõtja seisundit ja majandustulemusi. Võttes arvesse asjaolu, et riik teadis võimalusest, et Malév ei ole võimeline tasuma brändi litsentsitasu, oleks diskonteeritud rahavoogude meetodi kohane tegelik väärtus pidanud võrduma nulliga. Sellise erilise lepingulise struktuuri raames ei ole brändi väärtus piisav tagatis.

(76) Lepinguosalised pidid teadma, et Malév, mis juba aastal 2007 võitles raskustega, ei suuda tegelikult maksta brändi litsentsitasu. Tegelikult ei olnud võimalik pärast tehingut MAVA „kulusid" (st intressimaksed MFBle) katta Malévi poolt makstud brändi litsentsitasudest. MAVA ei võtnud meetmeid tasumata maksete sissenõudmiseks.

(77) 32 miljoni euro suurune garantii VEBilt ei pidanud olema tagatiseks mitte ainult põhisummale, vaid ka MAVA korrapärastele intressimaksetele MFBle.

(78) Eelneva põhjal ja arvestades asjaolu, et MAVAle ei antud võrdväärseid varasid, tuleb võla kustutamist ettevõtja arvepidamisest pidada Malévile antud eeliseks.

([24]) Olemasolevate abimeetmete nimekiri sisaldub Tšehhi Vabariigi, Eesti Vabariigi, Küprose Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi, Ungari Vabariigi, Malta Vabariigi, Poola Vabariigi, Sloveenia Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ühinemislepingu IV lisa 2. peatükis sätestatud olemasoleva abi mehhanismi punkti 1 alapunktis b.

([25]) EÜT L 140, 30.4.2004, lk 1. Vt 25. märtsi 2009. aasta otsus kohtuasjas T-332/06 Alcoa Trasformazioni vs. komisjon, (EKL viide puudub), punkt 32, samuti 6. märtsi 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, Diputación Foral de Álava vs. komisjon, EKL 2002, lk II-1275.

([26]) Eelkõige on Malévil kohustus aastal 2017 osta tagasi Malévi bränd 76 miljoni euro eest, millest MAVA maksaks tagasi MFB antud laenu.

([27]) Kõigi kolme vara (lennuk, petrooli transportimiseks sobiv torustik ja Malévi bränd) puhul koostas hindamise American Appraisal.

([28]) Kulupõhine meetod, mille puhul arvestatakse ajakirjas „The Aircraft Value Reference" leiduvaid aastaandmeid, samuti lennukile tehtud soovituslikku hinnapakkumist. (Lennukile tehtud soovituslik hinnapakkumine America Appraisali jaoks põhines Malévi esitatud teabel.)

([29]) Kulupõhine meetod

VII.3.2. *Meede 2*

(79) GH (ebaõnnestunud) müügi eest tehtud MNV ettemaksega seoses esitatud Ungari eksperdihinnangu kohaselt oli GH netoväärtus 2009. aastal 1,6 miljardit Ungari forintit ja hinnanguline turuväärtus 3,5 miljardit Ungari forintit. Tegelikult tasus MNV 2009. aasta jaanuaris Malévile ettemaksena 1,6 miljardit Ungari forintit. Seekord oli tagatiseks lennukile HA-LNA CRJ (hinnanguline turuväärtus 1,8 miljardit Ungari forintit) seatud pandiõigus. 2009. aasta veebruaris muudeti esialgset ostu-müügi lepingut ja MNV maksis täiendavalt 2,7 miljardit Ungari forintit (kokku 4,3 miljardit Ungari forintit), samuti seati nimetatud lennukile ka teine pandiõigus.

(80) Menetluse algatamise otsusega seoses esitatud märkustes tunnistavad Ungari ametiasutused, et ettemakse tehti Malévi likviidsuse tagamiseks tagasiriigistamise üle peetavate läbirääkimiste järgus.

(81) Esialgse ostu-müügi lepingu kohaselt tuli nimetatud summa maksta tagasi kohe (kahe tööpäeva jooksul), kui tehing ebaõnnestub. MNV ei teinud aga midagi võla sissenõudmiseks pärast seda, kui ta 2009. aasta juulis lepingust taganes. Intress (mida aga kunagi ei tasutud) arvutati välja alles siis, kui võlg 2010. aastal aktsiateks konverteeriti. Malév sai seega tagastamatut sularahalaenu.

(82) Komisjon on arvamusel, et meede andis Malévile eelisseisundi, kui ettemakset ei nõutud tagasi pärast määratud maksekuupäeva 2009. aasta juulis. Peale selle oli ettevõtja eelisseisundis juba varem, kui 2009. aasta veebruaris esialgset ostu-müügi lepingut muudeti ja ettemakset ilma piisavate tagatisteta suurendati (suuremaks kui ettevõtja hinnanguline turuväärtus).

VII.3.3. *Meede 3*

(83) Seoses maksu ja sotsiaalkindlustusmaksete tasumise kohustuse mitmekordse edasilükkamisega maksuameti poolt märgib komisjon, et Ungari esitatud andmete põhjal on ilmne, et aastatel 2006–2007 palus Malév 12 korral maksetähtaja edasilükkamist (seoses erinevate maksetega). Maksuamet andis pikendust kõigil kordadel. Asjaomaste Ungari õigusaktide kohaselt ei ole sellise pikenduse andmine kohustuslik ja sellest oleks võidud keelduda. Sellest lähtuvalt tuleb meedet pidada valikuliseks ([30]).

(84) 2008. aasta juulini arvutati välja seadusega ettenähtud intressid ja neid tasus Malév vastavalt maksepikenduse graafikule. Maksuamet selgitab meetmeid oma otsustes Malévi raske olukorra ja kavandatava ümberkorraldamisega.

(85) Alates 2008. aasta juulist ei tasunud Malév aga ei makse, sotsiaalkindlustusmakseid ega intresse (v.a üks osamakse 2008. aasta detsembris) ning maksuamet ei võtnud meetmeid võlgnevuse sissenõudmiseks. Peale selle määrati maksetele uus maksegraafik pärast seda, kui Malév ei vastanud maksegraafiku lepingu tingimustele. 2009. aasta aprillist alates ei koostatud sellest ajast võlgnetavate maksude ja sotsiaalkindlustusmaksete (mitte varasemate hilinenud maksete) jaoks uut graafikut ilma maksuameti poolt kohustuste sissenõudmiseks võetud konkreetsete meetmeteta.

(86) Komisjon on arvamusel, et ükski eravõlausaldaja ei oleks käitunud nii nagu Ungari riik. Tegelikult ei võetud pärast 2008. aasta juulit konkreetseid meetmeid maksude sissenõudmiseks. Peale selle oli ettevõtja finantsseisund vaatamata ümberkorralduskatsetele ikka veel väga halb (vt eespool tabel 1) ja oli vähe väljavaateid, et ettevõtja taas kasumisse jõuaks. Sarnastel tingimustel oleks eravõlausaldaja nõudnud lepingu täitmist. Lisaks ei oleks pärast seda, kui Malév ei vastanud uue maksegraafiku lepingu tingimustele, mitte ükski eravõlausaldaja leppinud kokku täiendavates uutes maksegraafikutes.

(87) Seepärast tähendasid hiljemalt 2008. aasta juulist maksumeti poolt sissenõudmata või uue maksegraafiku alusel nõutavad maksud ja sotsiaalkindlustusmaksed Malévi jaoks eelisseisundit.

VII.3.4. *Meede 4*

(88) 2010. aasta veebruaris toimunud kapitalisuurendamise puhul, mille kaudu Ungari taasriigistas lennuettevõtja, milles tal selle erastamisest alates osalus puudus, on kõige üllatavam asjaolu see, et kui 99,5 % osalus Malévis müüdi 2007. aastal 740 000 eurole vastava summa eest, siis 2010. aastal maksis riik tegelikult 94 miljonile eurole vastava summa 94,6 % osaluse eest (kapitalisuurendamise kaudu: osaliselt uue 20,7 miljardi Ungari forinti suuruse kapitalisüsti kaudu ja osaliselt GH eest makstud ettemaksust koosneva 4,7 miljardi Ungari forinti suuruse võlasumma kapitaliks konverteerimise kaudu), st 127-kordse tegeliku müügihinna. Riigi selline käitumine ei ole turuga kokkusobiv, eelkõige kuna samal ajal oli lennuettevõtja võlgades, selle omakapital oli negatiivne ja puudus usaldusväärne ümberkorralduskava. Ka Ungari ametiasutused ise tunnistasid, et ettevõtja oli pidevates raskustes ja 2010. aasta alguses ei soovinud seda osta mitte ükski erainvestor.

([30]) 29. juuni 1999. aasta otsus kohtuasjas C-256/97 DMT, EKL 1999, lk I-3913, punkt 27, 11. juuli 2002. aasta otsus kohtuasjas T-152/99 HAMSA, EKL 2002, lk II-3049, punkt 157.

(89) Kui kapitalisuurendamise väärtus oli 25,4 miljardit Ungari forintit (nii palju maksis Ungari riik 94,6 % suuruse osaluse tagasiostmise eest lennuettevõtjas), siis vahetustehingu toimumisel oli Malévi negatiivse omakapitali suuruseks 41 miljardit Ungari forintit (152 miljonit eurot), ettevõtja kahjum ulatus 51 miljardi Ungari forintini (189 miljonit eurot) ja tal oli 75 miljardi Ungari forinti (278 miljoni euro) eest võlgu ([31]). 2010. aasta raamatupidamisarvestuse kohaselt oli lennuettevõtja 2010. aasta alguses „suurtes rahalistes raskustes, võlatase oli kasvanud kriitiliseks ja rahastamisallikad põhimõtteliselt puudusid. […] Strateegilise omaniku puudumisel ei olnud erasektori vahendid kättesaadavad." Lennuettevõtja oli tegelikult alates 2003. aastast kahjumis ilma igasuguse reaalse väljavaateta elujõulisuse saavutamisele ja ka eraomanikud ei suutnud olukorda muuta. Eelneva põhjal oli selge, et kapitali suurendamisest ei piisa ettevõtja elujõulisuse taastamiseks ning et pärast taasriigistamist on Malévil lihtsalt eluspüsimiseks vaja veel kapitali ja likviidseid vahendeid. Komisjon järeldab sellest, et sellistel tingimustel 2010. aasta veebruaris kapitali suurendamise kaudu toimunud Malévi taasriigistamine seadis ettevõtja eelisseisundisse.

(90) Seoses Ungari väitega, et riik sai Malévi taasriigistamisest enam kasu kui oleks saanud ettevõtja võlgade sissenõudmisest, esitab komisjon järgmised tähelepanekud. Ungari tunnistab, et pankroti puhul oleks ettevõtja suutnud tagasi maksta vaid väga väikese protsendi nendest võlgadest, mida ei hõlmanud VEBi antud garantii. (Tehingu ajal oli Malévi väärtus negatiivne.) Ungari riik otsustas aga lennuettevõtjat elus hoida võla konverteerimise ja 20,7 miljardi Ungari forinti (ligikaudu 77 miljonit eurot) suuruse uue kapitalisüsti abil. Ükski erainvestor ei oleks sarnases olukorras täiendavat finantskoormust võtnud, eriti kuna puudus tegelik võimalus, et ettevõtja taas elujõulisuse saavutaks.

(91) Komisjon märgib veel, et samal ajal, kui Ungari riik Malévi kapitali suurendas, konverteeris AirBridge (kaudselt VEB) 1,4 miljardi Ungari forinti suuruse laenu kapitaliks. See summa moodustab uuest kapitalist kokku 5 % ja peale konverteeritud kapitali andis riik ka olulises mahus uut kapitali. Tegelikult moodustas uus kapitalisüst 77 % kapitali suurendamisest. Võttes arvesse ka Malévi halba finantsseisundit, oli AirBridge'il väga väike, õieti olematu võimalus sellise summa saamiseks. Eraosaniku käitumine selles olukorras erines suuresti Ungari riigi käitumisest ja võimatu on väita, nagu oleks riik käitunud erainvestorina.

Tabel 2

2010. aasta kapitali suurendamine

Kapitali suurendamise rahastaja	Panus (miljardites Ungari forintites)	Suurendamise tüüp	Suurendamise ulatus
MNV	20,7	Uus kapital	77 %
MNV	4,7	Laenu konverteerimine kapitaliks	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Laenu konverteerimine kapitaliks	5 %
KOKKU	**26,8**		**100 %**

([31]) 2010. aasta raamatupidamisarvestus.

(92) Eelneva põhjal järeldab komisjon, et sellistel tingimustel 2010. aastal kapitali suurendamise kaudu toimunud Malévi taasriigistamine seadis ettevõtja eelisseisundisse.

VII.3.5. *Meetmed 5–8*

(93) Taasriigistamisele järgnevate meetmetega seoses on selge, et omaniku laenude ja kapitalisüsti eesmärk oli Malévi tegevuse rahastamine ja ähvardava maksejõuetuse vältimine. Riik võttis neid meetmeid ühel eesmärgil – et Malév saaks oma tegevust jätkata. Meetmed on tihedalt seotud ka ajalise järgnevuse tõttu, kuna need võeti väga lühikeste vahedega (2010. aasta maist septembrini). Komisjon järeldab, et lähtuvalt kohtuasjast *BP-Chemicals* ei saa nimetatud omaniku laene hinnata turumajanduslikult tegutseva investori põhimõtte ega eelkõige mitte viitemäärade teatise ([32]) alusel, sest need laenud on vahetult seotud meetmega 4 ja seepärast ei saa anda eraldi hinnangut sellele, kas need laenud kujutavad endast riigiabi.

(94) Ungari esitatud teabest selgub üheseltmõistetavalt, et ükski erainvestor ei soovinud Malévit rahastada ja ainsad võimalikud rahastamisallikad olid tarnijakrediit ja riigi poolt antud likviidsed vahendid. Laenu andmise ajal ei saanud riik tõsiselt arvestada sellega, Malév tasub intresse ja laenumakseid. Küsitav on ka see, kas erainvestor oleks sellise riski võtnud, et annab Maléviga sarnases olukorras olevale (pidevates raskustes) ettevõtjale laenu, mis tuleb maksta tagasi korraga laenuperioodi lõpus. võttes lisaks arvesse seda, et ettevõtja oli juba riigilt varem laenu saanud (näiteks ettemakse GH eest, mitmed maksetähtaegade pikendamised ja maksudest vabastamised), ei saanud ei riik ega ka ükski teine investor tegelikult loota seda, et Malév oma kohustusi täidab.

(95) Teisalt ei oleks ettenähtud intressimäärad ega lepingus esitatud tagatised ka viitemäärade teatise kohaselt piisavad riigiabi välistamiseks. Ettenähtud intressimäär oli 9,97 %, samas kui abi andmise ajal oli Ungari forinti

([32]) Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6).

viitemäär 5,97 %. Ungari forinti põhiintressimäärast 400 baaspunkti võrra kõrgem määr ei olnud Malévi varasemate tulemuste ja finantsseisundi (ettevõtja oli pidevalt pankroti äärel) põhjal piisav. Seoses laenutagatistega oleks GH turuväärtus (3,5 miljardit Ungari forintit) Malévi pankroti korral küsitav olnud, sest maapealsete teenuste puhul oli Malév ise ettevõtja olulisim partner: 2009. aastal pärines 63 % sissetulekust Malévilt. Lühikeses perspektiivis sõltus ettevõtja majandustegevus Malévi olemasolust ja ettevõtja turuväärtus oleks Malévi pankroti korral oluliselt langenud.

(96) Usutava ümberkorralduskava puudumisel oli juba algusest peale selge, et ei laenud ega ka kapitali suurendamine ei oleks muutnud ettevõtja olukorda, mis oli endiselt kriitiline nulliga võrduva turuväärtuse tõttu. Seega on nimetatud meetmed võrdsed ühekordse toetusega, kuna riigil puudus võimalus investeeritud rahaliste vahendite tagasisaamiseks.

(97) Komisjon on arvamusel, et meetmetega 5–8 seati Malév eelisseisundisse.

VII.4. **Järeldused riigiabi olemasolu kohta**

(98) Eelneva hinnangu põhjal annavad kõik kõnealused meetmed (meetmed 1–8) Malévile eelisseisundi. See eelisseisund on rahastatud riigi vahenditest.

(99) Malév on lennuettevõtja ja seega äriühing. Malév konkureerib muude selliste lennuettevõtjatega, kes sarnast eelisseisundit kasutada ei saa. Seega moonutab meede konkurentsi. Lisaks tegutseb lennuettevõtja sellises valdkonnas (lennuliiklus), kus on kaubandussidemed liikmesriikide vahel, seega on täidetud ka ELi-sisesele kaubandusele mõju avaldamise kriteerium.

(100) Meetmed on ka erimeetmed ja valikulised, kuna eelistatakse ühte ettevõtjat (Malévit).

(101) Eespool esitatud väidetele tuginedes on komisjon seisukohal, et meetmed 1–8 vastavad ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimustele. Nimetatud tingimuste tõttu tuleb meetmeid käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

VII.5. **Meetme kokkusobivus siseturuga**

(102) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõigetes 2 ja 3 on sätestatud erandid üldreeglist, mil riigiabi ei ole vastavalt artikli 107 lõikele 1 kokkusobiv siseturuga.

(103) Komisjon on arvamusel, et Malév on vähemalt alates aastast 2006 pidevates raskustes. Ettevõtja on alates aastast 2003 kahjumis (tabel 1) ja omakapital oli negatiivne juba aastal 2006 (joonis 1). Ungari ametiasutused kinnitasid ka, et lennuettevõtja oli pidevates raskustes ja alates 2006. aasta teisest poolest oli tal õigus kollektiivse maksujõuetuse menetlusele ning seepärast vastas ettevõtja päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 10c sätestatud tingimustele. Järelikult on kokkusobivuse hindamise aluseks ainult päästmise ja ümberkorraldamise suunised.

(104) Toetuse andmise lubatuse ja ühekordse abi põhimõttega seoses märgib komisjon, et kõnealused meetmed ei kujuta endast ümberkorraldusprotsessi. Lennuettevõtja omanik vahetus asjaomasel ajavahemikul (2007–2010) kaks korda, sest ettevõtja erastati ja taasriigistati. Ettevõtjat korraldati pidevalt ümber, kuid ühtne kava selleks puudus. Tegelikult käivitati mõned kulude vähendamise algatused (töötajate ja lennuliinide arvu vähendamine) erastamise järel, kuid ühiku maksumus vajalikul määral ei odavnenud. Ungari ametiasutuste sõnul töötati uus strateegiline suund välja 2009. aastal, mille vaatas taasriigistamise tõttu veel kord läbi Roland Bergeri konsultatsioonifirma. Kõnealused meetmed on just sellepärast erinevad ümberkorraldusmeetmed, mis on vastuolus ühekordsuse põhimõttega.

(105) Komisjon märgib veel, et ka siis, kui Malév päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses abikõlbulik oleks (st oleks olemas kooskõla ühekordsuse põhimõttega, mis aga puudub), ei vasta ettevõtja päästmis- ja ümberkorraldusabi tingimustele järgnevalt kirjeldatud põhjustel.

(106) Seoses päästmisabiga ei ole täidetud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 25 alapunktid a–e. Eelkõige ei ole võetud meetmed piiratud vajaliku miinimumiga ning tõestust pole leidnud asjaolu et meetmeid võeti tõsiste sotsiaalsete raskuste tõttu, ega ka see, et neil puudub kahjulik kõrvalmõju teistele liikmesriikidele. Peale meetmete 5 ja 8 ei olnud enamik toetusi antud laenude või garantiidena.

(107) Seoses ümberkorraldusabiga ei ole täidetud mitte ükski kokkusobivuse tingimus päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses.

(108) Eelkõige päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktide 34–35, st pikaajalise elujõulisuse taastamise osas ei ole Ungari ametiasutused tõendanud lennuettevõtja väljavaateid elujõulisusele, samuti ei esitatud sellist ümberkorralduskava, mis oleks vastanud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktides 36–37 loetletud tingimustele.

(109) Peale selle märgib komisjon seoses konkurentsimoonutuse takistamise (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktid 38–42) tingimusega, et kompenseerivaid meetmeid ei võetud.

(110) Seoses vajamineva miinimumiga piirdumise tingimusega (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktid 43–45) võib märkida omaosaluse puudumist.

(111) Arvestades eelnevat, ei ole alates aastast 2007 Malévi kasuks võetud meetmed 1–8 kooskõlas päästmise ja ümberkorraldamise suunistega. Kuna meetmed võeti raskustes oleva ettevõtja kasuks, puuduvad muud tingimused, mida meetmete kokkusobivuse hindamisel aluseks võtta. Seega on meetmed siseturuga kokkusobimatud.

VIII. **TAGASIMAKSMINE**

VIII.1. **Üldsätted**

(112) ELi toimimise lepingu ja Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta leiab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, otsustada, et asjaomane riik peab sellise abi andmise lõpetama või seda muutma ([33]). Samuti on Euroopa Kohus korduvalt sedastanud, et riigi kohustus tühistada abi, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on ette nähtud selleks, et taastada varasem olukord ([34]). Sellega seoses on Euroopa Kohus leidnud, et kõnealune eesmärk on saavutatud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad tagasi maksnud ja seega loobunud eelistest, mis tal turul konkurentide ees olid, ja on taastatud abi andmisele eelnenud olukord ([35]).

(113) Sellest kohtupraktikast tulenevalt on Komisjoni Määrus (EÜ) nr 659/1999 ([36]) artiklis 14 sätestatud, et „kui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada".

(114) Seega, võttes arvesse, et vaadeldavad meetmed on ebaseaduslikud ja kujutavad endast siseturuga kokkusobimatut abi, tuleb abisumma nõuda tagasi, et taastada enne abi väljamaksmist valitsenud olukord turul. Seetõttu nõutakse summa tagasi alates kuupäevast, mil abisaaja sai eelise, st alates ajast, mil abi läks abisaaja käsutusse, ja samuti tuleb abisaajal tasuda intressi kuni abi tegeliku tagasimaksmiseni.

VIII.2. **Üksikmeetmete abielement**

VIII.2.1. *Meede 1*

(115) Komisjon tunnistab, et „Malév"-il, aastakümneid tegutseva rahvusliku lennukompanii brändil, on lennundusturul kindel väärtus. Teisalt arvab komisjon aga, et erilise lepingulise vormi mõttes ei ole Ungari ametiasutuste määratud väärtus aktsepteeritav. Objektiivne väärtus oleks tulnud kindlaks määrata sõltumatu hindamise alusel, võttes arvesse ka Malévi üldist finantsseisundit.

(116) Eelneva põhjal on meetme 1 abielemendi suurus 56 miljonit eurot st 76 miljonit eurot miinus petrooli transportimiseks sobiva torustiku ja lennuki väärtus (st 20 miljonit eurot) miinus Malévi brändi objektiivne väärtus ([37]). Abielemendi täpse suuruse peab välja arvutama Ungari. Kui Ungari ei esita veenvaid põhjendusi brändi väärtuse tõendamiseks ajal, mil selle üleandmine MAVAle lõppes, loetakse abielemendiks kogu 56 miljoni euro suurune abielement.

VIII.2.2. *Meede 2*

(117) Eelneva põhjal on komisjon arvamusel, et meede andis Malévile eelisseisundi perioodil, mil ettemakset ei nõutud pärast maksetähtaja möödumist tagasi. Peale selle oli ettevõtja eelisseisundis juba varem, vähemalt siis, kui 2009. aasta veebruaris esialgset ostu-müügi lepingut muudeti ja ettemakse summat suurendati (suuremaks kui ettevõtja hinnanguline turuväärtus).

(118) Komisjon järeldab, et sellist sularahalaenu ei oleks andnud ükski eravõlausaldaja. Tegelikult ei oleks ükski eraõiguslik turuosaline olnud nõus selliseid vahendeid Malévile kättesaadavaks tegema, eriti mitte tagastamatult ja nende tagasinõudmiseks meetmeid võtmata. Menetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkustes tunnistavad ka Ungari ametiasutused ise, et ettemakse eesmärk oli Malévi ellujäämise tagamine (vt selgitus 80 eespool). Just seepärast on abielement meetme kogusumma ajal, mil see abisaajale anti: 2009. 0,8 miljardit Ungari forintit (GH turuväärtuse ja lisamakse vahe) 2009. aasta veebruarist juulini ning 2009. aasta juulist 2010. aasta veebruarini 4,3 miljardit Ungari forintit (ettemakse kogusumma). Seoses vahendite tagasinõudmisega tuleb arvestada ka asjaolu, et summa konverteeriti 2010. aasta veebruaris aktsiateks (vt meede 4 allpool).

([33]) Euroopa Kohtu otsus, 12. juuli 1973. Kohtu otsus Euroopa Ühenduste Komisjon vs. Saksamaa, kohtuasi 70/72, EKL 1973, lk 813, punkt 13.

([34]) Euroopa Kohtu 14. septembri 1994. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-278/92–C-280/92: Hispaania vs. komisjon, EKL 1994, lk I-4103, punkt 75.

([35]) Otsus 17. juuni 1999. aasta kohtuasjas C-75/97, Belgia vs. komisjon, EKL 1999, lk I-3671, punktid 64–65.

([36]) EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.

([37]) Nagu varasema selgituse 75 põhjal selgus, ei tõendanud Ungari ametiasutused Malévi brändi väärtust, mis võib olla võrdne ka nulliga.

VIII.2.3. *Meede 3*

(119) Maksude ja sotsiaalkindlustusmaksete tähtaegade pikendamise ja nende sissenõudmata jätmisega seoses arvab komisjon, et Malévi võlg APEHile 2008. aasta juuli ja 2010. aasta märtsi vahel kujutab endast riigiabi. Peale selle kujutab ka uue graafiku alusel makstav kogusumma pärast seda aega (2008. aasta juuli) endast riigiabi. Mitte miski ei osuta sellele, et eravõlausaldaja oleks selliseid tähtaegade pikendusi andnud või maksegraafiku muudatusi teinud. Tagasimaksmise juures tuleb panna tähele, et nõutavad summad maksti tagasi 2010. aasta märtsis.

VIII.2.4. *Meede 4*

(120) Seoses kapitali suurendamisega on komisjon arvamusel, et võttes arvesse Malévi finantsseisundit, üheseltmõistetavalt vajadust täiendava toetuse järele pärast kapitalisüsti ja investeeritud vahendite tagasisaamise tegeliku väljavaate puudumist, ei oleks mitte ükski erainvestor selliseid vahendeid Malévi käsutusse andnud. Abielemendi moodustab 25,4 miljardi Ungari forinti suurune kapitalisüst ja Malév GH eest makstud ettemakse, st 4,7 miljardi Ungari forinti suuruse laenu konverteerimine kapitaliks.

VIII.2.5. *Meede 5*

(121) 9,2 miljardi Ungari forintini ulatuvate laenudega seoses arvab komisjon, et võttes arvesse lennuettevõtja varasemaid võlgu ja tema seisundit laenude andmise ajal, ei saanud riik mitte mingil tingimusel loota laenude tagasimaksmisele, seda enam, et laenude andmise ajal oli kahtlane ka see, kas Malév on suuteline intressi tasuma. Väljaarvutatud intressi tegelikult ei tasutud, vaid see konverteeriti hiljem omakapitaliks.

(122) Seepärast arvab komisjon, et laen on võrreldav abiga ja seega on kogu 9,2 miljardi Ungari forinti suurune summa abielemendiks ajal, mil see abisaajale anti, st siis kui laenud välja maksti (2010. aasta mai, juuni ja juuli) ning siis, kui laenud omakapitaliks konverteeriti (2010. aasta september). Võlgnetav ja tasumata intress tuleb abielemendile liita. Seoses vahendite tagasinõudmisega tuleb arvestada ka asjaolu, et summa konverteeriti 2010. aasta septembris omakapitaliks (vt meedet 6 allpool).

VIII.2.6. *Meede 6*

(123) Eelpool, selgituses 120 väljendatud põhjustel on komisjon arvamusel, et kogu kapitaliks konverteeritud summa kujutab endast riigiabi ja seega on abielement alates 2010. aasta septembrist 9,4 miljardit Ungari forintit.

VIII.2.7. *Meede 7*

(124) Eelpool, selgituses 120 väljendatud põhjustel on komisjon arvamusel, et alates 2010. aasta septembrist kapitali suurendamiseks kasutatud kogusumma 5,3 miljardit Ungari forintit kujutab endast abielementi.

VIII.2.8. *Meede 8*

(125) Eelpool, selgituses 120 väljendatud põhjustel on komisjon arvamusel, et kogu laenusumma kujutab endast riigiabi ja seega on abielement alates 2010. aasta septembrist 5,7 miljardit Ungari forintit.

IX. **KOKKUVÕTE**

(126) Eelneva põhjal järeldab komisjon, et Ungari poolt Malévi kasuks võetud meetmed 1–8 kujutavad endast Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi.

(127) Komisjon on ka seisukohal, et meetmed 1–8 ei ole siseturuga kokkusobivad.

(128) Nimetatud kokkusobimatu abi tuleb Malévilt tagasi nõuda lõigus VII.2 nimetatu alusel, et taastada enne abi väljamaksmist valitsenud olukord turul. Tagasimakstava kogusumma ja intressid peavad välja arvutama Ungari ametiasutused.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Ungari poolt ettevõtja *Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.* kasuks võetud järgnevalt loetletud meetmed kujutavad endast Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabi:

a) Meede 1: Malévi 2003. aasta laenu – mida andis 100 % riigile kuuluv arengupank MFB – ülevõtmine riigile kuuluva MAVA poolt 31. detsembril 2007;

b) Meede 2: 4,3 miljardi Ungari forinti suurune „sularahalaen" üheks aastaks Malévi tütarettevõtjale Malév Ground Handling ettevõtja kavandatava (ja hiljem luhtunud) ostutehingu käigus MNV Zrt. poolt;

c) Meede 3: maksu- ja sotsiaalkindlustusmaksete võlgnevus 2008. aasta juulist 2010. aasta märtsini, samuti erinevate maksude ja sotsiaalkindlustusmaksete tasumise tähtaegade pikendamine 2008. aasta juulist alates;

d) Meede 4: 25,4 miljardi Ungari forinti suurune kapitali suurendamine MNV poolt 2010. aasta veebruaris (koosnes osaliselt 20,7 miljardi Ungari forinti suurusest värskest kapitalisüstist, osaliselt 4,7 miljardi Ungari forinti suuruse ettemakstud GH laenu konverteerimisest kapitaliks);

e) Meede 5: 2010. aasta maist augustini MNV Zrt. poolt Malévile antud kokku 9,2 miljardi Ungari forinti suurused kolm omaniku laenu, samuti nendelt võlgnetav intress;

f) Meede 6: 2010. aasta septembris konverteeriti artikli 1 punktis e nimetatud omaniku laenud (ja nende intressid) aktsiateks kogusummas 9,4 miljardit Ungari forintit;

g) Meede 7: 2010. aasta septembris suurendati kapitali veel 5,3 miljardi Ungari forinti võrra;

h) Meede 8: 2010. aasta septembris antud 5,7 miljardi euro suurune omaniku laen ja võlgnetav intress.

Artikkel 2

Artiklis 1 nimetatud Ungari poolt ettevõtjale *Magyar Légiközlekedési Zrt*. antud ebaseaduslik riigiabi on vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3 ja seetõttu ei ole abi kokkusobiv siseturuga.

Artikkel 3

(1) Ungari nõuab artiklis 1 nimetatud abi abisaajalt tagasi.

(2) Tagasinõutavalt summalt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil summa abisaaja käsutusse anti, kuni selle tegeliku tagasimaksmiseni.

(3) Intressid arvutatakse liitintressina kooskõlas määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükiga.

Artikkel 4

(1) Artiklis 1 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

(2) Ungari tagab, et käesolev otsus rakendatakse nelja kuu jooksul alates otsusest teatamise kuupäevast.

Artikkel 5

(1) Ungari esitab kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist komisjonile järgmise teabe:

a) abisaajalt tagasi nõutav kogusumma (põhisumma ja sellelt makstavad intressid);

b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

c) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajale on antud korraldus abi tagastada.

(2) Ungari hoiab komisjoni kursis käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edenemisega, kuni artikli 2 lõikes 3 osutatud abi on täies ulatuses tagasi makstud. Ungari esitab komisjoni taotlusel viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samas esitab Ungari üksikasjaliku teabe abisaajalt juba tagasinõutud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Ungarile.

Brüssel, 9. jaanuar 2012

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA