II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 gennaio 2012

relativa all'aiuto di Stato SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) concesso dall'Ungheria a favore di Malév Hungarian Airlines Zrt.

[notificata con il numero C(2011) 9316]

(Il testo in lingua ungherese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/150/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

vista la decisione con cui la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE [1] riguardo all'aiuto C 38/10 (ex NN 69/10) [2],

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle disposizioni succitate e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. FATTI E PROCEDIMENTO

(1) Dopo vari tentativi infruttuosi di privatizzazione, nel 2007 lo Stato ungherese ha concluso un contratto di compravendita con *AirBridge Zrt.* (in appresso "AirBridge") avente ad oggetto il 99,95 % delle quote della compagnia aerea di bandiera *Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.* (in appresso "Malév"). AirBridge ha pagato 200 milioni di HUF (740 000 EUR) [3] per le quote. L'accordo di privatizzazione è stato notificato alla Commissione a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, ma successivamente è stato ritirato [4].

(2) A seguito delle difficoltà finanziarie del nuovo proprietario, l'impresa russa Vnyesekonombank (in appresso "VEB") ha acquisito una partecipazione del 49,5 % in AirBridge, divenendo azionista indiretto di Malév.

(3) Nel marzo 2010 la Commissione è venuta a conoscenza, attraverso la stampa, dell'intenzione dello Stato ungherese di rinazionalizzare Malév. Con messaggio di posta elettronica del 2 marzo 2010 le autorità ungheresi hanno confermato tali notizie di stampa.

(4) Il 10 marzo 2010 la Commissione ha ricevuto, mediante messaggio di posta elettronica, una denuncia di Wizz Air, compagnia aerea ungherese low-cost ("a basso costo") e principale concorrente di Malév in Ungheria. Nella denuncia Wizz Air sosteneva che Malév aveva ricevuto presunti aiuti di Stato illegali e incompatibili con il mercato interno mediante una serie di misure. Con lettera del

[1] A decorrere dal 1º dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono diventati, rispettivamente, gli articoli 107 e 108 del TFUE, ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, agli articoli 87 e 88 del trattato CE.

[2] Decisione della Commissione C(2010) 9671 definitiva del 21 dicembre 2010 (GU C 156 del 26.5.2011, pag. 11).

[3] Le cifre in EUR riportate nella presente decisione sono approssimazioni fornite esclusivamente a titolo indicativo. Tutte le cifre espresse in HUF (ad eccezione del prestito di 76 milioni di EUR concesso da MFB e della garanzia di 32 milioni di EUR prestata da VEB che sono espressi in EUR, si veda il punto 20) sono convertite in EUR utilizzando il tasso di cambio del 2 agosto 2011: 270 HUF/EUR. Nel 2011 il tasso di cambio dell'HUF ha fluttuato ampiamente tra i 260 e i 300 HUF/EUR.

[4] Le autorità ungheresi hanno notificato alla Commissione gli accordi di finanziamento relativi alla privatizzazione di Malév con notifica elettronica del 10 aprile 2008. Questa misura è stata protocollata con il numero N 190/2008. Le autorità ungheresi hanno ritirato la misura il 12 novembre 2009.

29 marzo 2010, la Commissione ha trasmesso una versione non riservata della denuncia alle autorità ungheresi, assieme ad una richiesta di informazioni supplementari. Il 30 aprile 2010 l'Ungheria ha trasmesso osservazioni in merito all'oggetto della denuncia, rispondendo alle questioni ivi sollevate.

(5) Nel corso di una riunione svoltasi il 5 maggio 2010 le autorità ungheresi hanno manifestato l'intenzione di ristrutturare la compagnia aerea, precisando tuttavia che non sapevano ancora quale sarebbe stata l'ampiezza della ristrutturazione.

(6) Il 5 ottobre 2010 è pervenuta alla Commissione una seconda denuncia (di un concorrente che non ha dato il consenso alla divulgazione della propria identità) che è stata trasmessa alle autorità ungheresi con lettera del 21 ottobre 2010. Il 19 novembre 2010 le autorità ungheresi hanno presentato le loro osservazioni in merito all'oggetto di quest'ultima denuncia.

(7) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità ungheresi il 14 luglio 2010 e l'8 ottobre 2010, e ha ricevuto le risposte l'11 agosto 2010, il 16 agosto 2010, il 5 ottobre 2010, il 3 novembre 2010 e il 23 novembre 2010.

(8) In questo contesto, il 21 dicembre 2010 la Commissione ha avviato un procedimento d'indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE (in appresso "la decisione di avvio del procedimento") concernente una serie di presunte misure di aiuti di Stato a favore di Malév.

(9) Il 24 febbraio 2011 l'Ungheria ha presentato osservazioni sulla decisione della Commissione di avvio del procedimento.

(10) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 26 maggio 2011 ([5]). Due interessati hanno trasmesso le proprie osservazioni: Wizz Air il 26 giugno 2011 e un altro concorrente (che ha chiesto che la sua identità non venga divulgata) il 28 giugno 2011.

(11) La Commissione ha trasmesso tali osservazioni all'Ungheria il 6 luglio 2011. Il 5 settembre 2011 l'Ungheria ha presentato commenti sulle osservazioni dei terzi interessati.

(12) Dopo la decisione di avvio del procedimento, sono state organizzate due riunioni a Bruxelles tra i servizi della Commissione e le autorità ungheresi: il 10 giugno 2011 e il 19 ottobre 2011.

(13) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità ungheresi il 26 settembre 2011 e l'Ungheria ha risposto con lettera del 25 ottobre 2011.

([5]) Si veda la nota 2.

II. **MALÉV E LE MISURE IN CAUSA**

II.1. **La società**

(14) Malév ha la base operativa nell'aeroporto internazionale di Budapest "Liszt Ferenc" e attualmente opera una flotta di 22 aeromobili ([6]) su rotte con destinazione in Europa e in Medio Oriente. Nel 2009 ha trasportato circa 3,2 milioni di passeggeri ([7]).

II.2. **Periodo precedente alla privatizzazione del 2007**

(15) Le autorità ungheresi hanno cercato a più riprese di privatizzare Malév. Nel 1992 una quota pari al 35 % del capitale di Malév è stata venduta ad un consorzio composto da Alitalia e Simest e controllato dallo Stato italiano. Nel 1997 il consorzio Alitalia-Simest ha venduto la sua partecipazione ad un consorzio di due banche private ungheresi (OTP e MKB). Nel 1999 la maggior parte delle quote di proprietà privata è stata riacquistata dallo Stato, che è tornato a possedere il 97 % della compagnia.

(16) Malév, come molte altre compagnie aeree, ha risentito notevolmente della recessione del mercato del trasporto aereo che ha seguito gli eventi del settembre 2001 e ha cominciato a registrare perdite (si veda la tabella 1).

(17) È in questo contesto che lo Stato ha nuovamente deciso di privatizzare Malév.

II.3. **La privatizzazione del 2007 e il controllo privato su Malév**

II.3.1. *Vendita a AirBridge*

(18) La società necessitava di una ricapitalizzazione e lo Stato, in qualità di proprietario, aveva limitate possibilità di finanziare tale investimento. È stato pubblicato un invito a presentare offerte per Malév e all'inizio del 2007 è stato deciso che l'offerta più interessante era quella di una società veicolo denominata AirBridge, che proponeva un piano aziendale e un piano di ristrutturazione attraenti e apparentemente redditizi.

(19) Il 23 febbraio 2007 è stato concluso un contratto di compravendita che prevedeva la vendita del 99,95 % delle azioni di Malév a AirBridge. AirBridge apparteneva per il 49 % a Boris Abramovich ([8]), uomo d'affari russo che possedeva partecipazioni di maggioranza in varie compagnie aeree russe (KrasAir e l'alleanza delle compagnie aeree russe AirUnion), e per il 51 % a ungheresi. Ci si aspettava pertanto che AirBridge fornisse *know-how* industriale e leadership a Malév, oltre ai piani aziendale e di ristrutturazione.

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

([7]) Secondo il sito internet della compagnia aerea, nel 2010 hanno viaggiato con Malév oltre 3 milioni di passeggeri paganti.

([8]) Boris Abramovich aveva promesso la sua partecipazione del 49 % in AirBridge alla Vnyesekonombank (VEB), la banca di proprietà dello Stato russo per le attività economiche all'estero, come garanzia per un prestito che questa aveva concesso a AirBridge.

(20) Gli elementi più significativi dell'accordo erano i seguenti:

(a) AirBridge acquistava il 99,95 % delle azioni di Malév per 200 milioni di HUF (740 000 EUR) ed era tenuta a fornire, entro il 31 dicembre 2008, finanziamenti ([9]) per un importo di 50 milioni di EUR.

(b) Il prestito concesso nel 2003 a Malév dalla banca ungherese per lo sviluppo (*Magyar Fejlesztési Bank*, in appresso "MFB"), interamente di proprietà statale, dell'importo di 76 milioni di EUR veniva cancellato dallo stato patrimoniale di Malév e trasferito a una società veicolo, al 100 % di proprietà statale, *Malév Vagyonkezelő Kft*. (in appresso "MAVA").

Il prestito ottenuto da MFB nel 2003 era un prestito espresso in EUR, garantito al 100 % dallo Stato e con un tasso di interesse equivalente all'IBOR a tre mesi maggiorato dello 0,5 %. Il prestito aveva inizialmente scadenza nel 2013, data alla quale il capitale doveva essere rimborsato in un unico pagamento. Con il trasferimento del capitale e degli interessi a MAVA, la scadenza del prestito è stata prorogata al 2017.

Secondo le autorità ungheresi, assieme al prestito sono stati trasferiti a MAVA attivi per un valore di 76 milioni di EUR, che comprendevano il marchio Malév, un oleodotto per il trasporto di cherosene e un aeromobile B767. Era anche previsto che, se Malév fosse stata in attivo, avrebbe dovuto versare a MAVA il 25 % degli utili al netto delle imposte. AirBridge ha altresì fornito a MAVA una garanzia bancaria prestata da VEB a copertura del rimborso del prestito fino a 32 milioni di EUR.

(c) Malév avrebbe inoltre dovuto pagare a MAVA la somma annua di 200 000 EUR a titolo di royalties per l'uso del nome e del logo Malév. AirBridge era obbligata a continuare ad utilizzare il marchio e a garantire il funzionamento della società come compagnia aerea fino al 31 dicembre 2017, nuova data di scadenza del prestito.

(d) Malév avrebbe preso in locazione di ritorno da MAVA l'aeromobile B767 - che le era stato trasferito (si veda la lettera b) – dal 1º gennaio 2008 al 31 dicembre 2017 ([10]).

(21) È stata designata una nuova direzione e sono state realizzate una serie di misure per ridurre i costi e generare entrate, fra cui la soppressione di operazioni di lungo raggio e tagli del personale. Secondo le autorità ungheresi, queste misure, poiché hanno coinciso con un forte aumento dei prezzi del combustibile, non hanno tuttavia avuto un effetto generale sulla redditività della società.

(22) La situazione finanziaria di Malév ha continuato a deteriorarsi e dopo 4 mesi la società non aveva più la liquidità necessaria per pagare neanche le royalties per l'uso del marchio Malév.

(23) Secondo l'Ungheria, i pagamenti per l'aeromobile B767 preso in locazione da MAVA non sono stati sospesi dopo la decisione di Malév di sospendere le rotte a lungo raggio: difatti Malév riconosce tali debiti e vi è soltanto un ritardo nei pagamenti, sui quali corrisponde un interesse.

(24) Nel secondo semestre del 2008 la crisi finanziaria mondiale ha iniziato a incidere su Malév e sui suoi partner russi. Varie compagnie aeree di proprietà di Boris Abramovich sono fallite. AirBridge non era più in grado di finanziare Malév e non ha potuto rimborsare il prestito a VEB, la quale ha acquisito il controllo della partecipazione del 49 % in AirBridge che era stata prevista come garanzia. VEB ha precisato che era disposta a continuare a finanziare Malév, ma in qualità di banca e non di proprietario.

II.3.2. *Vendita di Malév Ground Handling*

(25) Come sopra accennato, la situazione finanziaria di Malév era peggiorata ulteriormente all'inizio del 2009. I suoi azionisti hanno pertanto proposto alla holding pubblica (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*, in appresso "MNV") di venderle la Malév Ground Handling (in appresso "Malév GH"), l'impresa di assistenza a terra che Malév controllava al 100 %.

(26) Secondo le autorità ungheresi, Malév GH era e rimane tuttora un'impresa finanziariamente sana.

(27) Il contratto preliminare di acquisto firmato nel gennaio 2009 (e modificato nel febbraio 2009) prevedeva il pagamento di un acconto di 4,3 miliardi di HUF (16 milioni di EUR), che MNV ha versato a Malév in due volte nel gennaio e nel febbraio 2009. L'acconto avrebbe dovuto essere rimborsato entro 2 giorni lavorativi se, dopo le dovute verifiche, MNV avesse deciso di non procedere alla firma del contratto finale di compravendita. Questo obbligo di rimborso potenziale era garantito da accordi di garanzia. Nel luglio 2009 MNV ha infine deciso di interrompere l'operazione e il rimborso dell'acconto è divenuto esigibile.

(28) MNV non ha mai ricevuto il rimborso dell'acconto, né gli interessi dovuti su di esso ([11]).

([9]) Più precisamente, 20 milioni di EUR di capitale e 30 milioni di EUR sotto forma di capitale, prestiti o prestiti subordinati.

([10]) Per un prezzo composto da un forfait di 110 000 EUR e da un canone annuo di 1,1 milioni di EUR e con tutte le relative spese di manutenzione e costi di funzionamento a carico di Malév.

([11]) La domanda di rimborso avanzata nei confronti di Malév è stata invece successivamente regolata nel quadro di una conversione del debito in azioni, descritta in appresso, nel febbraio 2010, cioè un anno dopo il versamento dell'acconto a Malév. L'importo del capitale maggiorato degli interessi è stato a quel momento determinato da un revisore contabile come equivalente a 4 664 604 041 di HUF (17 milioni di EUR).

II.3.3. *Differimento d'imposta*

(29) Tra il gennaio 2007 e il marzo 2010 l'amministrazione ungherese del fisco e dei controlli finanziari (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal,* in appresso "APEH") ha consentito a Malév di differire o riscadenzare i pagamenti di vari tipi di imposte e contributi previdenziali. APEH non ha adottato misure per la riscossione del debito insoluto a partire dal luglio 2008 e successivamente ha concesso di riscadenzare altri pagamenti. Nel marzo 2010 il debito di Malév nei confronti del fisco e della previdenza sociale (capitale e interessi di mora) ammontava a 13,7 miliardi di HUF (51 milioni di EUR) e, considerando l'intero gruppo Malév, era di 16,8 miliardi di HUF (62 milioni di EUR). L'11 marzo 2010 il debito residuo sul conto di Malév presso l'APEH è stato estinto utilizzando parte dei fondi raccolti mediante l'aumento di capitale del febbraio 2010, descritto più avanti.

II.4. **La rinazionalizzazione del 2010 e il controllo pubblico su Malév**

II.4.1. *I motivi che hanno indotto a rinazionalizzare Malév*

(30) Nel 2010 non è stato possibile trovare investitori privati disposti a rilevare Malév da AirBridge/VEB in qualità di azionista principale. VEB, in particolare, non aveva intenzione di finanziare la compagnia aerea in qualità di investitore strategico. I risultati finanziari della compagnia aerea hanno continuato a mantenersi deboli, come risulta dalla tabella 1.

Tabella 1

indicatori di risultato di Malév 2003-2010 (miliardi di HUF)

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

Fonti: informazioni trasmesse dalle autorità ungheresi e bilancio 2010 di Malév.

(31) Piuttosto che liquidare la società, le autorità ungheresi hanno deciso di avviare trattative con VEB e AirBridge per cercare di rafforzare la posizione commerciale di Malév a medio e lungo termine.

II.4.2. *Aumento di capitale del febbraio 2010: conversione del debito in capitale proprio e apporto di nuovo capitale*

(32) Il 26 febbraio 2010 VEB, AirBridge, MNV, Malév e il governo ungherese hanno convenuto un aumento di capitale di 25,4 miliardi di HUF (94 milioni di EUR), in parte apportando nuovo capitale per 20,7 miliardi di HUF (77 milioni di EUR) e in parte trasformando in capitale proprio il debito relativo all'acconto ricevuto per Malév GH (si veda la sezione II.3.2), maggiorato degli interessi, per un totale di 4,7 miliardi di HUF (17 milioni di EUR). Anche AirBridge ha convertito 1,5 miliardi di HUF (5,4 milioni di EUR) in capitale proprio. Di conseguenza Malév non aveva più debiti e gli ex creditori erano diventati proprietari di parte della società.

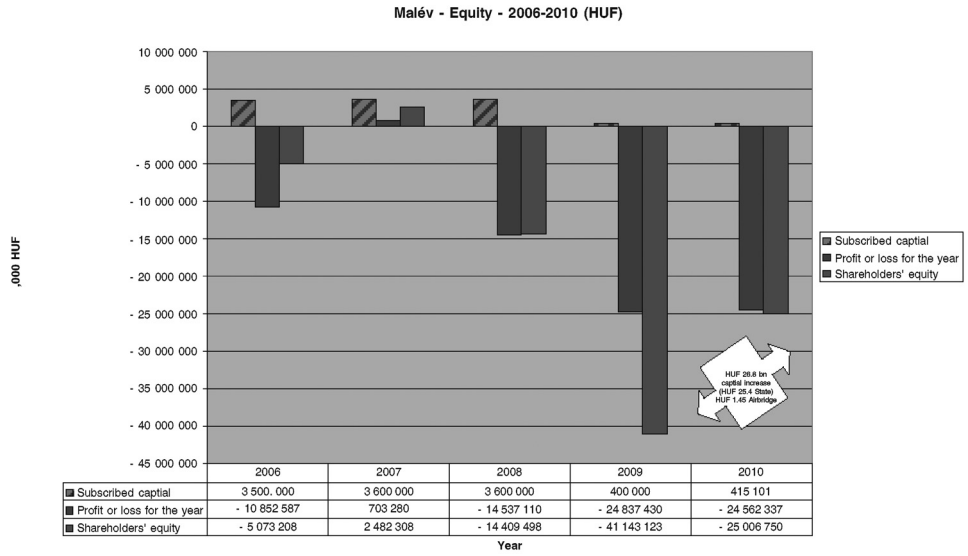
(33) Prima dell'aumento, il capitale sottoscritto di Malév era stato ridotto quasi a zero per assorbire parte delle perdite accumulate e per tener conto del fatto che le azioni esistenti di Malév non avevano più alcun valore. Il capitale sottoscritto di Malév è stato successivamente aumentato mediante l'emissione di nuove azioni del valore nominale di 0,01 HUF l'una. L'andamento del capitale proprio di Malév è illustrato nella figura 1.

(34) L'apporto di fondi da parte di MNV per un importo di 20,7 miliardi di HUF (77 milioni di EUR) ha consentito a Malév di rimborsare tutti i debiti fiscali insoluti (si veda il considerando 29) e di stabilizzare temporaneamente la sua attività.

(35) Dopo l'aumento di capitale, lo Stato è diventato azionista di Malév al 94,6 % e la quota di AirBridge/VEB è stata ridotta al minimo.

Figura 1

andamento del capitale proprio di Malév



II.4.3. *Maggio-agosto 2010: prestiti di azionista e conversione in azioni*

(36) Tra il maggio e l'agosto 2010 lo Stato ungherese ha concesso a Malév, attraverso MNV, una serie di prestiti di azionista per un totale di 9,2 miliardi di HUF (34 milioni di EUR).

(37) Il primo di questi prestiti, del maggio 2010, è stato dell'importo di 2,16 miliardi di HUF (7,9 milioni di EUR). Era un prestito di azionista di durata triennale ad un tasso di interesse del 9,97 %. Il rimborso era previsto per mezzo di un pagamento unico a scadenza e la garanzia era un diritto di pegno sulle azioni di Malév GH.

(38) Il secondo di questi prestiti, del giugno 2010, pari a 1,34 miliardi di HUF (4,9 milioni di EUR) era nuovamente un prestito di azionista di durata triennale, ad un tasso di interesse del 9,97 %, da rimborsare mediante un pagamento unico a scadenza e garantito da un diritto di pegno sulle azioni di Malév GH.

(39) Il terzo prestito di azionista è stato concesso nell'agosto 2010 e ammontava a 5,7 miliardi di HUF (20,8 milioni di EUR). Era nuovamente un prestito di azionista di durata triennale, ad un tasso di interesse del 9,97 %, rimborsabile con un unico pagamento a scadenza. In questo caso la garanzia era un diritto di pegno su un aeromobile (HA-LNA - un jet CRJ).

(40) Il 24 settembre questi tre prestiti, che in totale ammontavano a 9,2 miliardi di HUF (33,6 milioni di EUR), nonché i relativi interessi (per un totale di 9,4 miliardi di HUF, ovvero 34,3 milioni di EUR), sono stati convertiti da debito in azioni in Malév e le relative garanzie sono state svincolate.

II.4.4. *Settembre 2010: un altro aumento di capitale e prestito di azionista*

(41) Il 24 settembre 2010 MNV ha aumentato il capitale di Malév apportando fondi per altri 5,3 miliardi di HUF (19,3 milioni di EUR). La partecipazione di MNV (ossia dello Stato) in Malév è quindi salita al 96,5 %.

(42) Alla stessa data lo Stato ha concesso a Malév un ulteriore prestito di azionista, dell'importo di 5,7 miliardi di HUF (20,8 milioni di EUR) di durata triennale e con un tasso di interesse del 9,97 %. Il primo pagamento degli interessi era a 6 mesi dalla data dell'esborso mentre il rimborso del capitale era previsto mediante un versamento unico a scadenza. Le garanzie sul prestito sono un diritto di pegno registrato sull'aeromobile HA-LNA CRJ con un valore patrimoniale di circa 1,8 miliardi di HUF e un diritto di pegno costituito sulle entrate derivanti dal traffico nazionale e internazionale organizzato dagli agenti IATA.

III. SINTESI DELLE MISURE OGGETTO D'INDAGINE

(43) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha esaminato se le seguenti misure costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE:

— misura n. 1: il 31 dicembre 2007 rilevamento da parte di MAVA, appartenente allo Stato, di un prestito che Malév aveva ottenuto nel 2003 da MFB (banca per lo sviluppo interamente di proprietà statale) per un importo di **76 milioni di EUR** e di altri attivi di Malév. La durata del prestito è stata prorogata fino al 2017;

— misura n. 2: messa a disposizione di liquidità per **4,3 miliardi di HUF** per un anno nel contesto dell'acquisto previsto (successivamente non concluso) da parte di MNV della controllata di Malév per i servizi di assistenza a terra, la Malév GH, la quale, secondo le autorità ungheresi, era un'impresa finanziariamente sana. Nonostante la vendita non sia stata conclusa, l'acconto ricevuto sul prezzo di acquisto non è stato rimborsato;

— misura n. 3: proroga del pagamento di diverse imposte e contributi previdenziali dovuti tra il gennaio 2007 e il marzo 2010. Nel marzo 2010 il debito di Malév nei confronti del fisco e della previdenza sociale ammontava a **13,7 miliardi di HUF**;

— misura n. 4: nel febbraio 2010 aumento di capitale da parte di MNV di **25,4 miliardi di HUF,** realizzato in parte mediante il conferimento di nuovo capitale per 20,7 miliardi di HUF (77 milioni di EUR) e in parte mediante la conversione in capitale proprio del debito relativo all'acconto ricevuto per Malév GH (si veda la misura 2), maggiorato degli interessi per un totale di 4,7 miliardi di HUF. (Anche AirBridge ha convertito 1,5 miliardi di HUF in azioni);

— misura n. 5: fra il maggio e l'agosto 2010 tre prestiti di azionista per un totale di **9,2 miliardi di HUF**, concessi a Malév da MNV. Questi tre prestiti in HUF avevano un tasso di interesse del 9,97 % e prevedevano il rimborso del capitale mediante versamento unico a scadenza (fissata a 3 anni per ciascuno di essi). I primi due prestiti, per un totale di 3,5 miliardi di HUF (13 milioni di EUR) erano garantiti dalla controllata Malév GH e il terzo, di 5,7 miliardi di HUF (21 milioni di EUR) da un aeromobile (HA-LNA, un jet CRJ);

— misura n. 6: nel settembre 2010 conversione di detti prestiti di azionista (unitamente agli interessi passivi maturati) da debito in capitale proprio, per un importo pari a **9,4 miliardi di HUF**;

— misura n. 7: nel settembre 2010 ulteriore aumento di capitale per un importo pari a **5,3 miliardi di HUF** in contanti, che porta la partecipazione dello Stato al 96,5 %;

— misura n. 8: nel settembre 2010 ulteriore prestito di azionista dell'importo di **5,7 miliardi di HUF**, con un tasso di interesse del 9,97 % e rimborso del capitale mediante versamento unico a scadenza. Il prestito era garantito dall'aeromobile HA-LNA CRJ di cui sopra e da un diritto di pegno costituito sulle entrate derivanti dal traffico nazionale e internazionale organizzato dagli agenti IATA.

(44) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha inoltre messo in dubbio il fatto che le suddette misure, qualora costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, siano compatibili con il mercato interno alla luce delle deroghe contenute nel TFUE e, in particolare, negli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ([12]) (in appresso "gli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione").

IV. **OSSERVAZIONI PRESENTATE DALL'UNGHERIA**

(45) Nella risposta alla decisione di avvio del procedimento, l'Ungheria ha ripetuto i fatti di cui sopra e ha spiegato in dettaglio i motivi che hanno determinato le difficoltà della compagnia aerea. L'Ungheria ha inoltre confermato che Malév poteva essere considerata un'impresa "permanentemente" in difficoltà, ai sensi degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione, almeno a partire dalla seconda metà del 2006.

(46) Prima dell'avvio dell'indagine formale, le autorità ungheresi sostenevano, in sintesi, che tutte le misure rispettano i principi dell'investitore in un'economia di mercato e del creditore in un'economia di mercato.

(47) In relazione alle misure relative alla vendita di Malév a AirBridge, le autorità ungheresi hanno sostenuto che tali misure sono conformi al mercato perché erano state offerte delle garanzie per il rilevamento del prestito da parte di MAVA. Quanto alla vendita di Malév GH non andata a buon fine, le autorità ungheresi hanno affermato che Malév non ha beneficiato di alcun vantaggio poiché il rimborso tardivo dell'acconto era adeguatamente garantito, tenendo conto dei relativi interessi. Per quanto riguarda la proroga del pagamento delle imposte le autorità ungheresi affermano che tali importi erano garantiti, che tutti gli interessi e le sanzioni previsti sono stati applicati e, inoltre, che tali differimenti rappresentano misure correnti. Relativamente alla rinazionalizzazione di Malév, le autorità ungheresi affermano che se avessero fatto valere i loro crediti nei confronti di Malév avrebbero causato il fallimento e la liquidazione della società: reputano però che così facendo avrebbero recuperato soltanto una piccola parte dei propri crediti (oltre alla copertura offerta dalla garanzia di VEB di cui al considerando 20) e avrebbero dovuto affrontare inoltre notevoli conseguenze negative per l'economia nazionale ([13]).

(48) In relazione ai prestiti di azionista e alla loro successiva trasformazione in capitale proprio di Malév, lo Stato è del parere che non abbiano conferito alcun vantaggio a Malév in quanto erano sempre integralmente garantiti da attivi, avevano tassi d'interesse conformi al mercato e al momento della conversione in capitale proprio si è tenuto pienamente conto di tutti gli interessi maturati.

([12]) Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, GU C 244 del 1.10.2004, pag. 2.

([13]) Quali la perdita di posti di lavoro, l'effetto sui fornitori di Malév, il calo del traffico nell'aeroporto di Budapest, un ridotto afflusso di turisti e effetti negativi sulla capacità generale dell'Ungheria di attrarre investimenti.

(49) Le autorità ungheresi non hanno presentato elementi nuovi dopo la decisione di avvio del procedimento. Le osservazioni dell'Ungheria sulla decisione di avvio del procedimento non contengono elementi nuovi a sostegno del fatto che le misure non costituiscano aiuti, né informazioni che dimostrino la compatibilità delle misure attuate con il mercato interno, in particolare con gli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione.

V. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

(50) Due concorrenti hanno presentato osservazioni (si veda il precedente considerando 10) ed hanno entrambi appoggiato l'indagine della Commissione.

(51) Il concorrente che ha chiesto che la propria identità non sia divulgata ha sostenuto che alcuni investitori privati erano interessati ad acquisire una partecipazione di controllo in Malév: questo dimostra che esistevano alternative alla rinazionalizzazione di Malév del 2010.

(52) Wizz Air ha stimato che gli attivi che erano stati trasferiti a MAVA assieme al prestito di MFB (misura n. 1), comprendenti il marchio Malév, l'oleodotto per il trasporto di cherosene e un aeromobile B767, avevano un valore di mercato complessivo non superiore a 27 milioni di EUR, cioè notevolmente inferiore all'importo del prestito. Pertanto Wizz Air ha concluso che questa operazione non è avvenuta in normali condizioni di mercato e ha conferito un vantaggio considerevole a Malév.

(53) Per quanto riguarda il differimento dell'imposta (misura n. 3), Wizz Air ha affermato che, in base alla legge ungherese, un'impresa privata in una situazione simile a quella di Malév non avrebbe potuto ottenere un differimento d'imposta come quello in esame né automaticamente né in via eccezionale.

VI. **COMMENTI DELL'UNGHERIA SULLE OSSERVAZIONI DEI TERZI**

(54) Dopo una proroga del termine per le risposte, l'Ungheria ha risposto a queste osservazioni il 5 settembre 2011 ribadendo la sua posizione secondo la quale le misure precedenti trovano giustificazione nel principio dell'investitore in economia di mercato (si veda il considerando 59) e pertanto non costituiscono aiuto di Stato. Secondo l'Ungheria, l'esistenza di obiettivi di politica pubblica non pregiudica il fatto che le misure non costituiscono aiuti di Stato.

(55) L'Ungheria ha affermato che non vi erano opzioni praticabili e che solo con la rinazionalizzazione le autorità ungheresi potevano riacquistare il pieno controllo operativo su Malév, consentendo alla compagnia di bandiera di attuare effettivamente il processo di ristrutturazione avviato dal 2007 al fine di garantire il successo commerciale della società. Per quanto riguarda la misura n. 1, l'Ungheria ha dichiarato che il valore degli attivi in questione corrispondeva al valore del prestito. Relativamente alla misura n. 3, l'Ungheria ha sostenuto che l'amministrazione fiscale ungherese ha trattato Malév come qualsiasi altro contribuente in situazione analoga.

VII. **ESISTENZA DI AIUTO DI STATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TFUE**

VII.1. **Aspetti generali**

(56) Per stabilire se le misure in esame costituiscono aiuto di Stato, la Commissione deve valutare se rispondono alle condizioni cumulative di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE che afferma che "Salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".

(57) Sulla base di tale disposizione la Commissione valuterà se le misure contestate in favore di Malév costituiscono aiuti di Stato.

(58) Per quanto riguarda i criteri cumulativi che definiscono gli aiuti di Stato, nel presente caso sono incontestabili l'incidenza sugli scambi e la distorsione della concorrenza, che non sono state confutate nemmeno dalle autorità ungheresi. Malév è in concorrenza con altre compagnie aeree dell'Unione europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo ("terzo pacchetto") il 1º gennaio 1993 ([14]). Le misure in questione hanno consentito a Malév di continuare ad operare senza dover affrontare, a differenza degli altri concorrenti, le conseguenze normalmente derivanti dai suoi risultati finanziari insufficienti.

(59) Per quanto riguarda le risorse statali e l'imputabilità delle misure allo Stato, nemmeno tale punto è stato contestato dall'Ungheria. APEH è l'amministrazione fiscale ungherese e, in quanto tale, è chiaramente imputabile allo Stato. MNV è la società di gestione del patrimonio nazionale ungherese, le cui funzioni sono definite nelle più importanti norme quadro della legge sul patrimonio dello Stato, che esegue le decisioni del governo e del ministero competente. Riguardo a MAVA, è anch'essa di proprietà dello Stato al 100 % (tramite MNV) e - come spiegato dalle autorità ungheresi - rappresenta un'emanazione dello Stato ungherese.

(60) La selettività, ad eccezione della misura 3 (differimento delle imposte), non è stata contestata dall'Ungheria: le misure avevano l'obiettivo di favorire una singola società, Malév.

([14]) Il "terzo pacchetto" comprende l'introduzione di prescrizioni armonizzate sul rilascio della licenza d'esercizio alle compagnie aeree dell'UE (regolamento (CEE) n. 2407/92), sul libero accesso di tutte le compagnie aeree dell'UE munite di questa licenza d'esercizio a tutte le rotte all'interno dell'UE (regolamento (CEE) n. 2408/92) e sulla piena liberalizzazione delle tariffe aeree (regolamento (CEE) n. 2409/92).

(61) Per determinare se le misure in esame hanno determinato un vantaggio economico a favore di Malév si è proceduto alla valutazione seguente.

(62) La Commissione rileva che, in base ai principi consolidati del diritto dell'UE, la messa a disposizione di ulteriori capitali a favore di un'impresa a condizioni migliori di quelle normali di mercato potrebbe rientrare nell'ambito dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, in quanto favorirebbe l'impresa specifica. Al fine di stabilire se è stato concesso tale vantaggio, la Commissione applica il principio dell'investitore in un'economia di mercato, secondo il quale non vi sono elementi di aiuto di Stato *"se, in circostanze simili, un investitore privato operante in condizioni normali di un'economia di mercato, di dimensioni che possano essere paragonate a quelle di enti che gestiscono il settore pubblico, avrebbe potuto essere indotto a procedere all'apporto di capitali in questione"*. Pertanto la Commissione deve valutare *"se un investitore privato avrebbe realizzato l'operazione controversa alle medesime condizioni"* ([15]). Il comportamento dell'ipotetico investitore privato in un'economia di mercato è quello di un investitore avveduto ([16]) che vorrebbe massimizzare i suoi profitti, senza tuttavia assumersi grandi rischi in rapporto al rendimento ([17]).

(63) Secondo la giurisprudenza della Corte europea, il comportamento dell'investitore privato, cui deve essere confrontato l'intervento dell'investitore pubblico che persegue obiettivi di politica economica, sebbene non sia necessariamente quello dell'investitore comune che investe i suoi capitali in previsione della loro redditività più o meno a breve termine, deve almeno corrispondere a quello di una holding privata o di un gruppo privato di imprese che persegue una politica strutturale, globale o settoriale e sia guidato da prospettive di redditività a più lungo termine ([18]).

(64) Inoltre "[…] *il paragone tra il comportamento dell'investitore pubblico e privato deve essere fatto in considerazione dell'atteggiamento che avrebbe tenuto, all'atto della transazione di cui trattasi, un investitore privato, alla luce delle informazioni disponibili e degli sviluppi prevedibili a quel momento*" ([19]).

(65) L'analisi e la valutazione della Commissione devono comprendere *"tutti gli elementi rilevanti della transazione controversa e del suo contesto"*, compresi la situazione finanziaria dell'impresa beneficiaria e il mercato rilevante. Sulla base delle considerazioni suesposte, la questione principale che la Commissione intende esaminare è se l'impresa ha ricevuto *"un vantaggio economico che non avrebbe avuto in condizioni normali di mercato"* ([20]).

(66) Inoltre, la Commissione osserva che, secondo la giurisprudenza consolidata, il principio dell'investitore in economia di mercato si applica anche ai prestiti: in tal caso, questo principio richiederebbe che ci si ponesse la questione se un investitore privato avrebbe concesso il prestito al beneficiario alle condizioni alle quali esso è stato effettivamente accordato ([21]).

VII.2. **Valutazione dell'insieme delle misure**

(67) Come già indicato nella decisione di avvio del procedimento, la sentenza nella causa *BP Chemicals* ([22]) è pertinente per la valutazione del caso in oggetto. Infatti, la Commissione ritiene che le misure non siano autonome bensì collegate dalla loro cronologia, dalla situazione finanziaria di Malév e dalla loro finalità, poiché hanno l'obiettivo di mantenere la compagnia aerea in vita e di soddisfare il fabbisogno di liquidità e rimediare alla sottocapitalizzazione dovuti alle sue perdite. La stessa Ungheria, nelle osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento, afferma che i diversi stadi del processo sono indissociabili e che tutte le misure erano intese a perseguire un obiettivo, ossia garantire il funzionamento della compagnia aerea mediante un investitore strategico.

(68) Dalle informazioni trasmesse dall'Ungheria risulta evidente che le misure da essa attuate in favore di Malév sono motivate da considerazioni di interesse pubblico e non sono basate sulla futura redditività dell'impresa. L'Ungheria ha sottolineato in diverse occasioni l'insuccesso della privatizzazione e l'importanza di Malév per l'economia nazionale e ha riconosciuto che, nell'adottare le misure, lo Stato ha preso in considerazione il ruolo della compagnia aerea per le infrastrutture nazionali, per il mercato del lavoro e per l'interesse dei fornitori. Le autorità ungheresi hanno anche evidenziato che non esiste un investitore privato che sarebbe disposto a rilevare la compagnia aerea nella sua forma attuale. La Commissione deve pertanto partire dal presupposto che, in circostanze analoghe, un investitore privato non avrebbe agito come il governo ungherese quando ha adottato le misure. A questo proposito, la Commissione rammenta che anche nella sentenza nella causa *Boch* la Corte ha affermato che *"si deve in particolare valutare se, in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibile, astrazion fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato un conferimento di capitale del genere"* ([23]).

([15]) Sentenza del 6 marzo 2003 nelle cause riunite T-228/99 e T-233/99, *Westdeutsche Landesbank GZ/Commissione* (Raccolta 2003, pag. II-435, punto 245).

([16]) Sentenza del 16 maggio 2002 nella causa C-482/-99, *Francia/Commissione* (Raccolta 2002, pag. I-4397, punto 71).

([17]) Sentenza nelle cause riunite T-228/99 e T-233/99 (citata nella nota 15), punto 255.

([18]) Sentenza del 21 marzo 1991 nella causa C-305/89, *Italia/Commissione* (Raccolta 1991, pag. I-1603, punto 20).

([19]) Sentenza nelle cause riunite T-228/99 e T-233/99 (citata nella nota 15), punto 246. Si veda inoltre la sentenza del 30 aprile 1998 nella causa T-16/96, *Cityflyer Express/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-757, punto 76).

([20]) Sentenza nelle cause riunite T-228/99 e T-233/99 (citata nella nota 15), punto 251.

([21]) Sentenza nella causa T-16/96 (citata nella nota 19), punti 45 e 46.

([22]) Sentenza del 15 settembre 1998 nella causa T-11/95, *BP Chemicals /Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-3235, punto 170); sentenza del 13 settembre 2010 nelle cause riunite T-415/05, T-416/05 e T-423/05, *Olympic* (non ancora pubblicata nella raccolta), punto 385.

([23]) Sentenza del 10 luglio 1986 nella causa C-40/85, *Belgio/Commissione (Boch)* (Raccolta 1986, pag. 2321, punto 13). Si veda inoltre la sentenza del 21 gennaio 1999 nelle cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH/Commissione* (Raccolta 1999, pag. II-17, punto 132).

(69) Alla luce dei risultati finanziari insufficienti ottenuti da Malév su un lungo periodo di tempo (si veda la tabella 1 e i considerando 103 e 104) e dell'affermazione delle autorità ungheresi secondo la quale la compagnia era in difficoltà permanente almeno dal 2006, un investitore privato avrebbe potuto prevedere un rendimento accettabile solo se l'impresa fosse stata ristrutturata in maniera drastica. Tuttavia, né l'Ungheria né Malév hanno mai dimostrato che dietro alle misure in esame vi fosse un piano di ristrutturazione del genere.

(70) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che le misure dalla n. 1 alla n. 8, complessivamente, non rispettino il principio dell'investitore in economia di mercato. Questa valutazione è ulteriormente confermata da un'analisi individuale di ogni misura.

VII.3. **Valutazione individuale delle misure dalla n. 1 alla n. 8**

VII.3.1. *Misura n. 1*

(71) Secondo le autorità ungheresi, l'attività di MAVA si limita ad un'unica funzione, ossia detenere alcuni attivi precedentemente di proprietà di Malév e fungere da intermediario per determinati pagamenti tra Malév e MFB. MAVA è stata creata unicamente per tale scopo.

(72) Il debito di 76 milioni di EUR trasferito a MAVA, ha avuto origine dall'accordo di prestito fra Malév e MFB concluso nel 2003. Il prestito doveva essere rimborsato con un versamento unico a scadenza ed era coperto da una garanzia statale. Questo prestito del 2003 figurava nell'elenco delle misure di aiuto esistenti del trattato di adesione ([24]). Tuttavia, con l'accordo del 2007 la durata del prestito è stata prorogata fino al 2017. Pertanto, a partire dal 2007 la misura non può più essere considerata come una misura di aiuto esistente: infatti la proroga di una misura di aiuto costituisce un nuovo regime di aiuti a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([25]).

(73) Dall'indagine è emerso che questa operazione (proroga della scadenza del debito, creazione di MAVA, trasferimento del debito e degli attivi a MAVA, accordo di locazione di ritorno) era finalizzata esclusivamente a ristrutturare il debito di Malév. La stessa Ungheria ha ammesso che MAVA non ha mai avuto l'obiettivo di realizzare profitti. A seguito di tale operazione, il debito (unitamente agli attivi) è stato cancellato dallo stato patrimoniale di Malév.

(74) L'argomentazione dell'Ungheria secondo la quale gli obblighi finanziari assunti da Malév e da AirBridge erano sufficienti a coprire i costi di MAVA non è accettabile per dimostrare la conformità dell'operazione al mercato, poiché nessun operatore privato sarebbe stato incentivato ad agire nello stesso modo. Le garanzie offerte dovevano permettere a MAVA di rimborsare il debito alla scadenza del prestito, cioè nel 2017 ([26]). Nessun investitore privato avrebbe assunto un rischio del genere: accettare attivi di valore futuro incerto contro un determinato obbligo di pagamento.

(75) Sebbene le autorità ungheresi abbiano fornito valutazioni sufficientemente comprensibili ([27]) per l'aeromobile B767 ([28]) e per l'oleodotto per il trasporto di cherosene ([29]), la valutazione fornita (metodo dei flussi di cassa attualizzati) per il marchio Malév (56 milioni di EUR) sembra essere circolare e fortemente dipendente dai risultati della compagnia aerea: il risultato non può quindi essere il valore oggettivo del marchio Malév, specialmente in considerazione dello stato della compagnia aerea e dei suoi risultati. Dato che lo Stato era a conoscenza del fatto che probabilmente Malév non sarebbe stata in grado di adempiere all'obbligo di pagare le royalties, il metodo dei flussi di cassa attualizzati avrebbe dovuto dare un risultato pari a zero. Nel quadro di questa specifica struttura contrattuale, il valore del marchio non può essere accettato come garanzia sufficiente.

(76) Le parti contraenti dovevano essere consapevoli del fatto che non era realistico che Malév, già in difficoltà nel 2007, fosse in grado di adempiere all'obbligazione di pagamento delle royalties. Infatti, a seguito di tale operazione, i costi di MAVA (vale a dire gli interessi dovuti a MFB) non hanno potuto essere coperti dai pagamenti delle royalties per l'uso del marchio da parte di Malév. MAVA non si è mai adoperata per recuperare i pagamenti insoluti.

(77) La garanzia di 32 milioni di EUR prestata da VEB era destinata a coprire non solo il capitale ma anche il pagamento periodico degli interessi che MAVA doveva versare a MFB.

(78) In questo contesto, e tenuto conto del fatto che a MAVA non sono stati trasferiti equivalenti adeguati, la cancellazione del debito dallo stato patrimoniale della società è da considerarsi un vantaggio a favore di Malév.

([24]) Elenco delle misure di aiuto esistenti previste al punto 1, lettera b), del meccanismo d'aiuto esistente di cui al capo 3 dell'allegato IV del trattato di adesione della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca all'Unione europea.

([25]) GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1. Sentenza del 25 marzo 2009 nella causa T-332/06, *Alcoa Trasformazioni/Commissione*, (non ancora pubblicata nella raccolta), punto 32, e sentenza del 6 marzo 2002 nelle cause riunite T-127/99, T-129/99 e T-148/99, *Diputación Foral de Álava/Commissione* (Raccolta 2002, pag. II-1275).

([26]) In particolare, Malév era obbligata a riacquistare il marchio Malév nel 2017 per 76 milioni di EUR e con questi fondi MAVA avrebbe rimborsato il prestito a MFB.

([27]) Le valutazioni per i tre attivi (l'aeromobile, l'oleodotto per il trasporto di cherosene e il marchio Malév) sono state elaborate da American Appraisal.

([28]) Metodo basato sui costi che tiene conto anche delle informazioni contenute nella pubblicazione annuale "The Aircraft Value Reference"e di un'offerta indicativa per l'aeromobile (fornita da American Appraisal in base alle informazioni ricevute da Malév).

([29]) Metodo basato sui costi.

VII.3.2. *Misura n. 2*

(79) Per quanto concerne l'acconto ricevuto da MNV per la vendita (successivamente non conclusa) di Malév GH, nel 2009 quest'ultima disponeva, secondo la valutazione degli esperti presentata dall'Ungheria, di un patrimonio netto di 1,6 miliardi di HUF e aveva un valore stimato di mercato di 3,5 miliardi di HUF. Nel gennaio 2009 MNV ha infatti versato a Malév 1,6 miliardi di HUF a titolo di acconto. Questo pagamento era garantito da un diritto di pegno su un aeromobile HA-LNA, un jet CRJ (con un valore stimato di mercato di 1,8 miliardi di HUF). Nel febbraio 2009 il contratto preliminare di acquisto è stato modificato e MNV ha versato altri 2,7 miliardi di HUF (l'anticipo totale è stato quindi di 4,3 miliardi di HUF) e sullo stesso aeromobile è stato iscritto un secondo diritto di pegno.

(80) Nelle osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento, le autorità ungheresi ammettono che in effetti l'acconto era stato versato per garantire liquidità a Malév durante la fase di negoziato della rinazionalizzazione.

(81) Secondo il contratto preliminare di acquisto, il rimborso di tale somma sarebbe stato esigibile immediatamente (2 giorni lavorativi) qualora l'operazione non fosse andata in porto. Tuttavia, MNV non ha intrapreso misure per recuperare il suo credito dopo essersi ritirata dall'accordo nel luglio 2009. Gli interessi sono stati calcolati ex post, ma mai pagati, quando il debito è stato convertito in azioni nel 2010. Malév ha quindi beneficiato di tale liquidità a titolo gratuito.

(82) La Commissione è del parere che la misura abbia conferito un vantaggio a Malév poiché non è stata data esecuzione al rimborso dell'acconto quando è diventato esigibile nel luglio 2009. Inoltre un vantaggio si è verificato anche prima, nel febbraio 2009, quando il contratto preliminare di acquisto è stato modificato e l'acconto è stato aumentato (superando il prezzo di mercato stimato della società) senza essere sufficientemente garantito.

VII.3.3. *Misura n. 3*

(83) Per quanto concerne il ripetuto differimento del pagamento di imposte e di contributi previdenziali concesso dall'amministrazione fiscale, la Commissione osserva che, in base a quanto dichiarato dall'Ungheria, nel periodo 2006-2007 Malév ha chiesto una proroga del pagamento delle imposte in 12 diverse occasioni (per diversi pagamenti). Ogni volta l'amministrazione fiscale ha accordato il differimento. Conformemente alla pertinente legislazione ungherese, la concessione di tale differimento è discrezionale e tali richieste possono essere rifiutate. Pertanto, la misura deve essere considerata selettiva ([30]).

([30]) Sentenza del 29 giugno 1999 nella causa C-256/97, *DM Transport* (Raccolta 1999, pag. I-3913, punto 27), e sentenza dell'11 luglio 2002 nella causa T – 152/99, *HAMSA* (Raccolta 2002, pagg. II-3049, punto 157).

(84) Fino al luglio 2008 erano applicati interessi legali che Malév pagava in base alla proroga prevista. Nelle decisioni l'amministrazione fiscale motivava l'accordo della proroga facendo riferimento alla situazione difficile di Malév e alla ristrutturazione prevista in quel momento.

(85) A partire dal luglio 2008, tuttavia, Malév ha smesso di pagare le imposte, i contributi previdenziali e gli interessi (ad eccezione di un pagamento parziale nel dicembre 2008) e l'amministrazione fiscale non ha adottato alcuna misura per recuperare i crediti. Sono stati inoltre riscadenzati altri pagamenti anche dopo il mancato rispetto da parte di Malév dei precedenti accordi di differimento. Dall'aprile 2009, le imposte e i contributi previdenziali dovuti a partire da quella data (ossia non i precedenti pagamenti già in sofferenza) non sono stati neppure riscadenzati e APEH non ha adottato azioni concrete per recuperare i crediti.

(86) La Commissione ritiene che nessun creditore privato avrebbe agito come lo Stato ungherese. Infatti, a partire dal luglio 2008 non sono mai state adottate misure concrete di recupero dei crediti. Inoltre, la situazione finanziaria dell'impresa, nonostante alcuni sforzi di ristrutturazione, ha continuato a essere molto debole (si veda la tabella 1), ed era scarsa o nulla la prospettiva che l'impresa tornasse alla redditività. In tale situazione un creditore privato avrebbe chiesto l'esecuzione dell'accordo. Inoltre, dopo il mancato rispetto di Malév degli accordi di differimento, nessun creditore privato avrebbe acconsentito a riscadenzare altri pagamenti.

(87) La mancata ingiunzione di pagamento delle imposte e dei contributi previdenziali da parte dell'amministrazione fiscale e il differimento di ulteriori pagamenti hanno pertanto conferito un vantaggio a Malév al più tardi dal luglio 2008.

VII.3.4. *Misura n. 4*

(88) Per quanto riguarda l'aumento di capitale del febbraio 2010, con il quale lo Stato ha rinazionalizzato la compagnia aerea, nella quale non deteneva partecipazioni dal momento della sua privatizzazione, il dato più sorprendente è che mentre nel 2007 il 99,5 % di Malév è stato venduto per un prezzo equivalente a circa 740 000 EUR, nel 2010 lo Stato di fatto ha pagato l'equivalente di 94 milioni di EUR per riacquistare la proprietà del 94,6 % (mediante l'aumento di capitale: realizzato in parte apportando nuovo capitale per 20,7 miliardi di HUF e in parte convertendo in capitale proprio il debito relativo all'acconto ricevuto per Malév GH di 4,7 miliardi di HUF), ovvero una cifra pari a 127 volte il prezzo di vendita iniziale. Questo comportamento dello Stato non è conforme al mercato, in particolare in considerazione del fatto che nel frattempo la compagnia aerea aveva accumulato perdite, continuava ad avere un capitale proprio negativo e non aveva un piano di ristrutturazione credibile. In effetti, le autorità ungheresi hanno riconosciuto che Malév era in difficoltà permanente e che nessun investitore privato era disposto ad acquistarla all'inizio del 2010.

(89) Sebbene l'aumento di capitale ammontasse a 25,4 miliardi di HUF (questo è l'importo che lo Stato ungherese ha pagato per riacquisire la proprietà del 94,6 % nella compagnia aerea), al momento dello *swap* Malév aveva un capitale proprio negativo pari a 41 miliardi di HUF (152 milioni di EUR), perdite accumulate per un importo di 51 miliardi di HUF (189 milioni di EUR) e un debito totale di 75 miliardi di HUF (278 milioni di EUR) ([31]). Secondo il bilancio del 2010, all'inizio di quell'esercizio i problemi di finanziamento della compagnia aerea erano seri, il debito aveva raggiunto un livello considerevole, le fonti di finanziamento erano praticamente inesistenti. A causa della mancanza di un proprietario strategico, non erano disponibili fonti private di finanziamento. Infatti, la compagnia aerea registrava perdite almeno dal 2003 senza prospettive realistiche di ripristino della redditività, e neanche il proprietario privato era riuscito a migliorare le cose. In questo contesto era chiaro che l'aumento di capitale non sarebbe stato sufficiente a rendere la società nuovamente redditizia e che dopo la rinazionalizzazione Malév avrebbe avuto bisogno di capitali e di liquidità aggiuntivi ai fini della mera sopravvivenza. La Commissione è giunta alla conclusione che, in tali circostanze, la rinazionalizzazione di Malév del febbraio 2010 mediante l'aumento di capitale ha conferito un vantaggio all'impresa.

(90) Per quanto riguarda l'argomentazione dell'Ungheria secondo la quale allo Stato conveniva nazionalizzare la società piuttosto che far valere i suoi crediti nei confronti di Malév, la Commissione osserva quanto segue: come ha ammesso l'Ungheria, in caso di fallimento, i crediti che avrebbe potuto recuperare sarebbero stati molto ridotti, a parte quello oggetto della garanzia prestata da VEB (in effetti il valore del patrimonio di Malév era negativo al momento dell'operazione). Lo Stato ungherese ha invece deciso di mantenere in vita la compagnia aerea convertendo in capitale proprio il debito e apportando nuovi fondi per 20,7 miliardi di HUF (circa 77 milioni di EUR). Nessun investitore privato si sarebbe assunto questo ulteriore onere finanziario in una situazione simile, in particolare senza possibilità realistiche di riportare la società alla redditività.

(91) La Commissione osserva inoltre che mentre lo Stato ungherese aumentava il capitale di Malév, anche AirBridge (indirettamente tramite VEB) convertiva in capitale proprio il credito pari a 1,4 miliardi di HUF. Tuttavia tale importo rappresenta solo il 5 % del nuovo capitale e lo Stato, oltre a convertire il debito, ha apportato nuovo capitale in quantità significativa. In effetti, l'apporto di nuovi fondi ha rappresentato il 77 % dell'aumento di capitale. Inoltre, viste le deboli condizioni finanziarie di Malév, la prospettiva per AirBridge di ottenere il pagamento di tale importo era molto limitata o addirittura inesistente. Pertanto, il comportamento del privato in questo caso è sostanzialmente diverso da quello dello Stato ungherese e non si può ritenere che lo Stato abbia agito come un investitore privato.

([31]) Bilancio 2010.

Tabella 2

l'aumento di capitale del 2010

Partecipanti all'aumento di capitale	Apporto in miliardi di HUF	Tipo di apporto	Apporto in %
MNV	20,7	Nuovo capitale	77 %
MNV	4,7	capitalizzazione del debito	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Capitalizzazione del debito	5 %
TOTALE	**26,8**		**100 %**

(92) Alla luce di quanto sopra, la Commissione conclude che in tali circostanze la rinazionalizzazione di Malév del febbraio 2010 avvenuta mediante aumento di capitale ha conferito un vantaggio all'impresa.

VII.3.5. *Misure dalla n. 5 alla n. 8*

(93) Per quanto concerne le misure successive alla rinazionalizzazione, è evidente che i prestiti di azionista e gli apporti di capitale avevano lo scopo di finanziare la gestione corrente di Malév e di evitare la sua insolvenza imminente. Lo Stato ha pertanto adottato queste misure con il medesimo obiettivo: mantenere Malév in attività. Inoltre, dette misure sono anche strettamente connesse per la loro cronologia in quanto sono state realizzate a intervalli molto brevi (ossia fra il maggio e il settembre 2010). Di conseguenza, la Commissione è del parere che, in base alla sentenza nella causa *BP Chemicals*, questi prestiti di azionista non possano essere valutati in base al principio dell'investitore in economia di mercato e, in particolare, applicando la comunicazione sul tasso di riferimento ([32]), in quanto sono tutti direttamente collegati alla misura n. 4 e, pertanto, il loro carattere di aiuto di Stato non può essere valutato separatamente.

(94) Dalle dichiarazioni delle autorità ungheresi emerge con chiarezza che nessun investitore privato era disposto a finanziare Malév e che le sue uniche fonti di finanziamento erano i crediti dei fornitori e la liquidità fornita dallo Stato. Al momento della concessione dei prestiti lo Stato non poteva fare serio affidamento sulla capacità di Malév di pagare gli interessi e di rimborsare il prestito. Inoltre, è lecito domandarsi se un creditore privato si assumerebbe il rischio di concedere un prestito da rimborsare con un unico versamento a scadenza a una società in una situazione analoga a quella di Malév (in difficoltà permanente). Infine, tenuto conto degli antecedenti dell'impresa in materia di debiti nei confronti dello Stato (ad esempio, il mancato rimborso dell'acconto per Malév GH, i ripetuti differimenti di imposta e i mancati pagamenti) lo Stato e qualsiasi altro investitore non poteva realisticamente attendersi che Malév potesse far fronte alle proprie obbligazioni.

(95) D'altro canto, anche secondo la comunicazione sul tasso di riferimento, gli interessi e le garanzie convenuti non sono sufficienti per escludere la presenza di aiuti di Stato.

([32]) Comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione, GU C 14 del 19.1.2008, pagg. 6.

Il tasso d'interesse convenuto era del 9,97 %, mentre il tasso di riferimento in HUF al momento della concessione era del 5,97 %: un semplice margine di 400 punti base al di sopra del tasso di base HUF è insufficiente alla luce dei precedenti risultati e della situazione finanziaria di Malév (una società costantemente sull'orlo del fallimento). Per quanto riguarda la garanzia dei prestiti, il valore di mercato di Malév GH (3,5 miliardi di HUF) è discutibile in caso di fallimento di Malév, poiché quest'ultima è il partner principale dell'attività di assistenza a terra: nel 2009 il 63 % del reddito era generato da Malév. Pertanto, almeno a breve termine, i risultati economici di Malév GH erano dipendenti dalla presenza di Malév e il suo valore di mercato sarebbe quindi diminuito sensibilmente se quest'ultima fosse fallita.

(96) In assenza di un piano di ristrutturazione credibile, era chiaro fin dall'inizio che né i prestiti né l'aumento di capitale sarebbero valsi a superare le difficoltà di una società con valore di mercato pari a zero che continuava a essere in condizioni critiche. Tali misure sono quindi praticamente equivalenti ad una mera sovvenzione, poiché lo Stato non aveva prospettive di recuperare i fondi investiti.

(97) La Commissione ritiene pertanto che le misure dalla n. 5 alla n. 8 conferiscano un vantaggio a Malév.

VII.4. **Conclusioni sulla presenza di aiuto di Stato**

(98) In base alla valutazione di cui sopra, tutte le misure in questione (dalla n.1 alla n. 8) conferiscono un vantaggio a Malév, concesso mediante risorse statali.

(99) Inoltre Malév è una compagnia aerea e, come tale, è considerata un'impresa in concorrenza con altre imprese, le quali non beneficiano dello stesso vantaggio. Pertanto, le misure falsano la concorrenza. Malév è inoltre attiva in un settore (quello dell'aviazione) in cui avvengono scambi commerciali tra gli Stati membri; il criterio relativo all'incidenza sugli scambi interni all'Unione è anch'esso soddisfatto.

(100) Infine, le misure sono specifiche e selettive in quanto favoriscono un'unica impresa (Malév).

(101) Alla luce di quanto suesposto, la Commissione è giunta alla conclusione che le misure dalla n. 1 alla n. 8 rispondono ai criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e devono essere pertanto considerate aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

VII.5. **Compatibilità dell'aiuto con il mercato interno**

(102) L'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE prevede delle deroghe alla norma generale di incompatibilità degli aiuti di Stato con le norme del mercato interno di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato TFUE.

(103) La Commissione ritiene che Malév sia stata in difficoltà permanente almeno dal 2006. In particolare, la società ha registrato perdite almeno dal 2003 (si veda la precedente tabella 1) e già nel 2006 aveva un capitale proprio negativo (si veda la precedente figura 1). Inoltre le autorità ungheresi hanno confermato che la compagnia aerea era in difficoltà permanente e che dal secondo semestre del 2006 soddisfaceva le condizioni per l'apertura di una procedura concorsuale per insolvenza, in conformità del punto 10, lettera c), degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione. Di conseguenza, l'unica base per la compatibilità sarebbero i detti orientamenti.

(104) Per quanto riguarda l'ammissibilità e il principio dell'"aiuto una tantum", la Commissione osserva che le misure in esame non costituiscono un insieme unico di misure di ristrutturazione. La compagnia aerea ha cambiato proprietario due volte nel periodo di riferimento (2007-2010), in quanto è stata privatizzata e rinazionalizzata. Era in costante ristrutturazione, ma senza un piano coerente: infatti, dopo la privatizzazione, sono state avviate alcune iniziative di riduzione dei costi (licenziamenti e riduzione delle rotte), ma senza ottenere una diminuzione del costo unitario. Secondo le autorità ungheresi, nel 2009 è stato elaborato un nuovo orientamento strategico, che è stato nuovamente riveduto dalla società di consulenza Roland Berger nel contesto della rinazionalizzazione. Pertanto, le misure in questione sono misure di ristrutturazione diverse, che in linea di principio non rispettano il criterio dell'"aiuto una tantum".

(105) La Commissione osserva che, anche se Malév fosse ammissibile a beneficiare di aiuti a norma degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione (cioè se fosse rispettata la condizione dell'"aiuto una tantum", che nella fattispecie non è rispettata), le condizioni per la compatibilità degli aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione non sarebbero soddisfatte, per i motivi enunciati in appresso.

(106) Per quanto riguarda gli aiuti per il salvataggio, non sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 25, lettere da a) a e), degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione. In particolare, le misure in questione non sono limitate al minimo necessario e non è dimostrato che sono motivate da gravi difficoltà sociali e che non hanno indebiti effetti di ricaduta negativa in altri Stati membri. Inoltre, fatta eccezione per le misure n.5 e n. 8, la maggior parte di esse non è stata concessa sotto forma di prestiti o di garanzie.

(107) Per quanto riguarda gli aiuti per la ristrutturazione, non sono rispettate le condizioni di compatibilità a norma degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(108) In particolare, per quanto riguarda i punti 34 e 35 degli orientamenti riguardanti il "ripristino della redditività a lungo termine", le autorità ungheresi non hanno dimostrato le prospettive di redditività della compagnia aerea e non hanno presentato un piano di ristrutturazione conformemente all'obbligo di cui ai punti 36 e 37 dei medesimi orientamenti.

(109) Inoltre, per quanto riguarda l'obbligo di "prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza" (punti da 38 a 42 degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione), la Commissione osserva che non sono state adottate misure compensative.

(110) Infine, per quanto riguarda la condizione di "aiuto limitato al minimo" (punti da 43 a 45 degli orientamenti), non è presente alcun contributo proprio.

(111) Alla luce di quanto precede, le misure dalla n.1 alla n. 8 cui è stata data esecuzione a favore di Malév dal 2007 non sono compatibili con gli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione. Poiché le misure sono state concesse a una società in difficoltà, la compatibilità non può essere valutata su nessun'altra base. Tali misure sono quindi incompatibili con il mercato interno.

VIII. **RECUPERO**

VIII.1. **Aspetti generali**

(112) Conformemente alle disposizioni del TFUE e alla giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità dell'aiuto con il mercato interno, è competente a decidere che lo Stato interessato deve abolire o modificare l'aiuto ([33]). Sempre secondo la giurisprudenza costante della Corte, l'obbligo imposto a uno Stato di sopprimere un aiuto che la Commissione considera incompatibile con il mercato interno è finalizzato al ripristino della situazione preesistente ([34]). La Corte ha stabilito al riguardo che tale obiettivo è raggiunto quando il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegali, perdendo quindi il vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata ([35]).

(113) Facendo seguito a tale giurisprudenza, l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ([36]) stabilisce che *"nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di prendere tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario"*.

(114) Pertanto, dal momento che la misura in esame costituisce un aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno, l'importo dell'aiuto deve essere restituito al fine di ripristinare la situazione di mercato precedente alla concessione dell'aiuto. Di conseguenza, il recupero deve essere applicato a partire dal momento in cui ha avuto inizio il vantaggio per il beneficiario, vale a dire da quando l'aiuto è stato messo a disposizione di quest'ultimo e deve comprendere gli interessi applicabili fino al momento dell'effettivo recupero.

VIII.2. **Elemento di aiuto nelle singoli misure**

VIII.2.1. *Misura n. 1*

(115) La Commissione riconosce che "Malév" è il marchio della compagnia aerea di bandiera ungherese che ha operato per decenni e pertanto ha un certo valore sul mercato dell'aviazione. D'altro lato, la Commissione è del parere che, in base alla struttura contrattuale specifica, il valore del marchio affermato dalle autorità ungheresi non possa essere accettato. Il calcolo del valore oggettivo avrebbe dovuto basarsi su una valutazione indipendente, che tenesse anche conto della situazione finanziaria complessiva di Malév.

(116) Sulla base di quanto precede, l'elemento di aiuto della misura n. 1 è pertanto calcolato a 56 milioni di EUR, vale a dire 76 milioni di EUR meno il valore dell'oleodotto per il trasporto di cherosene e dell'aeromobile (20 milioni di EUR), meno il valore oggettivo del marchio Malév ([37]). L'elemento di aiuto esatto deve essere calcolato dall'Ungheria. Se l'Ungheria non presenterà argomentazioni convincenti per stabilire un valore oggettivo del marchio al momento del suo trasferimento a MAVA, l'intero importo di 56 milioni di EUR sarà considerato elemento di aiuto di Stato.

VIII.2.2. *Misura n. 2*

(117) Come indicato sopra, la Commissione è del parere che la misura abbia conferito un vantaggio a Malév perché non è stato imposto il rimborso dell'acconto quando era diventato esigibile. Inoltre un vantaggio si è verificato anche prima, almeno nel febbraio 2009, quando il contratto preliminare di acquisto è stato modificato e l'acconto è stato aumentato (superando il prezzo di mercato stimato della società).

(118) La Commissione conclude che un operatore privato non avrebbe accordato tale prestito in contanti. Invero, nessun operatore privato in un'economia di mercato avrebbe accettato di mettere tali fondi a disposizione di Malév, in particolare a titolo gratuito e senza adottare misure per recuperarli. Infatti, nelle osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento, le autorità ungheresi ammettono che il pagamento dell'acconto era finalizzato a garantire la sopravvivenza di Malév (si veda il precedente considerando 80). Pertanto, l'elemento di aiuto è rappresentato dall'intero importo di liquidità per il periodo che è stato a disposizione del beneficiario: 0,8 miliardi di HUF (la differenza tra il valore di mercato di Malév GH e il pagamento in eccesso) tra il febbraio 2009 e il luglio 2009 e 4,3 miliardi di HUF (l'intero importo dell'acconto) tra il luglio 2009 e il febbraio 2010. Il recupero dovrà quindi tener conto del fatto che nel febbraio 2010 l'importo è stato convertito in azioni (si veda la misura 4).

([33]) Sentenza del 12 luglio 1973 nella causa C-70/72, *Commissione/Germania* (Raccolta 1973, pag. 813, punto 13).

([34]) Sentenza del 14 settembre 1994 nelle cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Spagna/Commissione* (Raccolta 1994, pag. I-4103, punto 75).

([35]) Sentenza del 17 giugno 1999 nella causa C-75/97, *Belgio/Commissione* (Raccolta 1999, pag. I-3671, punti 64-65).

([36]) GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

([37]) Come concluso al precedente considerando 75, le autorità ungheresi non hanno presentato prove a sostegno del valore del marchio Malév, che potrebbe essere nullo.

VIII.2.3. *Misura n. 3*

(119) Per quanto riguarda il differimento e la mancata ingiunzione di pagamento delle imposte e dei contributi previdenziali, la Commissione ritiene che l'intero debito in sofferenza di Malév nei confronti di APEH dal luglio 2008 al marzo 2010 costituisca aiuto di Stato. Anche l'intero importo riscadenzato dopo tale data (luglio 2008) costituisce aiuto di Stato, in quanto non vi sono elementi indicanti che un creditore privato avrebbe concesso la possibilità di differire e riscadenzare i pagamenti. Il recupero dovrebbe tener conto del fatto che gli importi dovuti sono stati rimborsati nel marzo 2010.

VIII.2.4. *Misura n. 4*

(120) Per quanto riguarda l'aumento di capitale, la Commissione ritiene che, date la situazione finanziaria di Malév, l'evidente necessità di un ulteriore sostegno a seguito dell'aumento di capitale e l'assenza di prospettive realistiche di recupero dei fondi "investiti", nessun investitore privato avrebbe messo questi fondi a disposizione di Malév. L'elemento di aiuto è costituito dall'apporto di capitale di 25,4 miliardi di HUF e dalla conversione in capitale proprio del debito relativo all'acconto ricevuto per Malév GH di 4,7 miliardi di HUF.

VIII.2.5. *Misura n. 5*

(121) Relativamente ai prestiti per un totale di 9,2 miliardi di HUF, la Commissione ritiene che, tenuto conto degli antecedenti dell'impresa in materia di debiti e della situazione della compagnia aerea al momento della concessione di tali prestiti, lo Stato non aveva motivo di attendersi che sarebbero stati rimborsati e che, al momento della loro concessione, era anche dubbia la capacità di Malév di pagare gli interessi. Infatti, gli interessi applicati non sono stati pagati bensì sono stati successivamente convertiti in capitale proprio.

(122) Pertanto, la Commissione ritiene che il prestito possa essere assimilato ad una semplice sovvenzione e che pertanto l'elemento di aiuto sia costituito dal suo intero importo (9,2 miliardi di HUF) per il periodo in cui è rimasto a disposizione del beneficiario, ossia tra la concessione delle tranche (maggio, giugno e luglio 2010) e la conversione dei prestiti in capitale proprio (settembre 2010). L'elemento di aiuto dovrebbe comprendere anche gli interessi dovuti e non versati. Il recupero dovrebbe quindi tener conto del fatto che l'importo è stato convertito in capitale proprio nel settembre 2010 (si veda la misura 6).

VIII.2.6. *Misura n. 6*

(123) Per i motivi di cui al considerando 120, la Commissione ritiene che l'ammontare complessivo del debito convertito in azioni possa essere considerato una semplice sovvenzione e, di conseguenza, che l'intero importo di 9,4 miliardi di HUF costituisca l'elemento di aiuto dal settembre 2010.

VIII.2.7. *Misura n. 7*

(124) Per i motivi di cui al considerando 120, la Commissione ritiene che l'elemento di aiuto corrisponda ai 5,3 miliardi di HUF di capitale conferito dal settembre 2010.

VIII.2.8. *Misura n. 8*

(125) Per i motivi di cui al considerando 120, la Commissione ritiene che l'ammontare complessivo del prestito possa essere assimilato a una semplice sovvenzione e, di conseguenza, che l'intero importo di 5,7 miliardi di HUF costituisca l'elemento di aiuto dal settembre 2010.

IX. **CONCLUSIONE**

(126) Per questi motivi, la Commissione conclude che le misure dalla n. 1 alla n. 8 cui l'Ungheria ha dato esecuzione a favore di Malév costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(127) La Commissione conclude inoltre che le misure dalla n. 1 alla n. 8 sono incompatibili con il mercato interno.

(128) Questi aiuti incompatibili devono essere recuperati presso Malév come indicato nella sezione VIII.2, al fine di ripristinare la situazione esistente sul mercato prima della concessione dell'aiuto. L'esatto importo totale del recupero, maggiorato degli interessi, deve essere calcolato dalle autorità ungheresi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le misure seguenti, accordate dalla Repubblica di Ungheria nei confronti di Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE:

a) misura n. 1: il 31 dicembre 2007 rilevamento da parte di MAVA, appartenente allo Stato, di un prestito concesso nel 2003 a Malév da MFB, una banca per lo sviluppo interamente appartenente allo Stato;

b) misura n. 2: messa a disposizione di liquidità per 4,3 miliardi di HUF per un anno nel contesto dell'acquisto previsto (successivamente non concluso) da parte di MNV della controllata di Malév per i servizi di assistenza a terra, la Malév GH;

c) misura n. 3: debito insoluto nei confronti del fisco e della previdenza sociale dal luglio 2008 fino al marzo 2010 e proroga del pagamento di diverse imposte e obblighi previdenziali a partire dal luglio 2008;

d) misura n. 4: nel febbraio 2010, aumento di capitale da parte di MNV di 25,4 miliardi di HUF (realizzato in parte mediante il conferimento di nuovo capitale per 20,7 miliardi di HUF e in parte mediante una conversione in capitale proprio del debito relativo all'acconto ricevuto per Malév GH pari a 4,7 miliardi di HUF);

e) misura n. 5: dal maggio all'agosto 2010 tre prestiti di azionista per un totale di 9,2 miliardi di HUF, concessi a Malév da MNV, maggiorati degli interessi dovuti e non versati;

f) misura n. 6: nel settembre 2010 conversione dei prestiti di azionista da debito in capitale proprio (unitamente agli interessi passivi maturati) di cui all'articolo 1, lettera e), per un importo pari a 9,4 miliardi di HUF;

g) misura n. 7: nel settembre 2010 ulteriore aumento di capitale per un importo pari a 5,3 miliardi di HUF;

h) misura n. 8: nel settembre 2010 ulteriore prestito di azionista, dell'importo di 5,7 miliardi di HUF, maggiorato degli interessi dovuti e non versati.

Articolo 2

Le misure di aiuto di Stato di cui all'articolo 1, illegalmente concesse dall'Ungheria a favore di Magyar Légiközlekedési Zrt., in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE, sono incompatibili con il mercato interno.

Articolo 3

(1) L'Ungheria è tenuta a far rimborsare gli aiuti di cui all'articolo 1 dal beneficiario.

(2) Le somme da recuperare comprendono gli interessi che decorrono dalla data in cui sono state poste a disposizione del beneficiario fino a quella del loro effettivo recupero.

(3) Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto, a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794/2004.

Articolo 4

(1) Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 1 è immediato ed effettivo.

(2) L'Ungheria attua la decisione entro quattro mesi dalla data di notifica della presente decisione.

Articolo 5

(1) Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, l'Ungheria comunica le seguenti informazioni:

a) l'importo complessivo (capitale e interessi di recupero) che deve essere recuperato presso il beneficiario;

b) la descrizione dettagliata dei provvedimenti già adottati e previsti per ottemperare alla presente decisione;

c) i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

(2) L'Ungheria informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'esecuzione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 2, compresi gli interessi. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso il beneficiario.

Articolo 6

L'Ungheria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 gennaio 2012

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente