II

(Actes non législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 9 janvier 2012

relative à l'aide d'État SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) accordée par la Hongrie à Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.

[notifiée sous le numéro C(2011) 9316]

(Le texte en langue hongroise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2013/150/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

vu la décision de la Commission d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE [1] à l'égard du régime d'aide C 38/10 (ex NN 69/10) [2],

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées et compte tenu de ces observations,

considérant ce qui suit:

I. CONTEXTE ET PROCEDURE

(1) En 2007, après plusieurs tentatives infructueuses de privatisation, l'État hongrois a conclu avec AirBridge Zrt. (ci-après «AirBridge») un accord de vente cédant à cette dernière 99,95 % des parts de la compagnie aérienne nationale, Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. (ci-après «Malév»), pour la somme de 200 000 000 HUF (740 000 EUR [3]). L'accord de privatisation a été notifié à la Commission en vertu de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE. Par la suite, il a été retiré [4].

(2) En raison des difficultés financières du nouveau propriétaire, la banque russe Vnyesekonombank (ci-après la «VEB») a acquis une participation de 49,5 % dans AirBridge, devenant ainsi actionnaire indirect de Malév.

(3) En mars 2010, la Commission a appris par différents communiqués de presse l'intention de l'État hongrois de renationaliser Malév. Les autorités hongroises ont confirmé ces déclarations par un courrier électronique du 2 mars 2010.

(4) Le 10 mars 2010, Wizz Air, compagnie aérienne à bas prix (*low cost*) établie en Hongrie et principal concurrent de Malév dans ce pays, a adressé une plainte à la Commission par courrier électronique. Dans cette plainte, l'entreprise soutenait que Malév avait bénéficié, sous la

[1] Décision C(2010) 9671 final de la Commission du 21 décembre 2010 (JO C 156 du 26.5.2011, p. 11).

[2] Depuis le 1er décembre 2009, les articles 87 et 88 du traité CE sont devenus respectivement les articles 107 et 108 TFUE, les deux ensembles de dispositions étant pour l'essentiel identiques. Aux fins de la présente décision, les références faites aux articles 107 et 108 du TFUE s'entendent, s'il y a lieu, comme faites respectivement aux articles 87 et 88 du traité CE.

[3] Les montants donnés en euros dans la présente décision sont approximatifs et fournis à titre indicatif uniquement. Tous les montants en forints sont convertis en euros au cours en vigueur au 2 août 2011, soit 270 HUF/EUR (à l'exception du prêt de la MFB de 76 000 000 EUR et de la garantie apportée par la VEB de 32 000 000 EUR, versés en euros). En 2011 cependant, le forint a fluctué fortement entre 260 et 300 HUF/EUR.

[4] Le 10 avril 2008, les autorités hongroises ont notifié par voie électronique à la Commission l'accord de financement relatif à la privatisation de Malév. La mesure susmentionnée a été enregistrée sous le numéro de référence N 190/2008. Les autorités hongroises ont retiré cette mesure le 12 novembre 2009.

forme de plusieurs mesures distinctes, d'une aide d'État illégale et incompatible avec le marché intérieur. Par lettre du 29 mars 2010, la Commission a transmis aux autorités hongroises une version non confidentielle de la plainte accompagnée d'une demande d'informations complémentaires. Le 30 avril 2010, la Hongrie a transmis ses observations concernant cette plainte et a répondu aux questions soulevées dans celle-ci.

(5) Lors d'une réunion organisée le 5 mai 2010, les autorités hongroises ont fait savoir qu'elles envisageaient de restructurer la compagnie aérienne. Elles ont aussi indiqué qu'elles ne connaissaient pas encore l'ampleur de cette restructuration.

(6) La Commission a reçu une seconde plainte, datée du 5 octobre 2010 (déposée par un concurrent ne souhaitant pas que son identité soit divulguée). Elle l'a transmise aux autorités hongroises par lettre du 21 octobre 2010. Les autorités hongroises ont communiqué le 19 novembre 2010 leurs observations concernant cette plainte.

(7) Les 14 juillet et 8 octobre 2010, la Commission a adressé de nouvelles demandes d'informations aux autorités hongroises. Elle en a obtenu les réponses les 11 et 16 août 2010, le 5 octobre 2010, et les 3 et 23 novembre 2010.

(8) Sur cette base, le 21 décembre 2010, la Commission a lancé la procédure formelle d'examen prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE (ci-après la «décision d'ouvrir la procédure»), en relation avec différentes aides d'État présumées en faveur de Malév.

(9) Le 24 février 2011, la Hongrie a présenté ses observations sur la décision de la Commission d'ouvrir la procédure.

(10) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 26 mai 2011 ([5]). Deux parties intéressées ont présenté leurs observations: Wizz Air, le 26 juin 2011, et un autre concurrent, qui a demandé que son identité ne soit pas divulguée, le 28 juin 2011.

(11) La Commission a communiqué ces observations à la Hongrie le 6 juillet 2011. Le 5 septembre 2011, la Hongrie a fait part de ses commentaires à leur sujet.

(12) À la suite de la décision d'ouvrir la procédure, deux réunions ont eu lieu à Bruxelles entre les services de la Commission et les autorités hongroises, les 10 juin et 19 octobre 2011.

(13) Le 26 septembre 2011, la Commission a adressé une demande d'informations complémentaires aux autorités hongroises, qui y ont répondu par lettre du 25 octobre 2011.

([5]) Voir la note de bas de page n° 2.

II. MALEV ET LES MESURES CONCERNEES

II.1. L'entreprise

(14) Malév est basée à l'aéroport national Liszt Ferenc de Budapest. À l'heure actuelle, elle y exploite une flotte de 22 aéronefs ([6]) et propose des vols à destination de l'Europe et du Moyen-Orient. En 2009, elle a transporté 3,2 millions de passagers ([7]).

II.2. Période antérieure à la privatisation de 2007

(15) Les autorités hongroises ont tenté à plusieurs reprises de privatiser Malév. En 1992, le consortium Alitalia-Simest, contrôlé par l'État italien, est devenu actionnaire de Malév à hauteur de 35 %. En 1997, il a revendu ses parts à un autre consortium, composé de deux banques privées hongroises (OTP et MKB). En 1999, l'État a racheté la majorité des parts détenues par des acteurs privés, devenant ainsi propriétaire à 97 %.

(16) Après les événements de septembre 2001, Malév, à l'image de nombreuses autres compagnies aériennes, a subi de plein fouet les conséquences du ralentissement de l'activité de transport aérien. La compagnie est devenue déficitaire (voir le tableau 1 ci-dessous).

(17) Considérant les éléments qui précèdent, l'État a décidé de reprivatiser Malév.

II.3. La privatisation de 2007 et le contrôle de Malév par des opérateurs privés

II.3.1. *Vente à AirBridge*

(18) L'entreprise avait besoin d'être recapitalisée, mais, pour financer cet investissement, l'État ne disposait, en tant que propriétaire, que de possibilités limitées. Un appel d'offres a donc été émis pour le rachat de Malév et, au début de l'année 2007, le choix s'est porté sur une entité ad hoc, AirBridge, considérée comme ayant fait l'offre la plus intéressante. AirBridge a proposé un plan d'exploitation et de restructuration prometteur, jugé viable.

(19) Le 23 février 2007 a été conclu l'accord de vente par lequel AirBridge a acquis 99,95 % des parts de Malév. AirBridge était détenue à 49 % par Borisz Abramovics ([8]), un homme d'affaires russe détenant une participation majoritaire dans plusieurs compagnies aériennes russes (KrasAir et AirUnion, groupement de compagnies aériennes russes), et à 51 % par des particuliers hongrois. Outre la mise en place de plans d'exploitation et de restructuration, AirBridge devait apporter à Malév un savoir-faire industriel et donner les grandes orientations.

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

([7]) On peut lire sur la page d'accueil de son site web qu'«[e]n 2010, plus de trois millions de passagers ont effectué un vol payant sur les lignes de la compagnie».

([8]) Borisz Abramovics a apporté en gage à la banque Vnyesekonom (VEB) (banque d'activité économique à l'étranger détenue par l'État russe) sa participation de 49 % dans AirBridge, pour garantir le prêt accordé à AirBridge par celle-ci.

(20) Les principaux éléments de l'accord susmentionné étaient les suivants:

(a) AirBridge acquérait 99,95 % des parts de Malév pour 200 000 000 HUF (740 000 EUR), avec l'obligation d'apporter, au plus tard le 31 décembre 2008, un financement de 50 000 000 EUR ([9]).

(b) En 2003, la banque de développement hongroise (Magyar Fejlesztési Bank, ci-après la «MFB»), détenue à 100 % par l'État, avait octroyé un prêt de 76 000 000 EUR à Malév. Ce prêt a été sorti du bilan de Malév, et une entité ad hoc détenue à 100 % par l'État a été créée, la société de gestion des actifs de Malév (Malév Vagyonkezelő Kft., ci-après «MAVA»).

Le prêt octroyé par la MFB en 2003 était libellé en euros et garanti par l'État à 100 %. Il était assorti d'un taux d'intérêt IBOR à trois mois de + 0,5 %. L'échéance du prêt était initialement fixée à 2013, date à laquelle le montant au principal devait être remboursé en une seule fois. Lorsque le principal et les intérêts ont été transférés à MAVA, l'échéance du prêt a été reportée à 2017.

Les autorités hongroises affirment que 76 000 000 EUR d'actifs ont été transférés à MAVA parallèlement au prêt. Ces actifs incluaient la marque commerciale Malév, un oléoduc pour le transport de kérosène et un Boeing 767. Il était aussi prévu, dans l'hypothèse où Malév redeviendrait rentable, qu'elle reverse à MAVA 25 % de ses bénéfices après impôts. AirBridge a en outre présenté une garantie bancaire de la VEB en faveur de MAVA, qui garantissait le remboursement du prêt à concurrence de 32 000 000 EUR.

(c) Malév devait aussi verser à MAVA 200 000 EUR annuels de droits de licence pour l'utilisation de la marque et du logo «Malév». AirBridge était quant à elle tenue d'utiliser la marque commerciale et d'assurer l'exploitation de la société en tant que compagnie aérienne jusqu'au 31 décembre 2017, date de la nouvelle échéance du prêt.

(d) Il était prévu que Malév utilise, du 1er janvier 2008 au 31 décembre 2017, dans le cadre d'un contrat de cession-bail, le Boeing 767 [transféré à MAVA, voir le point b)] ([10]).

(21) Une nouvelle direction a été nommée, et plusieurs mesures ont été prises pour réduire les coûts et trouver des recettes, telles que, notamment, la cessation des vols longue distance et la réduction des effectifs. Selon la Hongrie, cependant, ces mesures, qui ont coïncidé avec une hausse sensible des prix du carburant, n'ont pas eu au final d'effet sur la rentabilité de l'entreprise.

(22) La situation financière de Malév a continué à se détériorer. Après quatre mois, elle ne disposait plus des liquidités nécessaires pour s'acquitter des droits d'utilisation de la marque commerciale Malév.

(23) Selon la Hongrie, le paiement des redevances de cession-bail pour l'utilisation du Boeing 767 loué à MAVA n'a pas été arrêté du fait de la décision de Malév de suspendre les vols longue distance, parce que Malév reconnaît ces dettes et qu'il s'agit simplement de paiements en retard qui donnent lieu à des intérêts.

(24) Au cours du deuxième semestre de 2008, la crise financière mondiale a commencé à affecter Malév et ses partenaires commerciaux russes. Plusieurs compagnies aériennes de Borisz Abramovics ont fait faillite. AirBridge n'a plus été en mesure de financer Malév et n'a pas satisfait à ses obligations de remboursement de prêt à l'égard de la VEB. Cette dernière a fait jouer le droit d'hypothèque dont elle disposait sur 49 % des parts d'AirBridge pour les acquérir. Elle a fait savoir qu'elle acceptait de continuer à financer Malév en tant que banque, mais pas en tant que propriétaire.

II.3.2. *Vente de Malév Ground Handling*

(25) Comme exposé ci-dessus, la situation financière de Malév s'est encore dégradée au début de 2009. C'est pourquoi les actionnaires de la société ont proposé à la société nationale hongroise de gestion des actifs (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., ci-après la «MNV») de leur racheter Malév Ground Handling (ci-après «Malév GH»), filiale de Malév à 100 %.

(26) Les autorités hongroises affirment qu'à cette date, la situation financière de Malév GH était saine, et qu'elle l'est toujours.

(27) L'accord préliminaire de vente, signé en janvier 2009 (puis modifié en février), prévoyait le versement d'une avance de 4 300 000 000 HUF (16 000 000 EUR). En janvier et février 2009, la MNV a versé plusieurs avances à Malév, qui devait les rembourser dans les deux jours ouvrables dans l'hypothèse où la MNV déciderait, après vérification, de ne pas signer l'accord de vente définitif. Cette obligation de remboursement éventuel était garantie par une disposition annexe complémentaire. En juillet 2009, la MNV a, pour finir, décidé de ne pas procéder à l'opération, ce qui a rendu le remboursement du prix d'achat exigible.

(28) L'avance n'a jamais été remboursée à la MNV, pas plus que les intérêts courant sur celle-ci ([11]).

([9]) Plus précisément, 20 000 000 EUR et 30 000 000 EUR sous la forme de prêt subordonné ou de prêt.

([10]) Les redevances de crédit-bail étaient composées d'un versement forfaitaire de 110 000 EUR et d'un loyer annuel de 1 100 000 EUR. De plus, Malév s'acquittait de la totalité des dépenses d'exploitation et d'entretien y afférentes.

([11]) L'obligation de remboursement dont devait s'acquitter Malév a été annulée en février 2010, avec la conversion de sa dette en capital, abordée ci-après, soit un an après le versement des avances en sa faveur. Selon les calculs d'un auditeur, le montant au principal assorti des intérêts atteignait alors au total 4 664 604 041 HUF (17 000 000 EUR).

II.3.3. *Report d'impôts*

(29) Entre janvier 2007 et mars 2010, l'Office du contrôle des impôts et des finances (Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal, ci-après l'«APEH») a autorisé le report ou le rééchelonnement du paiement par Malév de différents types d'obligations fiscales et de sécurité sociale. L'APEH n'est pas parvenue à recouvrer les dettes constituées depuis juillet 2008 et, par la suite, elle a donné son accord à d'autres rééchelonnements. En mars 2010, les arriérés de paiement d'impôts et de contributions de sécurité sociale de Malév s'élevaient à 13 700 000 000 HUF (51 000 000 EUR) (montant au principal et intérêts de retard). Pour l'ensemble du groupe Malév, ce chiffre était de 16 800 000 000 HUF (62 000 000 EUR). Le 11 mars 2010, Malév a remboursé les dettes subsistant sur son compte courant auprès de l'APEH avec une partie des liquidités apportées par l'augmentation de capital de février 2010 dont il est question ci-dessous.

II.4. **La renationalisation de 2010 et le contrôle de Malév par l'État**

II.4.1. *Motifs de la renationalisation de Malév*

(30) En 2010, aucun investisseur privé désireux de reprendre le rôle d'actionnaire principal de Malév, auparavant tenu par AirBridge et la VEB, n'a été trouvé. La VEB, notamment, ne souhaitait pas financer en tant qu'investisseur stratégique la compagnie aérienne, dont les résultats financiers restaient médiocres comme le montre le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1

Indicateurs de performance de Malév entre 2003 et 2010 (en Mrd HUF)

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

Source: Informations fournies par les autorités hongroises et comptes financiers de Malév pour 2010.

(31) Pour éviter de placer Malév en liquidation, les autorités hongroises ont décidé d'entamer des négociations avec la VEB et AirBridge, dans l'espoir de consolider la situation de Malév sur le marché à moyen et à long terme.

II.4.2. *L'augmentation de capital de février 2010 par conversion de crédit en capital et injection de nouveaux capitaux*

(32) Le 26 février 2010, la VEB, AirBridge, la MNV, Malév et le gouvernement hongrois se sont accordés sur une augmentation de capital de 25 400 000 000 HUF (94 000 000 EUR), sous forme, d'une part, d'une injection de nouveaux capitaux (20 700 000 000 HUF, soit 77 000 000 EUR) et, d'autre part, d'une conversion en capital de la dette résultant de l'avance versée pour Malév GH et des intérêts y afférents (voir le considérant 23 ci-dessus), à concurrence de 4 700 000 000 HUF (17 000 000 EUR). Par ailleurs, AirBridge a converti un montant de 1 500 000 000 HUF (soit 5 400 000 EUR) en participations. À la suite de cela, les créances sur Malév se sont éteintes, et les anciens créanciers sont devenus ses actionnaires.

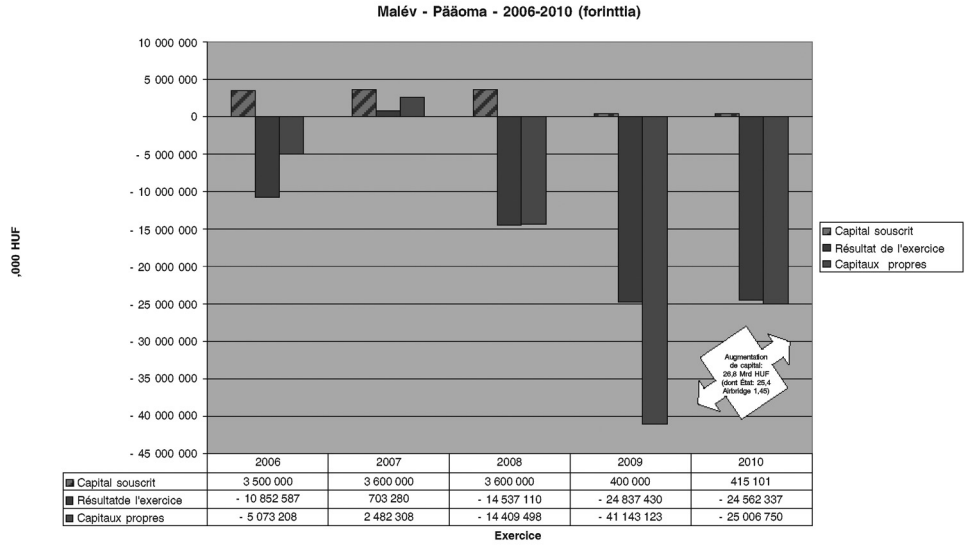
(33) Préalablement à l'augmentation de capital, le capital souscrit existant de Malév a été ramené à près de zéro, de façon à couvrir une partie des pertes accumulées et à refléter la dépréciation des participations existantes dans Malév. Le capital souscrit de Malév a ensuite été augmenté par l'émission de nouvelles parts ayant chacune une valeur nominale de 0,01 HUF. L'amélioration de la situation des fonds propres de Malév est présentée à la figure 1.

(34) Grâce à la contribution en espèces de 20 700 000 000 HUF (77 000 000 EUR) versée par la MNV, Malév a pu rembourser tous les arriérés d'impôts mentionnés ci-dessus au considérant 29 et stabiliser temporairement son exploitation.

(35) Suite à l'augmentation de capital, l'État est devenu propriétaire de Malév à 94,6 %, tandis que la participation d'AirBridge et de la VEB a été réduite au minimum.

Figure 1

Amélioration de la situation des fonds propres de Malév.



II.4.3. *Mai-août 2010: prêts participatifs et conversion de crédit en capital*

(36) Entre mai et août 2010, l'État hongrois a, par l'intermédiaire de la MNV, octroyé plusieurs prêts participatifs à Malév, pour un montant de 9 200 000 000 HUF (34 000 000 EUR).

(37) Le premier prêt, d'une valeur de 2 160 000 000 HUF (7 900 000 EUR), a été accordé en mai 2010. Il s'étalait sur trois ans, était assorti d'un intérêt de 9,97 % et remboursable en une seule fois à l'échéance. Une sûreté était prévue sous la forme d'un droit de gage sur les parts de Malév GH.

(38) Le deuxième prêt, accordé en juin 2010, s'élevait à 1 340 000 000 HUF (4 900 000 EUR). Il s'agissait de nouveau d'un prêt participatif sur trois ans, dont le principal était assorti d'un intérêt de 9,97 % et remboursable en une seule fois à l'échéance. Une sûreté était prévue sous la forme d'un droit de gage sur les parts de Malév GH.

(39) Le troisième prêt participatif a été accordé en août 2010 et s'élevait à 5 700 000 000 HUF (20 800 000 EUR). Il s'agissait là encore d'un prêt sur trois ans assorti d'un intérêt de 9,97 % et remboursable en une seule fois à l'échéance. Dans ce cas, la sûreté a pris la forme d'un droit de gage sur un avion de type HA-LNA CRJ.

(40) Le 24 septembre, ces trois prêts totalisant 9 200 000 000 HUF (33 600 000 EUR) ont, avec les intérêts correspondants (soit en tout 9 400 000 000 HUF ou 34 300 000 EUR), été transformés en apport de capitaux en faveur de Malév, ce qui a libéré les garanties sous-jacentes.

II.4.4. *Septembre 2010: nouvelle augmentation de capital et nouveau prêt participatif*

(41) Le 24 septembre 2010, la MNV a de nouveau injecté 5 300 000 000 HUF (19 300 000 EUR) de liquidités dans le capital de Malév. La MNV (c'est-à-dire l'État) est ainsi devenue propriétaire à 96,5 % de Malév.

(42) Le même jour, l'État a accordé un prêt participatif de 5 700 000 000 HUF (20 800 000 EUR) sur trois ans, assorti d'un taux intérêt de 9,97 %. Le premier paiement d'intérêts était dû dans les 6 mois à compter de la date de versement, le remboursement du principal survenant en une seule fois à l'échéance. Un droit de gage enregistré sur un appareil de type HA-LNA CRJ possédant une valeur d'actif de près de 1 800 000 000 HUF et un droit de gage portant sur les recettes des agents accrédités par l'IATA au niveau national et international ont été apportés en garantie de ce prêt.

III. RESUME DES MESURES EXAMINEES

(43) Dans sa décision d'ouvrir la procédure, la Commission s'est demandé si les mesures ci-dessous constituaient une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

— mesure n° 1: reprise le 31 décembre 2007 par MAVA, entité appartenant à l'État, du prêt de **76 000 000 EUR** octroyé en 2003 à Malév par la MFB (banque de développement détenue à 100 % par l'État) et de certains actifs de Malév. Report à 2017 de l'échéance du prêt;

— mesure n° 2: octroi d'un prêt en espèces sur un an, de **4 300 000 000 HUF**, dans le cadre du projet d'achat par la MNV (finalement abandonné) de la filiale Malév GH de Malév, laquelle, selon les autorités hongroises, était une société stable financièrement. Alors que cette opération n'a jamais été concrétisée, l'avance sur le prix d'achat n'a jamais été remboursée;

— mesure n° 3: Entre janvier 2007 et mars 2010, report de plusieurs arriérés d'impôts et de contributions de sécurité sociale de Malév. En mars 2010, leur montant total s'élevait à **13 700 000 000 HUF**;

— mesure n° 4: en février 2010, augmentation de capital de **25 400 000 000 HUF** par la MNV, en partie par une injection de nouveaux capitaux (20 700 000 000 HUF, soit 77 000 000 EUR), en partie par une conversion en capital de la dette résultant de l'avance versée pour Malév GH et des intérêts y afférents (voir la mesure n° 2), à concurrence de 4 700 000 000 HUF (par ailleurs, AirBridge a converti en participations un montant de 1 500 000 000 HUF);

— mesure n° 5: octroi par la MNV à Malév de trois prêts participatifs d'une valeur de **9 200 000 000 HUF** entre mai 2010 et août 2010. Ces trois prêts, libellés en forints, étaient assortis d'un taux d'intérêt de 9,97 % et le principal était remboursable en une seule fois à l'échéance (trois ans pour chaque tranche). La filiale Malév GH servait de garantie pour les deux premiers prêts totalisant 3 500 000 000 HUF (13 000 000 EUR), et pour le troisième prêt, soit 5 700 000 000 HUF (21 000 000 EUR), la garantie était apportée par un appareil de type HA-LNA CRJ.

— mesure n° 6: en septembre 2010, conversion en capital des prêts participatifs susmentionnés (et des intérêts correspondants) pour un montant de **9 400 000 000 HUF**.

— mesure n° 7: en septembre 2010, nouvelle augmentation de capital par apport en numéraire de **5 300 000 000 HUF**. L'État est devenu propriétaire à 96,5 %.

— mesure n° 8: en septembre 2010, nouveau prêt participatif de **5 700 000 000 HUF**, assorti d'un intérêt de 9,97 %, dont le principal est remboursable en une seule fois à l'échéance. Le prêt est garanti par un droit de gage sur l'appareil de type HA-LNA CRJ susmentionné, et par un droit de gage sur les recettes des agents accrédités par l'IATA au niveau national et international.

(44) La Commission, dans sa décision d'ouvrir la procédure, s'est en outre demandé si ces mesures, dans le cas où elles seraient qualifiées d'aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, pourraient être compatibles avec le marché intérieur au regard des dérogations contenues dans le TFUE et, plus particulièrement, dans les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté ([12]) (ci-après les «lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration»).

IV. OBSERVATIONS DE LA HONGRIE

(45) Dans sa réponse à la décision d'ouvrir la procédure, la Hongrie a rappelé les faits susmentionnés avant de retracer en détail l'origine des difficultés de la compagnie aérienne. La Hongrie a insisté sur le fait que Malév relève, depuis au moins la deuxième moitié de l'année 2006, de la catégorie des entreprises affectées par des difficultés permanentes au sens des lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration.

(46) Avant l'ouverture de la procédure d'examen officielle, les autorités hongroises ont argué, sans préciser, que toutes les mesures étaient conformes au principe de l'investisseur en économie de marché et au principe du créancier en économie de marché.

(47) Les autorités hongroises ont expliqué que les mesures prises à l'occasion du rachat de Malév par AirBridge étaient conformes au marché parce qu'elles garantissaient la reprise du prêt par MAVA. Elles ont par ailleurs indiqué que Malév n'avait retiré aucun avantage de la vente annulée de sa filiale GH, puisque des garanties appropriées étaient prévues en cas de remboursement tardif du prix d'achat et que les intérêts sur le prix d'achat avaient été calculés. Quant au report d'impôt, leur argument est que ces montants étaient eux aussi couverts par une garantie, et que toutes les charges d'intérêt et pénalités applicables avaient été appliquées. Elles ont ajouté que le report d'impôt est une mesure générale. En ce qui concerne la renationalisation de Malév, les autorités hongroises affirment que si elles avaient pu contraindre Malév à honorer ses obligations, la société aurait fait faillite et aurait été placée en liquidation. Elles estiment que si elles avaient procédé de la sorte, elles n'auraient pu récupérer qu'une petite partie de leurs créances (autres que celles couvertes par la garantie bancaire de la VEB mentionnée au considérant 20 ci-dessus). De surcroît, de fortes répercussions négatives auraient affecté l'économie nationale ([13]).

(48) Au sujet des prêts participatifs ultérieurement convertis en capital au bénéfice de Malév, l'État hongrois estime qu'ils n'ont pas conféré d'avantage à la compagnie, puisque des actifs ont chaque fois été prévus pour assurer leur garantie complète, que des taux d'intérêt conformes au marché ont été appliqués et que tous les intérêts dus ont été dûment pris en compte lors de l'opération de conversion.

([12]) Lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté (JO C 244 du 1.10.2004, p. 2).

([13]) Par exemple: pertes d'emploi, répercussions sur les fournisseurs de Malév, circulation aérienne en baisse à l'aéroport de Budapest, diminution du nombre de touristes, conséquences défavorables sur l'attractivité globale de la Hongrie en tant que destination d'investissement.

(49) À la suite de la décision d'ouvrir la procédure, les autorités hongroises n'ont pas fourni de nouvelles informations. Dans leurs observations relatives à cette décision, elles n'ont apporté aucun élément nouveau qui aurait contredit le caractère d'aide des mesures, ni aucune information démontrant la compatibilité des mesures appliquées avec le marché intérieur et, en particulier, avec les lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration.

V. **OBSERVATIONS DES PARTIES INTERESSEES**

(50) Deux concurrents ont fait part de leurs observations (voir le considérant 10 ci-dessus), appuyant tous deux l'examen de la Commission.

(51) Le concurrent ayant souhaité que son identité ne soit pas divulguée a affirmé que des investisseurs privés s'étaient montrés intéressés par l'acquisition d'une participation de contrôle dans Malév. Il existait donc d'autres options possibles que la renationalisation de Malév de 2010.

(52) Wizz Air a estimé à 27 000 000 EUR, c'est-à-dire à une valeur largement inférieure au montant du prêt, la valeur marchande totale de l'ensemble des actifs transférés à MAVA parallèlement au prêt de la MFB (mesure n° 1), en ce compris la marque commerciale Malév, un oléoduc pour le transport de kérosène et un Boeing 767. Wizz Air en a conclu que cette opération n'avait pas été réalisée dans les conditions du marché et que, partant, Malév avait bénéficié d'un avantage considérable.

(53) Sur la question du report d'impôt (mesure n° 3), Wizz Air affirme que, conformément à la loi hongroise, une entreprise privée qui se trouverait dans la même situation financière que celle de Malév ne pourrait pas bénéficier, que ce soit automatiquement ou à titre exceptionnel, d'un report d'impôt tel que celui en cause.

VI. **OBSERVATIONS DE LA HONGRIE CONCERNANT LES CONCLUSIONS DES PARTIES INTERESSEES**

(54) La Hongrie a répondu le 5 septembre 2011 à ces observations, après que la Commission eut prolongé le délai imparti. La Hongrie a maintenu que le test de l'investisseur en économie de marché (voir le considérant 59 ci-dessous) légitimait les mesures précédentes, lesquelles, pour cette raison, ne sauraient être qualifiées d'aide d'État. Elle a estimé par ailleurs que l'existence d'objectifs de politique publique ne changeait en rien le fait que les mesures ne constituent pas une aide.

(55) La Hongrie a déclaré qu'il n'existait pas d'autres options réalisables et que seule la renationalisation avait permis aux autorités hongroises de reprendre le contrôle total de l'exploitation de Malév et, partant, au transporteur national de mener à bien la procédure de restructuration entamée en 2007 dans le but d'assurer le redressement commercial de l'entreprise. En ce qui concerne la mesure n° 1, la Hongrie a estimé que la valeur des actifs en jeu équivalait à la valeur du prêt. Au sujet de la mesure n° 3, elle a assuré que l'autorité fiscale hongroise avait traité Malév de la même façon que n'importe quel autre contribuable en pareille situation.

VII. **EXISTENCE D'UNE AIDE AU SENS DE L'ARTICLE 107, PARAGRAPHE 1, DU TFUE**

VII.1. **Dispositions générales**

(56) Afin de déterminer si les mesures en cause sont susceptibles de constituer une aide d'État, la Commission doit examiner si elles réunissent toutes les conditions de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. En vertu de cette disposition, «[s]auf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.».

(57) La Commission examine ci-dessous, à la lumière de ladite disposition, si les mesures en cause prises à l'égard de Malév constituent une aide d'État.

(58) Si l'on considère les critères cumulatifs qui définissent une aide d'État, l'affectation des échanges et la distorsion de concurrence sont en l'espèce indiscutables. Les autorités hongroises ne contestent d'ailleurs pas ce point. Malév compte parmi ses concurrents d'autres compagnies aériennes de l'Union européenne, notamment depuis le 1er janvier 1993, date de l'entrée en vigueur de la troisième phase de libéralisation du transport aérien (troisième paquet) ([14]). Les mesures en cause ont permis à Malév de poursuivre son activité. Elle n'a donc pas eu à faire face aux conséquences qui auraient dû normalement découler de ses mauvais résultats financiers, comme en revanche auraient pu avoir à le faire ses concurrents.

(59) La Hongrie ne conteste pas le fait que les ressources sont celles de l'État ni que les mesures lui sont imputables. Le fonctionnement de l'APEH, en sa qualité d'autorité fiscale hongroise, peut, de ce fait, être mis indiscutablement sur le compte de l'État. Les principales règles d'encadrement de la loi hongroise sur les ressources d'État définissent les tâches de la société nationale hongroise de gestion des actifs, la MNV. Celle-ci exécute les décisions du gouvernement et les décisions du ministre compétent. MAVA est, elle aussi, détenue à 100 % par l'État (par l'intermédiaire de la MNV) et, selon les autorités hongroises, elle est «l'une des émanations de l'État hongrois».

(60) À l'exception de la mesure n° 3 (report d'impôt), la Hongrie ne conteste pas la sélectivité des mesures, qui ont été prises en faveur d'une seule et unique entreprise, à savoir Malév.

([14]) Le troisième paquet concerne: 1) l'introduction d'exigences harmonisées relatives aux licences d'exploitation des compagnies aériennes [règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil], 2) l'ouverture à toute compagnie aérienne de l'Union disposant de la licence d'exploitation visée en 1) pour toutes les liaisons aériennes dans l'UE [règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil] et 3) la liberté totale de fixation des tarifs aériens des passagers et de fret [règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil].

(61) La question de savoir si les mesures examinées ont apporté un avantage à Malév est examinée ci-dessous.

(62) La Commission fait remarquer que, conformément aux principes établis dans le droit de l'Union, dans la mesure où une entreprise bénéficie d'un apport de fonds propres à des conditions plus avantageuses que celles du marché, elle tombe sous le coup de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, puisque cela entraîne pour elle un avantage au sens de cet article. Afin de déterminer si un tel avantage a été octroyé, la Commission se fonde sur le «principe de l'investisseur opérant dans une économie de marché». Selon ce principe, si, «dans des circonstances similaires, un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché, d'une taille qui puisse être comparée à celle des organismes gérant le secteur public, aurait pu être amené à procéder à l'apport de capitaux en question», l'État n'aurait pas eu besoin d'apporter son aide. C'est pourquoi, précisément, la Commission doit évaluer si, dans des circonstances similaires, un investisseur privé aurait participé à l'opération en question ([15]). Un investisseur éventuel agit en investisseur avisé ([16]) cherchant à maximiser ses bénéfices, mais sans courir trop de risques par rapport au rendement à escompter ([17]).

(63) Selon la jurisprudence de la Cour de justice, le comportement de l'investisseur privé, qui doit être comparé à l'intervention de l'investisseur public poursuivant des objectifs de politique économique, n'est pas nécessairement celui de l'investisseur ordinaire plaçant des capitaux en vue de leur rentabilisation à plus ou moins court terme, mais doit, au moins, être celui d'un holding privé ou d'un groupe privé d'entreprises poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle, et guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme ([18]).

(64) En outre, «la comparaison entre les comportements des investisseurs public et privé doit être établie par rapport à l'attitude qu'aurait eue, lors de l'opération en cause, un investisseur privé, eu égard aux informations disponibles et aux évolutions prévisibles à ce moment» ([19]).

(65) L'analyse et l'évaluation de la Commission doivent comporter «tous les éléments pertinents de l'opération litigieuse et de son contexte, y compris de la situation de l'entreprise bénéficiaire et du marché concerné». Sur la base des conclusions ci-dessus, la question centrale que la Commission souhaite examiner est celle de savoir si l'entreprise «profite d'un avantage économique dont elle n'aurait pas profité dans des conditions normales de marché» ([20]).

([15]) Arrêt du 6 mars 1999 dans les affaires jointes T-228/99 et T-233/99, Westdeutsche Landesbank GZ contre Commission, Rec. 2003, p. II- 435 et suivantes, point 245.

([16]) Arrêt du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, France contre Commission, Rec. 2002, p. I-4397, point 71.

([17]) Arrêt dans les affaires jointes T-228/99 et T-233/99 (voir référence en note de bas de page n° 15), point 255.

([18]) Arrêt de la Cour du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie contre Commission, Rec. 1991, p. I-1603, point 20.

([19]) Arrêt du Tribunal dans les affaires jointes T-228/99 et T-233/99 (voir référence en note de bas de page n° 15), point 246. Voir également l'arrêt du Tribunal du 30 avril 1998 dans l'affaire T-16/96, Cityflyer Express contre Commission, Rec. 1998, p. II-757, point 76.

([20]) Arrêt dans les affaires jointes T-228/99 et T-233/99 (voir référence en note de bas de page n° 15), point 251.

(66) La Commission fait en outre remarquer qu'il est de jurisprudence constante d'appliquer le principe de l'investisseur privé opérant dans une économie de marché dans le cas des prêts. «Appliqué à l'octroi d'un prêt, ce principe exigerait de se poser la question de savoir si un investisseur privé aurait octroyé le prêt au bénéficiaire aux conditions auxquelles il a été effectivement consenti» ([21]).

VII.2. **Appréciation des mesures dans leur globalité**

(67) Comme déjà expliqué dans la décision d'ouvrir la procédure, l'arrêt rendu dans l'affaire *BP Chemicals* ([22]) est essentiel pour apprécier la présente affaire. En effet, la Commission estime que les mesures ne sont pas indépendantes les unes des autres, et que, de par leur chronologie, la situation financière de Malév et le fait qu'elles visaient à maintenir l'activité de l'entreprise et à régler les problèmes du manque de liquidités et de la sous-capitalisation entraînés par les pertes, elles sont même liées les unes aux autres. De plus, dans ses observations relatives à la décision d'ouvrir la procédure, la Hongrie explique que les différentes étapes du «processus» «ne sont pas dissociables» et que toutes les mesures visent un objectif unique, à savoir faire en sorte qu'un investisseur stratégique assure l'exploitation de la compagnie aérienne.

(68) Il est ressorti clairement des mémoires de la Hongrie que les mesures nationales en faveur de Malév poursuivaient exclusivement des objectifs de politique publique, et que ceux-ci n'étaient pas fondés sur des considérations liées à la rentabilité future de l'entreprise. La Hongrie a, à maintes reprises, mis en exergue l'échec de la privatisation, ainsi que la place cruciale de Malév dans l'économie nationale. Elle a reconnu que lors de la mise en œuvre des mesures, l'État avait pris en compte «le rôle de la compagnie aérienne en relation avec l'infrastructure nationale, le marché de l'emploi et les intérêts des fournisseurs». Les autorités hongroises ont également insisté sur le fait qu'aucun investisseur privé n'était disposé à racheter la compagnie aérienne dans sa forme actuelle. C'est pourquoi la Commission doit supposer que, lors de la mise en œuvre des mesures, aucun investisseur privé n'aurait agi, dans des circonstances semblables, comme le gouvernement hongrois. La Commission tient à rappeler que, dans l'arrêt rendu dans l'affaire Boch, la Cour a indiqué qu'«il convient […] d'apprécier si, dans des circonstances similaires, un associé privé se basant sur les possibilités de rentabilité prévisibles, abstraction faite de toute considération de caractère social ou de politique régionale ou sectorielle, aurait procédé à un tel apport en capital.» ([23]).

([21]) Arrêt dans l'affaire T-16/96 (voir référence en note de bas de page n° 19), points 45 et 46.

([22]) Arrêt du Tribunal du 15 septembre 1998 dans l'affaire T-11/95, BP Chemicals contre Commission, Rec. 1998, p. II-3235, point 170; arrêt du Tribunal du 13 septembre 2010 dans les affaires jointes T-415/05, T-416/05 et T-423/05, Olympiakes Aerogrammes AE et Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE contre Commission (non encore publié au Recueil), point 385.

([23]) Arrêt du 10 juillet 1986 dans l'affaire C-40/85, Belgique contre Commission (Boch), Rec. 1986, p. 2321, point 13. Voir également l'arrêt du Tribunal du 21 janvier 1999 dans les affaires jointes T-129/95, T-2/96 et T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH contre Commission, Rec. 1999, p. II-17, point 132.

(69) Au regard des mauvais résultats financiers de Malév sur le long terme (voir le tableau n° 1 et les considérants 103 et 104), et de l'argumentation de la Hongrie indiquant que la compagnie aérienne était en proie à des difficultés permanentes depuis 2006 au moins, un investisseur privé n'aurait pu escompter une rentabilité acceptable que si l'entreprise avait subi une restructuration drastique. Cependant, ni la Hongrie, ni Malév, n'ont fait référence au fait qu'un tel projet de restructuration aurait été à la base de l'une quelconque des mesures examinées.

(70) Eu égard à ce qui précède, la Commission considère que les mesures n° 1 à n° 8 ne sont pas, dans leur globalité, conformes au principe de l'investisseur privé opérant dans une économie de marché. L'appréciation individuelle des mesures conforte par ailleurs ce point de vue.

VII.3. **Appréciation des mesures n° 1 à n° 8**

VII.3.1. *Mesure n° 1*

(71) La Hongrie considère que la seule mission de MAVA était de détenir la propriété de certains actifs appartenant auparavant à Malév et de jouer «un rôle d'interface» pour «certains paiements entre Malév et la MFV». MAVA n'a été créée que dans ce seul et unique but.

(72) La dette de 76 000 000 EUR transférée à MAVA provient d'un contrat de prêt conclu en 2003 par Malév et la MFB. Le prêt devait être remboursé en une seule fois à l'échéance et était entièrement couvert par une garantie d'État. Ce prêt de 2003 figurait sur la liste des régimes d'aides existants prévus par le traité d'adhésion ([24]). Cependant, en 2007, l'échéance du prêt a été reportée à 2017. Depuis cette date, la mesure ne peut donc plus être considérée comme une mesure d'aide existante. En effet, la prolongation d'un régime d'aides existant au sens de l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission est réputée produire un régime d'aide nouveau ([25]).

(73) L'examen a fait apparaître clairement que cette opération (c'est-à-dire la prorogation de l'échéance de la dette, la création de MAVA, le regroupement de la dette et des actifs au sein de MAVA et les accords de cession-bail) a servi uniquement à restructurer la dette de Malév. La Hongrie a aussi reconnu que MAVA n'avait jamais eu pour objectif de réaliser des profits. En résultat de cette opération, la dette (parallèlement aux actifs) a été sortie du bilan de Malév.

(74) L'argument de la Hongrie selon lequel les obligations financières acceptées par Malév et AirBridge étaient suffisantes pour couvrir les dépenses de MAVA n'est pas recevable comme preuve de la conformité de l'opération au marché, parce qu'aucun opérateur privé présent sur le marché n'aurait eu intérêt à agir de la sorte. Les garanties proposées visaient à assurer le remboursement de la dette à MAVA à l'échéance du prêt, c'est-à-dire en 2017 ([26]). Aucun investisseur privé ne prendrait le risque de reprendre, contre une obligation de paiement, des actifs à la valeur future incertaine.

(75) Bien que les autorités hongroises aient fourni une évaluation relativement exhaustive ([27]) concernant le Boeing 767 ([28]) et l'oléoduc de transport de kérosène ([29]), l'évaluation de la marque commerciale Malév (évaluée à 56 000 000 EUR par la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie) tient d'un raisonnement circulaire. De surcroît, étant donné qu'elle s'appuie largement sur les performances de la compagnie aérienne, la valeur à laquelle elle aboutit ne saurait être considérée comme une valeur objective de la marque commerciale Malév, vu précisément la situation et les performances de cette dernière. Puisque l'État avait connaissance du fait que Malév pourrait ne pas être en mesure d'exécuter ses obligations en matière de redevances, la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie aurait dû aboutir à une valeur réelle nulle. La valeur de la marque commerciale dans le cadre du dispositif contractuel en question ne peut être acceptée comme une garantie appropriée.

(76) Les parties contractantes devaient savoir que Malév, qui était déjà en proie à des difficultés en 2007, n'allait pas pouvoir, objectivement, s'acquitter dûment de ses obligations de paiement. En réalité, les redevances versées par Malév pour l'utilisation de la marque commerciale ne pouvaient pas couvrir les «dépenses» de MAVA consécutives à l'opération (c'est-à-dire le versement d'intérêts à la MFB). MAVA n'a, de son côté, pris aucune mesure pour récupérer les arriérés de paiement.

(77) La garantie de la VEB de 32 000 000 EUR aurait dû couvrir non seulement le montant au principal mais aussi le remboursement régulier des intérêts par MAVA à la MFB.

(78) À la lumière de ce qui précède, et compte tenu du fait que MAVA n'a pas bénéficié de compensations appropriées, il convient de considérer l'effacement de la dette du bilan de la société comme un avantage en faveur de Malév.

([24]) La liste des aides existantes est visée au point 1 b) du mécanisme d'aide existant prévu à l'annexe IV, chapitre 3, du traité d'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque.

([25]) JO L 140 du 30.4.2004, p. 1. Arrêt du Tribunal du 25 mars 2009 rendu dans l'affaire T-332/06, Alcoa Trasformazioni contre Commission (non encore publié au Recueil), point 32, et arrêt du Tribunal du 6 mars 2002 rendu dans les affaires jointes T-127/99, T-129/99 et T-148/99, Diputación Foral de Álava contre Commission, Rec. 2002, p. II-1275.

([26]) Malév avait comme obligation principale de racheter en 2017 la marque commerciale Malév pour 76 000 000 EUR, qui devaient ensuite servir à MAVA pour rembourser le prêt de la MFB.

([27]) La valeur de ces trois actifs (l'appareil, l'oléoduc de transport de kérosène et la marque commerciale Malév) a été évaluée par American Appraisal.

([28]) Méthode fondée sur les coûts, qui utilise les informations publiées par la revue annuelle «The Aircraft Value Reference», et offre indicative relative à l'appareil (l'offre indicative relative à l'appareil a été communiquée à American Appraisal sur la base des informations transmises par Malév).

([29]) Méthode fondée sur les coûts.

VII.3.2. *Mesure n° 2*

(79) En ce qui concerne l'avance versée par la MNV pour la vente (avortée) de Malév GH, selon l'évaluation d'experts communiquée par la Hongrie en 2009, la valeur d'actif net de cette société s'élevait à 1 600 000 000 HUF, et sa valeur marchande estimée, à 3 500 000 000 HUF. En janvier 2009, donc, la MNV a versé une avance de 1 600 000 000 HUF à Malév. La garantie était constituée par un droit de gage sur un appareil de type HA-LNA CRJ (valeur marchande estimée: 1 800 000 000 HUF). En février 2009, l'accord de vente préliminaire a été modifié et la MNV a versé 2 700 000 000 HUF supplémentaires (soit au total 4 300 000 000 HUF), tandis qu'un deuxième droit de gage était enregistré sur le même appareil.

(80) Dans leurs observations relatives à la décision d'ouvrir la procédure, les autorités hongroises ont admis que l'avance avait été versée pour assurer la liquidité de Malév durant la phase des négociations relatives à sa renationalisation.

(81) Selon l'accord préliminaire de vente, si l'opération échouait, le remboursement du montant en question était exigible immédiatement (dans les deux jours ouvrables). Après son retrait de l'accord en juillet 2009, la MNV n'a pas pris de mesures pour obtenir le remboursement de la dette. Ce n'est qu'en 2010, lorsque celle-ci a été transformée en parts, qu'ont été appliqués des intérêts a posteriori. Or, ceux-ci n'ont jamais été payés. Malév a donc disposé de ce prêt en espèces sans contrepartie.

(82) C'est pourquoi la Commission affirme que la mesure a procuré un avantage à Malév, dès lors que le remboursement de l'avance, lorsqu'il est devenu exigible en juillet 2009, ne lui a pas été réclamé. De plus, la compagnie avait déjà bénéficié d'un avantage au préalable, lorsqu'en février 2009, l'accord de vente avait été modifié et que l'avance avait été revue à la hausse (au-dessus de la valeur marchande estimée de la société), sans être assortie d'une garantie appropriée.

VII.3.3. *Mesure n° 3*

(83) Au sujet de l'octroi à plusieurs reprises par l'autorité d'un report de paiement des arriérés d'impôts et de cotisations de sécurité sociale, la Commission tient à souligner ce qui suit. Les mémoires de la Hongrie indiquent clairement qu'en 2006 et 2007, Malév a demandé à 12 occasions un report de paiement de ses arriérés d'impôts (pour des paiements distincts). L'autorité fiscale a, chaque fois, donné son approbation. Selon la législation hongroise en la matière, l'octroi de tels reports revêt un caractère discrétionnaire, et il aurait pu être refusé. C'est pourquoi la mesure doit être considérée comme sélective ([30]).

(84) L'intérêt légal a été appliqué jusqu'en juillet 2008, et Malév s'en est acquitté conformément au calendrier du report. L'autorité fiscale a justifié ces faits dans ses décisions par la situation délicate de Malév et par la restructuration alors envisagée.

(85) Cependant, depuis juillet 2008, Malév n'a payé ni ses impôts, ni ses contributions de sécurité sociale, ni les intérêts (à l'exception d'un versement partiel en décembre 2008), et l'autorité fiscale n'a pas pris de mesures pour recouvrer ces arriérés. Qui plus est, d'autres paiements ont été rééchelonnés et ce, alors même que Malév n'avait pas respecté les modalités de rééchelonnement prévues par les accords. À compter d'avril 2009, les paiements d'impôts et de cotisations de sécurité sociale exigibles (pas les arriérés déjà constitués avant cette date) n'ont plus été rééchelonnés et ce, sans que l'APEH ne prenne de mesures concrètes de recouvrement.

(86) La Commission considère qu'aucun créancier privé n'aurait agi comme l'État hongrois. Il s'avère qu'aucune mesure de recouvrement concrète n'a été prise après juillet 2008. En outre, la situation financière de la société, malgré quelques efforts de restructuration, était encore très précaire (voir le tableau 1 ci-dessus) et les perspectives de retour à la rentabilité étaient faibles, voire inexistantes. Dans des circonstances analogues, un créancier privé aurait exigé l'application de l'accord. De plus, sachant que Malév n'avait pas honoré les obligations qui lui incombaient en vertu des accords de rééchelonnement, aucun créancier privé n'aurait accepté d'accorder un nouvel aménagement.

(87) C'est la raison précise pour laquelle depuis 2008 au moins, le non-recouvrement par l'autorité fiscale des arriérés d'impôts et de cotisations de sécurité sociale, ainsi que les rééchelonnements ultérieurs, ont conféré un avantage à Malév.

VII.3.4. *Mesure n° 4*

(88) En ce qui concerne l'augmentation de capital de février 2010, qui a permis à l'État de renationaliser la compagnie aérienne dans laquelle il ne détenait plus aucune part depuis sa privatisation, le plus surprenant est qu'alors qu'en 2007 l'État avait vendu pour quelque 740 000 EUR sa participation de 99,5 % dans Malév, il a, en 2010, acquis *de facto* 94,6 % des parts pour 94 000 000 EUR (par augmentation du capital, c'est-à-dire en partie par l'injection de 20 700 000 000 HUF d'argent frais et en partie par la conversion en capital de la dette constituée par le versement de l'avance, soit 4 700 000 000 HUF), ce qui représente 127 fois le prix de vente initial. Un tel comportement de l'État, eu égard notamment aux pertes accumulées entre-temps par la compagnie aérienne, au fait qu'elle continuait de présenter des fonds propres négatifs et n'avait aucun projet crédible de restructuration, n'est pas conforme au marché. Les autorités hongroises ont elles-mêmes reconnu que la société était en proie à des difficultés récurrentes et qu'aucun investisseur privé n'était enclin à la racheter au début de l'année 2010.

([30]) Arrêt de la Cour du 29 juin 1999 dans l'affaire C-256/97, DMT, Rec. 1999, p. I-3913, point 27, et arrêt du Tribunal du 11 juillet 2002 dans l'affaire T-152/99, HAMSA contre Commission, Rec. 2002, II-3049, point 157.

(89) Alors que la valeur de l'augmentation de capital était de 25 400 000 000 HUF (c'est-à-dire le montant déboursé à cette époque par l'État hongrois pour reprendre 94,6 % des parts de la compagnie aérienne), au moment de l'opération de conversion, Malév affichait des fonds propres négatifs de 41 000 000 000 HUF (152 000 000 EUR), des pertes cumulées de 51 000 000 000 HUF (189 000 000 EUR) et une dette totale de 75 000 000 000 HUF (278 000 000 EUR) ([31]). Si l'on en croit les comptes financiers de 2010, au début de cette année-là «la compagnie aérienne était en proie à de graves difficultés financières, la dette avait atteint un niveau critique et il n'existait pratiquement aucune source de financement. […] Du fait de l'absence de propriétaire stratégique, aucune source privée n'était disponible.» En réalité, la compagnie aérienne subissait des pertes depuis au moins 2003 et elle n'avait aucune perspective raisonnable, quelle qu'elle soit, de retour à la viabilité, le propriétaire privé n'ayant pas non plus réussi à retourner la situation antérieure. Il était clair, par conséquent, que l'augmentation de capital ne suffirait pas à redresser la société et qu'une fois renationalisée, Malév aurait encore besoin de capitaux et de liquidités, ne serait-ce que pour se maintenir à flot. La Commission en conclut que, dans ces circonstances, la renationalisation de 2010 par augmentation de capital a conféré un avantage à la société.

(90) La Commission, en réponse aux arguments de la Hongrie expliquant qu'il avait été plus profitable pour l'État de nationaliser Malév plutôt que d'exiger le remboursement de ses créances par la compagnie, souhaite soumettre les observations suivantes. La Hongrie reconnaît que si Malév avait fait faillite, elle n'aurait pu recouvrer qu'une infime partie de ses créances non couvertes par la garantie de la VEB (la valeur des actifs de Malév étant négative au moment de l'opération). Pour autant, l'État hongrois a décidé de maintenir la compagnie aérienne en activité en restructurant le crédit et en injectant 20 700 000 000 HUF (environ 77 000 000 EUR) de nouveaux capitaux. Aucun investisseur privé n'aurait accepté une telle charge financière supplémentaire dans une situation pareille, d'autant plus qu'il n'existait aucune perspective réaliste de rendre la société à nouveau viable.

(91) La Commission fait remarquer, en outre, que simultanément à l'augmentation par l'État hongrois du capital de Malév, AirBridge (c'est-à-dire, indirectement, la VEB) a converti en capital un crédit de 1 400 000 000 HUF. Or, ce montant a représenté au total 5 % des nouveaux capitaux. L'État, quant à lui, outre le capital converti, a aussi injecté un volume considérable d'argent frais. En réalité, les nouveaux capitaux ont constitué 77 % de l'augmentation de capital. Compte tenu, par ailleurs, de la mauvaise situation financière de Malév, la probabilité qu'AirBridge rassemble une telle somme était mince, voire inexistante. Dans cette situation, l'opérateur privé s'est en substance comporté différemment de l'État hongrois. On ne saurait donc partir du principe que l'État s'est comporté comme un investisseur privé.

([31]) Comptes financiers de 2010.

Tableau 2

Augmentation de capital de 2010

Auteur de l'augmentation de capital	Contribution (en Mrd HUF)	Type de contribution	Pourcentage de la contribution dans le total
MNV	20,7	Nouveaux capitaux	77 %
MNV	4,7	Conversion de crédit en capital	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Conversion de crédit en capital	5 %
TOTAL	**26,8**		**100 %**

(92) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que, dans ces circonstances, la renationalisation de Malév en 2010 par augmentation de capital a avantagé la société.

VII.3.5. *Mesures n° 5 à 8*

(93) Pour ce qui est des mesures consécutives à la renationalisation, il est clair que les prêts participatifs et les injections de capitaux ont visé à financer les opérations en cours de Malév et à écarter tout risque d'insolvabilité. L'État a pris ces mesures dans un seul et unique but, celui de la poursuite des activités de Malév. De par leur chronologie, ces mesures sont étroitement liées, dans le sens où elles ont été mises en œuvre en un laps de temps très court (entre mai et septembre 2010). C'est pourquoi la Commission, se fondant sur l'arrêt BP Chemicals, estime que ces prêts participatifs ne peuvent pas être appréciés à l'aune du principe de l'investisseur en économie de marché et, notamment, de la communication relative aux taux de référence ([32]), car ils sont directement liés à la mesure n°4. Par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer séparément leur caractère d'aide d'État.

(94) Le mémoire de la Hongrie montre clairement qu'aucun investisseur privé n'était disposé à financer Malév, et que les seules sources de financement sont venues des crédits fournisseurs et des liquidités apportées par l'État. Lorsque ce dernier a octroyé le prêt en question, il ne pouvait raisonnablement pas s'attendre à ce que Malév s'acquitte des intérêts et rembourse le prêt. On peut d'ailleurs se demander si un créancier privé aurait pris le risque d'octroyer un tel prêt, remboursable en une seule fois à l'échéance, à une société se trouvant dans une situation similaire à celle de Malév (c'est-à-dire rongée par des difficultés permanentes). Enfin, au vu des antécédents d'emprunteur de Malév à l'égard de l'État (notamment, le défaut de remboursement de l'avance obtenue pour sa filiale GH et les multiples rééchelonnements et non-remboursements), l'État et tout autre investisseur ne pouvaient objectivement pas s'attendre à ce que Malév s'acquitte de ses obligations.

(95) D'autre part, même selon la communication relative aux taux de référence, les intérêts appliqués et les sûretés

([32]) Communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation (JO C 14, 19.1.2008, pp. 6).

prévues dans l'accord ne sont pas suffisants pour exclure une aide d'État. En effet, le taux d'intérêt avait été fixé à 9,97 %, alors que le taux d'intérêt de référence en HUF était, lorsque l'aide a été octroyée, de 5,97 %. Cette prime de 400 points de base au-dessus du taux d'intérêt de base en HUF apparaît insuffisante au vu des résultats et de la situation financière antérieurs de Malév (la société était en permanence au bord de la faillite). En ce qui concerne les garanties offertes, la valeur marchande (à savoir 3 500 000 000 HUF) attribuée à Malév GH peut être contestée dans l'hypothèse d'une faillite de Malév, puisque, dans le cadre de ses opérations d'assistance en escale, Malév a été le partenaire le plus important de sa filiale GH, lui apportant 63 % de ses revenus en 2009. C'est précisément pour cette raison qu'à court terme, l'activité économique de Malév GH dépendait de l'existence de Malév et que sa valeur marchande aurait plongé si cette dernière avait fait faillite.

(96) En l'absence d'un projet de restructuration viable, il était clair dès le départ que ni les prêts ni l'augmentation de capital n'allaient entraîner un revirement de la situation de la société, laquelle se trouvait de surcroît dans une situation critique, avec une valeur marchande nulle. Ces mesures sont donc concrètement assimilables à une aide pure et simple, l'État n'ayant aucune possibilité de récupérer les sommes investies.

(97) C'est pourquoi la Commission estime que les mesures n° 5 à n° 8 ont procuré un avantage à Malév.

VII.4. **Conclusions relatives à l'existence d'une aide d'État**

(98) L'évaluation qui précède montre que toutes les mesures concernées (mesures n° 1 à n° 8) ont procuré un avantage à Malév, fondé sur les ressources de l'État.

(99) La compagnie aérienne Malév constitue, en tant que telle, une entreprise. Elle est en concurrence avec d'autres compagnies aériennes, qui n'ont pas bénéficié d'avantages similaires. C'est pourquoi ces mesures faussent la concurrence. En outre, la compagnie aérienne exerce son activité dans un secteur (le transport aérien) dans lequel il existe des relations commerciales entre les États membres. Le critère de l'effet sur les échanges au sein de l'Union est donc également rempli.

(100) Enfin, les mesures présentent un caractère spécifique et sont sélectives dans le sens où elles n'avantagent qu'une seule entreprise (c'est-à-dire Malév).

(101) Compte tenu des arguments qui précèdent, la Commission conclut que les mesures n° 1 à n° 8 remplissent les critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Dans ces circonstances, les mesures en cause doivent être considérées comme une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

VII.5. **Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur**

(102) L'article 107, paragraphes 2 et 3, du TFUE prévoit des dérogations à la règle générale fixée par son article 107, paragraphe 1, selon laquelle les aides d'État sont incompatibles avec le marché intérieur.

(103) La Commission estime que Malév était en proie à des difficultés permanentes depuis au minimum 2006. L'entreprise subissait des pertes depuis au moins 2003 (voir le tableau 1 ci-dessus) et ses fonds propres étaient déjà négatifs en 2006 (voir la figure 1 ci-dessus). Les autorités hongroises ont, de plus, insisté sur le fait que la compagnie aérienne était en proie à des difficultés récurrentes et que, depuis la seconde moitié de 2006, elle remplissait les conditions pour faire l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité. Elle tombe donc sous le coup des dispositions du point 10, paragraphe c), des lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration. Il s'ensuit que ces lignes directrices constituent l'unique fondement possible pour apprécier la compatibilité.

(104) À propos de l'éligibilité et du principe de la «première et dernière fois» (non-récurrence), la Commission note que les mesures en cause ne constituent pas un «processus de restructuration». La compagnie aérienne a changé de propriétaire à deux reprises durant la période concernée (entre 2007 et 2010), puisqu'elle a été privatisée puis renationalisée. Elle était continuellement en «restructuration», sans pour autant disposer d'un projet cohérent. Après la privatisation, des actions ont certes été lancées pour réduire certaines dépenses (réduction d'effectifs et réduction du nombre de lignes), mais n'ont pas permis de réduire suffisamment les coûts unitaires. D'après les autorités hongroises, la nouvelle «orientation stratégique» a été mise en place en 2009, puis réexaminée par le cabinet de conseil Roland Berger dans le cadre de la renationalisation. C'est précisément pour cette raison que les mesures en cause sont des mesures de restructuration distinctes, qui enfreignent donc, par nature, le principe de non-récurrence.

(105) La Commission fait en outre remarquer que même si Malév était éligible à une aide au sens des lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration (dans l'hypothèse où elle satisferait au principe de non-récurrence, ce qui n'est pas le cas), les critères de compatibilité de l'aide au sauvetage et à la restructuration ne seraient pas remplis, pour les raisons exposées ci-après.

(106) En ce qui concerne l'aide au sauvetage, les points 25 a) à 25 e) des lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration ne sont pas vérifiés. En particulier, les mesures actuelles ne sont pas limitées au minimum nécessaire et il n'est pas prouvé qu'elles sont justifiées par des raisons sociales graves, ni qu'elles n'ont pas d'effets induits négatifs inacceptables dans d'autres États membres. De plus, à l'exception des mesures n° 5 à n° 8, la plupart n'ont pas été prises sous la forme de prêts ou de garanties.

(107) Quant à l'aide à la restructuration, aucune des conditions de la compatibilité prévues par les lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration n'est satisfaite.

(108) Plus précisément, contrairement aux points 34 et 35 des lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration, qui prescrivent de «rétablir […] la viabilité à long terme», les autorités hongroises n'ont pas prouvé que la compagnie aérienne pouvait redevenir viable, et elles n'ont pas présenté non plus de plan de restructuration qui soit conforme aux dispositions des points 36 et 37 de ces lignes directrices.

(109) En outre, en ce qui concerne la condition relative à la «prévention de toute distorsion excessive de la concurrence» (points 38 à 42 des lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration), la Commission observe qu'aucune mesure de compensation n'a été appliquée.

(110) Pour finir, malgré la condition relative à la «limitation de l'aide au minimum» (points 43 à 45 des lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration), aucune contribution propre n'est présente.

(111) À la lumière de ce qui précède, les mesures n° 1 à n° 8 prises en faveur de Malév depuis 2007 ne sont pas compatibles avec les lignes directrices en matière de sauvetage et de restructuration. Étant donné que ces mesures ont été mises en œuvre au bénéfice d'une entreprise en difficulté, il s'agit là du seul fondement possible pour évaluer la compatibilité. Par conséquent, ces mesures sont incompatibles avec le marché intérieur.

VIII. **RECUPERATION**

VIII.1. **Dispositions générales**

(112) Selon le TFUE et la jurisprudence constante de la Cour, lorsque la Commission constate l'incompatibilité d'une aide avec le marché intérieur, elle est compétente pour décider que l'État intéressé doit la supprimer ou la modifier ([33]). La Cour a toujours considéré également que l'obligation d'un État donné de supprimer une aide jugée incompatible avec le marché intérieur par la Commission vise à rétablir la situation antérieure ([34]). À cet égard, elle a conclu que l'objectif visé serait pleinement atteint par le remboursement des montants accordés au titre d'aides illégales. Par cette restitution, le bénéficiaire perd l'avantage dont il avait bénéficié sur le marché par rapport à ses concurrents, et la situation antérieure au versement de l'aide est rétablie ([35]).

(113) Conformément à cette jurisprudence, l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil ([36]) dispose qu'«[e]n cas de décision négative concernant une aide illégale, la Commission décide que l'État membre concerné prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer l'aide auprès de son bénéficiaire».

(114) Ainsi, compte tenu du fait que les mesures examinées doivent être considérées comme illégales et incompatibles avec le marché intérieur, le montant de l'aide doit être récupéré afin de rétablir la situation du marché telle qu'elle était avant l'octroi de l'aide. Le recouvrement doit donc prendre effet à la date à laquelle l'avantage a été conféré, c'est-à-dire la date à laquelle l'aide a été mise à la disposition du bénéficiaire, et les montants à récupérer doivent être majorés d'intérêts de recouvrement jusqu'à la date du remboursement effectif.

VIII.2. **Élément d'aide de chacune des mesures**

VIII.2.1. *Mesure n° 1*

(115) La Commission reconnaît que «Malév», la marque commerciale de la compagnie aérienne nationale hongroise en activité depuis plusieurs décennies, a une valeur déterminée sur le marché du transport aérien. En revanche, la Commission estime que la valeur de cette marque telle qu'elle a été fixée par les autorités hongroises dans le dispositif contractuel considéré n'est pas acceptable. La valeur objective aurait dû être déterminée sur la base d'une évaluation indépendante, compte tenu également de la situation financière globale de Malév.

(116) À la lumière de ce qui précède, l'élément d'aide de la mesure n° 1 est de 56 000 000 EUR, c'est-à-dire 76 000 000 EUR moins les valeurs respectives de l'oléoduc de transport de kérosène et de l'appareil (soit au total 20 000 000 EUR), moins également la valeur objective de la marque commerciale Malév ([37]). La Hongrie est tenue de calculer l'élément d'aide exact. Si elle ne présente pas d'arguments convaincants concernant la valeur objective de la marque commerciale à l'époque de la conclusion de l'opération qui a conduit au transfert de la marque commerciale à MAVA, la totalité des 56 000 000 EUR sera considérée comme un élément d'aide.

VIII.2.2. *Mesure n° 2*

(117) À la lumière de ce qui précède, la Commission estime que la mesure a procuré un avantage à Malév, dès lors que le remboursement de l'avance ne lui a pas été réclamé une fois devenu exigible. De plus, un avantage avait déjà été octroyé par le passé, à tout le moins en février 2009, lorsque l'accord préliminaire de vente avait été modifié et que le montant de l'avance avait été revu à la hausse (au-dessus de la valeur marchande estimée de la société).

(118) La Commission en conclut qu'aucun opérateur privé n'aurait accordé une telle facilité de trésorerie. De fait, aucun opérateur privé du marché n'aurait accepté de mettre ces ressources à la disposition de Malév, encore moins sous une forme non remboursable et sans prendre de mesures de récupération. Dans leurs observations relatives à la décision d'ouvrir la procédure, les autorités hongroises ont elles-mêmes reconnu que l'avance avait été versée dans le but de maintenir Malév en activité (voir le considérant 80 ci-dessus). C'est pour cette raison que l'élément d'aide correspond au montant total des fonds pendant la période où ils se trouvaient à la disposition du bénéficiaire, soit 800 000 000 HUF (la différence entre la valeur marchande de GH et le «trop payé») entre février et juillet 2009, et 4 300 000 000 HUF (le montant total de l'avance) entre juillet 2009 et février 2010. Aux fins du recouvrement, il faut donc tenir compte du fait qu'en février 2010, ce montant a été converti en participations (voir la mesure n° 4 ci-dessous).

([33]) Arrêt de la Cour du 12 juillet 1973 dans l'affaire 70-72, Commission contre Allemagne Rec. 1973, p. 813, point 13.

([34]) Arrêt de la Cour du 14 septembre 1994 dans les affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, Espagne contre Commission, Rec. 1994, p. I-4103, point 75.

([35]) Arrêt de la Cour dans l'affaire C-75/97, Belgique contre Commission Rec. 1999, p. I-3671, points 64-65.

([36]) JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

([37]) Comme il ressort déjà du considérant 75 ci-dessus, les autorités hongroises n'ont pas justifié la valeur de la marque commerciale de Malév, qui pourrait aussi être nulle.

VIII.2.3. *Mesure n° 3*

(119) En ce qui concerne le report et le non-recouvrement des impôts et des contributions de sécurité sociale, la Commission estime que les arriérés de Malév accumulés entre juillet 2008 et mars 2010 vis-à-vis de l'APEH constituent une aide d'État. De plus, la totalité des sommes rééchelonnées après cette date (juillet 2008) présentent également toutes les caractéristiques d'une aide d'État. Aucun élément ne tend à indiquer qu'un créancier privé aurait accepté de tels reports et rééchelonnements. Aux fins du recouvrement, il convient de tenir compte du fait que les arriérés ont été remboursés en mars 2010.

VIII.2.4. *Mesure n° 4*

(120) Au sujet de l'augmentation de capital, la Commission estime qu'aucun investisseur privé n'aurait mis de telles ressources à la disposition de Malév, compte tenu de la situation financière de celle-ci, de l'évidence flagrante qu'une aide supplémentaire allait devoir être accordée consécutivement à l'augmentation de capital et de l'absence de perspective fiable de récupération des ressources financières «investies». L'injection de 25 400 000 000 HUF de nouveaux capitaux, ainsi que l'avance versée pour Malév GH, soit une dette de 4 700 000 000 HUF convertie en capital, constituent ici l'élément d'aide.

VIII.2.5. *Mesure n° 5*

(121) En ce qui concerne les 9 200 000 000 HUF octroyés sous la forme de prêts, la Commission estime qu'au vu des dettes antérieures de la compagnie aérienne et de sa situation à l'époque de l'octroi des prêts, l'État ne pouvait en aucun cas escompter un remboursement. La question se posait même de savoir si Malév allait pouvoir s'acquitter des intérêts. De fait, les intérêts fixés, au lieu d'être payés, ont été convertis ultérieurement en capitaux propres.

(122) C'est pourquoi la Commission estime que le montant prêté susindiqué peut être assimilé à une aide pure et simple et que, pour cette raison, l'élément d'aide correspond à l'entièreté des 9 200 000 000 HUF pendant la période où les différents montants se sont trouvés à la disposition du bénéficiaire, c'est-à-dire à l'époque de l'octroi des différentes tranches (mai, juin et juillet 2010) et de la conversion des prêts en capitaux propres (septembre 2010). Il convient d'inclure dans l'élément d'aide les intérêts dus non payés. Aux fins du recouvrement, il faut donc tenir compte du fait qu'en septembre 2010, le montant en question a été converti en capitaux propres (voir la mesure n° 6 ci-dessous).

VIII.2.6. *Mesure n° 6*

(123) Pour les raisons exposées au considérant 120 ci-dessus, la Commission considère que le montant total de la dette convertie en capital peut être qualifié d'aide pure et simple, et qu'en conséquence la totalité des 9 400 000 000 HUF constitue un élément d'aide depuis septembre 2010.

VIII.2.7. *Mesure n° 7*

(124) Pour les raisons exposées au considérant 120 ci-dessus, la Commission considère que les 5 300 000 000 HUF de capitaux injectés depuis septembre 2010 constituent un élément d'aide.

VIII.2.8. *Mesure n° 8*

(125) Pour les raisons exposées au considérant 120 ci-dessus, la Commission considère que le montant total du prêt peut être qualifié d'aide pure et simple, et qu'en conséquence la totalité des 5 700 000 000 HUF constitue un élément d'aide depuis septembre 2010.

IX. **CONCLUSION**

(126) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission conclut que les mesures n° 1 à n° 8 prises en faveur de Malév par la Hongrie constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(127) La Commission soutient, en outre, que les mesures n° 1 à n° 8 sont incompatibles avec le marché intérieur.

(128) Cette aide incompatible doit être remboursée par Malév conformément aux dispositions de la partie VIII.2 ci-dessus, afin de rétablir la situation du marché telle qu'elle était avant l'octroi de l'aide. Il appartient aux autorités hongroises de calculer le montant total qui doit être remboursé ainsi que les intérêts de recouvrement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les mesures ci-dessous prises en faveur de Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. par la Hongrie constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE:

a) Mesure n° 1: reprise le 31 décembre 2007 par MAVA, propriété de l'État, du prêt octroyé en 2003 à Malév (par la MFB, banque de développement détenue à 100 % par l'État);

b) Mesure n° 2: octroi d'un «prêt en espèces» de 4 300 000 000 HUF à échéance d'un an, dans le cadre du projet d'achat (par la suite abandonné) par la MNV Zrt. de la filiale Malév Ground Handling;

c) Mesure n° 3: totalité des arriérés d'impôts et de contributions de sécurité sociale constitués entre juillet 2008 et mars 2010, reports de plusieurs paiements d'impôts et de cotisations de sécurité sociale depuis juillet 2008;

d) Mesure n° 4: en février 2010, augmentation de capital de 25 400 000 000 HUF par la MNV (en partie par une injection de 20 700 000 000 HUF de nouveaux capitaux, en partie par une conversion en capital de la dette issue de l'avance de 4 700 000 000 HUF versée pour Malév GH);

e) Mesure n° 5: octroi par la MNV Zrt. à Malév, entre mai 2010 et août 2010, de trois prêts participatifs d'une valeur totale de 9 200 000 000 HUF, plus les intérêts dus non payés;

f) Mesure n° 6: en septembre 2010, conversion en capital des prêts participatifs (et des intérêts correspondants) mentionnés à l'article 1er, point e), pour un montant de 9 400 000 000 HUF;

g) Mesure n° 7: en septembre 2010, nouvelle augmentation de capital de 5 300 000 000 HUF;

h) Mesure n° 8: en septembre 2010, nouveau prêt participatif de 5 700 000 000 HUF, plus les intérêts dus non payés.

Article 2

Les mesures citées à l'article 1er, accordées illégalement à Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. par la Hongrie et constituant une aide d'État, sont contraires à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE et sont, par conséquent, incompatibles avec le marché intérieur.

Article 3

(1) La Hongrie est tenue de récupérer l'aide visée à l'article 1er auprès du bénéficiaire.

(2) Les sommes à récupérer produisent des intérêts à partir de la date à laquelle elles ont été mises à la disposition du bénéficiaire jusqu'à celle de leur récupération effective.

(3) Les intérêts sont calculés sur une base composée, conformément au chapitre V du règlement (CE) n° 794/2004.

Article 4

(1) Le remboursement de l'aide visée à l'article 1er est immédiat et effectif.

(2) La Hongrie veille à ce que la présente décision soit mise en œuvre dans les quatre mois suivant la date de sa notification.

Article 5

(1) Dans les deux mois suivant la notification de la présente décision, la Hongrie communique les informations suivantes à la Commission:

a) le montant total à recouvrer auprès du bénéficiaire (principal et intérêts de recouvrement);

b) une description détaillée des mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la présente décision;

c) les documents confirmant qu'il a été ordonné au bénéficiaire de rembourser l'aide.

(2) La Hongrie tient régulièrement la Commission informée de l'avancement des mesures qu'elle prend pour exécuter la présente décision jusqu'au remboursement complet de l'aide visée à l'article 2, paragraphe 3. Elle transmet immédiatement, sur simple demande de la Commission, des informations sur les mesures déjà prises et les mesures prévues pour se conformer à la présente décision. De même, elle transmet des informations détaillées sur les montants de l'aide et des intérêts de recouvrement déjà récupérés auprès du bénéficiaire.

Article 6

La Hongrie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 janvier 2012.

Par la Commission

Joaquín ALMUNIA

Vice-président