II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. január 9.)

a Magyarország által a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. számára nyújtott SA.30584 (C 38/10, korábbi NN 69/10) állami támogatásról

(az értesítés a C(2011) 9316. számú dokumentummal történt)

(Csak a magyar nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/150/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (EUMSZ) és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a Bizottság határozatára, amelyben a Bizottság a C 38/10 (ex NN 69/10) támogatás [1] tekintetében az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás [2] megindításáról határozott,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

I. ELŐZMÉNYEK ÉS ELJÁRÁS

(1) Számos sikertelen privatizációs kísérletet követően a magyar állam 2007-ben adásvételi megállapodást kötött az AirBridge Zrt.-vel (a továbbiakban: AirBridge) a nemzeti légitársaság, a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. (a továbbiakban: Malév) részesedésének 99,95 %-ára vonatkozóan. Az AirBridge 200 millió HUF-ot (740 000 EUR [3]) fizetett a részvények ellenében. A privatizációs megállapodást az EUMSZ 108. cikke (2) bekezdésének értelmében bejelentették a Bizottságnak, a későbbiekben azonban visszavonták [4].

(2) Az új tulajdonos pénzügyi gondjai következtében az orosz Vnyesekonombank (a továbbiakban: VEB) 49,5 %-os részesedést szerzett az AirBridge-ben és a Malév közvetett részvényesévé vált.

(3) 2010 márciusában a Bizottság sajtóközlemények révén szerzett tudomást a magyar államnak a Malév visszaállamosítására irányuló szándékáról. 2010. március 2-i elektronikus levelükben a magyar hatóságok megerősítették ezeket a sajtójelentéseket.

(4) 2010. március 10-én a Bizottsághoz elektronikus levélben panasz érkezett a Wizz Air magyarországi székhelyű diszkont (fapados) légitársaságtól, a Malév legfontosabb magyarországi versenytársától érkezett. E panaszban azt állították, hogy a Malév több különböző

[1] 2010. december 21-i C(2010) 9671 végleges bizottsági határozat (HL C 156., 2011.5.26., 11. o.).

[2] 2009. december 1-jei hatállyal az EK-Szerződés 87. és 88. cikke az EUMSZ 107. és 108. cikkévé vált, a két rendelkezés tartalma azonos. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére való hivatkozást – adott esetben – az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni.

[3] Az e határozatban EUR-ban megadott adatok csak jelzésszerűen feltüntetett közelítőleges összegek. Valamennyi HUF adatot (a 76 millió EUR értékű MFB-hitel és a 32 millió EUR értékű VEB-garancia kivételével, amelyeket valóban EUR-ban folyósítanak, lásd a (20) preambulumbekezdést) a 2011. augusztus 2-i 270 HUF/EUR árfolyamon számítjuk át EUR-ba:. 2011-ben a HUF erősen ingadozott 260 és 300 HUF/EUR között.

[4] A magyar hatóságok 2008. április 10-én kelt elektronikus bejelentés útján értesítették a Bizottságot a Malév privatizációjával kapcsolatos finanszírozási megállapodásokról. Az említett intézkedést az N 190/2008. hivatkozási számon vettük nyilvántartásba. A magyar hatóságok 2009. november 12-én visszavonták az intézkedést.

intézkedés révén jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatáshoz jutott. 2009. március 29-i levelében a Bizottság továbbította a magyar hatóságoknak a panasz bizalmas adatokat nem tartalmazó változatát, és egyúttal további tájékoztatást kért. Magyarország 2010. április 30-án észrevételeket tett e panasz tárgyában, és válaszokat adott az abban felvetett kérdésekre.

(5) A 2010. május 5-i megbeszélésen a magyar hatóságok azt közölték, hogy szerkezetátalakítást kívánnak végrehajtani a légitársaságnál. Azt is közölték továbbá, hogy még nem tudják, milyen mélységű lesz ez a szerkezetátalakítás.

(6) A Bizottság kézhez kapott egy 2010. október 5-i keltezésű második panaszt is, (egy versenytárstól, amely nem járult hozzá személyének felfedéséhez), és azt 2010. október 21-i levelében továbbította a magyar hatóságoknak. A magyar hatóságok 2010. november 19-én észrevételeket tettek e panasz tárgyára vonatkozóan.

(7) 2010. július 14-én és 2010. október 8-án a Bizottság további tájékoztatásokat kért a magyar hatóságoktól, amelyekre az alábbi időpontokban érkeztek válaszok: 2010. augusztus 11., 2010. augusztus 16., 2010. október 5., 2010. november 3. és 2010. november 23.

(8) Ezek alapján 2010. december 21-én a Bizottság az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése alapján hivatalos vizsgálati eljárást kezdeményezett (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) a Malév számára nyújtott különböző állítólagos állami támogatások kapcsán.

(9) Magyarország a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatával kapcsolatos észrevételeit 2011. február 24-én terjesztette elő.

(10) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2011. május 26-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([5]). Két érdekelt féltől érkeztek észrevételek: a Wizz Air-től 2011. június 26-án és egy másik versenytárstól – aki kérte, hogy kilétét ne hozzák nyilvánosságra – 2011. június 28-án.

(11) Ezeket az észrevételeket a Bizottság 2011. július 6-án továbbította Magyarországnak. Magyarország 2011. szeptember 5-én megjegyzéseket nyújtott be a harmadik fél észrevételeivel kapcsolatban.

(12) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően két találkozóra került sor Brüsszelben a Bizottság szolgálatai és a magyar hatóságok között: 2011. június 10-én és 2011. október 19-én.

(13) A Bizottság 2011. szeptember 26-án további információkat kért a magyar hatóságoktól, amelyekre Magyarország a 2011. október 25-én kelt levelében válaszolt.

([5]) Lásd a 2. lábjegyzetet.

II. A MALÉV ÉS AZ ÉRINTETT INTÉZKEDÉSEK

II.1. A vállalkozás

(14) A Malév bázisa a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, ahol jelenleg 22 repülőgépből álló légiflottát ([6]) üzemeltet európai és közel-keleti célállomások irányában. A vállalat 2009-ben 3,2 millió utast szállított ([7]).

II.2. A 2007. évi privatizációt megelőző időszak

(15) A magyar hatóságok többször is próbálkoztak a Malév privatizációjával. 1992-ben a Malév 35 %-os tulajdonhányadát értékesítették az olasz állam irányítása alá tartozó Alitalia-Simest konzorcium számára. 1997-ben az Alitalia-Simest eladta a részesedését egy konzorciumnak, amelyet két magántulajdonban lévő magyar bank (az OTP és az MKB) alkotott. 1999-ben az állam visszavásárolta a magánkézben lévő tulajdonhányad túlnyomó részét, és így 97 %-os állami tulajdon jött létre.

(16) A Malév számára – sok egyéb légitársasághoz hasonlóan – komoly problémát okozott a légiforgalmi piac visszaesése a 2001. szeptemberi eseményeket követően. A vállalat veszteségessé vált (lásd az alábbi 1. táblázatot).

(17) A fentiek alapján az állam ismét a Malév privatizációja mellett döntött.

II.3. A 2007. évi privatizáció és a magánkézben lévő Malév

II.3.1. *Értékesítés az AirBridge részére*

(18) A vállalat feltőkésítésre szorult, és az állam tulajdonosként korlátozott lehetőségekkel rendelkezett e beruházás finanszírozására. Ajánlatokat kértek a Malév megvételére, és 2007 elején az a döntés született, hogy az AirBridge elnevezésű különleges célú gazdasági egység tette a legvonzóbb ajánlatot. Az AirBridge vonzó és gazdaságilag életképesnek látszó üzleti és szerkezetátalakítási tervet kínált.

(19) 2007. február 23-án megkötötték az adásvételi megállapodást, amelynek értelmében a Malév részvényeinek 99,95 %-át eladták az AirBridge-nek. Az AirBridge 49 %-ban Borisz Abramovics ([8]), több orosz légitársaságban (KrasAir és az orosz légitársaságokat tömörítő AirUnion szövetség) többségi tulajdonhányaddal rendelkező orosz üzletember, 51 %-ban pedig magyar magánszemélyek tulajdonában állt. Az AirBridge-től tehát azt várták, hogy az üzleti és szerkezetátalakítási tervek mellett iparági know-how-t és irányítást biztosít a Malév számára.

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

([7]) A honlap szerint „A légitársaság járatain 2010-ben több mint 3 millió fizető utas repült”.

([8]) Borisz Abramovics az AirBridge Zrt.-beli 49 %-os részesedését elzálogosította a Vnyesekonombanknak (VEB) – amely az orosz állam tulajdonában álló Külföldi Gazdasági Tevékenység Bankja – az utóbbi által az AirBridge Zrt.-nek nyújtott kölcsön fedezeteként.

(20) Az említett megállapodás legfontosabb elemei az alábbiak voltak:

(a) Az AirBridge 200 millió HUF-ért (740 000 EUR) megszerezte a Malév részvényeinek 99,95 %-át. Az AirBridge köteles volt legkésőbb 2008. december 31-ig 50 millió EUR értékű finanszírozást ([9]) biztosítani.

(b) 2003-ban a 100 %-os állami tulajdonú Magyar Fejlesztési Bank (a továbbiakban: MFB) 76 millió HUF összegű kölcsönt nyújtott a Malévnek, amelyet töröltek a Malév mérlegéből, és átruházták egy 100 %-os állami tulajdonban lévő különleges célú gazdasági egységre (Malév Vagyonkezelő Kft., a továbbiakban: MAVA).

Ez a 2003. évi MFB-kölcsön euróalapú, 100 %-osan az államilag garantált kölcsön volt, három hónapos IBOR + 0.5 % kamatlábbal. A kölcsön eredeti lejárati ideje 2013 volt, a tőkerészt egy összegben kell visszafizetni a futamidő végén. A tőkerész és a kamat MAVA részére történő átutalásával a kölcsön futamidejét is meghosszabbították 2017-ig.

A magyar hatóságok szerint a kölcsönnel együtt 76 millió EUR értékű eszközt is átruháztak a MAVA-ra. Ilyen eszköz a Malév márkanév, egy kerozin szállítására alkalmas csővezeték és egy Boeing 767-es repülőgép. Amennyiben a Malév nyereségessé vált volna, adózás utáni nyereségének 25 %-át is át kellett volna utalnia a MAVA-nak. Az AirBridge bemutatta továbbá a VEB-nek a MAVA számára nyújtott bankgaranciáját, amely a 32 millió EUR-ig terjedő kölcsönösszeg visszafizetésének fedezetéül szolgált.

(c) A Malévnak a Malév név és logó használatáért évi 200 000 EUR összegű licencdíjat is kellett fizetnie a MAVA számára. Az AirBridge köteles volt tovább használni a márkanevet, és a kölcsön új lejárati napjáig, vagyis 2017. december 31-ig biztosítani a vállalat légitársaságként történő üzemelését.

(d) A Malév 2008. január 1-jétől 2017. december 31-ig visszlízingbe veszi – a MAVA-ra átruházott (lásd a b) pontot) – Boeing 767-es repülőgépet ([10]).

(21) Új vezetést neveztek ki, és több költségtakarékossági és jövedelemtermelő intézkedést léptettek életbe, így megszüntették a nagy távolságú járatokat és csökkentették az alkalmazottak létszámát. Magyarország szerint azonban, mivel ezek az intézkedések egybeestek az üzemanyagárak jelentős emelkedésével, összességében nem befolyásolták a vállalat jövedelmezőségét.

([9]) Pontosabban 20 millió EUR értékű tőkét, valamint 30 millió EUR-t tőke, alárendelt kölcsön vagy kölcsön formájában.

([10]) A lízingdíj egy 110 000 EUR-os egyszeri díjból és 1,1 millió EUR-os éves díjból áll, továbbá a Malév fizeti az összes kapcsolódó karbantartási és üzemeltetési költséget.

(22) A Malév pénzügyi helyzete tovább romlott, és 4 hónappal később már a Malév márkanév használatáért járó jogdíj fizetéséhez szükséges likviditással sem rendelkezett.

(23) Magyarország szerint a MAVA-tól lízingelt Boeing 767-es repülőgép használatáért esedékes kifizetéseket nem állították le azt követően, hogy a Malév a nagy távolságú járatok felfüggesztése mellett döntött, mivel a Malév elismeri azokat a tartozásokat és mindössze csak késedelmes azon kifizetések teljesítése, amelyek után kamatfizetés történik.

(24) 2008 második felében a világméretű pénzügyi válság kezdett kihatni a Malévra és orosz üzleti partnereire. Borisz Abramovics több légitársasága csődbe ment. Az AirBridge már nem volt képes finanszírozni a Malévet, és nem tett eleget a VEB-bel szembeni kölcsön-visszafizetési kötelezettségének. Mivel az AirBridge 49 %-os tulajdonhányadát zálogjog terhelte a VEB javára, az utóbbi megszerezte ezeket a részvényeket. A VEB közölte, hogy mint bank hajlandó folytatni a Malév finanszírozását, de tulajdonosként nem.

II.3.2. *A Malév Ground Handling értékesítése*

(25) Amint a fentiekben megállapításra került, 2009 elején tovább romlott a Malév pénzügyi helyzete. A társaság részvényesei ezért azzal az ajánlattal keresték meg a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-t (a továbbiakban: MNV), hogy értékesítik az MNV Zrt.-nek a Malév Ground Handling-et (a továbbiakban: Malév GH), amely a Malév 100 %-os saját tulajdonú leányvállalata volt.

(26) Magyarország szerint a Malév GH ekkor, és azóta is rendezett pénzügyi helyzetű vállalkozás.

(27) A 2009 januárjában aláírt (és februárban módosított) előzetes adásvételi megállapodás 4,3 milliárd HUF (16 millió EUR) előleg fizetését határozta meg. Az MNV 2009 januárjában és februárjában előlegeket fizetett a Malév számára, amelyeket 2 munkanapon belül vissza kellett fizetni, ha az MNV az átvilágítás elvégzése után úgy dönt, hogy mégsem írja alá a végleges adásvételi megállapodást. Ezt a potenciális visszafizetési kötelezettséget kiegészítő mellékkikötés biztosította. 2009 júliusában az MNV végül úgy határozott, hogy nem köti meg az ügyletet, és így a vételár visszafizetése esedékessé vált.

(28) Az előleget sohasem fizették vissza az MNV-nek. Az előlegek után esedékes kamatot sohasem fizették meg az MNV-nek ([11]).

([11]) A Malévvel szembeni visszafizetési követelést ehelyett az alábbiakban említett 2010. februári, az adósság tőkévé történő átalakítása keretében – vagyis egy évvel a Malév részére eszközölt előlegek után – rendezték. Ezután egy könyvvizsgáló 4 664 604 041 HUF (17 millió EUR) összegben állapította meg a tőke kamattal növelt összegét.

II.3.3. *Adóhalasztás*

(29) 2007. január és 2010. március között a magyar Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (a továbbiakban: APEH) engedélyezte a Malév számára, hogy elhalassza vagy átütemezze különféle típusú adó- és társadalombiztosítási járulék-fizetési kötelezettségeinek teljesítését. Az APEH nem tudta behajtani a 2008 júliusa óta esedékes tartozást, és később további összegek átütemezését is engedélyezte. 2010 márciusában a Malév adó- és társadalombiztosítási tartozása (tőkeösszeg és késedelmi kamat) 13,7 milliárd HUF (51 millió EUR) volt. A teljes Malév csoport tekintetében ez az adat 16,8 milliárd HUF (62 millió EUR). 2010. március 11-én rendezték a Malév APEH-nál vezetett folyószámláján fennmaradó tartozást a lentebb említett, 2010. februári tőkeemelésből származó készpénz egy részének felhasználásával.

II.4. **A 2010. évi visszaállamosítás és az állami ellenőrzés alatt álló Malév**

II.4.1. *A Malév visszaállamosításának okai*

(30) 2010-ben nem volt lehetőség olyan magánbefektetőket találni, akik átveszik az AirBridge/VEB-től a Malév főrészvényesének szerepét. Különösen a VEB-nek nem állt szándékában, hogy a légitársaságot stratégiai befektetőként finanszírozza. A légitársaság pénzügyi teljesítménye továbbra is gyenge volt, lásd az alábbi 1. táblázatot.

1. táblázat

A Malév teljesítménymutatói a 2003 és 2010 közötti időszakban (milliárd HUF)

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

Forrás: A magyar hatóságok által küldött tájékoztatások és a Malév 2010. évi pénzügyi elszámolásai

(31) A felszámolás helyett a magyar hatóságok döntésük szerint tárgyalásokat kezdtek a VEB-bel és az AirBridge Zrt.-vel, hogy megkíséreljék megszilárdítani a Malév közép és hosszú távú piaci helyzetét.

II.4.2. *A 2010. februári tőkeemelés: hitel tőkévé alakítása útján és friss tőkével*

(32) 2010. február 26-án a VEB, az AirBridge, az MNV, a Malév és a magyar kormány megállapodott egy 25,4 milliárd HUF (94 millió EUR) értékű tőkeemelésről, részben friss tőkeinjekció (20,7 milliárd HUF vagy 77 millió EUR), részben pedig a Malév GH-ért fizetett előlegből és az arra felszámított kamatból álló adósság tőkévé alakítása révén (lásd a fenti (23) preambulumbekezdést), összesen 4,7 milliárd HUF (17 millió EUR) értékben. Az AirBridge továbbá 1,5 milliárd HUF (5,4 millió EUR) összeget cserélt át részvényre. Ennek következtében a Malévvel szembeni követelések megszűntek, és a korábbi hitelezők a vállalat résztulajdonosaivá váltak.

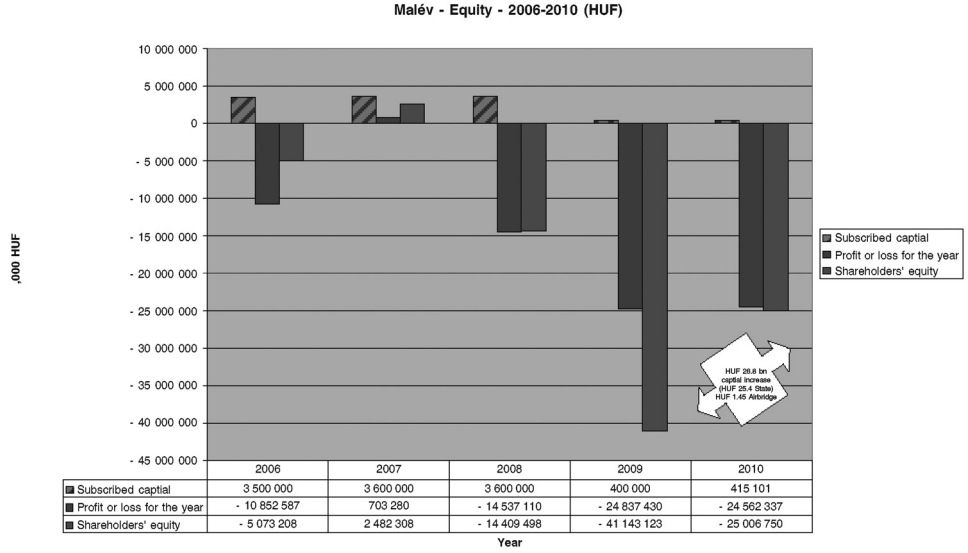
(33) A tőkeemelést megelőzően közel nullára szállították le a Malév meglévő jegyzett tőkéjét, hogy ezáltal fedezzék a felhalmozott veszteségek egy részét, és kifejezzék azt a tényt, hogy a Malévben meglévő részesedések elértéktelenedtek. Ezután egyenként 0,01 HUF névértékű új részvények kibocsátása révén megemelték a Malév jegyzett tőkéjét. A Malév sajáttőke helyzetének javulása az 1. ábrán látható.

(34) Az MNV 20,7 milliárd HUF (77 millió EUR) összegű készpénzes hozzájárulása lehetővé tette, hogy a Malév teljesítse a fenti (29) preambulumbekezdésben említett valamennyi esedékes adófizetési kötelezettségét, és ideiglenesen stabilizálja a működését.

(35) A tőkeemelést követően az állam 94,6 %-os tulajdonhányadot szerzett a Malévben, és az AirBridge/VEB részesedése minimálisra csökkent.

1. táblázat

A Malév sajáttőke-helyzetének javulása



II.4.3. *2010. május–augusztus: Tulajdonosi kölcsönök és a tőke átalakítása*

(36) 2010. május és augusztus között a magyar állam az MNV útján több tulajdonosi kölcsönt nyújtott a Malév számára összesen 9,2 milliárd HUF (34 millió EUR) értékben.

(37) Az első, 2010. májusi kölcsön 2,16 milliárd HUF (7,9 millió EUR) összegű volt, és 9,97 %-os kamatra, 3 éves futamidővel nyújtották. A visszafizetés egy összegben, a futamidő végén esedékes, biztosítékul pedig a Malév GH részvényeire bejegyzendő zálogjog szolgált.

(38) A második, 2010. júniusi kölcsön 1,34 milliárd HUF (4,9 millió EUR) összegű volt. Ismét 3 éves futamidejű, 9,97 %-os kamatozású tulajdonosi kölcsönről volt szó, amely esetében a tőketörlesztés szintén egy összegben, a futamidő végén esedékes, biztosítékul pedig a Malév GH részvényeire bejegyzendő zálogjog szolgált.

(39) 2010 augusztusában nyújtották a harmadik, 5,7 milliárd HUF (20,8 millió EUR) összegű tulajdonosi kölcsönt. Ez is 3 éves futamidejű, 9,97 %-os kamatozású, a futamidő végén egy összegben visszafizetendő kölcsön volt. Ebben az esetben egy repülőgépen (HA-LNA CRJ gép) bejegyzett zálogjog jelentette a biztosítékot.

(40) Szeptember 24-én ezt a három, összesen 9,2 milliárd HUF (33,6 millió EUR) összegű kölcsönt, az azok után fizetendő kamattal (ami összesen 9,4 milliárd HUF, illetve 34,3 millió EUR összeget tesz ki) együtt a Malévbe történő tőkeapporttá alakították át, ezáltal a mögöttes biztosítékok felszabadultak.

II.4.4. *2010. szeptember: További tőkeemelés és tulajdonosi kölcsön*

(41) 2010. szeptember 24-én az MNV a Malév tőkéjét további 5,3 milliárd HUF (19,3 millió EUR) összegű készpénzes tőkeinjekcióval is megemelte. Ezáltal az MNV (vagyis az állam) Maléven belüli tulajdonhányada 96,5 %-ra nőtt.

(42) Ugyanazon a napon az állam további 5,7 milliárd HUF (20,8 millió EUR) összegű, 3 éves futamidővel, 9,97 %-os kamatlábbal tulajdonosi kölcsönt nyújtott. Az első kamatfizetés a folyósítás időpontjától számított 6 hónappal volt esedékes, a tőke visszafizetésére pedig egy összegben a lejáratkor kerül sor. E kölcsön biztosítékát a HA-LNA CRJ repülőgépen mintegy 1,8 milliárd HUF vagyonértéken bejegyzett zálogjog, és a nemzetközi és magyarországi IATA által szervezett ügynöki forgalmi bevételeken alapítandó zálogjog képezte.

III. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEGZÉSE

(43) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt a kérdést vizsgálta, hogy az alábbi intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek-e.

— 1. intézkedés: A Malév 2003. évi, az MFB (100 %-os állami tulajdonú fejlesztési bank) által a Malév számára nyújtott **76 millió EUR** összegű kölcsönének és a Malév néhány eszközének az állami tulajdonban lévő MALÉV MAVA általi, 2007. december 31-ével történő átvétele. A kölcsön futamidejét később 2017-ig meghosszabbították.

— 2. intézkedés: A **4,3 milliárd HUF** összegű készpénzes kölcsön nyújtása egyéves időtartamra a Malév GH elnevezésű leányvállalatának az MNV által tervezett (és később meghiúsult) megvásárlása keretében, amely a magyar hatóságok szerint pénzügyileg stabil vállalat volt. Annak ellenére, hogy az ügylet nem valósult meg, a vételár előlegét sohasem fizették vissza.

— 3. intézkedés: A 2007. január és 2010. március között esedékes különböző adó- és társadalombiztosítási járulékfizetések elhalasztása. 2010 márciusában a Malév adó- és társadalombiztosítási hozzájárulásadóssága **13,7 milliárd HUF** összegű volt.

— 4. intézkedés: 2010 februárjában az MNV általi, **25,4 milliárd HUF** értékű tőkeemelés, részben friss tőkeinjekció (20,7 milliárd HUF vagy 77 millió EUR), részben pedig a GH-ért fizetett előlegnek és az arra felszámított kamatnak hitelből tőkévé történő átalakítása révén (lásd a 2. intézkedést), összesen 4,7 milliárd HUF értékben. (Az AirBridge továbbá 1,5 milliárd HUF összeget cserélt át részvényre.)

— 5. intézkedés: Az MNV által a Malévnek 2010. májustól 2010. augusztusig nyújtott, összesen **9,2 milliárd HUF** értékű három tulajdonosi kölcsön. Mindhárom forintkölcsön 9,97 %-os kamatozású, a tőke visszafizetésére egy összegben a futamidő végén kerül sor (mindegyik részlet három éves futamidejű). Az első kettő, összesen 3,5 milliárd HUF (13 millió EUR) összegű részlet biztosítékául a Malév GH leányvállalata szolgált, és a harmadik, 5,7 milliárd HUF (21 millió EUR) összegű részlet esetében pedig egy HA-LNA CRJ repülőgép jelentette a biztosítékot.

— 6. intézkedés: 2010 szeptemberében az említett tulajdonosi kölcsönök (és az utánuk járó kamat) hitelből tőkévé alakítása **9,4 milliárd HUF** összegben.

— 7. intézkedés: 2010 szeptemberében további **5,3 milliárd HUF** összegű készpénzes tőkeemelés. Az állam részesedése 96,5 %-ra emelkedett.

— 8. intézkedés: 2010 szeptemberében további **5,7 milliárd HUF** összegű tulajdonosi kölcsön, 9,97 %-os kamattal, a tőke egy összegben való visszaváltásával a futamidő végén. A kölcsön biztosítékát a fent említett HA-LNA CRJ repülőgép, valamint a nemzetközi és magyarországi IATA által szervezett ügynöki forgalmi bevételeken alapított zálogjog képezte.

(44) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megkérdőjelezte továbbá, hogy ezek az intézkedések, amennyiben állami támogatásnak minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, összeegyeztethetők-e a belső piaccal az EUMSZ-ben és különösen a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásban ([12]) (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások) foglalt kivételek alapján.

IV. MAGYARORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(45) Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában Magyarország megismételte a fent leírt tényeket, továbbá részletesen kifejtette az okokat, amelyek a légitársaság nehézségeit eredményezték. Magyarország azt is megerősítette, hogy a Malév állandó nehézségekkel küzdő vállalkozásnak minősül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében legalább 2006 második felétől kezdődően.

(46) A hivatalos vizsgálati eljárás megindítását megelőzően a magyar hatóságok röviden összefoglalva azzal érveltek, hogy valamennyi intézkedés megfelel a piacgazdasági befektetői elvnek és a piacgazdasági hitelezői elvnek.

(47) A Malév-nek az AirBridge részére történő értékesítését kísérő intézkedések vonatkozásában a magyar hatóságok azt állították, hogy azok piackonformak, mivel fedezettel biztosították a kölcsön MAVA általi átvételét. A Malév GH meghiúsult értékesítése tekintetében azt állították, hogy a Malév nem jutott előnyhöz, mivel a vételár késedelmes visszafizetését megfelelően biztosították, a vételár kamatát pedig kiszámították. Az adóhalasztást illetően pedig azzal érvelnek, hogy ezen összegeket is biztosították, és az összes alkalmazandó kamatterhet és kényszerítő bírságot kirótták, továbbá hogy az adóhalasztás általános intézkedés. A Malév visszaállamosítását illetően a magyar hatóságok azt állítják, hogy amennyiben érvényesíthették volna a Malévvel szembeni követeléseiket, az a vállalat csődjéhez és felszámolásához vezetett volna. Úgy vélik, hogy ha így tettek volna, akkor (a fenti (20) preambulumbekezdésben említett VEB bankgarancia által fedezettől eltérő) követeléseiknek csak kis részét fizettethették volna vissza. A nemzetgazdaság szintjén továbbá komoly negatív következményekkel kellett volna szembenézniük ([13]).

(48) A tulajdonosi kölcsönökkel, majd azoknak a Malév tőkéjévé történő átalakításával kapcsolatosan az állam úgy véli, hogy azok nem nyújtottak előnyt a Malévnek, mivel az említett kölcsönökre mindig teljes körű eszközfedezetet biztosítottak, piackonform kamatlábakat alkalmaztak, és a tőkévé történő átalakításkor teljes mértékben figyelembe vették az összes esedékes kamatot.

([12]) A nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

([13]) Így pl.: munkahelyek megszűnése, a Malév beszállítóira gyakorolt hatás, a budapesti repülőtér csökkenő forgalma, a kevesebb érkező turista, továbbá a Magyarország beruházási helyszínként élvezett általános vonzerejére gyakorolt kedvezőtlen hatások.

(49) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően a magyar hatóságok nem nyújtottak be új információkat. Magyarországnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei nem tartalmaznak új elemeket annak alátámasztására vonatkozóan, hogy az intézkedések nem minősülnek támogatásnak, továbbá azt igazoló információt, hogy a végrehajtott intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal, és különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásokkal.

V. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(50) Két versenytárs nyújtott be észrevételeket (lásd a fenti (10) preambulumbekezdést), mindkettő támogatta a Bizottság vizsgálatát:

(51) A versenytárs, amely nem járult hozzá személyének felfedéséhez, azt állította, hogy egyes magánbefektetők érdeklődést mutattak az iránt, hogy irányítást biztosító részesedést szerezzenek a Malévban, ami azt jelzi, hogy a Malév 2010. évi visszaállamosításán kívül léteztek más, megvalósítható lehetőségek.

(52) A Wizz Air a MAVA-ra átruházott eszközök összesített piaci értékét az MFB-kölcsönnel együtt (1. intézkedés), beleértve a Malév márkanevet, egy kerozin szállítására alkalmas csővezetéket és egy Boeing 767-es repülőgépet mindössze 27 millió EUR-ra becsülte, amely lényegesen alacsonyabb, mint a kölcsön összege. A Wizz Air ezáltal arra a következtetésre jutott, hogy ezt az ügyletet nem a szokásos piaci feltételeknek megfelelően kötötték és ezáltal a Malév jelentős előnyhöz jutott.

(53) Ami az adóhalasztást (3. intézkedés) illeti, a Wizz Air azt állította, hogy a magyar törvények értelmében egy, a Malév pénzügyi helyzetéhez hasonló helyzetben lévő magánvállalkozás sem automatikusan, sem kivételes esetben nem részesülhet a szóban forgóhoz hasonló adóhalasztásban.

VI. MAGYARORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK MEGÁLLAPÍTÁSAIRA

(54) Magyarország, miután a Bizottság a válaszadásra előírt határidőt meghosszabbította, 2011. szeptember 5-én reagált ezekre az észrevételekre. Magyarország fenntartja álláspontját arra vonatkozóan, hogy a korábbi intézkedéseket igazolja a piacgazdasági befektetői elve szerinti próba (lásd az alábbi (59) preambulumbekezdést), és ezáltal nem minősülnek állami támogatásnak. Magyarország szerint a közpolitikai célkitűzések megléte nincs hatással arra, hogy az intézkedések nem minősülnek támogatásnak.

(55) Magyarország kijelentette, hogy nem léteztek megvalósítható lehetőségek és csak a visszaállamosítás tette lehetővé a magyar hatóságok számára, hogy teljes mértékben átvegyék a működési ellenőrzést a Malév felett, megteremtve a nemzeti fuvarozó számára a lehetőséget, hogy valóban végrehajtsa a 2007 óta folytatott szerkezetátalakítási eljárást, a vállalat kereskedelmi sikerének biztosítása érdekében. Az 1. intézkedést illetően Magyarország úgy vélte, hogy a szóban forgó eszközök értéke megfelel a kölcsön értékének. A 3. intézkedést illetően Magyarország kijelentette, hogy a magyar adóhatóság úgy kezelte a Malévot, mint bármelyik más hasonló helyzetben lévő adófizetőt.

VII. AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

VII.1. Általános rendelkezések

(56) Annak megállapítása érdekében, hogy a szóban forgó intézkedések állami támogatásnak tekinthetők-e, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy teljesítik-e az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésben foglalt együttes feltételeket. Ez a rendelkezés kimondja, hogy „[h]a a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”

(57) E rendelkezés fényében a Bizottság értékeli, hogy a Malév javára tett vitatott intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e.

(58) Az állami támogatás meghatározásának kumulatív kritériumai tekintetében ebben az esetben a kereskedelem érintettsége és a verseny torzulása vitathatatlan, és azt a magyar hatóságok sem vitatták. A Malév versenyben áll más európai uniós légitársaságokkal, különösen azóta, hogy 1993. január 1-jén hatályba lépett a légi közlekedés liberalizációjának harmadik szakasza (harmadik csomag) ([14]). A szóban forgó intézkedések lehetővé tették a Malév számára, hogy folytassa működését, így más versenytársakkal ellentétben nem kellett szembenéznie a gyenge pénzügyi eredményeiből származó szokásos következményekkel.

(59) Az állami forrásokat és az intézkedések államnak való tulajdoníthatóságát sem vitatta Magyarország. Az APEH a magyar adóhatóság, így működése nyilvánvalóan az államnak tudható be. Az MNV a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. Feladatait az állami vagyonról szóló törvény legfontosabb keretszabályai határozzák meg. Az MNV hajtja végre a kormány és az illetékes miniszter határozatait. A MAVA szintén 100 %-os állami tulajdonban van (az MNV-n keresztül) és – a magyar hatóságok magyarázata szerint – „a magyar állam egyfajta kifejeződése”.

(60) A 3. intézkedés kivételével (adóhalasztás) a szelektivitás meglétét Magyarország nem vitatta. Az intézkedések egyetlen vállalatot, a Malévot jutatták előnyhöz.

([14]) A „harmadik csomag” tartalmazza az uniós légitársaságok működési engedélyére vonatkozó harmonizált követelmények bevezetését (2407/92/EGK rendelet), a nyílt hozzáférést valamennyi, az EU-n belüli összes útvonalra érvényes ilyen működési engedéllyel rendelkező uniós légitársaság számára (2408/92/EGK rendelet), valamint teljes körű szabadságot a vitel- és tarifadíjakra vonatkozóan (2409/92/EGK rendelet).

(61) Az, hogy a vizsgált intézkedések előnyt biztosítottak-e a Malév számára, a következőkben kerül értékelésre.

(62) A Bizottság megjegyzi, hogy a közösségi jog kialakult elvei alapján, amennyiben egy vállalat számára további saját tőkét biztosítanak a szokásos piaci feltételeknél kedvezőbb módon, úgy ez az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésének szabályozási körébe tartozik, mivel az a vállalat ezen cikk szerinti előnyben részesítését eredményezné. Annak megállapítása érdekében, hogy nyújtottake ilyen előnyt, a Bizottság a „piacgazdasági befektetői elvet" alkalmazza. Ezen elv szerint, amennyiben „egy, a piacgazdaság szabályainak megfelelően cselekvő, az állami szektor közigazgatási intézményeihez hasonló méretű finanszírozó, aki rendes piaci viszonyok között tevékenykedik, a megfelelő körülmények között motiválható lett volna-e a kérdéses tőkejuttatásra", nem lett volna szükség állami támogatásra. A Bizottságnak éppen ezért értékelnie kell, hogy hasonló körülmények között egy magánbefektető részt vett volna-e az érintett ügyletben ([15]). Egy feltételezett befektető körültekintő finanszírozóként ([16]) cselekszik, aki nyereségeit maximalizálni szeretné, anélkül azonban, hogy a tőkehozamhoz képest túl nagy kockázatot vállalna ([17]).

(63) Az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően, annak a magánbefektetőnek a magatartásának, akivel a gazdaságpolitikai célokat követő állami befektető beavatkozását össze kell vetni, nem feltétlenül kell megfelelnie egy olyan átlagos befektető magatartásának, aki viszonylag rövid időn belüli nyereség realizálásának céljából valósít meg tőkekihelyezést, mégis legalább egy olyan magánholding-társaságra vagy magán vállalkozási csoportra jellemzőnek kell lennie, amelyik strukturális – általános vagy ágazati – politikát folytat és amelyet a hosszú távú nyereségesség kilátása vezérel ([18]).

(64) Ezenkívül, „az állami befektető és a magánbefektető magatartásának összehasonlítását arra tekintettel kell elvégezni, hogy a szóban forgó gazdasági művelet során az adott időpontban rendelkezésre álló információk és előrelátható fejlődési irányok alapján a magánbefektető hogyan viselkedett volna ([19])".

(65) A Bizottság elemzésének és értékelésének tartalmaznia kell „a vitatott művelet és összefüggéseinek valamennyi releváns elemét. Ebbe beletartozik a kedvezményezett vállalkozás pénzügyi helyzete és az érintett piac. A fenti következtetések alapján a fő kérdés, amelyet a Bizottság meg akar vizsgálni az, hogy a vállalkozás „részesül-e olyan gazdasági előnyben, amiben rendes piaci feltételek mellett nem részesülne ([20])".

(66) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat alapján a piaci magánbefektetői elvet a kölcsönök esetében is alkalmazni kell. Egy kölcsön megítélése kapcsán ez az elv azt a kérdést is felveti, hogy egy magánbefektető nyújtott volna-e ilyen kölcsönt a kedvezményezett számára, olyan feltételek mellett, amelyek mellett végül megadták ([21]).

VII.2. **Az intézkedések összességének értékelése**

(67) Ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatban már kifejtésre került, a BP Chemicals-ügyben hozott ítélet ([22]) lényeges a jelenlegi ügy értékelése szempontjából. A Bizottság valójában úgy véli, hogy az intézkedések nem önállók, továbbá időrendjük, a Malév pénzügyi helyzete és azon céljuk révén, hogy fenntartsák a vállalat működését, valamint megoldják a veszteségekből fakadó likviditási igényeit és alultőkésítettségét, összekapcsolódnak egymással. Magyarország az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeiben kifejti továbbá, hogy a „folyamat" különböző lépései „nem elkülöníthetőek", és valamennyi intézkedésnek egyetlen célja van, a légitársaság működésének biztosítása egy stratégiai befektető révén.

(68) Magyarország beadványai alapján egyértelművé vált, hogy a Magyarország által a Malév javára végrehajtott intézkedéseket kizárólag közpolitikai célkitűzések ösztönözték, és azok nem a vállalat jövőbeni nyereségességével kapcsolatos megfontolásokon alapulnak. Magyarország számos alkalommal hangsúlyozta a privatizáció sikertelenségét, valamint a Malév nemzetgazdasági jelentőségét. Elismerte, hogy az intézkedések végrehajtása során az állam figyelembe vette „a légitársaságnak a nemzeti infrastruktúra, a munkaerőpiac és a szállítók érdekei kapcsán játszott szerepét". A magyar hatóságok azt is kihangsúlyozták, hogy nincs olyan magánbefektető, amely jelenlegi formájában hajlandó lenne átvenni a légitársaságot. A Bizottságnak ezért azt kell feltételeznie, hogy egyetlen magánbefektető sem viselkedett volna az intézkedések végrehajtása során a magyar kormányhoz hasonló módon azonos körülmények között. A Bizottság arra is emlékeztet, hogy a Boch-ügyben hozott ítéletében a Bíróság kimondta, hogy „meg kell vizsgálni, hogy hasonló körülmények között egy, az előrelátható nyereségességet szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektorfüggő megfontolástól elvonatkoztató, a magánszektorba tartozó részvényes hajlandó lenne-e a szóban forgó tőkét jegyezni" ([23]).

([15]) A T-228/99. sz. és T-233/99. sz., Westdeutsche Landesbank GZ kontra Bizottság egyesített ügyekben 2003. március 6-án hozott ítélet (EBHT 2003., II-435. és az azt követő oldalak) 245. pontja.

([16]) A C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 71. pontja.

([17]) A T-228/99. sz. és T-233/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (hivatkozás a 15. lábjegyzetben) 255. pontja

([18]) A 305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o.) 20. pontja.

([19]) A T-228/99. sz. és a T-233/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (hivatkozás a 15. lábjegyzetben) 246. pontja. Lásd még a T-16/96 sz., Cityflyer Express kontra Bizottság ügyben 1998. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1998., II-757. o.) 76. pontját.

([20]) A T-228/99. sz. és a T-233/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (hivatkozás a 15. lábjegyzetben) 251. pontja.

([21]) A T-16/96 sz. ügyben hozott ítélet (hivatkozás a 19. lábjegyzetben) 45–46. pontja.

([22]) A T-11/95. sz., BP Chemicals kontra Bizottság ügyben 1998. szeptember 15-én hozott ítélet (EBHT 1998., II-3235. o.) 170. pontja, a T-415/05. sz., T-416/05. sz. és a T-423/05. sz. Olympic egyesített ügyekben 2010. szeptember 13-án hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 385. pontja.

([23]) A 40/85. sz., Belgium kontra Bizottság (Boch) ügyben 1986. július 10-én hozott ítélet (EBHT 1986., 2321. o.) 13. pontja. Lásd még a T-129/95. sz., T-2/96. sz. és T-97/96. sz., Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH kontra Bizottság egyesített ügyekben 1999. január 21-én hozott ítélet (EBHT 1999. II-17. o.), 132. pontját.

(69) A Malév hosszú időn át tartó rossz pénzügyi eredményeire tekintettel (lásd az 1. táblázatot és a (103)–(104) preambulumbekezdést), valamint Magyarország azon érvelésére, hogy a légitársaság legalább 2006 óta állandó nehézségekkel küzd, egy magánbefektető számára elfogadható nyereség csak akkor lett volna elvárható, ha a vállalat drasztikus szerkezetátalakításon ment volna át. Azonban sem Magyarország, sem a Malév nem utalt arra, hogy a vizsgált intézkedések bármelyikének is egy ilyen szerkezetátalakítási terv jelentette volna az alapját.

(70) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az 1–8. intézkedések együttesen nem összeegyeztethetők a piaci magánbefektetői elvvel. Ezt az értékelést megerősíti továbbá az egyes intézkedések értékelése.

VII.3. **Az 1–8. intézkedés értékelése**

VII.3.1. *1. intézkedés*

(71) Magyarország úgy véli, hogy a MAVA tevékenységei egyszeri feladatra korlátozottak, ez a korábban a Malév birtokába tartozó bizonyos eszközök birtoklása, valamint „összekötő szerep a Malév és az MFB közötti egyes kifizetések" vonatkozásában. A MAVA-t kizárólag erre a célra hozták létre.

(72) A MAVA részére átcsoportosított 76 millió EUR összegű adósság a Malév és az MFB közötti 2003. évi hitelmegállapodás eredménye. A kölcsönt egy összegben a futamidő végén kellett volna visszafizetni és állami garanciával fedezett összeg volt. Ez a 2003. évi kölcsön szerepelt a csatlakozási szerződésben szereplő, létező támogatási programok listáján ([24]). A 2007. évi megállapodásban azonban a kölcsön futamidejét 2017-ig meghosszabbították. 2007 óta ezért az intézkedést nem lehet továbbra is létező támogatási intézkedésnek tekinteni. Valóban, egy támogatási intézkedés meghosszabbítása új támogatási programnak minősül a 794/2004/EK bizottság rendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében ([25]).

(73) A vizsgálat egyértelművé tette, hogy ennek az ügyletnek (azaz az adósság futamideje meghosszabbításának, a MAVA létrehozásának, az adósság MAVA részére történő átcsoportosításának, az eszközök MAVA részére történő átcsoportosításának és a visszlízingelési megállapodásoknak) az egyetlen célja a Malév adósságának szerkezetátalakítása volt. Magyarország is elismerte, hogy a MAVA célja soha nem a profitszerzés volt. Ezen ügylet eredményeképp az adósságot (az eszközökkel együtt) törölték a Malév mérlegéből.

(74) Magyarország azon érve, hogy a Malév és az AirBridge által vállalt pénzügyi kötelezettségek elegendők voltak a MAVA költségeinek fedezésére, nem elfogadható annak bizonyítására, hogy az ügylet piackonform, mivel egyetlen piaci magánszereplőnek sem állt volna érdekében, hogy hasonló módon cselekedjék. A felajánlott fedezetek célja az volt, hogy lehetővé tegyék a MAVA számára az adósság visszafizetését a kölcsön futamidejének végén, azaz 2017-ben ([26]). Egyetlen magánbefektető sem vállalna ilyen kockázatot, hogy átvegyen bizonytalan jövőbeli értékkel bíró eszközöket egy adott fizetési kötelezettség ellenében.

(75) Annak ellenére, hogy a magyar hatóságok meglehetősen átfogó értékelést ([27]) nyújtottak a Boeing 767-es repülőgép ([28]) és a kerozin szállítására alkalmas csővezetékkel ([29]) kapcsolatban, a Malév márkanévre (56 millió EUR) vonatkozó értékelés (diszkontált pénzforgalmi módszer) körkörös érvelésnek tűnik, valamint nagymértékben a légitársaság teljesítményére támaszkodik, emiatt annak eredményét nem lehet a Malév márkanév objektív értékének tekinteni, különösen a légitársaság helyzetét és teljesítményét figyelembe véve. Tekintettel arra a tényre, hogy az állam tisztában volt azzal a lehetőséggel, hogy a Malév nem lesz képes teljesíteni jogdíjfizetési kötelezettségeit, a diszkontált pénzforgalmi módszer tényleges értékének nullának kellett volna lennie. Ezen különleges szerződéses szerkezet keretében a márkanév értékét nem lehet megfelelő fedezetként elfogadni.

(76) A szerződő feleknek tudniuk kellett, hogy a Malév, amely már 2007-ben is nehézségekkel küzdött, reálisan nézve nem tudta megfelelően teljesíteni jogdíjfizetési kötelezettségeit. Valójában az ügyletet követően a MAVA „költségeit" (azaz az MFB részére történő kamatfizetést) nem lehetett a Malév által a márkanév után fizetett jogdíjakból fedezni. A MAVA nem tett lépéseket a fennmaradó kifizetések kikényszerítésére.

(77) A 32 millió EUR értékű VEB-garanciának nemcsak a tőkeösszeg, hanem a MAVA által az MFB számára történő rendszeres kamattörlesztés fedezésére is szolgálnia kellett volna.

(78) A fentiek alapján, valamint tekintettel arra a tényre, hogy nem csoportosítottak át megfelelő egyenértéket a MAVA számára, az adósságnak a vállalat mérlegéből való törlését a Malév számára nyújtott előnyként kell értékelni.

([24]) A létező támogatások listáját a Cseh Köztársaságnak, Észtországnak, Ciprusnak, Lettországnak, Litvániának, Magyarországnak, Máltának, Lengyelországnak, Szlovéniának és Szlovákiának az Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló szerződés IV. mellékletének 3. fejezetében szereplő, létező támogatási eljárás 1(b) pontja tartalmazza.

([25]) HL L 140, 2004.4.30., 1. o. Lásd a T-332/06. sz., Alcoa Trasformazioni kontra Bizottság 2009. március 25-én hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 32. pontját, valamint a T-127/99, T-129/99 és T-148/99, Diputación Foral de Álava kontra Bizottság egyesített ügyekben 2002. március 6-án hozott ítéletet (EBHT 2002., II-1275. o.).

([26]) Főként, a Malév köteles visszavásárolni a Malév márkanevet 2017-ben 76 millió EUR-ért, amelyből aztán a MAVA visszafizetné az MFB-kölcsönt.

([27]) Mindhárom eszköz (a repülőgép, a kerozin szállítására alkalmas csővezeték, valamint a Malév márkanév) értékelését az American Appraisal készítette el.

([28]) Költségalapú módszer, amely figyelembe veszi az éves „The Aircraft Value Reference" magazinban található információkat, illetve a repülőgépre vonatkozó indikatív ajánlatot. (A repülőgépre vonatkozó indikatív ajánlatot az American Appraisal részére nyújtották a Malév által nyújtott információk alapján.)

([29]) Költségalapú módszer.

VII.3.2. *2. intézkedés*

(79) Az MNV által a GH (később meghiúsult) eladásáért fizetett előleget illetően, a Magyarország által benyújtott szakértői értékelés szerint 2009-ben a GH nettó eszközértéke 1,6 milliárd HUF és becsült piaci értéke 3,5 milliárd HUF volt. Valójában 2009 januárjában az MNV 1,6 milliárd HUF-ot fizetett a Malévnek előlegként. Ebben az esetben a HA-LNA CRJ repülőgépen (becsült piaci érték: 1,8 milliárd HUF) bejegyzett zálogjog jelentette a biztosítékot. 2009 februárjában az előzetes adásvételi megállapodást módosították és az MNV további 2,7 milliárd HUF-ot (összesen 4,3 milliárd HUF) fizetett, valamint egy második zálogjogot jegyeztek be ugyanarra a repülőgépre.

(80) Az eljárás megindításáról szóló határozata kapcsán benyújtott észrevételeiben a magyar hatóságok elismerik, hogy az előleget azért fizették ki, hogy biztosítsák a Malév likviditását a visszaállamosítás tárgyalási szakaszában.

(81) Az előzetes adásvételi megállapodás szerint ennek az összegnek a visszafizetése azonnal esedékes (2 munkanapon belül), amennyiben az ügylet meghiúsul. Az MNV ugyanakkor nem tett lépéseket az adósság behajtása érdekében azt követően, hogy az MNV 2009 júliusában visszalépett a megállapodástól. Utólagos kamatot csak akkor számoltak fel – azonban az soha nem került kifizetésre –, amikor 2010-ben az adósságot átcserélték részvényre. A Malévnek tehát térítésmentesen rendelkezésére állt ez a készpénzes kölcsön.

(82) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés előnyben részesítette a Malévot, amikor az előleg visszafizetését nem kényszerítették ki azt követően, hogy az 2009 júliusában esedékessé vált. Ezen kívül már korábban is előny merült fel, amikor 2009 februárjában módosították az előzetes adásvételi megállapodást és az előleg megnövekedett (a vállalat becsült piaci ára fölé), kellő mértékű fedezet nélkül.

VII.3.3. *3. intézkedés*

(83) Az adó- és társadalombiztosításijárulék-fizetési kötelezettség elhalasztásának az adóhatóság általi többszöri megadása tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország beadványai alapján egyértelmű, hogy 2006–2007 folyamán a Malév 12 alkalommal kérte az adófizetési kötelezettségei elhalasztását (különböző kifizetések kapcsán). Az adóhatóság minden alkalommal megadta a halasztást. A vonatkozó magyar jogszabályok szerint az ilyen halasztások megadása diszkrecionális jellegű, és azt meg lehetett volna tagadni. Ennek megfelelően az intézkedést szelektívnek kell tekinteni. ([30])

(84) 2008 júliusáig a törvény által előírt kamatot számolták fel, és azt fizette a Malév a halasztás ütemtervének megfelelően. Az adóhatóság határozataiban ezt a Malév nehéz helyzetével és az akkor előirányzott szerkezetátalakítással magyarázta.

(85) 2008 júliusa óta azonban a Malév nem fizette az adó- és társadalombiztosítási járulékot és a kamatot (kivéve egy részletfizetést 2008 decemberében), és az adóhatóság nem tett lépéseket az adósság behajtása érdekében. Ezenkívül további kifizetéseket ütemeztek át azt követően is, hogy a Malév nem felelt meg az átütemezésére vonatkozó megállapodásokban foglaltaknak. 2009 áprilisa óta az azóta esedékes adó- és társadalombiztosításijárulék-fizetési kötelezettségeket (nem a már korábban is meglévő késedelmes fizetéseket) már nem ütemezték át az APEH-nak az adósság behajtására irányuló konkrét cselekvése nélkül.

(86) A Bizottság úgy véli, hogy egyetlen magánhitelező sem viselkedett volna oly módon, mint a magyar állam. Valóban nem történtek konkrét lépések az adósság behajtása érdekében 2008 júliusát követően. Ezen kívül, a vállalat pénzügyi helyzete, néhány szerkezetátalakítási erőfeszítés ellenére, továbbra is nagyon gyenge volt (lásd a fenti 1. táblázatot), és csak kevés vagy semmilyen kilátás nem volt arra, hogy a cég ismét nyereséges legyen. Hasonló körülmények között egy magánhitelező kérte volna a megállapodás végrehajtását. Ezenkívül, azt követően, hogy a Malév nem teljesítette az átütemezésekre vonatkozó megállapodásokban vállalt kötelezettségeit, egyetlen magánhitelező sem egyezett volna bele további átütemezésekbe.

(87) Legkésőbb 2008 júliusa óta éppen ezért az adó- és társadalombiztosítási kötelezettségek adóhatóság általi behajtásának elmaradása és a további átütemezések előnyt nyújtottak a Malév számára.

VII.3.4. *4. intézkedés*

(88) A 2010 februári tőkeemelésre tekintettel, amelynek révén az állam visszaállamosította a légitársaságot, amelyben annak privatizációja óta nem rendelkezett részesedéssel, a legmeglepőbb tény, hogy míg a Malév 99,5 %-át hozzávetőlegesen 740 000 EUR-ért adták el 2007-ben, 2010-ben az állam *de facto* 94 millió EUR-nak megfelelő összeget fizetett a 94,6 %-os tulajdonért (tőkeemelés útján: részben 20,7 milliárd HUF értékű friss tőkeinjekció, részben a GH-ért fizetett 4,7 milliárd HUF összegű előleg hitelből tőkévé alakítása révén), azaz az eredeti eladási ár 127-szeresét. Az állam ezen magatartása, különös tekintettel arra a tényre, hogy időközben a légitársaság veszteséget halmozott fel, továbbra is negatív sajáttőkével rendelkezett és nem volt hiteles szerkezetátalakítási terve, nem piackonform. A magyar hatóságok maguk is elismerték, hogy a vállalat állandó nehézségekkel küzd és azt egyetlen magánbefektető sem volt hajlandó megvásárolni 2010 elején.

([30]) A C-256/97. sz. DMT-ügyben 1999. június 29-én hozott ítélet (EBHT1999., I-3913. o.) 27. pontja, a T-152/99. sz. HAMSA-ügyben 2002. július 11-én hozott ítélet (EBHT 2002 II-3049. o.) 157. pontja.

(89) Míg a tőkeemelés értéke 25,4 milliárd HUF volt (ekkora összeget fizetett a magyar állam a légitársaság 94,6 %-os tulajdonjogának visszaszerzéséért), a swap-ügylet időpontjában a Malévnek 41 milliárd HUF (152 millió EUR) értékű negatív sajáttőkéje, 51 milliárd HUF (189 millió EUR) értékű felhalmozott vesztesége, valamint 75 milliárd HUF (278 millió EUR) értékű össztartozása volt ([31]). A 2010-es pénzügyi elszámolások szerint 2010 elején „a légitársaság komoly pénzügyi gondokkal küzdött, az adósság drámai szintet ért el, és finanszírozási források lényegében nem léteztek. […] Egy stratégiai tulajdonos hiánya következtében nem álltak rendelkezésre magánszférabeli források." A légitársaság valójában legalább 2003 óta veszteséges, bármiféle reális kilátás nélkül arra, hogy ismét életképes legyen, a magántulajdonosnak sem sikerült fordulatot elérni a korábbi helyzethez képest. A fentiek alapján egyértelmű volt, hogy a tőkeemelés nem lesz elegendő ahhoz, hogy a vállalkozás ismét életképessé váljék, továbbá hogy a visszaállamosítást követően a Malévnek további tőkére és likviditásra lesz szüksége ahhoz, hogy egész egyszerűen fenn tudjon maradni. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ezen körülmények között a Malév tőkeemelés révén való 2010. februári visszaállamosítása előnyben részesítette a vállalatot.

(90) Magyarország azon érvelése kapcsán, hogy az állam jobban járt a vállalat államosításával, mintha érvényesítette volna a Malévvel szembeni követeléseit, a Bizottság a következő észrevételeket teszi. Magyarország elismeri, hogy csőd esetén, követeléseiknek csak nagyon kis hányadát tudták volna visszafizettetni abból, amelyet nem fedezett a VEB-garancia. (A Malévot negatív eszközérték jellemezte az ügylet idején.) Ezzel szemben a magyar állam úgy döntött, hogy életben tartja a légitársaságot a hitel átalakítása, valamint 20,7 milliárd HUF (hozzávetőlegesen 77 millió EUR) összegű friss tőkeinjekció révén. Egyetlen magánbefektető sem vállalta volna ezt a további pénzügyi terhet hasonló helyzetben, különösen, hogy nem volt reális esély rá a vállalat újbóli életképessé válására.

(91) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy azzal egyidőben, amikor a magyar állam növelte a Malév tőkéjét, az AirBridge (közvetetten a VEB) 1,4 milliárd HUF összegű hitelt alakított át tőkévé. Ez az összeg azonban a friss tőke mindössze 5 %-a, és az állam az átalakított tőke mellett jelentős összegű friss tőkét is biztosított. Valójában a friss tőkeinjekció adta a tőkeemelés 77 %-át. Tekintettel továbbá a Malév rossz pénzügyi körülményeire, az AirBridge esélye arra, hogy ehhez az összeghez hozzájusson, nagyon kicsi, sőt, nemlétező volt. A magánfél viselkedése ebben a helyzetben lényegesen különbözött a magyar államétól, és nem lehet hivatkozási pontként tekinteni, hogy az állam magánbefektetőként viselkedett.

2. táblázat

A 2010. évi tőkeemelés

A tőkeemelés végrehajtója	Hozzájárulás (milliárd HUF)	A hozzájárulás típusa	A hozzájárulás mértéke
MNV	20,7	Friss tőke	77 %
MNV	4,7	Hitel tőkévé alakítása	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Hitel tőkévé alakítása	5 %
TOTAL	**26,8**		**100 %**

([31]) 2010-es pénzügyi elszámolások.

(92) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ilyen körülmények között a Malév 2010. februári visszaállamosítása tőkeemelés révén előnyhöz juttatta a vállalatot.

VII.3.5. *5–8. intézkedés*

(93) A visszaállamosítás utáni intézkedéseket illetően egyértelmű, hogy a tulajdonosi kölcsönök és a tőkeinjekciók célja a Malév aktuális műveleteinek finanszírozása és a fenyegető fizetésképtelenség elkerülése volt. Az állam azonos célból hajtotta végre ezeket az intézkedéseket: a Malév tevékenységének fenntartása érdekében. Az intézkedések az időrendjük miatt is szorosan összekapcsolódnak, mivel nagyon rövid időközönként hajtották őket végre (2010. május és szeptember között). Következésképp a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a *BP-Chemicals* alapján ezeket a tulajdonosi kölcsönöket nem lehet a piacgazdasági befektetői elv és különösen a referencia-kamatlábról szóló közlemény ([32]) alkalmazása alapján értékelni, mert közvetlenül a 4. intézkedéshez kapcsolódnak, és ezáltal az állami támogatási jellegüket nem lehet önmagában értékelni.

(94) A magyar beadványból egyértelműen kiderül, hogy egyetlen magánbefektető sem volt hajlandó finanszírozni a Malévot, az egyetlen finanszírozási forrásokat a szállítói hitelek és az állam által biztosított likviditás jelentette. A kölcsön nyújtásának időpontjában az állam nem számíthatott komolyan arra, hogy a Malév teljesíteni fogja kamatfizetési kötelezettségeit, valamint törleszteni fogja a hitelt. Kérdéses továbbá, hogy egy magánhitelező vállalná azt a kockázatot, hogy olyan kölcsönt adjon, amelyet egyösszegben kell megtéríteni a futamidő végén a Malévhoz hasonló helyzetben lévő (állandó nehézségekkel küzdő) vállalatnak. Végezetül, a vállalatnak az állammal szemben meglévő hitelfelvevői múltjára tekintettel (például: az előleg meg nem fizetése a GH számára, többszöri adóhalasztás és nemfizetés) az állam és bármelyik másik befektető reálisan nem számíthatott arra, hogy a Malév eleget fog tenni kötelezettségeinek.

(95) Másrészt viszont, az előírt kamatok és a megállapodásban szereplő fedezetek még a referencia-kamatlábról szóló közlemény szerint sem lennének elegendőek az állami

([32]) A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

támogatás kizárására. Az előírt kamatláb 9,97 % volt, míg a támogatás nyújtásának idején a HUF referenciakamatláb 5,97 % volt. A HUF alapkamat feletti 400 bázispontos felár nem elegendő a Malév korábbi teljesítménye és pénzügyi helyzete alapján (a vállalat folyamatosan a csőd szélén áll). A hitelek fedezettségét illetően a GH piaci értéke (3,5 milliárd HUF) kérdéses a Malév csődje esetén, mivel a Malév volt a földi kiszolgálási műveletek során a legfontosabb partner: 2009-ben a bevétel 63 %-át a Malév teremtette elő. Rövid távon éppen ezért a vállalat gazdasági tevékenysége a Malév létezésétől függött, és piaci értéke jelentősen csökkent volna abban az esetben, ha a Malév csődbe megy.

(96) A hiteles szerkezetátalakítási terv hiányában a kezdetektől egyértelmű volt, hogy sem a kölcsönök, sem a tőkeemelés nem tudott volna fordulatot eredményezni a vállalat helyzetét illetően, amely továbbra is kritikus állapotban volt, nulla piaci értékkel. Ezek az intézkedések tehát gyakorlatilag azonosak egy egyszeri támogatással, mivel az államnak nem volt lehetősége a befektetett pénzeszközök visszaszerzésére.

(97) A Bizottság úgy véli ezért, hogy az 5–8. intézkedés előnyben részesítette a Malévot.

VII.4. **Az állami támogatás létezéséből levont következtetések**

(98) A fenti értékelés alapján valamennyi szóban forgó intézkedés (1–8. intézkedés) előnyt biztosít a Malév számára. Ezt az előnyt állami forrásból biztosítják.

(99) A Malév légitársaság, és mint ilyen, vállalkozásnak minősül. Más olyan légitársaságokkal áll versenyben, amelyek nem részesülnek azonos előnyökből. Az intézkedések emiatt torzítják a versenyt. A légitársaság továbbá olyan ágazatban (légi közlekedés) folytatja tevékenységét, amelyben kereskedelmi kapcsolatok vannak a tagállamok között, tehát az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás kritériuma szintén teljesül.

(100) Végezetül az intézkedések különleges jellegűek és szelektívek abban a tekintetben, hogy egyetlen vállalkozást (a Malévot) részesítik előnyben.

(101) A fent kifejtett érvek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az 1–8. intézkedés megfelel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt kritériumoknak. Ilyen feltételek mellett a kérdéses intézkedéseket az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak kell minősíteni.

VII.5. **A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal**

(102) Az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdése mentességeket fogalmaz meg a 107. cikk (1) bekezdésében foglalt általános szabály alól, miszerint az állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(103) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Malév legalább 2006 óta állandó nehézségekkel küzd. A vállalat legalább 2003 óta veszteséges (lásd a fenti 1. táblázatot), és saját tőkéje már 2006-ban negatív volt (lásd a fenti 1. ábrát). A magyar hatóságok megerősítették továbbá, hogy a légitársaság állandó nehézségekkel küzd, és 2006 második fele óta kollektív fizetésképtelenségi eljárásra jogosult, és ezáltal teljesíti a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 10c) pontjában foglaltakat. Következésképp, az összeegyeztethetőség alapját kizárólag a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások jelentik.

(104) A támogathatóság és az „először és utoljára” elv tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó intézkedések nem jelentenek „szerkezetátalakítási folyamatot”. A légitársaság az adott időszakban (2007 és 2010 között) kétszer cserélt tulajdonost, mivel privatizálták majd visszaállamosították. Folyamatos „szerkezetátalakítás” alatt volt, azonban koherens terv nélkül. Valójában egyes költségcsökkentési kezdeményezést (létszámcsökkentések és az útvonalak számának csökkentése) a privatizáció után kezdtek el, azonban az egységköltségek nem csökkentek kellő mértékben. A magyar hatóságok szerint az új „stratégiai irányt” 2009-ben dolgozták ki, amelyet a Roland Berger szaktanácsadó cég ismét felülvizsgált a visszaállamosítás összefüggésében. A szóban forgó intézkedések éppen ezért különböző szerkezetátalakítási intézkedések, amelyek elvben megsértik az „először és utoljára” elvet.

(105) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy még akkor is, ha a Malév a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében jogosult lenne a támogatásra, (azaz teljesülne az „először és utoljára” elv, amely helyzet nem áll fenn), az összeegyeztethető megmentési és szerkezetátalakítási támogatás feltételei nem teljesülnének, az alább ismertet okok miatt.

(106) A megmentési támogatás tekintetében a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 25 a)–e) pontja nem teljesül. Különösen a jelenlegi intézkedések nem a szükséges minimumra korlátozódnak, nem bizonyosodott be, hogy azokat súlyos társadalmi nehézségek indokolták, továbbá hogy hatásuk nem gyűrűznék feleslegesen tovább a többi tagállamra. Az 5. és a 8. intézkedés kivételével továbbá a többségüket nem kölcsönök vagy garanciák formájában biztosították.

(107) A szerkezetátalakítási támogatás tekintetében az összeegyeztethetőségi feltételek egyike sem teljesül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében.

(108) Különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 34–35. pontja, azaz a „hosszú távú életképesség helyreállítása” tekintetében a magyar hatóságok nem bizonyították a légitársaság életképességére vonatkozó kilátásait, valamint nem nyújtottak be olyan szerkezetátalakítási tervet, amely megfelelt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 36–37. pontjában foglalt feltételeknek.

(109) Ezenkívül, a „verseny indokolatlan torzulásának megakadályozására" (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 38–42. pontja) irányuló feltétel tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy nem hajtottak végre kompenzációs intézkedéseket.

(110) Végül, „a támogatásnak a szükséges minimumra történő korlátozása" (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 43–45. pontja) feltétel tekintetében nincs saját hozzájárulás.

(111) A fentiekre tekintettel a Malév javára 2007 óta végrehajtott 1–8. intézkedés nem összeegyeztethető a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásokkal. Mivel az intézkedéseket nehéz helyzetben lévő vállalat javára hajtották végre, nincs más alapja az összeegyeztethetőségnek. Az intézkedések következésképp összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

VIII. **BEHAJTÁS**

VIII.1. **Általános rendelkezések**

(112) Az EUMSZ és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság – amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal – jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell a támogatást ([33]). Szintén a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata azt mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában az államra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([34]). A Bíróság e tekintetben kimondta, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti helyzet ([35]).

(113) Az említett ítélkezési gyakorlatból következően a Tanács 659/1999/EK rendelet ([36]) 14. cikke megállapítja, hogy „[a]mennyiben jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére".

(114) Így, tekintettel arra, hogy a vizsgált intézkedések jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek, a támogatás összegét vissza kell téríttetni annak érdekében, hogy helyreálljon az a piaci helyzet, amely a támogatás kifizetése előtt fennállt. A visszafizettetés ezért attól az időponttól teljesítendő, amikor a kedvezményezettnél az előny felmerült, vagyis amikor a támogatást a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, és a tényleges visszafizetés időpontjáig visszafizettetési kamat terheli.

VIII.2. **Az egyéni intézkedések támogatási eleme**

VIII.2.1. *1. intézkedés*

(115) A Bizottság elismeri, hogy a „Malév", a több évtizede működő magyar nemzeti légitársaság márkaneve meghatározott értéket képvisel a légi közlekedési piacon. Másrészről viszont a Bizottság úgy véli, hogy a különleges szerződéses forma értelmében a márkának a magyar hatóságok által állított értéke nem elfogadható. Az objektív értéket független értékelés alapján kellett volna meghatározni, a Malév általános pénzügyi helyzetét is figyelembe véve.

(116) A fentiek alapján az 1. intézkedés támogatási eleme 56 millió EUR, azaz 76 millió EUR mínusz a kerozin szállítására alkalmas csővezeték és a repülőgép értéke (azaz 20 millió EUR), mínusz a Malév márkanév objektív értéke ([37]). A pontos támogatási elemet Magyarországnak kell kiszámolni. Amennyiben Magyarország nem nyújt be meggyőző érveket a márkanév objektív értékére vonatkozóan a márkanév MAVA részére történő átruházására irányuló ügylet befejezésének időpontjában, akkor a teljes 56 millió EUR támogatási elemnek fog minősülni.

VIII.2.2. *2. intézkedés*

(117) A fentiek szerint a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés előnyhöz juttatta a Malévot, amikor az előleg visszafizetését nem kényszerítették ki azt követően, hogy az esedékessé vált. Ezen kívül már korábban is előny merült fel, legalábbis amikor 2009 februárjában módosították az előzetes adásvételi megállapodást és az előleg összege növekedett (a cég becsült piaci ára fölé).

(118) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ilyen készpénzes kölcsönt egyetlen magánüzemeltető sem nyújtott volna. Valójában egyetlen magán piaci szereplő sem járult volna hozzá ahhoz, hogy ezeket a forrásokat a Malév rendelkezésére bocsássák különösen nem térítésmentesen és azok visszafizettetésére irányuló lépések nélkül. Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott észrevételeiben a magyar hatóságok maguk is elismerik, hogy az előleg célja a Malév életben maradásának biztosítása volt (lásd a fenti (80) preambulumbekezdést). Éppen ezért támogatási elem az eszköz teljes összege abban az időszakban, amikor a kedvezményezett rendelkezésére áll: 2009. február és 2009. július között 0,8 milliárd HUF (a GH piaci értéke és a „túlfizetés" különbözete), illetve 2009. július és 2010. február között 4,3 milliárd HUF (az előleg teljes összege). A visszafizettetés kapcsán következésképpen figyelembe kell venni a tényt, hogy az összeget 2010 februárjában részvényekké alakították át (lásd a 4. intézkedést alább).

([33]) A 70/72. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1973. július 12-én hozott ítélet (EBHT 1973., 813. o.) 13. pontja.

([34]) A C-278/92. sz., C-279/92. sz. és C-280/92. sz., Spanyolország kontra Bizottság egyesített ügyekben 1994. szeptember 14-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-4103. o.) 75. pontja.

([35]) A C-75/97. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 1999. június 17-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-3671. o.) 64–65. pontja.

([36]) HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

([37]) Ahogy a fenti (75) preambulumbekezdésben már megállapításra került, a magyar hatóságok nem igazolták a Malév márkanév értékét, amely akár nulla is lehet.

VIII.2.3. *3. intézkedés*

(119) A halasztásra és az adó és társadalombiztosítási hozzájárulások behajtásának elmulasztására tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a Malév 2008 júliusa és 2010 márciusa közötti késedelmes tartozása az APEH felé állami támogatásnak minősül. Ezen kívül, a teljes átütemezett összeg ezt a dátumot követően (2008. július) szintén teljes mértékben állami támogatásnak minősül. Semmi nem utal arra, hogy egy magánhitelező hozzájárult volna ezekhez a halasztásokhoz és átütemezésekhez. A visszafizettetés során figyelembe kell venni a tényt, hogy az esedékes összegeket 2010 márciusában visszafizették.

VIII.2.4. *4. intézkedés*

(120) A tőkeemelést illetően a Bizottság úgy véli, tekintettel a Malév pénzügyi helyzetére, a tőkeemelést követően egyértelműen szükséges további támogatásra, a „befektetett" pénzeszközök visszaszerzésére irányuló valós kilátás hiányára, hogy egyetlen magánbefektető sem bocsátotta volna azokat a forrásokat a Malév rendelkezésére. A 25,4 milliárd HUF összegű tőkeinjekció, valamint a Malév GH-ért fizetett előleg, azaz 4,7 milliárd HUF összegű hitel tőkévé alakítása minősül támogatási elemnek.

VIII.2.5. *5. intézkedés*

(121) A 9,2 milliárd HUF összértékű kölcsönöket illetően a Bizottság úgy véli, hogy tekintettel a légitársaság korábbi adósságaira és annak helyzetére a kölcsönök odaítélésének idején, az állam semmilyen körülmények között nem számíthatott visszafizetésre, továbbá a kölcsönök odaítélésének idején még az is kétséges volt, hogy a Malév képes lesz-e a kamatot fizetni. A felszámított kamatot valójában nem fizették ki, hanem a későbbiekben saját tőkévé alakították át.

(122) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kölcsönt egyszerű támogatáshoz lehet hasonlítani, és ezáltal a teljes 9,2 milliárd HUF összegű kölcsön támogatási elemnek minősül abban az időszakban, amikor az a kedvezményezett rendelkezésére állt, azaz a részletek odaítélésekor (2010. május, június és július), valamint a kölcsönök saját tőkévé való alakításakor (2010. szeptember). Az esedékes és meg nem fizetett kamatot bele kell foglalni a támogatási elembe. A visszafizettetés kapcsán tehát figyelembe kell venni a tényt, hogy az összeget 2010 szeptemberében átcserélték saját tőkére (lásd a 6. intézkedést alább).

VIII.2.6. *6. intézkedés*

(123) A fenti (120) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a tőkévé átalakított adósság teljes összegét egyszerű támogatásnak lehet minősíteni, és így a teljes 9,4 milliárd HUF támogatási elem 2010 szeptembere óta.

VIII.2.7. *7. intézkedés*

(124) A fenti (120) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a 2010 szeptembere óta 5,3 milliárd HUF összegben bevitt tőke minősül támogatási elemnek.

VIII.2.8. *8. intézkedés*

(125) A fenti (120) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a kölcsön teljes összegét egyszerű támogatásnak lehet minősíteni, és így a teljes 5,7 milliárd HUF támogatási elem 2010 szeptembere óta.

IX. **KÖVETKEZTETÉS**

(126) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a Magyarország által a Malév javára végrehajtott 1–8. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül.

(127) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az 1–8. intézkedés összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(128) Ezt az összeegyeztethetetlen támogatást vissza kell fizettetni a Malévvel a fenti VIII.2. szakaszban megállapítottak szerint annak érdekében, hogy helyreálljon az a piaci helyzet, amely a támogatás kifizetése előtt fennállt. A teljes visszafizetendő összeget, illetve a visszafizettetési kamatot a magyar hatóságoknak kell kiszámítaniuk,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Magyarország által a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. javára tett alábbi intézkedések minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak:

a) 1. intézkedés: a Malév 2003. évi – az MFB, egy 100 %-os állami tulajdonban lévő fejlesztési bank által a Malév számára nyújtott – kölcsönének az állami tulajdonban lévő MAVA általi, 2007. december 31-ével történő átvétele;

b) 2. intézkedés: 4,3 milliárd HUF összegű „készpénzes kölcsön" nyújtása egyéves időtartamra a Malév Ground Handling elnevezésű leányvállalatának az MNV Zrt. általi tervezett (és a későbbiekben meghiúsult) megvásárlása keretében;

c) 3. intézkedés: valamennyi adó- és társadalombiztosítási tartozás 2008. július és 2010. március között, illetve a különböző adó- és társadalombiztosításijárulék-fizetések halasztása 2008. július óta;

d) 4. intézkedés: 2010 februárjában az MNV általi 25,4 milliárd HUF összegű tőkeemelés (részben 20,7 milliárd HUF összegű friss tőkeinjekció, részben pedig a 4,7 milliárd HUF összegű GH előleg hitelből tőkévé alakítása révén);

e) 5. intézkedés: az MNV Zrt. által 2010 májusától 2010 augusztusáig a Malévnek nyújtott, összesen 9,2 milliárd HUF értékű három tulajdonosi kölcsön, illetve az esedékes, azonban ki nem fizetett kamat;

f) 6. intézkedés: 2010 szeptemberében az 1. cikk e) pontjában említett tulajdonosi kölcsönök (és az utánuk járó kamat) hitelből tőkévé alakítása 9,4 milliárd HUF összegben;

g) 7. intézkedés: 2010 szeptemberében további 5,3 milliárd HUF összegű tőkeemelés;

h) 8. intézkedés: 2010 szeptemberében további 5,7 milliárd HUF összegű tulajdonosi kölcsön, illetve az esedékes, azonban ki nem fizetett kamat.

2. cikk

Az 1. cikkben említett, Magyarország által a Magyar Légiközlekedési Zrt. javára jogszerűtlenül megítélt állami támogatási intézkedések megsértik az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését, és ezért összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

3. cikk

(1) Magyarországnak vissza kell fizettetnie a kedvezményezettel az 1. cikkben említett támogatást.

(2) A visszafizettetendő összeget a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

4. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Magyarország gondoskodik e határozatnak a határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtásáról.

5. cikk

(1) Az e határozatról való értesítéstől számított két hónapon belül Magyarország a Bizottság rendelkezésére bocsátja az alábbi információkat:

a) a kedvezményezettel visszafizettetendő teljes összeg (tőke és visszafizettetési kamatok),

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már megtett és tervezett intézkedések részletes bemutatása,

c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Magyarország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében tett nemzeti intézkedésekről, amíg a 2. cikk (3) bekezdésében említett támogatás visszafizetése be nem fejeződött. A Bizottság egyszerű kérésére Magyarország haladéktalanul információkat szolgáltat a határozat betartása céljából már megtett, illetve tervezett intézkedésekről. Ugyanakkor Magyarország részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettől már behajtott támogatási összegekről és visszafizettetési kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak Magyarország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2012. január 9-én.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök