II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 9 päivänä tammikuuta 2012,

Unkarin Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:lle myöntämästä valtiontuesta SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10)

(tiedoksiannettu numerolla K(2011) 9316)

(Ainoastaan unkarinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2013/150/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon komission päätöksen [1] aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely [2], joka koskee valtiontukea C 38/10 (ex NN 69/10),

on mainittujen määräysten mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

I. LÄHTÖKOHTA JA MENETTELY

(1) Useiden epäonnistuneiden yksityistämispyrkimysten jälkeen Unkarin valtio teki vuonna 2007 yrityksen AirBridge Zrt. (jäljempänä 'AirBridge') kanssa myyntisopimuksen, jonka kohteena oli 99,95 prosenttia kansallisen lentoyhtiön Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:n (jäljempänä 'Malév') osakkeista. Vastineeksi osakkeista AirBridge maksoi 200 miljoonaa forinttia (740 000 euroa [3]). Yksityistämissopimuksesta ilmoitettiin komissiolle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti, mutta ilmoitus peruutettiin myöhemmin. [4]

(2) Uuden omistajan taloudellisten ongelmien seurauksena venäläinen Vnyesekonombank (jäljempänä 'VEB') hankki 49,5 prosenttia AirBridgen osakkeista, ja siitä tuli siten Malévin osakkeenomistaja.

(3) Maaliskuussa 2010 komissio sai lehdistön kautta tietää Unkarin valtion suunnitelmasta kansallistaa Malév uudelleen. Unkarin viranomaiset vahvistivat nämä tiedot sähköpostitse 2 päivänä maaliskuuta 2010.

(4) Komissio vastaanotti 10 päivänä maaliskuuta 2010 päivätyssä sähköpostissa kantelun halpalentoyhtiö Wizz Airilta, jonka päätoimipaikka on Unkarissa. Wizz Air on Malévin tärkein unkarilainen kilpailija. Kantelussa esitettiin, että Malév on saanut useiden toimenpiteiden kautta

[1] Komission päätös K(2010) 9671 lopullinen, tehty 21 päivänä joulukuuta 2010 (EUVL C 156, 26.5.2011, s. 11).

[2] Joulukuun 1 päivänä 2009 EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta on tullut SEUT-sopimuksen 107 artikla ja perustamissopimuksen 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Kyseiset kaksi määräyskokonaisuutta ovat asiasisällöltään samanlaiset. Viittauksia SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on tässä päätöksessä pidettävä soveltuvin osin viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan.

[3] Tässä päätöksessä euroina ilmaistut luvut ovat vain suuntaa antavia. Forintteina ilmoitetut luvut (lukuun ottamatta 76 miljoonan euron suuruista MFB-luottoa sekä 32 miljoonan euron suuruista VEB-takausta, jotka todellisuudessa suoritettiin euroina, ks. johdanto-osan 20 kappale) muunnettiin euroiksi käyttäen 2 päivän elokuuta 2011 vaihtokurssia 270 HUF = 1 EUR. Forintin kurssi vaihteli vuonna 2011 voimakkaasti välillä 260–300 HUF / 1 EUR.

[4] Unkarin viranomaiset ilmoittivat komissiolle Malévin yksityistämiseen liittyvistä rahoitusjärjestelyistä sähköisesti 10 päivänä huhtikuuta 2008. Toimenpide rekisteröitiin numerolla N 190/2008. Unkarin viranomaiset peruuttivat toimenpidettä koskevan ilmoituksensa 12 päivänä marraskuuta 2009.

sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea. Maaliskuun 29 päivänä 2009 päivätyssä kirjeessään komissio toimitti Unkarin viranomaisille ne kantelun tiedot, jotka eivät olleet salaisia, ja pyysi viranomaisilta lisätietoja. Unkari esitti 30 päivänä huhtikuuta 2010 kantelua koskevia huomautuksia ja vastasi kantelussa esitettyihin kysymyksiin.

(5) Toukokuun 5 päivänä 2010 järjestetyssä tapaamisessa Unkarin viranomaiset ilmoittivat aikovansa toteuttaa lentoyhtiössä rakenneuudistuksen. Ne kuitenkin totesivat, etteivät ne vielä tienneet, miten laaja rakenneuudistuksesta tulisi.

(6) Komissio vastaanotti myös toisen, 5 päivänä lokakuuta 2010 päivätyn kantelun (kilpailijalta, joka halusi pitää henkilöllisyytensä salassa) ja toimitti sen edelleen Unkarin viranomaisille 21 päivänä lokakuuta 2010 päivätyssä kirjeessä. Unkarin viranomaiset esittivät 19 päivänä marraskuuta 2010 huomautuksia kantelun sisällöstä.

(7) Komissio pyysi Unkarin viranomaisilta lisätietoja 14 päivänä heinäkuuta 2010 ja 8 päivänä lokakuuta 2010. Unkarin viranomaiset vastasivat 11 päivänä elokuuta 2010, 16 päivänä elokuuta 2010, 5 päivänä lokakuuta 2010, 3 päivänä marraskuuta 2010 ja 23 päivänä marraskuuta 2010.

(8) Vastausten perusteella komissio aloitti 21 päivänä joulukuuta 2010 SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun muodollisen tutkintamenettelyn tekemänsä päätöksen perusteella (jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'). Menettely koskee kaikkia väitettyjä Maléville myönnettyjä valtiontukia.

(9) Unkari esitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevaan komission päätökseen 24 päivänä helmikuuta 2011.

(10) Menettelyn aloittamista koskeva päätös julkaistiin 26 päivänä toukokuuta 2011 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([5]). Kaksi asianomaista esitti huomautuksia: Wizz Air 26 päivänä kesäkuuta 2011 ja toinen kilpailija, joka pyysi henkilöllisyytensä salassa pitämistä, 28 päivänä kesäkuuta 2011.

(11) Komissio toimitti huomautukset Unkarille 6 päivänä heinäkuuta 2011. Unkari esitti 5 päivänä syyskuuta 2011 kommenttinsa kolmansien osapuolten esittämistä huomautuksista.

(12) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen komission yksiköt ja Unkarin viranomaiset järjestivät Brysselissä kaksi kokousta, 10 päivänä kesäkuuta 2011 ja 19 päivänä lokakuuta 2011.

(13) Komissio pyysi Unkarin viranomaisilta lisätietoja 26 päivänä syyskuuta 2011, ja nämä vastasivat 25 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

([5]) Ks. alaviite 2.

II. MALÉV JA TARKASTELUN KOHTEENA OLEVAT TOIMENPITEET

II.1 Yritys

(14) Malévin tukikohtana toimii Budapestin Ferenc Lisztin kansainvälinen lentoasema. Yhtiö liikennöi tällä hetkellä 22 koneella ([6]) Euroopan ja Lähi-idän kohteisiin. Vuonna 2009 se kuljetti 3,2 miljoonaa matkustajaa. ([7])

II.2 Ajanjakso ennen vuoden 2007 yksityistämistä

(15) Unkarin viranomaiset yrittivät useampaan otteeseen yksityistää Malévin. Vuonna 1992 Malévin osakkeista 35 prosenttia myytiin Italian valtion määräysvallassa olevalle Alitalia-Simest-konsernille. Vuonna 1997 Alitalia-Simest myi osuutensa konsernille, joka muodostui kahdesta yksityisomistuksessa olevasta unkarilaisesta pankista (OPT ja MKB). Vuonna 1999 valtio osti takaisin suurimman osan yksityisomistuksessa olleista osakkeista, minkä jälkeen 97 prosenttia yhtiön osakkeista oli valtion hallussa.

(16) Lentoliikennemarkkinoiden supistuminen vuoden 2001 syyskuun tapahtumien jälkeen aiheutti Maléville, niin kuin monille muillekin lentoyhtiöille, vakavia ongelmia. Yrityksen toiminta muuttui tappiolliseksi (ks. Taulukko 1 jäljempänä).

(17) Tämän perusteella Unkarin valtio päätti taas yksityistää Malévin.

II.3 Vuoden 2007 yksityistäminen ja yksityisomistuksessa oleva Malév

II.3.1 *Myynti AirBridgelle*

(18) Yrityksen pääomapohjaa oli vahvistettava, ja valtiolla oli omistajana rajalliset mahdollisuudet rahoittaa tällaista investointia. Sen vuoksi valtio pyysi Malévista ostotarjouksia. Vuoden 2007 alussa houkuttelevimmaksi todettiin erillisyhtiö AirBridgen tarjous. AirBridge esitti kiinnostavan ja taloudellisesti kannattavalta vaikuttavan liiketoiminta- ja rakenneuudistussuunnitelman.

(19) Helmikuun 23 päivänä 2007 tehtiin myyntisopimus, jonka mukaan 99,95 prosenttia Malévin osakkeista siirtyi AirBridgelle. AirBridgen osakkeista 49 prosenttia omisti venäläinen liikemies Boris Abramovich ([8]), jolla on enemmistöosakkuuksia useissa venäläisissä lentoyhtiöissä (KrasAir sekä venäläisten lentoyhtiöiden yhteenliittymä AirUnion), ja 51 prosenttia unkarilaiset yksityishenkilöt. AirBridgen odotettiin tarjoavan Maléville liiketoiminta- ja rakenneuudistussuunnitelmien ohella alan taitotietoa ja ohjausta.

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

([7]) Yhtiön verkkosivujen mukaan yhtiön lennoilla matkusti vuonna 2010 yli 3 miljoonaa matkustajaa.

([8]) Boris Abramovich panttasi 49 prosentin omistusosuutensa AirBridge Zrt:stä Vnyesekonombankille (VEB), joka on Venäjän valtion omistama kehityspankki, VEB:n AirBridgelle myöntämän lainan vakuudeksi.

(20) Sopimuksen tärkeimmät osat olivat seuraavat:

(a) AirBridge maksoi 200 miljoonaa forinttia (740 000 euroa) ja sai omistukseensa 99,95 prosenttia Malévin osakkeista. AirBridge oli sitoutunut rahoittamaan yritystä 50 miljoonalla eurolla ([9]) 31 päivään joulukuuta 2008 mennessä.

(b) Unkarin valtion kokonaan omistaman Unkarin kehityspankin (Magyar Fejlesztési Bank, jäljempänä 'MFB') Maléville vuonna 2003 myöntämä 76 miljoonan euron suuruinen laina poistettiin Malévin taseesta ja siirrettiin valtion kokonaan omistamalle erillisyhtiölle Malév Vagyonkezelő Kft. (jäljempänä 'MAVA').

MFB:n vuonna 2003 myöntämän euromääräisen lainan korko oli kolmen kuukauden IBOR + 0,5 prosenttia. Valtio takasi lainan kokonaan. Laina-ajan oli alun perin tarkoitus päättyä vuonna 2013, ja lainapääoma oli maksettava takaisin yhdessä erässä laina-ajan lopussa. Samalla kun lainapääoma ja korko siirrettiin MAVA:lle, laina-aikaa pidennettiin vuoteen 2017.

Unkarin viranomaisten mukaan MAVA:lle siirrettiin yhdessä lainan kanssa 76 miljoonan euron arvosta omaisuutta. Siihen kuuluivat Malév-tuotenimi, yksi petrolin kuljetukseen soveltuva putkisto ja yksi Boeing 767 -lentokone. Jos Malévista olisi tullut taas voittoa tuottava yritys, sen olisi lisäsi pitänyt maksaa 25 prosenttia nettovoitosta MAVA:lle. Lisäksi AirBridge tarjosi MAVA:lle VEB:n myöntämän pankkitakauksen, jolla taattiin lainan takaisinmaksu 32 miljoonaan euroon asti.

(c) Malévin oli lisäksi tarkoitus maksaa MAVA:lle vuosittain 200 000 euroa lisenssimaksuja Malévin nimen ja logon käytöstä. AirBridgen oli käytettävä tuotenimeä ja varmistettava yrityksen toiminta lentoyhtiönä lainan uuteen määräaikaan eli 31 päivään joulukuuta 2017 saakka.

(d) Malév vuokrasi takaisin MAVA:lle siirretyn (ks. b alakohta) Boeing 767 -koneen 1 päivän tammikuuta 2008 ja 31 päivän joulukuuta 2017 väliseksi ajaksi. ([10])

(21) Yritykselle nimettiin uudet johtajat ja sen sisällä toteutettiin useita kustannusten säästämiseen ja tulojen tuottamiseen tähtääviä toimenpiteitä. Esimerkiksi lentoreittejä kaukokohteisiin lakkautettiin ja työntekijöiden määrää vähennettiin. Unkarin mukaan nämä toimenpiteet eivät kaiken kaikkiaan vaikuttaneet yrityksen kannattavuuteen, sillä ne osuivat yksiin polttoaineiden merkittävän hinnannousun kanssa.

(22) Malévin taloudellinen tilanne huononi edelleen, ja neljä kuukautta myöhemmin sillä ei ollut riittävästi likviditeettiä suorittaa Malévin tuotenimen käytöstä perittäviä maksuja.

(23) Unkarin mukaan MAVA:lta vuokratun Boeing 767 -koneen käyttömaksujen maksamista ei lopetettu sen jälkeen, kun Malév päätti keskeyttää toiminnan kaukoreiteillä, sillä Malév on myöntänyt kyseiset maksuvelvoitteet ja kyse on pelkästä maksujen viivästymisestä, josta maksetaan viivästyskorkoa.

(24) Vuoden 2008 jälkipuoliskolla maailmanlaajuinen finanssikriisi alkoi vaikuttaa myös Maléviin ja sen venäläisiin liikekumppaneihin. Useat Boris Abramovichin lentoyhtiöistä menivät konkurssiin. AirBridge ei enää kyennyt rahoittamaan Malévia, ja se jätti suorittamatta lainan takaisinmaksun VEB:lle. Koska AirBridgen omistamat 49 prosenttia osakkeista oli pantattu VEB:lle, jälkimmäinen otti haltuunsa kyseiset osakkeet. VEB ilmoitti olevansa valmis jatkamaan Malévin rahoittamista pankkina, mutta ei omistajana.

II.3.2 *Malév Ground Handling -yrityksen myynti*

(25) Kuten edellä todettiin, vuoden 2009 alussa Malévin taloudellinen tilanne huononi edelleen. Sen vuoksi yrityksen osakkeenomistajat tarjoutuivat myymään Malévin kokonaan omistaman tytäryhtiön Malév Ground Handling (jäljempänä 'Malév GH') Unkarin kansalliselle holdingyhtiölle (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., jäljempänä 'MNV').

(26) Unkarin mukaan Malév GH:n taloudellinen tilanne oli silloin ja on edelleen hyvä.

(27) Vuoden 2009 tammikuussa allekirjoitetussa (ja helmikuussa muutetussa) alustavassa myyntisopimuksessa määrättiin 4,3 miljardin forintin (16 miljoonan euron) ennakkomaksusta. MNV maksoi vuoden 2009 tammikuussa ja helmikuussa Maléville ennakkomaksuja, jotka olisi pitänyt maksaa takaisin kahden työpäivän kuluessa, jos MNV olisi yritystarkastuksen päätteeksi todennut, ettei se allekirjoita lopullista myyntisopimusta. Tämän potentiaalisen takaisinmaksuvelvoitteen turvaamiseksi sopimukseen sisältyi vakuuslauseke. Vuoden 2009 heinäkuussa MNV päätti lopulta olla toteuttamatta liiketoimea, ja kauppahinta oli maksettava takaisin.

(28) Ennakkoa ei koskaan maksettu takaisin MNV:lle. Myöskään ennakoille laskettua korkoa ei koskaan maksettu MNV:lle. ([11])

([9]) Tästä summasta oli pääomaa 20 miljoonaa euroa ja lisäksi 30 miljoonaa euroa joko pääoman, pääomalainan tai muun lainan muodossa.

([10]) Vuokra koostui 110 000 euron kertamaksusta ja 1,1 miljoonan euron vuotuisesta maksusta, joiden lisäksi Malév maksaisi kaikki huolto- ja käyttökustannukset.

([11]) Sen sijaan Malévia koskeva takaisinmaksuvelvoite suoritettiin jäljempänä mainitun, vuoden 2010 helmikuussa toteutetun, lainan muuttamista pääomaksi koskevan toimenpiteen yhteydessä eli vuosi sen jälkeen, kun ennakot oli maksettu Maléville. Sen jälkeen tilintarkastaja määritti lainapääoman ja koron määräksi yhteensä 4 664 604 041 forinttia (17 miljoonaa euroa).

II.3.3 *Verolykkäys*

(29) Tammikuun 2007 ja maaliskuun 2010 välisenä aikana Unkarin vero- ja tullihallinto (Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal, jäljempänä 'APEH') antoi Maléville luvan lykätä erilaisten verojen ja sosiaaliturvamaksujen maksamista tai muuttaa niiden maksuaikataulua. APEH ei kyennyt perimään heinäkuussa 2008 erääntyneitä maksuja, ja myöhemmin se salli myös muiden erääntyneiden maksujen uudelleenjärjestelyn. Maaliskuussa 2010 Malévin vero- ja sosiaaliturvamaksuvelka (pääoma ja viivästyskorko) oli yhteensä 13,7 miljardia forinttia (51 miljoonaa euroa). Koko Malév-konsernin osalta velka on 16,8 miljardia forinttia (62 miljoonaa euroa). Maaliskuun 11 päivänä 2010 Malévin velka APEH:lle maksettiin käyttämällä osa jäljempänä mainitun, helmikuussa 2010 toteutetun pääoman korotuksen avulla saaduista käteisvaroista.

II.4 **Vuoden 2010 uudelleenkansallistaminen ja valtion valvonnassa oleva Malév**

II.4.1 *Syyt Malévin uudelleenkansallistamiseen*

(30) Vuonna 2010 ei ollut mahdollista löytää sellaisia yksityisiä sijoittajia, jotka olisivat ostaneet AirBridgelta/VEB:ltä Malévin osake-enemmistön. Varsinkaan VEB:n ei ollut tarkoitus rahoittaa lentoyhtiötä strategisena sijoittajana. Lentoyhtiön taloudellinen tilanne oli edelleen heikko (ks. Taulukko 1).

Taulukko 1

Malévin tulosindikaattorit vuosina 2003–2010 (miljardia forinttia)

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

Lähde: Unkarin viranomaisten toimittamat tiedot sekä Malévin tilinpäätöstiedot vuodelta 2010

(31) Likvidaation sijasta Unkarin viranomaiset käynnistivät VEB:n ja AirBridge Zrt:n kanssa neuvottelut siitä, miten Malévin markkinatilannetta voitaisiin parantaa keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

II.4.2 *Helmikuussa 2010 toteutettu pääoman korotus: koron muuntaminen pääomaksi ja uuden pääoman lisäys*

(32) Helmikuun 26 päivänä 2010 VEB, AirBridge, MNV, Malév ja Unkarin hallitus sopivat 25,4 miljardin forintin (94 miljoonan euron) suuruisesta pääoman korotuksesta, joka toteutettiin osittain sijoittamalla yritykseen uutta pääomaa (20,7 miljardia forinttia eli 77 miljoonaa euroa) ja osittain muuntamalla Malév GH:sta maksetusta ennakosta ja sille lasketusta korosta muodostuva velka pääomaksi (ks. johdanto-osan 23 kappale), jonka määrä oli yhteensä 4,7 miljardia forinttia (17 miljoonaa euroa). Lisäksi AirBridge vaihtoi 1,5 miljardia forinttia (5,4 miljoonaa euroa) osakkeiksi. Tämän seurauksena Malévin maksuvelvollisuudet lakkasivat ja sen aiemmista velkojista tuli yrityksen osakkeenomistajia.

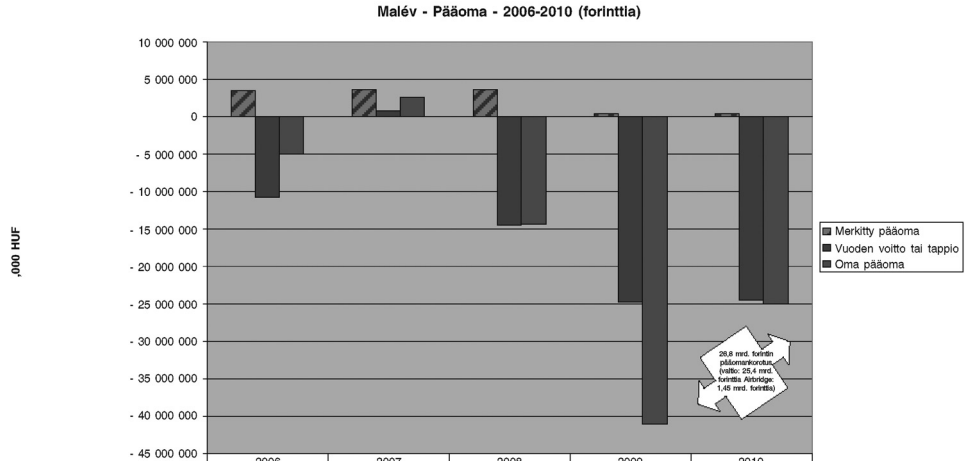
(33) Ennen pääoman korotusta Malévin merkitty pääoma supistettiin lähelle nollaa, jotta saatiin katettua osa tappioista ja jotta näytti siltä, että Malévin jäljellä oleva osakkeet ovat arvottomia. Sen jälkeen Malévin merkittyä pääomaa lisättiin laskemalla liikkeeseen uusia osakkeita, joista kunkin nimellisarvo oli 0,01 forinttia. Malévin oman pääoman kehittymistä kuvataan kaaviossa 1.

(34) MNV:n maksaman 20,7 miljardin forintin (77 miljoonan euron) suuruisen käteismaksun ansiosta Malév pystyi maksamaan edellä johdanto-osan 29 kappaleessa mainitut verovelkansa ja vakiinnuttamaan tilapäisesti toimintansa.

(35) Pääoman korotuksen jälkeen valtio omisti 94,6 prosenttia Malévin osakkeista ja AirBridgen/VEB:n osuus supistui minimiin.

Taulukko 1

Malévin oman pääoman kehitys



II.4.3 *Touko–elokuu 2010: osakaslainat ja niiden muuntaminen pääomaksi*

(36) Toukokuun ja elokuun välisenä aikana vuonna 2010 Unkarin valtio myönsi Maléville MNV:n kautta useita osakaslainoja, joiden yhteismäärä oli 9,2 miljardia forinttia (34 miljoonaa euroa).

(37) Ensimmäinen, toukokuussa 2010 kolmeksi vuodeksi myönnetty laina oli suuruudeltaan 2,16 miljardia forinttia (7,9 miljoonaa euroa), ja sen korko oli 9,97 prosenttia. Laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä, ja lainan vakuutena toimi panttioikeus Malév GH:n osakkeisiin.

(38) Toinen, kesäkuussa 2010 myönnetty osakaslaina oli suuruudeltaan 1,34 miljardia forinttia (4,9 miljoonaa euroa). Myös sen laina-aika oli kolme vuotta ja lainan korko 9,97 prosenttia, ja laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Myös tämän lainan vakuutena oli panttioikeus Malév GH:n osakkeisiin.

(39) Elokuussa 2010 myönnettiin kolmas, suuruudeltaan 5,7 miljardin forintin (20,8 miljoonan euron) osakaslaina. Myös sen laina-aika oli kolme vuotta ja korko 9,97 prosenttia, ja laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Tässä tapauksessa lainan vakuutena oli panttioikeus yhteen lentokoneeseen (CRJ-tyyppinen kone HA-LNA).

(40) Syyskuun 24 päivänä nämä kolme lainaa, joiden yhteenlaskettu määrä oli 9,2 miljardia forinttia (33,6 miljoonaa euroa), ja niille kertyneet korot (pääoma ja korot yhteensä 9,4 miljardia forinttia eli 34,3 miljoonaa euroa) muunnettiin Malévin pääoman korotukseksi, minkä jälkeen lainojen vakuudet vapautettiin.

II.4.4 *Syyskuu 2010: uusi pääoman korotus ja osakaslaina*

(41) Syyskuun 24 päivänä 2010 MNV korotti Malévin pääomaa vielä 5,3 miljardin forintin (19,3 miljoonan euron) suuruisella käteisrahoituksella. Sen seurauksena MNV:n (eli valtion) omistusosuus Malévista kasvoi 96,5 prosenttiin.

(42) Samana päivänä valtio myönsi vielä uuden, suuruudeltaan 5,7 miljardin forintin (20,8 miljoonan euron) osakaslainan, jonka laina-aika on kolme vuotta ja korko 9,97 prosenttia. Korkoa oli tarkoitus maksaa ensimmäisen kerran kuuden kuukauden kuluttua lainan myöntämisestä, ja pääoma puolestaan maksetaan takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Lainan vakuutena on panttioikeus CRJ-tyyppiseen lentokoneeseen HA-LNA, jonka omaisuusarvo on noin 1,8 miljardia forinttia, sekä panttioikeus tuloihin, jotka saadaan IATAn hyväksymien matkatoimistojen välittämästä kansainvälisestä ja Unkarin sisäisestä lentoliikenteestä.

III. LYHYT KUVAUS TARKASTELTAVANA OLEVISTA TOIMENPITEISTÄ

(43) Komissio tarkasteli menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään sitä, voidaanko seuraavat toimenpiteet katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi:

— Toimenpide 1: Valtion omistama yhtiö MALÉV MAVA otti 31 päivänä joulukuuta 2007 haltuunsa MFB:n (valtion kokonaan omistama kehityspankki) Maléville vuonna 2003 myöntämän **76 miljoonan euron** lainan ja joitakin Malévin omaisuuseriä. Lainan eräpäivää pidennettiin enintään vuoteen 2017.

— Toimenpide 2: Maléville tarjottiin vuoden voimassa olevaa **4,3 miljoonan forintin** käteisrahastojärjestelyä samassa yhteydessä, kun MNV:n oli tarkoitus ostaa Malévin tytäryhtiö GH (kauppa raukesi myöhemmin), joka oli Unkarin viranomaisten mukaan vakavarainen yritys. Vaikka kauppa ei toteutunut, kauppahinnasta maksettua ennakkoa ei ole maksettu takaisin.

— Toimenpide 3: Tammikuun 2007 ja maaliskuun 2010 välisenä aikana erääntyneiden verojen ja sosiaaliturvamaksujen maksamista lykättiin. Maaliskuussa 2010 Malévin maksamattomat vero- ja sosiaaliturvamaksuvelat olivat yhteensä **13,7 miljardia forinttia**.

— Toimenpide 4: Helmikuussa 2010 toteutettiin MNV:n kautta **25,4 miljardin forintin** suuruinen pääoman korotus osittain sijoittamalla yritykseen uutta pääomaa (20,7 miljardia forinttia eli 77 miljoonaa euroa) ja osittain muuntamalla GH:sta maksetusta ennakosta ja sille kertyneestä korosta koostuva velka pääomaksi (ks. toimenpide 2) yhteensä 4,7 miljardin forintin arvosta. (Lisäksi AirBridge vaihtoi 1,5 miljardia forinttia osakkeiksi.)

— Toimenpide 5: Touko- ja elokuun 2010 välisenä aikana MNV myönsi Maléville kolme osakaslainaa, joiden määrä oli yhteensä **9,2 miljardia forinttia**. Kaikkien kolmen forinttimääräisen lainan korko oli 9,97 prosenttia, ja lainat oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päätyessä (jokaisen laina-aika oli kolme vuotta). Kahden ensimmäisen, yhteensä 3,5 miljardin forintin (13 miljoonan euron) suuruisen lainan vakuutena oli tytäryhtiö Malév GH ja kolmannen, 5,7 miljardin forintin (21 miljoonan euron) lainan vakuutena puolestaan CRJ-tyyppinen lentokone HA-LNA.

— Toimenpide 6: Syyskuussa 2010 nämä lainat muunnettiin (yhdessä niille kertyneiden korkojen kanssa) pääomaksi, jonka arvo oli **9,4 miljardia forinttia**.

— Toimenpide 7: Syyskuussa 2010 yritykseen sijoitettiin jälleen käteispääomaa **5,3 miljardia forinttia**. Valtion omistusosuus kasvoi tällöin 96,5 prosenttiin.

— Toimenpide 8: Syyskuussa 2010 yritykselle myönnettiin jälleen uusi, **5,7 miljardin forintin** osakaslaina, jonka korko oli 9,97 prosenttia ja joka oli maksettava takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Lainan vakuutena oli edellä mainittu CRJ-tyyppinen lentokone HA-LNA sekä panttioikeus tuloihin, jotka saadaan IATAn hyväksymien matkatoimistojen välittämästä kansainvälisestä ja Unkarin sisäisestä lentoliikenteestä.

(44) Komissio ilmoitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilevänsä sitä, että jos kyseiset toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, soveltuvatko ne sisämarkkinoille SEUT-sopimuksessa ja erityisesti valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annetuissa yhteisön suuntaviivoissa ([12]) (jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevat suuntaviivat') esitettyjen poikkeusten mukaisesti.

IV. UNKARIN HUOMAUTUKSET

(45) Unkari toisti menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen antamassaan vastauksessa edellä esitetyt seikat sekä kuvasi niitä syitä, joiden takia lentoyhtiö joutui vaikeuksiin. Lisäksi Unkari vahvisti, että Malév on viimeistään vuoden 2006 jälkipuoliskolta lähtien voitu luokitella pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevissa suuntaviivoissa tarkoitetuksi jatkuvasti vaikeuksissa olevaksi yritykseksi.

(46) Ennen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista Unkarin viranomaiset totesivat lyhyesti sanottuna, että kaikki toimenpiteet ovat markkinataloussijoittajaa ja markkinataloudessa toimivaa velkojaa koskevien periaatteiden mukaisia.

(47) Niiden toimenpiteiden osalta, joita toteutettiin Malévin AirBridgelle myynnin yhteydessä, Unkarin viranomaiset totesivat toimenpiteiden olevan markkinoille soveltuvia, koska lainan siirto MAVA:lle turvattiin vakuuksin. Malév GH:n keskeytyneestä myynnistä ne totesivat, että Maléville ei aiheutunut etua, sillä myyntihinnan myöhästyneelle takaisinmaksulle oli annettu asianmukaiset vakuudet ja myyntihinnalle oli laskettu korkoa. Veronmaksun lykkäämisestä viranomaiset puolestaan toteavat, että kyseisille määrille oli asetettu vakuudet, että kaikkia asianmukaisia korkoja ja seuraamuksia sovellettiin ja että veronmaksun lykkääminen on yleinen toimenpide. Malévin uudelleenkansallistamisesta Unkarin viranomaiset toteavat, että ne olisivat voineet vaatia saataviaan Malévilta, jolloin yritys olisi joutunut konkurssiin ja selvitystilaan. Viranomaiset katsovat, että jos ne olisivat toimineet näin, ne olisivat saaneet takaisin vain pienen osan saatavistaan (lukuun ottamatta edellä johdanto-osan 20 kappaleessa mainittua VEB:n takauksella turvattua osaa). Lisäksi tästä olisi aiheutunut huomattavia kielteisiä seurauksia kansantaloudelle. ([13])

(48) Unkarin valtio toteaa osakaslainoista sekä niiden myöhemmästä muuntamisesta Malévin pääomaksi, ettei niistä aiheutunut etua Maléville, sillä lainoilla oli koko ajan täysimääräiset vakuudet, niistä perittiin markkinakorkoa ja niiden pääomaksi muuntamisen yhteydessä otettiin täysimääräisesti huomioon kaikki erääntyneet korot.

([12]) Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2).

([13]) Esim. työpaikkojen katoaminen, vaikutus Malévin toimittajiin, liikenteen väheneminen Budapestin lentoasemalla, turistien määrän väheneminen sekä epäedullinen vaikutus Unkarin houkuttelevuuteen sijoituskohteena.

(49) Unkarin viranomaiset eivät ole toimittaneet uusia tietoja menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen. Unkarin esittämät huomautukset menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen eivät sisällä uusia seikkoja, jotka tukisivat sitä näkemystä, että toimenpiteet eivät ole valtiontukea. Ne eivät myöskään sisällä uusia tietoja, jotka osoittaisivat, että toteutetut toimenpiteet soveltuvat sisämarkkinoille ja ovat erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen mukaiset.

V. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

(50) Kaksi kilpailijaa esitti huomautuksia (ks. johdanto-osan 10 kappale), ja kumpikin niistä tuki komission tutkimusta.

(51) Kilpailija, joka haluaa pitää henkilöllisyytensä salassa, väittää eräiden yksityisten sijoittajien olleen kiinnostuneita hankkimaan määräävän omistusosuuden Malévissa. Tämä osoittaa, että Malévin vuonna 2010 toteutetulle uudelleenkansallistamiselle olisi ollut myös muita, täytäntöönpanokelpoisia vaihtoehtoja.

(52) Wizz Air arvioi, että MAVA:lle siirrettyjen omaisuuserien markkina-arvo yhdessä MFB:n lainan kanssa (Toimenpide 1), mukaan lukien Malévin tuotenimi, petrolin kuljetukseen soveltuva putkisto ja yksi Boeing 767 –lentokone, oli 27 miljoonaa euroa. Tämä on olennaisesti vähemmän kuin itse lainan määrä. Wizz Air katsoi sen vuoksi, ettei liiketoimi täyttänyt markkinaehtoja ja että Malév sai siitä huomattavaa etua.

(53) Veronmaksun lykkäämisestä (Toimenpide 3) Wizz Air totesi, että Unkarin lain mukaan yksityiselle yritykselle, joka olisi samanlaisessa taloudellisessa tilanteessa kuin Malév, ei myönnettäisi automaattisesti eikä myöskään poikkeuksellisesti vastaavaa lykkäystä.

VI. **UNKARIN HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN TOTEAMUKSIIN**

(54) Komission pidennettyä vastaamiselle asetettua määräaikaa Unkari antoi vastauksensa näihin huomautuksiin 5 päivänä syyskuuta 2011. Unkari on edelleen sitä mieltä, että aiemmat toimenpiteet ovat markkinataloudessa toimivaa sijoittajaa koskevan periaatteen mukaisia (ks. johdanto-osan 59 kappale) eikä niitä sen vuoksi voi luokitella valtiontueksi. Unkari katsoo, että yleisen edun mukaiset tavoitteet eivät vaikuta siihen, että toimenpiteitä ei luokitella valtiontueksi.

(55) Unkari totesi, ettei muita toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja ollut ja että ainoastaan lentoyhtiön uudelleenkansallistaminen mahdollisti sen, että Unkarin viranomaiset saivat täyden määräysvallan Malévin toiminnassa ja että kansallisessa lentoyhtiössä saatiin toteutettua vuonna 2007 käynnistetty rakenneuudistus, jolla pyrittiin varmistamaan yrityksen kaupallinen menestys. Unkari totesi toimenpiteestä 1, että kyseisten omaisuuserien arvo vastaa lainan määrää. Toimenpiteestä 3 Unkari totesi, että Unkarin veroviranomaiset kohtelivat Malévia samoin kuin ne olisivat kohdelleet mitä tahansa muuta vastaavassa tilanteessa olevaa veronmaksajaa.

VII. **SEUT-SOPIMUKSEN 107 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUN VALTIONTUEN OLEMASSAOLO**

VII.1 **Yleistä**

(56) Arvioidakseen, ovatko kyseiset toimenpiteet valtiontukea, komission on tutkittava, täyttävätkö ne SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kumulatiiviset ehdot. Kohdassa määrätään seuraavaa: ”Jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

(57) Komissio arvioi edellä mainitun määräyksen valossa, ovatko Malévin hyväksi toteutetut, kiistanalaiset toimenpiteet valtiontukea.

(58) Valtiontukea koskevista kumulatiivisista kriteereistä täyttyvät tässä tapauksessa kiistatta vaikutus kauppaan ja kilpailun vääristyminen, eivätkä Unkarin viranomaisetkaan ole sitä kiistäneet. Malév on kilpaillut muiden Euroopan unionin lentoyhtiöiden kanssa erityisesti siitä lähtien, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe (kolmas lainsäädäntöpaketti) ([14]) tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993. Kyseisten toimenpiteiden ansiosta Malév pystyi jatkamaan toimintaansa, eikä se joutunut muiden kilpailijoiden tavoin kärsimään huonojen taloudellisten tulosten tavanomaisista seurauksista.

(59) Unkari ei myöskään ole kiistänyt sitä, että toimenpiteissä oli kyse valtion varoista ja valtion toiminnasta. APEH on Unkarin veroviranomainen, joten sen toiminta on selvästi valtion toteuttamaa. MNV on Unkarin kansallinen holdingyhtiö (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt*). Sen tehtävät määritellään valtion omaisuutta koskevan lain tärkeimmissä puitesäännöissä. MNV panee täytäntöön hallituksen ja asianomaisten ministerien päätöksiä. Myös MAVA on kokonaan Unkarin valtion omistuksessa (MNV:n kautta), ja viranomaisten mukaan se on tavallaan osa valtionhallintoa.

(60) Unkari ei myöskään ole kiistänyt toimenpiteiden valikoivuutta lukuun ottamatta toimenpidettä 3 (veronmaksun lykkääminen). Toimenpiteistä koitui hyötyä vain yhdelle yritykselle eli Maléville.

([14]) Kolmas lainsäädäntöpaketti käsittää unionin lentoyhtiöiden toimilupaan sovellettavien yhtenäisten vaatimusten käyttöönoton (asetus (ETY) N:o 2407/92), kaikkien tällaisen toimiluvan omaavien unionin lentoliikenteen harjoittajien pääsyn kaikille EU:n sisäisen lentoliikenteen reiteille (asetus (ETY) N:o 2408/92) sekä oikeuden määrätä täysin vapaasti lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista (asetus (ETY) N:o 2409/92).

(61) Seuraavassa arvioidaan sitä, aiheutuiko tarkasteltavana olevista toimenpiteistä Maléville taloudellista etua.

(62) Komissio toteaa, että yhteisön oikeuden vakiintuneiden periaatteiden mukaisesti siinä tapauksessa, että yrityksen omaa pääomaa lisätään tavanomaisia markkinaehtoja edullisemmin ehdoin, toimenpide kuuluu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sillä toimenpiteestä aiheutuu yritykselle kyseisessä artiklassa tarkoitettua etua. Jotta komissio voi määrittää, aiheutuuko tällaista etua, se soveltaa markkinataloussijoittajaa koskevaa periaatetta. Jos tavanomaisissa markkinatalousolosuhteissa toimiva yksityinen sijoittaja, joka on kokonsa puolesta verrattavissa julkisen sektorin toimintaa ohjaaviin elimiin, olisi samankaltaisissa olosuhteissa voinut tehdä kyseisen pääomasijoituksen, toimenpiteessä ei markkinataloussijoittajaa koskevan periaatteen mukaan ole kyse valtiontuesta. Sen vuoksi komission on arvioitava, olisiko yksityinen sijoittaja osallistunut vastaavin ehdoin kyseiseen liiketoimeen. ([15]) Hypoteettinen sijoittaja toimii kuten järkevä sijoittaja ([16]), joka haluaa maksimoida voittonsa mutta välttää suuria riskejä saatavaan tuottoon nähden ([17]).

(63) Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti voidaan todeta, että vaikka taloudellisia päämääriä toteuttavan julkisen sijoittajan vertailukohtana käytettävän yksityisen sijoittajan toiminnan ei välttämättä tarvitse vastata sellaisen yksityisen sijoittajan toimintaa, joka sijoittaa pääomaa saadakseen voittoa lyhyellä aikavälillä, sen täytyy vähintään vastata sellaisen yksityisen holdingyhtiön tai yritysryhmän toimintaa, joka harjoittaa yleistä tai alakohtaista rakenteellista politiikkaa ja tavoittelee voittoa pitkällä aikavälillä. ([18])

(64) Sen lisäksi ”julkisen sektorin sijoittajan ja yksityisen sijoittajan käyttäytymistä on vertailtava ottaen huomioon se tapa, jolla yksityinen sijoittaja olisi kyseessä olevan toimenpiteen toteuttamisajankohtana suhtautunut asiaan, kun otetaan huomioon tuolloin käytettävissä olleet tiedot ja ennakoitavissa olleet kehityssuuntaukset”. ([19])

(65) Komission on analyysissaan ja arvioinnissaan otettava huomioon kaikki riidanalaisen toimenpiteen merkitykselliset piirteet ja sen asiayhteys. Näihin kuuluvat myös edunsaajana olevan yrityksen taloudellinen tilanne ja merkitykselliset markkinat. Edellä esitettyjen seikkojen nojalla tärkein kysymys, jonka komissio haluaa tarkastaa, on se, saako edunsaajana oleva yritys sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut normaaleissa markkinaolosuhteissa. ([20])

(66) Komissio huomauttaa lisäksi, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti yksityistä markkinasijoittajaa koskevaa periaatetta on sovellettava myös lainoihin. Tämän periaatteen mukaisesti on lainan myöntämisen yhteydessä kysyttävä, olisiko yksityinen sijoittaja myöntänyt lainan edunsaajalle samoin ehdoin kuin se lopulta myönnettiin. ([21])

VII.2 **Toimenpiteiden kokonaisarviointi**

(67) Kuten jo menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiin, asiassa *BP Chemicals* annettu tuomio ([22]) on tärkeä myös tätä asiaa arvioitaessa. Itse asiassa komissio katsoo, että toimenpiteet eivät ole itsenäiset vaan liittyvät toisiinsa ajallisesti Malévin taloudellisen tilanteen ja tarkoituksensa vuoksi; niiden kaikkien tarkoituksena on pitää lentoyhtiö toiminnassa ja vastata sen likviditeettitarpeisiin ja pääoman tarpeeseen, jotka johtuvat sen tappioista. Unkari esittää menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämissään huomautuksissa lisäksi, että kaikki lentoyhtiöön kohdistuvan menettelyn eri vaiheet ovat kytköksissä toisiinsa ja että toimenpiteillä oli yksi ainoa tarkoitus: varmistaa lentoyhtiön toiminta löytämällä strateginen sijoittaja.

(68) Unkarin esittämien seikkojen pohjalta on käynyt selväksi, että toimenpiteillä, jotka Unkari on toteuttanut Malévin hyväksi, on ollut yleishyödylliset päämäärät eivätkä ne ole liittyneet yrityksen tulevaan kannattavuuteen. Unkari on useaan otteeseen korostanut yksityistämisen epäonnistumista sekä Malévin merkitystä valtion talouden kannalta. Unkari myönsi, että toimenpiteitä toteuttaessaan valtio otti huomioon lentoyhtiön merkityksen kansalliselle infrastruktuurille, työmarkkinoille ja toimittajille. Lisäksi Unkarin viranomaiset korostivat sitä, että mikään yksityinen sijoittaja ei olisi valmis ostamaan lentoyhtiötä siinä kunnossa kuin se on nyt. Sen vuoksi komission on otaksuttava, että mikään yksityinen sijoittaja ei olisi myöskään toiminut toimenpiteiden toteuttamisajankohtana Unkarin hallituksen tavoin vastaavissa olosuhteissa. Komissio toteaa myös, että tuomioistuin totesi asiassa *Boch* antamassaan tuomiossa, että on arvioitava erityisesti, olisiko yksityinen osakas, joka perustaa toimintansa odotettavissa olevaan tuottoon jättäen kaikki yhteiskunnalliset sekä aluepoliittiset ja alakohtaiset näkökannat huomioon ottamatta, tehnyt tällaisen pääomasijoituksen samanlaisissa olosuhteissa. ([23])

([15]) Yhdistetyt asiat T-228/99 ja T-233/99, Westdeutsche Landesbank GZ v. komissio, tuomio 6.3.2003 (Kok., s. II-435 ja sitä seuraavat sivut), 245 kohta.

([16]) Asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002 (Kok., s. I-4397), 71 kohta.

([17]) Yhdistetyissä asioissa T-228/99 ja T-233/99 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 15), 255 kohta.

([18]) Asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991 (Kok., s. I-1603), 20 kohta.

([19]) Yhdistetyissä asioissa T-228/99 ja T-233/99 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 15), 246 kohta. Ks. myös asia T-16/96, Cityflyer Express v. komissio, tuomio 30.4.1998 (Kok., s. II-757), 76 kohta.

([20]) Yhdistetyissä asioissa T-228/99 ja T-233/99 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 15), 251 kohta.

([21]) Asiassa T-16/96 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 19), 45 ja 46 kohta.

([22]) Asia T-11/95, BP Chemicals v. komissio, tuomio 15.9.1998 (Kok., s. II-3235), 170 kohta; yhdistetyt asiat T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, Olympic, tuomio 13.9.2010 (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa), 385 kohta.

([23]) Asia C-40/85, Belgia v. komissio (Boch), tuomio 10.7.1986 (Kok., s. 2321), 13 kohta. Ks. myös yhdistetyt asiat T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH v. komissio, tuomio 21.1.1999 (Kok., s. II-17), 132 kohta.

(69) Ottaen huomioon Malévin huono taloudellinen tilanne pitkällä aikavälillä (ks. Taulukko 1 sekä johdanto-osan 103 ja 104 kappale) sekä Unkarin viranomaisten väite, jonka mukaan lentoyhtiö on ollut jatkuvissa vaikeuksissa vähintään vuodesta 2006, yksityisen sijoittajan hyväksymä tuotto olisi ollut mahdollinen vain, jos yrityksessä olisi toteutettu perusteellinen rakenneuudistus. Unkari tai Malév ei kuitenkaan ole osoittanut, että mikään tarkasteltavana olevista toimenpiteistä olisi perustunut tällaiseen rakenneuudistussuunnitelmaan.

(70) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimenpiteet 1–8 eivät kokonaisuutena ole markkinoilla toimivaa yksityistä sijoittajaa koskevan periaatteen mukaisia. Tämän päätelmän vahvistavat myös yksittäisten toimenpiteiden arvioinnit.

VII.3 **Toimenpiteiden 1–8 arviointi**

VII.3.1 *Toimenpide 1*

(71) Unkari katsoo, että MAVA:n toiminta oli kertaluonteista eli se piti hallussaan eräitä Maléville aiemmin kuuluneita omaisuuseriä sekä toimi välikätenä eräissä Malévin ja MFB:n välisissä maksuissa. MAVA on perustettu vain tätä tarkoitusta varten.

(72) MAVA:lle siirretty 76 miljoonan euron velka perustui Malévin ja MFB:n välillä vuonna 2003 tehtyyn lainasopimukseen. Laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä, ja lainalla oli valtiontakaus. Vuoden 2003 laina oli yksi liittymissopimuksen yhteydessä luetelluista voimassa olevista tukitoimenpiteistä. ([24]) Vuonna 2007 tehdyssä sopimuksessa laina-aikaa kuitenkin pidennettiin vuoteen 2017. Sen vuoksi tätä toimenpidettä ei ole vuodesta 2007 lähtien voitu katsoa voimassa olevaksi tukitoimenpiteeksi. Tukitoimenpiteen pidentäminen katsotaan uudeksi tueksi neuvoston asetuksen (EY) N:o 794/2004 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti. ([25])

(73) Tutkimuksessa on vahvistunut, että kyseisen liiketoimen (laina-ajan pidentäminen, MAVA:n luominen, velan siirtäminen MAVA:lle, omaisuuserien siirtäminen MAVA:lle sekä takaisinvuokraussopimukset) ainoa tarkoitus oli Malévin velan uudelleenjärjestely. Myös Unkari myönsi, että MAVA:n ei ollut tarkoitus tuottaa voittoa. Tämän liiketoimen seurauksena velka (ja vastaavat omaisuuserät) poistettiin Malévin taseesta.

(74) Unkarin väite, että Malévin ja AirBridgen tekemät taloudelliset sitoumukset riittivät kattamaan MAVA:n kustannukset, ei riitä osoittamaan, että liiketoimi vastasi markkinaehtoja, sillä mikään yksityinen markkinatoimija ei olisi toiminut vastaavalla tavalla. Tarjottujen vakuuksien tarkoituksena oli varmistaa, että MAVA kykenisi maksamaan lainan takaisin laina-ajan päättyessä eli vuonna 2017. ([26]) Mikään yksityinen sijoittaja ei olisi ottanut kyseistä riskiä eli sitoutunut tiettyyn maksuvelvoitteeseen vastineena omaisuuseristä, joiden tuleva arvo oli epävarma.

(75) Vaikka Unkarin viranomaiset ovat esittäneet suhteellisen laajat arviot ([27]) Boeing 767 -lentokoneesta ([28]) sekä petrolin kuljetukseen soveltuvasta putkistosta ([29]), Malévin tuotenimeä (56 miljoonaa euroa) koskeva arvio (laskettu analysoimalla diskontattuja kassavirtoja) näyttää ylimalkaiselta ja on hyvin riippuvainen lentoyhtiön tuloksesta. Sen vuoksi sitä ei voida pitää objektiivisena arviona Malév-tuotenimen arvosta erityisesti lentoyhtiön tilanne ja tulos huomioon ottaen. Koska valtio oli tietoinen siitä mahdollisuudesta, että Malév ei kykenisi maksamaan käyttömaksuja, diskontattujen kassavirtojen analysoinnin tuloksena arvoksi olisi pitänyt saada nolla. Tämän erityisen sopimusjärjestelyn yhteydessä ei tuotenimen arvoa voida sen vuoksi hyväksyä riittäväksi vakuudeksi.

(76) Sopimuspuolten täytyi tietää, että Malév, joka oli vaikeuksissa jo vuonna 2007, ei käytännössä kykenisi täyttämään riittävällä tavalla käyttömaksuihin liittyviä velvoitteitaan. Itse asiassa liiketoimen jälkeen MAVA:n ”kustannuksia” (eli MFB:lle maksettavia korkoja) ei voitu kattaa niillä käyttömaksuilla, joita Malév maksoi tuotenimestä. MAVA ei ole ryhtynyt toimiin saamatta olevien maksujen perimiseksi.

(77) 32 miljoonan euron suuruisen VEB-vakuuden oli tarkoitus kattaa lainapääoman lisäksi ne korkomaksut, joita MAVA:n oli määrä suorittaa MFB:lle.

(78) Edellä esitetyn perusteella sekä ottaen huomioon, että MAVA:lle ei siirretty vastaavia omaisuuseriä, velan poistaminen yrityksen taseesta on katsottava Maléville myönnetyksi eduksi.

([24]) Luettelo Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymissopimuksen liitteen IV 3 luvussa esitetyn voimassa olevan tukijärjestelmän 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetuista voimassa olevista tukitoimenpiteistä.

([25]) EYVL L 140, 30.4.2004, s. 1. Ks. asia T-332/06, Alcoa Trasformazioni v. komissio, tuomio 25.3.2009 (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa), 32 kohta, sekä yhdistetyt asiat T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, Diputación Foral de Álava v. komissio, tuomio 6.3.2002 (Kok., s. II-1275).

([26]) Malévilla oli erityisesti velvollisuus ostaa takaisin Malévin tuotenimi 76 miljoonalla eurolla vuonna 2017, ja tästä summasta MAVA maksaisi takaisin MFB:n lainan.

([27]) Kaikkia kolmea omaisuuserää (lentokone, petrolin kuljetukseen soveltuva putkisto ja Malév-tuotenimi) koskevat arviot on tehnyt konsulttiyritys American Appraisal.

([28]) Laskettu kustannuslaskentamenetelmällä, jossa on otettu huomioon myös kyseisen vuoden The Aircraft Value Reference -lehdessä olevat tiedot sekä viitteellinen tarjous lentokoneesta. (Viitteellinen tarjous esitettiin American Appraisal -yritykselle Malévin toimittamien tietojen perusteella.)

([29]) Kustannusperusteinen menetelmä.

VII.3.2 *Toimenpide 2*

(79) MNV:n suorittamasta ennakkomaksusta, joka liittyi (myöhemmin peruuntuneeseen) GH:n myyntiin, Unkari esitti asiantuntija-arvion, jonka mukaan GH:n nettoarvo vuonna 2009 oli 1,6 miljardia forinttia ja arvioitu markkina-arvo 3,5 miljardia forinttia. MNV maksoi tammikuussa 2009 Maléville ennakkoa 1,6 miljardia forinttia. Ennakkomaksun vakuutena oli pattioikeus CRJ-tyyppiseen lentokoneeseen HA-LAN (jonka arvioitu markkina-arvo oli 1,8 miljardia forinttia). Alustavaa myyntisopimusta muutettiin helmikuussa 2009, ja MNV maksoi vielä 2,7 miljardia forinttia (yhteensä 4,3 miljardia forinttia), minkä lisäksi samaan lentokoneeseen kirjattiin toinen panttaus.

(80) Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämissään huomautuksissa Unkarin viranomaiset myöntävät, että ennakko maksettiin sen takia, että voitaisiin varmistaa Malévin likviditeetti uudelleenkansallistamista koskevissa neuvotteluissa.

(81) Alustavan myyntisopimuksen mukaan kyseiset määrät oli tarkoitus maksaa takaisin heti (2 työpäivän kuluessa), mikäli kauppa peruuntuisi. MNV ei kuitenkaan toteuttanut toimenpiteitä velan perimiseksi sen jälkeen, kun se perääntyi kaupasta heinäkuussa 2009. Korko laskettiin jälkikäteen vasta siinä vaiheessa, kun velka muutettiin osakkeiksi vuonna 2010. Korkoa ei kuitenkaan koskaan maksettu. Malév sai siis tämän käteislainan käyttöönsä ilman kustannuksia.

(82) Komissio katsoo, että toimenpiteestä aiheutui etua Maléville siinä vaiheessa, kun ennakon takaisinmaksua ei pantu täytäntöön heinäkuussa 2009 maksun erääntyessä. Lisäksi etua aiheutui jo aiemmin, kun alustavaa myyntisopimusta muutettiin helmikuussa 2009 ja ennakon määrää lisättiin (suuremmaksi kuin yrityksen arvioitu markkina-arvo) eikä ennakolle annettu riittäviä vakuuksia.

VII.3.3 *Toimenpide 3*

(83) Veroviranomaisten useaan otteeseen myöntämästä veroja sosiaaliturvamaksuvelvoitteiden lykkäämisestä komissio toteaa Unkarin esittämien tietojen perusteella olevan selvää, että Malév pyysi vuosina 2006 ja 2007 lykkäystä veronmaksusta 12 kertaa (eri maksujen yhteydessä). Veroviranomainen suostui joka kerta maksun lykkäykseen. Asiaa koskevien Unkarin säännösten mukaan lykkäyksen myöntäminen on harkinnanvaraista, ja lykkäyksestä olisi myös voitu kieltäytyä. Sen vuoksi toimenpide on katsottava valikoivaksi. ([30])

(84) Lakisääteinen korko laskettiin heinäkuuhun 2008 saakka, ja Malév maksoi sen lykkäysten aikataulua noudattaen. Veroviranomainen esitti päätöksissään perusteluksi Malévin vaikean taloudellisen tilanteen ja silloisen rakenneuudistussuunnitelman.

(85) Heinäkuusta 2008 lähtien Malév ei kuitenkaan enää maksanut vero- ja sosiaaliturvamaksujaan eikä kertyneitä korkoja (lukuun ottamatta yhtä osamaksua joulukuussa 2008), eikä veroviranomainen käynnistänyt toimenpiteitä velan perimiseksi. Lisäksi useiden maksujen maksuaikataulua muutettiin senkin jälkeen, kun Malév oli laiminlyönyt muutetut maksusuunnitelmat. Huhtikuusta 2009 lähtien aiheutuneiden vero- ja sosiaaliturvamaksuvelkojen (eikä siis aiemmin erääntyneiden maksujen) maksuaikataulua ei enää järjestelty uudelleen, sillä APEH ei ryhtynyt käytännön toimenpiteisiin velan perimiseksi.

(86) Komissio katsoo, että mikään yksityinen velkoja ei olisi toiminut samalla tavalla kuin Unkarin valtio. Minkäänlaisia käytännön toimenpiteitä ei toteutettu velan perimiseksi heinäkuun 2008 jälkeen. Sen lisäksi yrityksen taloudellinen tilanne oli joistakin rakenneuudistustoimista huolimatta edelleen hyvin heikko (ks. Taulukko 1 edellä), eikä ollut juuri toiveita siitä, että yrityksestä tulisi jälleen kannattava. Yksityinen velkoja olisi vastaavassa tilanteessa hakenut sopimuksen täytäntöönpanoa. Lisäksi sen jälkeen, kun Malév laiminlöi maksujärjestelysopimuksessa määrätyt velvoitteensa, mikään yksityinen velkoja ei olisi suostunut enää uusin maksujärjestelyihin.

(87) Sen vuoksi se, että veroviranomainen ei vaatinut vero- ja sosiaaliturvamaksuvelvoitteiden suorittamista ja suostui uusiin maksujärjestelyihin, tuotti Maléville etua viimeistään heinäkuusta 2008 lähtien.

VII.3.4 *Toimenpide 4*

(88) Tarkasteltaessa helmikuussa 2010 toteutettua pääoman korotusta, jonka avulla Unkarin valtio kansallisti uudelleen lentoyhtiön, jossa sillä ei ollut omistusosuutta yksityistämisen jälkeen, silmiinpistävintä on, että kun 99,5 prosenttia Malévin osakkeista myytiin noin 740 000:ta euroa vastaavalla summalla vuonna 2007, vuonna 2010 valtio maksoi tosiasiassa 94:ää miljoonaa euroa vastaavan summan saadakseen 94,6 prosenttia osakkeista (pääoman korotuksen avulla, joka toteutettiin osittain lisäämällä uutta pääomaa 20,7 miljoonaa forinttia ja osittain muuntamalla GH:sta ennakkona maksettu 4,7 miljardia forinttia pääomaksi). Valtion maksama hinta oli siis 127 kertaa suurempi kuin sen alun perin saama hinta. Valtion toiminta ei ollut markkinaehtoista erityisesti ottaen huomioon, että lentoyhtiö oli siinä välissä tuottanut tappiota, että sen oma pääoma oli miinuksella ja että sillä ei ollut todellista rakenneuudistussuunnitelmaa. Myös Unkarin viranomaiset itse myönsivät, että Malév oli jatkuvissa vaikeuksissa ja että mikään yksityinen sijoittaja ei ollut halukas ostamaan sitä vuoden 2010 alussa.

([30]) Asia C-256/97, DMT, tuomio 29.6.1999 (Kok., s. I-3913), 27 kohta; asia T-152/99, HAMSA, tuomio 11.7.2002 (Kok., s. II-3049), 157 kohta.

(89) Pääoman korotuksen suuruus oli 25,4 miljardia forinttia (määrä, jonka Unkarin valtio maksoi saadakseen 94,6 prosenttia lentoyhtiön osakkeista), ja siinä vaiheessa, kun velka muunnettiin osakkeiksi, Malévin oma pääoma oli miinuksella 41 miljardia forinttia (152 miljoonaa euroa), sen yhteenlasketut tappiot olivat 51 miljardia forinttia (189 miljoonaa euroa) ja sen velkojen kokonaismäärä oli 75 miljardia forinttia (278 miljoonaa euroa). ([31]) Vuoden 2010 tilinpäätöstietojen mukaan kyseisen vuoden alussa ”lentoyhtiö oli suurissa taloudellisissa vaikeuksissa, sen velka oli hälyttävällä tasolla eikä sillä enää ollut käytettävissä rahoituslähteitä. […] Ilman strategista sijoittajaa yritys ei enää saanut yksityistä rahoitusta.” Lentoyhtiö on todellisuudessa toiminut tappiolla vähintään vuodesta 2003, eikä sillä ole ollut minkäänlaisia mahdollisuuksia saada palautettua kannattavuuttaan. Edes yksityinen omistaja ei kyennyt saamaan yritystä menestymään. Edellä esitetyn pohjalta oli ilmeistä, että pääoman korotus ei riittänyt tekemään yrityksestä kannattavaa ja että myös uudelleenkansallistamisen jälkeen Malév tarvitsisi lisää pääomaa ja käteisvaroja kyetäkseen jatkamaan toimintaansa. Komissio katsoo, että näissä olosuhteissa pääoman korotuksen avulla helmikuussa 2010 toteutetusta Malévin uudelleenkansallistamisesta aiheutui yritykselle etua.

(90) Unkarin väitteestä, että valtiolle oli kannattavampaa kansallistaa Malév kuin vaatia yritystä täyttämään taloudelliset velvoitteensa, komissio toteaa seuraavaa: Unkari myöntää, että jos yritys olisi joutunut konkurssiin, valtio olisi saanut perittyä takaisin vain hyvin pienen osan niistä saatavista, joita VEB-vakuus ei kattanut. (Malévin omaisuuserien arvo oli negatiivinen liiketoimen aikana.) Sitä vastoin Unkarin valtio päätti pitää lentoyhtiön toiminnassa muuntamalla sen velan osakkeiksi sekä lisäämällä yritykseen uutta pääomaa 20,7 miljardia forinttia (noin 77 miljoonaa euroa). Mikään yksityinen sijoittaja ei olisi vastaavassa tilanteessa sitoutunut tällaiseen uuteen taloudelliseen rasitteeseen erityisesti sen takia, että yrityksen elinkelpoisuuden palautumiseen ei ollut todellista mahdollisuutta.

(91) Komissio toteaa lisäksi, että samaan aikaan kun Unkarin valtio korotti Malévin pääomaa, AirBridge (epäsuorasti VEB) muunsi 1,4 miljardin forintin suuruisen lainan osakkeiksi. Tämä määrä oli kuitenkin vain 5 prosenttia uudesta pääomasta, ja valtio toi yritykseen muunnetun pääoman lisäksi huomattavasti uutta pääomaa. Itse asiassa uuden pääoman osuus pääoman korotuksesta oli 77 prosenttia. Ottaen huomioon Malévin huono taloudellinen tilanne AirBridgen mahdollisuudet saada takaisin kyseinen määrä olivat lähes olemattomat. Yksityisen sijoittajan toiminta tässä tilanteessa poikkesi siis olennaisesti Unkarin valtion toiminnasta, eikä sitä voida käyttää vertailukohtana, jonka perusteella voitaisiin sanoa, että valtio toimi yksityisen sijoittajan ominaisuudessa.

([31]) Tilinpäätöstiedot vuodelta 2010.

Taulukko 2

Vuonna 2010 toteutettu pääoman korotus

Toimenpiteen toteuttaja	Rahoitusosuus (miljardia forinttia)	Rahoitusosuuden tyyppi	Osuus prosentteina
MNV	20,7	Uusi pääoma	77 %
MNV	4,7	Lainan muuntaminen pääomaksi	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Lainan muuntaminen pääomaksi	5 %
YHTEENSÄ	**26,8**		**100 %**

(92) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että näissä olosuhteissa pääoman korotuksen avulla helmikuussa 2010 toteutetusta Malévin uudelleenkansallistamisesta aiheutui yritykselle etua.

VII.3.5 *Toimenpiteet 5–8*

(93) Tarkasteltaessa uudelleenkansallistamisen jälkeisiä toimenpiteitä on selvää, että osakaslainojen ja pääomanlisäysten tarkoituksena oli Malévin toiminnan rahoittaminen ja yritystä uhkaavan maksukyvyttömyyden ehkäiseminen. Valtio toteutti nämä toimenpiteet samasta syystä eli pitääkseen Malévin toiminnassa. Toimenpiteet liittyivät toisiinsa hyvin läheisesti myös toteutusajankohtansa perusteella, sillä ne pantiin täytäntöön hyvin lyhyen ajan kuluessa (toukokuun ja syyskuun välisenä aikana vuonna 2010). Sen vuoksi komissio katsoo, että asiassa *BP Chemicals* annetun tuomion mukaisesti näitä osakaslainoja ei voida arvioida markkinasijoittajaa koskevan periaatteen eikä varsinkaan viitekorkoa koskevan tiedonannon ([32]) perusteella, sillä ne liittyvät suoraan toimenpiteeseen 4 eikä niiden valtiontukiluonnetta voida sen vuoksi arvioida erillään.

(94) Unkarin toimittamista tiedoista käy selvästi ilmi, että mikään yksityinen sijoittaja ei ollut halukas rahoittamaan Malévia ja että sen ainoat rahoituslähteet olivat toimittajien myöntämät lainat ja valtion tarjoamat käteisvarat. Lainojen myöntämisen aikaan valtio ei voinut todellisuudessa luottaa siihen, että Malév kykenisi noudattamaan koronmaksuun liittyviä velvoitteitaan ja että valtio saisi lainaamansa summan takaisin. Lisäksi on kyseenalaista, olisiko yksityinen velkoja ottanut sen riskin, että se olisi myöntänyt laina-ajan lopussa yhdessä erässä takaisin maksettavan lainan Malévin tilanteessa (jatkuvissa vaikeuksissa) olevalle yritykselle. Lopuksi ottaen huomioon yrityksen aiemmat valtiolta saamat lainat (esim. GH:sta maksettu ennakko, jota ei maksettu takaisin, sekä useampaan kertaan toteutettu verojen lykkääminen ja maksamatta jättäminen) valtio ja mikä tahansa muu sijoittaja eivät olisi voineet vakavasti kuvitella, että Malév täyttäisi velvoitteensa.

(95) Toisaalta sovitut korot ja sopimuksessa määrätyt vakuudetkaan eivät viitekorkoa koskevan tiedonannon mukaan

([32]) Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6).

riittäisi sulkemaan pois sitä, että kyse on valtiontuesta. Koroksi oli sovittu 9,97 prosenttia, kun taas tuen myöntämisen aikaan forintin viitekorko oli 5,97 prosenttia. Forintin viitekoron 400 peruspisteellä ylittävä korko ei ollut riittävä Malévin aiemman toiminnan ja taloudellisen tilanteen perusteella (yritys oli jatkuvasti konkurssin partaalla). Lainojen vakuuksien osalta GH:n markkina-arvo (3,5 miljardia forinttia) oli kyseenalainen Malévin konkurssitilanteessa, sillä Malév oli sen tärkein kumppani maahuolintapalveluissa: vuonna 2009 sen tuloista 63 prosenttia oli peräisin Malévilta. Sen takia yrityksen taloudellinen toiminta oli ainakin lyhyellä aikavälillä riippuvaista Malévista, ja sen markkina-arvo olisi laskenut huomattavasti, jos Malév olisi mennyt konkurssiin.

(96) Ilman todellista rakenneuudistussuunnitelmaa oli alusta asti selvää, että lainat tai pääoman korotus eivät voisi pelastaa yritystä, joka oli kriittisessä tilassa ja jonka markkina-arvo oli nolla. Näissä toimenpiteissä on siis käytännössä kyse tuesta, sillä valtiolla ei ollut mahdollisuutta saada takaisin sijoittamiaan rahoja.

(97) Komissio katsoo sen vuoksi, että toimenpiteistä 5–8 aiheutui etua Maléville.

VII.4 **Päätelmä valtiontuesta**

(98) Edellä esitetyn arvion perusteella kaikista tarkasteltavana olevista toimenpiteistä (Toimenpiteet 1–8) aiheutui etua Maléville. Etu on peräisin valtion varoista.

(99) Malév on lentoyhtiö eli yritys. Se kilpailee muiden lentoyhtiöiden kanssa, jotka eivät ole saaneet vastaavaa etua. Tämän vuoksi toimenpiteet vääristävät kilpailua. Lisäksi lentoyhtiö toimii alalla (lentoliikenne), jolla käydään kauppaa jäsenvaltioiden välillä. Näin ollen myös kriteeri, joka koskee vaikutusta unionin sisäiseen kauppaan, täyttyy.

(100) Lisäksi toimenpiteet ovat erityisiä ja valikoivia siltä osin, että niistä aiheutuu etua vain yhdelle yritykselle, Maléville.

(101) Edellä esitettyjen perusteiden mukaisesti komissio katsoo, että toimenpiteet 1–8 täyttävät SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa säädetyt kriteerit. Näin ollen toimenpiteet on katsottava SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi.

VII.5 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille**

(102) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätään poikkeuksista 1 kohdassa määriteltyyn pääsääntöön, jonka mukaan valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille.

(103) Komissio katsoo, että Malév on ollut jatkuvissa vaikeuksissa vähintään vuodesta 2006. Yrityksen toiminta oli tappiollista vähintään vuodesta 2003 (ks. Taulukko 1), ja sen oma pääoma oli miinuksella jo vuonna 2006 (ks. Kaavio 1). Unkarin viranomaiset vahvistavat lisäksi, että lentoyhtiö oli jatkuvissa vaikeuksissa ja että se olisi vuoden 2006 jälkipuoliskolta lähtien voitu asettaa yleistäytäntöönpanomenettelyyn maksukyvyttömyyden vuoksi ja sen vuoksi se täytti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 10 kohdan c alakohdassa esitetyt edellytykset. Sen vuoksi ainoa perustelu toimenpiteiden sisämarkkinoille soveltuvuudelle voi löytyä pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevista suuntaviivoista.

(104) Tukikelpoisuuden ja tuen ainutkertaisuuden periaatteen osalta komissio toteaa, että tarkasteltavana olevat toimenpiteet eivät kuulu rakenneuudistusprosessiin. Kyseisenä ajankohtana (vuosina 2007–2010) lentoyhtiön omistaja vaihtui kahdesti: ensin yritys yksityistettiin ja sen jälkeen kansallistettiin uudelleen. Yrityksessä oli jatkuvasti käynnissä eräänlainen rakenneuudistus, eikä sitä varten kuitenkaan ollut laadittu johdonmukaista suunnitelmaa. Yksityistämisen jälkeen käynnistettiin eräitä toimia kustannusten supistamiseksi (henkilöstön vähentäminen ja reittien supistaminen), mutta yksikkökustannukset eivät laskeneet riittävästi. Unkarin viranomaisten mukaan vuonna 2009 valmisteltiin uutta strategista suunnitelmaa, jonka konsulttiyritys Roland Berger tarkasti uudelleenkansallistamisen yhteydessä. Kyseiset toimenpiteet ovat sen vuoksi erillisiä rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka ovat vastoin tuen ainutkertaisuuden periaatetta.

(105) Komissio toteaa lisäksi, että vaikka Malév olisi pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen mukaisesti oikeutettu tukeen (eli täyttäisi tuen ainutkertaisuuden periaatteen, mikä ei tässä tapauksessa pidä paikkaansa), sisämarkkinoille soveltuvan pelastamis- tai rakenneuudistustuen kriteerit eivät kuitenkaan täyttyisi seuraavassa esitetyistä syistä.

(106) Pelastamistuen osalta pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 25 kohdan a–e alakohdassa esitetyt edellytykset eivät täyty. Toimenpiteet eivät rajoitu välttämättömään, eikä ole osoitettu, että toimenpiteitä voidaan perustella vakavilla sosiaalisilla syillä tai että niillä ei ole huomattavia kielteisiä heijastusvaikutuksia muihin jäsenvaltioihin. Lukuun ottamatta toimenpidettä 5 ja toimenpidettä 8 suurinta osaa toimenpiteistä ei myönnetty lainoina tai lainatakauksina.

(107) Rakenneuudistustuen osalta yksikään sisämarkkinoille soveltuvuuden kriteereistä ei täyty pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen perusteella.

(108) Erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 34 ja 35 kohdan mukaisesti, joissa käsitellään pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista, Unkarin viranomaiset eivät ole osoittaneet, että lentoyhtiön elinkelpoisuus olisi voitu palauttaa pitkällä aikavälillä, eivätkä laatineet sellaista rakenneuudistussuunnitelmaa, joka täyttäisi suuntaviivojen 36 ja 37 kohdassa esitetyt ehdot.

(109) Lisäksi komissio toteaa kriteeristä, joka koskee kohtuuttomien kilpailua vääristävien vaikutusten välttämistä (pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 38–42 kohta), että vastasuoritteita ei ole toteutettu.

(110) Lopuksi tuen rajaamista välttämättömään (pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 43–45 kohta) koskevan kriteerin osalta voidaan todeta, ettei tuensaaja ole osallistunut toimenpiteeseen omilla varoillaan.

(111) Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että Malévin hyväksi vuodesta 2007 toteutetut toimenpiteet 1–8 eivät ole pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen mukaiset. Koska toimenpiteet on toteutettu vaikeuksissa olevan yrityksen hyväksi, ei ole olemassa muita perusteita, joiden nojalla ne voitaisiin todeta sisämarkkinoille soveltuviksi. Sen vuoksi toimenpiteet eivät sovellu sisämarkkinoille.

VIII. **TAKAISINPERINTÄ**

VIII.1 **Yleistä**

(112) SEUT-sopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolla on valtuudet määrätä jäsenvaltio kumoamaan valtiontuki tai muuttamaan sitä, jos komissio katsoo, ettei tuki sovellu sisämarkkinoille. ([33]) Tuomioistuin on johdonmukaisesti katsonut, että valtion velvollisuudella lakkauttaa tuki, jota komissio pitää sisämarkkinoille soveltumattomana, pyritään palauttamaan aiemmin vallinnut tilanne. ([34]) Tässä yhteydessä tuomioistuin on vahvistanut, että tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sääntöjenvastaisella tuella saamansa määrät, jolloin se menettää markkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna saamansa edun ja tuen suorittamista edeltänyt tilanne palautuu. ([35])

(113) Kyseisen oikeuskäytännön mukaisesti neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([36]) 14 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta.”

(114) Koska toimenpiteet on katsottava sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi tueksi, tuki on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa markkinoilla ennen tuen myöntämistä vallinnut tilanne. Tämän vuoksi takaisinperintä on aloitettava siitä päivästä lukien, jona etua alkoi kertyä tuensaajalle ja jona tuki on ollut tuensaajan käytettävissä. Korkoa maksetaan varsinaiseen takaisinperintäpäivään asti.

([33]) Asia C-70/72, komissio v. Saksa, tuomio 12.7.1973 (Kok., s. 813), 13 kohta.
([34]) Yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994 (Kok., s. I-4103), 75 kohta.
([35]) Asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999 (Kok., s. I-3671), 64 ja 65 kohta.
([36]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

VIII.2 **Yksittäisiin toimenpiteisiin sisältyvä tukiosuus**

VIII.2.1 *Toimenpide 1*

(115) Komissio toteaa, että tuotenimellä Malév, joka edustaa useita vuosikymmeniä toiminutta Unkarin kansallista lentoyhtiötä, on tietty arvo lentoliikennemarkkinoilla. Toisaalta komissio katsoo, että ottaen huomioon erityinen sopimusrakenne Unkarin viranomaisten esittämä arvio tuotenimen arvosta ei ole hyväksyttävissä. Tuotenimen objektiiviselle arvolle olisi pitänyt laatia riippumaton arvio, jossa olisi otettu huomioon myös Malévin yleinen taloudellinen tilanne.

(116) Edellä esitetyn pohjalta toimenpiteen 1 tukiosuus on 56 miljoonaa euroa, joka on saatu vähentämällä 76 miljoonasta eurosta petrolin kuljetukseen soveltuvan putkiston ja lentokoneen arvo (eli 20 miljoonaa euroa) sekä Malévin tuotenimen objektiivinen arvo. ([37]) Unkarin on itse laskettava tukiosuuden tarkka arvo. Jos Unkari ei esitä vakuuttavia perusteluja tuotenimen objektiiviselle arvolle tuotenimen MAVA:lle siirtämisen aikaan, on koko 56 miljoonan euron määrä katsottava tukiosuudeksi.

VIII.2.2 *Toimenpide 2*

(117) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimenpiteestä aiheutui etua Maléville siinä vaiheessa, kun ennakko erääntyi, mutta maksun täytäntöönpanoa ei vaadittu. Lisäksi etua aiheutui jo aiemmin, viimeistään siinä vaiheessa, kun alustavaa myyntisopimusta muutettiin helmikuussa 2009 ja ennakon määrää lisättiin (suuremmaksi kuin yrityksen arvioitu markkina-arvo).

(118) Komissio päättelee, että mikään yksityinen toimija ei olisi myöntänyt tällaista käteisrahoitusta. Mikään yksityinen markkinatoimija ei myöskään olisi suostunut antamaan tällaista rahoitusta Maléville, varsinkaan ilmaiseksi, eikä jättänyt toteuttamatta takaisinperintätoimia. Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämissään huomautuksissa Unkarin viranomaiset toteavat, että ennakolla pyrittiin turvaamaan Malévin elinkelpoisuus (ks. johdanto-osan 80 kappale). Sen vuoksi tukiosuudeksi on katsottava rahoituksen koko arvo siltä ajalta, jolloin se oli edunsaajan käytettävissä: helmikuun ja heinäkuun 2009 väliseltä ajalta 0,8 miljardia forinttia (GH:n markkina-arvon ja liikaa maksetun määrän erotus) sekä heinäkuun 2009 ja helmikuun 2010 väliseltä ajalta 4,3 miljardia forinttia (ennakon koko määrä). Takaisinmaksun osalta on otettava huomioon se, että kyseinen määrä muutettiin helmikuussa 2010 osakkeiksi (ks. toimenpide 4 jäljempänä).

([37]) Kuten johdanto-osan 75 kappaleessa todettiin, Unkarin viranomaiset eivät ole perustelleet Malévin tuotenimen arvoa, sillä sen arvo voi olla lähellä nollaa.

VIII.2.3 *Toimenpide 3*

(119) Vero- ja sosiaaliturvamaksujen lykkäämisen ja perimättä jättämisen osalta komissio katsoo, että Malévin viivästynyt velka APEH:lle heinäkuun 2008 ja maaliskuun 2010 väliseltä ajalta on valtiontukea. Lisäksi koko määrä, jota varten laadittiin uusi maksusuunnitelma, on katsottava kyseisen ajankohdan (heinäkuu 2008) jälkeiseltä ajalta valtiontueksi. Mikään ei myöskään viittaa siihen, että yksityinen velkoja olisi suostunut näihin maksujen lykkäyksiin ja uudelleenjärjestelyihin. Takaisinmaksun osalta on otettava huomioon, että erääntyvät määrät maksettiin takaisin maaliskuussa 2010.

VIII.2.4 *Toimenpide 4*

(120) Komissio toteaa pääoman korotuksesta, että ottaen huomioon Malévin taloudellinen tilanne, ilmiselvä lisätuen tarve pääoman korotuksen jälkeen sekä mahdottomuus saada sijoitettuja varoja takaisin, mikään yksityinen sijoittaja ei olisi myöntänyt Maléville kyseistä rahoitusta. Uusi pääoma, jonka määrä oli 25,4 miljardia forinttia, sekä Malév GH:sta maksettua 4,7 miljardin forintin ennakkoa vastaavan lainan muuntaminen pääomaksi muodostavat tukiosuuden.

VIII.2.5 *Toimenpide 5*

(121) Yhteensä 9,2 miljardin forintin lainamäärästä komissio toteaa, että ottaen huomioon lentoyhtiön aiemmat velat ja muu tilanne lainan myöntämishetkellä valtio ei mitenkään voinut uskoa saavansa rahoja takaisin ja että lainan myöntämishetkellä oli myös kyseenalaista, kykenisikö Malév maksamaan korkoa. Itse asiassa laskettua korkoa ei koskaan maksettu, vaan se muunnettiin myöhemmin omaksi pääomaksi.

(122) Komissio toteaa sen vuoksi, että lainassa on kyse kertaluonteisesta tuesta ja että siten tukiosuudeksi on katsottava koko 9,2 miljardin forintin suuruinen laina siltä ajalta, jolloin se oli edunsaajan käytettävissä eli lainaerien myöntämisen aikaan (toukokuussa, kesäkuussa ja heinäkuussa 2010) sekä muunnettaessa lainaa omaksi pääomaksi (syyskuussa 2010). Tukiosuuteen on sisällytettävä myös erääntynyt korko, jota ei ole maksettu. Takaisinmaksun osalta on otettava huomioon, että kyseinen määrä muunnettiin syyskuussa 2010 omaksi pääomaksi (ks. toimenpide 6 jäljempänä).

VIII.2.6 *Toimenpide 6*

(123) Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että pääomaksi muunnettu laina on kokonaisuudessaan kertaluonteista tukea ja että tukiosuus oli syyskuusta 2010 lähtien 9,4 miljardia forinttia.

VIII.2.7 *Toimenpide 7*

(124) Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että tukiosuuden muodostaa yritykseen syyskuusta 2010 lähtien sijoitettu 5,3 miljardin forintin pääoma.

VIII.2.8 *Toimenpide 8*

(125) Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, että laina on kokonaisuudessaan kertaluonteista tukea ja että tukiosuus oli syyskuusta 2010 lähtien 5,7 miljardia forinttia.

IX. **PÄÄTELMÄ**

(126) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Unkarin Malévin hyväksi toteuttamat toimenpiteet 1–8 ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(127) Komissio toteaa lisäksi, että toimenpiteet 1–8 eivät sovellu sisämarkkinoille.

(128) Malévin on maksettava tämä sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin edellä VIII.2 kohdassa esitetyn mukaisesti, jotta voidaan palauttaa markkinoilla ennen tuen myöntämistä vallinnut tilanne. Unkarin viranomaisten on laskettava takaisin maksettava määrä sekä siitä perittävä korko,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Seuraavat, Unkarin Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:n hyväksi toteuttamat toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea:

a) Toimenpide 1: valtion kokonaan omistaman kehityspankin MFB:n Maléville vuonna 2003 myöntämän lainan siirtäminen valtion omistamalle MAVA:lle 31 päivänä joulukuuta 2007;

b) Toimenpide 2: vuoden voimassaolevan, 4,3 miljardin forintin käteisrahastojärjestelyn tarjoaminen samassa yhteydessä, kun MNV Zrt:n piti ostaa Malévin tytäryhtiö Ground Handling (kauppa peruuntui myöhemmin);

c) Toimenpide 3: kaikki erääntyneet vero- ja sosiaaliturvamaksuvelat heinäkuun 2008 ja maaliskuun 2010 väliseltä ajalta sekä useiden vero- ja sosiaaliturvamaksujen maksamisen lykkääminen heinäkuusta 2008;

d) Toimenpide 4: MNV:n helmikuussa 2010 toteuttama 25,4 miljardin forintin suuruinen pääoman korotus (toteutettiin osittain lisäämällä uutta pääomaa 20,7 miljardia forinttia ja osittain muuntamalla GH:stä maksettu 4,7 miljardin forintin ennakko pääomaksi);

e) Toimenpide 5: MNV Zrt:n toukokuun ja elokuun 2010 välisenä aikana Maléville myöntämät kolme osakaslainaa, joiden yhteenlaskettu määrä oli 9,2 miljardia forinttia, sekä lainoille kertynyt korko, jota ei ollut maksettu;

f) Toimenpide 6: edellä 1 artiklan e alakohdassa mainittujen osakaslainojen muuntaminen syyskuussa 2010 (yhdessä niille kertyneiden korkojen kanssa) 9,4 miljardin forintin pääomaosuudeksi;

g) Toimenpide 7: syyskuussa 2010 toteutettu uusi, suuruudeltaan 5,3 miljardin forintin pääoman korotus;

h) Toimenpide 8: syyskuussa 2010 myönnetty uusi, suuruudeltaan 5,7 miljardin forintin osakaslaina sekä kertynyt korko, jota ei ollut maksettu.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetut, Unkarin Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:n hyväksi vastoin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa toteuttamat valtiontukitoimenpiteet eivät sovellu sisämarkkinoille.

3 artikla

(1) Unkarin on perittävä 1 artiklassa tarkoitettu tuki takaisin edunsaajalta.

(2) Takaisinperittävästä tuesta on maksettava korkoa siitä lähtien, kun tuki saatettiin tuensaajan käyttöön, sen tosiasialliseen takaisinperintään asti.

(3) Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun säännösten mukaisesti.

4 artikla

(1) Edellä 1 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.

(2) Unkarin on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksiantamisesta.

5 artikla

(1) Unkarin on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta seuraavat tiedot:

a) tuensaajalta takaisinperittävä kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko)

b) yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu ja joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi

c) asiakirjat, joilla voidaan osoittaa, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.

(2) Unkarin on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka kun 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava välittömästi komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on annettava myös yksityiskohtaisia tietoja tuensaajalta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Unkarille.

Tehty Brysselissä 9 päivänä tammikuuta 2012.

Komission puolesta

Joaquín ALMUNIA

Varapuheenjohtaja