II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 9. janvāris)

par valsts atbalstu SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10), ko Ungārija piešķīrusi uzņēmumam *Malév Hungarian Airlines Zrt.*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2011) 9316)

(Autentisks ir tikai teksts ungāru valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2013/150/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību (LESD) un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā lēmumu, ar kuru Komisija nolēma uzsākt LESD 108. panta 2. punktā [1] paredzēto procedūru attiecībā uz atbalstu C 38/10 (ex NN 69/10) [2],

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus atbilstīgi iepriekš minētajiem noteikumiem un ņemot vērā šos apsvērumus,

tā kā:

I. PAMATOJUMS UN PROCEDŪRA

(1) Pēc vairākiem neveiksmīgiem privatizācijas mēģinājumiem 2007. gadā Ungārijas valsts noslēdza pirkšanas un pārdošanas līgumu ar *AirBridge Zrt.* (turpmāk *"AirBridge"*) attiecībā uz 99,95 % valsts aviosabiedrības *Malév Hungarian Airlines Zrt.* (turpmāk *"Malév"*) daļu. *AirBridge* par šīm daļām samaksāja HUF 200 miljonus (EUR 740 000 [3]). Komisijai tika paziņots par privatizācijas līgumu saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu, bet pēc tam paziņojumu atsauca [4].

(2) Pēc jaunā īpašnieka finanšu problēmām Krievijas *Vnyesekonombank* (turpmāk *"VEB"*) ieguva 49,5 % no *AirBridge* akcijām un kļuva par netiešu *Malév* akcionāru.

(3) Komisija 2010. gada martā no preses ziņojumiem uzzināja par Ungārijas valsts nodomu atkārtoti nacionalizēt *Malév*. Ungārijas iestādes 2010. gada 2. marta e-pastā apstiprināja šo presē sniegto informāciju.

(4) Komisija 2010. gada 10. martā pa e-pastu saņēma sūdzību no *Wizz Air*, kas ir Ungārijas zemo izmaksu (budžeta) aviosabiedrība un galvenā *Malév* konkurente Ungārijā. Šajā sūdzībā bija apgalvots, ka *Malév* dažādu pasākumu veidā saņēmis valsts atbalstu, kas ir nelikumīgs

[1] No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants kļuva par attiecīgi LESD 107. un 108. pantu; abi noteikumu kopumi pēc būtības ir identiski. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu vajadzības gadījumā jāuzskata par atsaucēm attiecīgi uz EK līguma 87. un 88. pantu.

[2] Komisijas 2010. gada 21. decembra Lēmums C(2010) 9671 galīgā redakcija (OV C 156, 26.5.2011., 11. lpp.).

[3] Šajā lēmumā summas EUR minētas tikai aptuveni, kā norādes. Visi skaitļi HUF (izņemot *MFB* aizdevums EUR 76 miljonu apmērā un *VEB* garantija EUR 32 miljonu apmērā, kuri izteikti EUR, skatīt 20. punktu) konvertēti EUR, izmantojot 2011. gada 2. augusta maiņas kursu: 270 HUF/EUR. 2011. gadā HUF piedzīvoja ievērojamas svārstības starp 260 un 300 HUF/EUR.

[4] Ungārijas iestādes 2008. gada 10. aprīlī paziņoja Komisijai par finansēšanas pasākumiem saistībā ar *Malév* privatizāciju, izmantojot elektronisku paziņojumu. Šis pasākums tika reģistrēts ar atsauces numuru N 190/2008. Ungārijas iestādes 2009. gada 12. novembrī atsauca šo pasākumu.

un nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Komisija 2009. gada 29. marta vēstulē Ungārijas iestādēm nosūtīja nekonfidenciālo sūdzības versiju kopā ar lūgumu sniegt papildu informāciju. Ungārija 2010. gada 30. aprīlī sniedza apsvērumus par šīs sūdzības pamatotību, sniedzot atbildes uz tajā uzdotajiem jautājumiem.

(5) Ungārijas iestādes 2010. gada 5. maija sanāksmē norādīja, ka tās plāno pārstrukturēt aviosabiedrību. Tās norādīja arī, ka tās tomēr vēl nezina, cik plaša šī pārstrukturēšana varētu būt.

(6) Komisija saņēma otru sūdzību (no konkurenta, kurš nepiekrita savas identitātes atklāšanai), kura bija datēta ar 2010. gada 5. oktobri, un pārsūtīja to Ungārijas iestādēm 2010. gada 21. oktobra vēstulē. Ungārijas iestādes 2010. gada 19. novembrī sniedza apsvērumus par šīs sūdzības pamatotību.

(7) Komisija lūdza Ungārijas iestādēm papildu informāciju 2010. gada 14. jūlijā un 2010. gada 8. oktobrī, un atbildes tika saņemtas 2010. gada 11. augustā, 2010. gada 16. augustā, 2010. gada 5. oktobrī, 2010. gada 3. novembrī un 2010. gada 23. novembrī.

(8) Uz šā pamata Komisija 2010. gada 21. decembrī uzsāka oficiālu izmeklēšanas procedūru saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu (turpmāk "lēmums par procedūras uzsākšanu") par dažādiem iespējama valsts atbalsta pasākumiem, kuri īstenoti attiecībā uz *Malév*.

(9) Ungārija 2011. gada 24. februārī iesniedza apsvērumus par Komisijas lēmumu par procedūras uzsākšanu.

(10) Lēmums par procedūras uzsākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2011. gada 26. maijā ([5]). Apsvērumi tika saņemti no divām ieinteresētajām personām — no *Wizz Air* 2011. gada 26. jūnijā un no konkurenta (kurš lūdza neatklāt tā identitāti) 2011. gada 28. jūnijā.

(11) Komisija 2011. gada 6. jūlijā pārsūtīja šos apsvērumus Ungārijai. Ungārija 2011. gada 5. septembrī iesniedza savus komentārus par trešo personu apsvērumiem.

(12) Pēc lēmuma par procedūras uzsākšanu Briselē 2011. gada 10. jūnijā un 2011. gada 19. oktobrī notika divas sanāksmes, kurās piedalījās Komisijas dienestu un Ungārijas iestāžu pārstāvji.

(13) Komisija 2011. gada 26. septembrī lūdza Ungārijas iestādēm papildu informāciju, kuru Ungārija sniedza 2011. gada 25. oktobra vēstulē.

([5]) Skatīt 2. zemsvītras piezīmi.

II. MALÉV UN ATTIECĪGIE PASĀKUMI

II.1. Uzņēmums

(14) *Malév* atrodas Budapeštas Ferenca Lista starptautiskajā lidostā, un pašlaik tam pieder 22 gaisa kuģi ([6]), kuri veic lidojumus uz galamērķiem Eiropā un Tuvajos Austrumos. 2009. gadā tas pārvadāja 3,2 miljonus pasažieru ([7]).

II.2. Periods pirms 2007. gada privatizācijas

(15) Ungārijas iestādes ir vairākkārt mēģinājušas privatizēt *Malév*. 1992. gadā 35 % no *Malév* daļām tika pārdoti Itālijas valsts kontrolētam *Alitalia* un *Simest* konsorcijam. 1997. gadā *Alitalia-Simest* pārdeva savas daļas divu privātu Ungārijas banku (*OTP* un *MKB*) konsorcijam. 1999. gadā valsts atpirka vairumu daļu, kuras atradās privātīpašumā, kā rezultātā 97 % daļu kļuva par valsts īpašumu.

(16) *Malév* kopā ar citām aviosabiedrībām ievērojami skāra lejupslīde aviācijas tirgū pēc 2001. gada septembra notikumiem, un tas sāka ciest zaudējumus (skatīt 1. tabulu).

(17) Tāpēc valsts nolēma atkārtoti privatizēt *Malév*.

II.3. 2007. gada privatizācija un *Malév* nonākšana privātā kontrolē

II.3.1. *Pārdošana AirBridge*

(18) Uzņēmumu vajadzēja rekapitalizēt, un valsts kā īpašnieka spējas finansēt šo ieguldījumu bija ierobežotas. Tika aicināts izteikt piedāvājumus *Malév* iegādei, un 2007. gada sākumā nolēma, ka īpašam nolūkam dibinātas sabiedrības *AirBridge* piedāvājums ir vispievilcīgākais. *AirBridge* piedāvāja pievilcīgu un komerciāli dzīvotspējīgu uzņēmējdarbības un pārstrukturēšanas plānu.

(19) 2007. gada 23. februārī tika noslēgts pirkšanas un pārdošanas līgums, kurā bija paredzēts 99,95 % no *Malév* daļām pārdot *AirBridge*. 49 % *AirBridge* piederēja Krievijas uzņēmējam Borisam Abramovičam ([8]), kuram piederēja vairāku Krievijas aviosabiedrību akciju kontrolpaketes (*KrasAir* un Krievijas aviosabiedrību alianse *AirUnion*), un 51 % piederēja Ungārijas privātpersonām. Tādējādi tika sagaidīts, ka *AirBridge* nodrošinās *Malév* nozares zinātību, vadību, kā arī uzņēmējdarbības un pārstrukturēšanas plānus.

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

([7]) Saskaņā ar minēto tīmekļa vietni "vairāk nekā 3 miljoni maksājošu pasažieru lidoja ar *Malév* 2010. gadā".

([8]) B. Abramovičs ieķīlāja šos 49 % no *AirBridge* akcijām *VEB*, Krievijas valsts īpašumā esošajā "Ārvalstu ekonomiskās darbības bankā", kā nodrošinājumu aizdevumam, ko *VEB* piešķīra *AirBridge*.

(20) Vissvarīgākās šā līguma daļas bija šādas:

(a) *AirBridge* nopirka 99,95 % no *Malév* daļām par HUF 200 miljoniem (EUR 740 000). Ne vēlāk kā līdz 2008. gada 31. decembrim *AirBridge* bija jānodrošina finansējums ([9]) EUR 50 miljonu apmērā.

(b) Aizdevums, kuru 100 % valsts īpašumā esošā Ungārijas Attīstības banka (*Magyar Fejlesztési Bank*, turpmāk *"MFB"*) EUR 76 miljonu apmērā 2003. gadā piešķīra *Malév*, tika noņemts no *Malév* bilances un nodots 100 % valsts īpašumā esošajai īpašam nolūkam dibinātajai sabiedrībai, kas pārvalda *Malév* aktīvus (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, turpmāk *"MAVA"*).

Šis 2003. gada *MFB* aizdevums bija 100 % valsts garantēts aizdevums, kurš izsniegts euro ar procentu likmi, ko veido trīs mēnešu *IBOR* + 0,5 %. Sākotnējais aizdevuma atmaksas termiņš bija 2013. gads, pamatsummu atmaksājot ar vienu iemaksu dzēšanas termiņa beigās. Nododot pamatsummas un procentu maksājumus *MAVA*, aizdevuma dzēšanas termiņš tika pagarināts līdz 2017. gadam.

Saskaņā ar Ungārijas iestāžu informāciju *MAVA* kopā ar aizdevumu tika nodoti aktīvi EUR 76 miljonu vērtībā. Šie aktīvi bija *Malév* preču zīme, petrolejas cauruļvads un viens B767 gaisa kuģis. Ja *Malév* gūtu peļņu, tam būtu jāmaksā *MAVA* 25 % no peļņas pēc nodokļiem. *AirBridge* nodrošināja *MAVA* bankas garantiju no *VEB*, lai segtu aizdevuma atmaksu līdz pat EUR 32 miljonu apmērā.

(c) *Malév* maksātu *MAVA* arī EUR 200 000 gadā kā licences maksu par *Malév* nosaukuma un logotipa izmantošanu. *AirBridge* bija jāturpina izmantot šo firmas zīmi un jānodrošina uzņēmuma kā aviosabiedrības darbība līdz 2017. gada 31. decembrim, t.i., jaunajam aizdevuma atmaksas termiņam.

(d) *Malév* no 2008. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 31. decembrim būtu jāņem no *MAVA* izpirkumnomā B767 gaisa kuģis, kurš nodots *MAVA* (skatīt iepriekš b) punktu) ([10]).

(21) Tika iecelta jauna vadība un ieviesti vairāki taupības un ienākumu veidošanas pasākumi. Tie ietvēra tālo lidojumu pārtraukšanu un darbinieku skaita samazināšanu. Saskaņā ar Ungārijas sniegto informāciju šie pasākumi notika vienlaikus ar ievērojamu degvielas cenu kāpumu, un tāpēc tiem nebija vispārējas ietekmes uz uzņēmuma rentabilitāti.

(22) *Malév* finansiālais stāvoklis turpināja pasliktināties, un pēc četriem mēnešiem tam trūka vajadzīgās likviditātes, lai veiktu honorāru maksājumus par *Malév* zīmola izmantošanu.

(23) Saskaņā ar Ungārijas sniegto informāciju, kad *Malév* nolēma atcelt tālos lidojumus, maksājumi par B767 gaisa kuģi, kuru nomāja no *MAVA*, netika "pārtraukti", jo *Malév* "atzina" šos parādus, un tika kavēti tikai tie maksājumi, par kuriem maksāja procentus.

(24) 2008. gada otrajā pusē globālā finanšu krīze sāka ietekmēt *Malév*, kā arī tās Krievijas partnerus. Vairākas B. Abramoviča aviosabiedrības bankrotēja. *AirBridge* vairs nespēja finansēt *Malév* un neveica aizdevuma atmaksu *VEB*. Tā kā 49 % no *AirBridge* akcijām bija ieķīlātas *VEB*, tā pārņēma šīs akcijas. *VEB* norādīja, ka tā vēlas turpināt finansēt *Malév*, taču kā banka, nevis kā īpašnieks.

II.3.2. *Malév Ground Handling pārdošana*

(25) Kā norādīts iepriekš, *Malév* finansiālais stāvoklis 2009. gada sākumā turpināja pasliktināties. Tāpēc tā akcionāri vērsās pie valsts kontrolakciju sabiedrības (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*, turpmāk *"MNV"*) ar priekšlikumu pārdot tai *Malév Ground Handling*, kas ir 100 % *Malév* meitasuzņēmums (turpmāk *"Malév GH"*).

(26) Saskaņā ar Ungārijas sniegto informāciju *Malév GH* tajā laikā bija un joprojām ir finansiāli stabils uzņēmums.

(27) Provizoriskais pirkuma līgums tika parakstīts 2009. gada janvārī (un grozīts februārī), paredzot avansa maksājumus HUF 4,3 miljardu apmērā (EUR 16 miljoni). *MNV* veica avansa maksājumus *Malév* 2009. gada janvārī un februārī. Šos avansa maksājumus bija paredzēts atmaksāt divu darba dienu laikā, ja *MNV* pēc uzticamības pārbaudes nolemtu neparakstīt galīgo pirkšanas un pārdošanas līgumu. Šīs potenciālās atmaksas saistības garantēja ar nodrošinājuma līgumiem. *MNV* 2009. gada jūlijā nolēma pārtraukt darījumu, un tādējādi bija jāatmaksā pirkuma cena.

(28) *MNV* tā arī nav saņēmusi avansa maksājuma atmaksu. *MNV* nav arī saņēmusi procentus par avansa maksājumiem ([11]).

([9]) Precīzāk, kapitāls EUR 20 miljonu apmērā un EUR 30 miljoni kapitāla, subordinētā aizdevuma vai aizdevuma veidā.

([10]) Par "vienreizēju maksājumu" EUR 110 000 apmērā, "gada maksājumu" EUR 1,1 miljona apmērā, *Malév* sedzot visas uzturēšanas un darbības izmaksas.

([11]) Tā vietā *Malév* atmaksāšanas prasījums vēlāk tika nokārtots ar turpmāk minēto 2010. gada februārī notikušo parāda aizstāšanu ar pašu kapitālu, t. i. vienu gadu pēc tam, kad tika veikti avansa maksājumi *Malév*. Revidents noteica, ka pamatsumma un procenti veido HUF 4 664 604 041 (EUR 17 miljoni).

II.3.3. *Nodokļu maksājumu atlikšana*

(29) Laikposmā no 2007. gada janvāra līdz 2010. gada martam Ungārijas Nodokļu un finanšu kontroles administrācija (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, turpmāk *"APEH"*) atļāva *Malév* atlikt vai pārcelt dažādu veidu nodokļu maksājumus un sociālās apdrošināšanas iemaksas. *APEH* nepiedzina no 2008. gada jūlija iekavētos parādus un pēc tam pat atļāva pārcelt termiņu citām summām. 2010. gada martā *Malév* nodokļu un sociālās apdrošināšanas iemaksu parāds (pamatsumma un procenti par nokavētiem maksājumiem) veidoja HUF 13,7 miljardus (EUR 51 miljons). Attiecībā uz visu *Malév Group* šis skaitlis bija HUF 16,8 miljardi (EUR 62 miljoni). 2010. gada 11. martā tika nokārtota *Malév* konta bilance attiecībā pret *APEH*, izmantojot daļu no naudas līdzekļiem, ko ieguva no kapitāla palielināšanas 2010. gada februārī, kas minēta turpmāk.

II.4. **Atkārtotā nacionalizācija 2010. gadā un *Malév* nonākšana valsts kontrolē**

II.4.1. *Malév atkārtotas nacionalizācijas iemesli*

(30) 2010. gadā nebija iespējams atrast privātus investorus, kuri pārņemtu *Malév* no *AirBridge/VEB* kā galvenais akcionārs. Turklāt *VEB* neplānoja finansēt aviosabiedrību kā stratēģiskais ieguldītājs. Aviosabiedrības finansiālā situācija joprojām bija slikta, kā parādīts turpmāk 1. tabulā.

1. tabula

Malév darbības rādītāji 2003.–2010. gadā (HUF miljardos)

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

Avots: Informācija, ko sniegušas Ungārijas iestādes, un *Malév* 2010. gada finanšu pārskati.

(31) Likvidācijas vietā Ungārijas iestādes nolēma vest sarunas ar *VEB* un *AirBridge* par *Malév* komerciālā stāvokļa uzlabošanu vidējā termiņā un ilgtermiņā.

II.4.2. *Kapitāla palielināšana 2010. gada februārī: parāda pārvēršana par pašu kapitālu un jauns kapitāls*

(32) *VEB*, *AirBridge*, *MNV*, *Malév* un Ungārijas valdība 2010. gada 26. februārī vienojās par kapitāla palielināšanu HUF 25,4 miljardu apmērā (EUR 94 miljoni), kuru veica, daļēji iepludinot jaunu kapitālu HUF 20,7 miljardu apmērā (EUR 77 miljoni) un daļēji piemērojot avansa maksājumam par *Malév GH* un par to aprēķinātajiem procentiem parāda pārvēršanu pašu kapitālā (skatīt iepriekš II.3.2 iedaļu) par kopējo summu HUF 4,7 miljardu apmērā (EUR 17 miljoni). *AirBridge* arī pārvērta par pašu kapitālu HUF 1,5 miljardus (EUR 5,4 miljoni). Tādējādi prasības pret *Malév* zuda un agrākie kreditori kļuva par uzņēmuma daļu īpašniekiem.

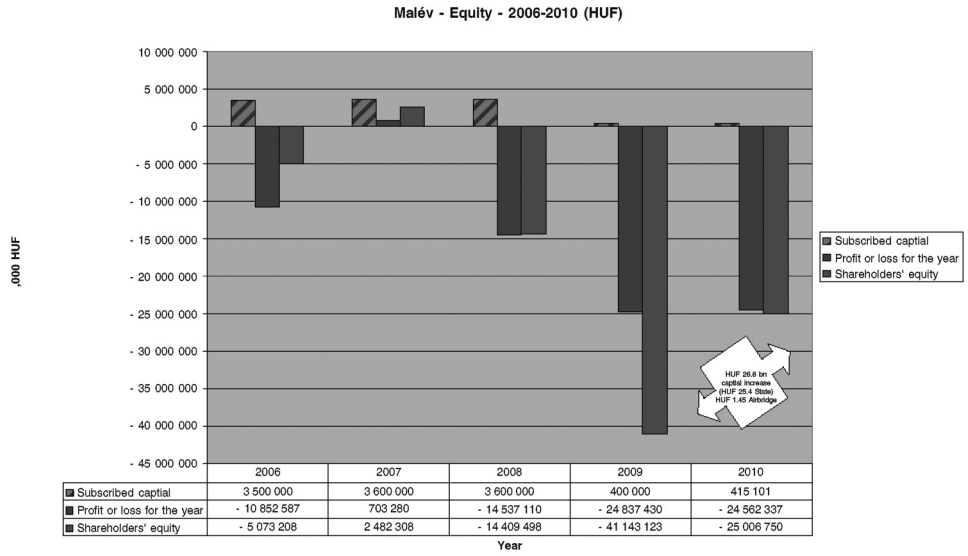
(33) Pirms kapitāla palielināšanas *Malév* esošais reģistrētais pamatkapitāls bija samazinājies gandrīz līdz nullei, lai segtu daļu no uzkrātajiem zaudējumiem un atspoguļotu faktu, ka *Malév* akcijas kļuvušas nevērtīgas. *Malév* reģistrētais pamatkapitāls attiecīgi tika palielināts, emitējot jaunas akcijas, kuru nominālā vērtība bija HUF 0,01 par katru akciju. *Malév* pašu kapitāla stāvokļa attīstība ir parādīta turpmāk 1. attēlā.

(34) HUF 20,7 miljardi (EUR 77 miljoni), ko *MNV* ieguldīja naudā, deva iespēju *Malév* atmaksāt visas nenokārtotās nodokļu saistības (skatīt iepriekš 29. punktu) un uz laiku stabilizēt darbību.

(35) Pēc kapitāla palielināšanas valstij piederēja 94,6 % no *Malév* akcijām un *AirBridge*/*VEB* piederošo akciju daudzums samazinājās līdz minimumam.

1. attēls

Malév pašu kapitāla stāvokļa attīstība



II.4.3. *2010. gada maijs–augusts: akcionāra aizdevumi un pārvēršana pašu kapitālā*

(36) Laikposmā no 2010. gada maija līdz augustam Ungārijas valsts ar *MNV* starpniecību izsniedza *Malév* vairākus "akcionāra aizdevumus" kopā HUF 9,2 miljardu apmērā (EUR 34 miljoni).

(37) Pirmais no šiem aizdevumiem 2010. gada maijā bija HUF 2,16 miljardu apmērā (EUR 7,9 miljoni). Tas tika piešķirts kā trīs gadu akcionāra aizdevums ar procentu likmi 9,97 % apmērā. Šo aizdevumu bija paredzēts atmaksāt ar vienreizēju maksājumu dzēšanas termiņa beigās, un par nodrošinājumu kalpoja ķīlas tiesības uz *Malév GH* akcijām.

(38) Otrais no šiem aizdevumiem 2010. gada jūnijā bija HUF 1,34 miljardu apmērā (EUR 4,9 miljoni), tas atkal tika piešķirts kā trīs gadu akcionāra aizdevums ar procentu likmi 9,97 % apmērā, arī šo aizdevumu bija paredzēts atmaksāt ar vienreizēju maksājumu dzēšanas termiņa beigās un par nodrošinājumu kalpoja ķīlas tiesības uz *Malév GH* akcijām.

(39) 2010. gada augustā tika piešķirts trešais akcionāra aizdevums HUF 5,7 miljardu apmērā (EUR 20,8 miljoni). Tas atkal bija trīs gadu akcionāra aizdevums ar procentu likmi 9,97 % apmērā, kas jāatmaksā ar vienreizēju maksājumu dzēšanas termiņa beigās. Šajā gadījumā par nodrošinājumu kalpoja ķīlas tiesības uz gaisa kuģi (HA-LNA — CRJ reaktīvā lidmašīna).

(40) 24. septembrī šie trīs aizdevumi HUF 9,2 miljardu apmērā (EUR 33,6 miljoni) kopā ar aprēķinātajiem procentiem (veidojot kopsummu HUF 9,4 miljardu apmērā jeb EUR 34,3 miljonu apmērā) no parāda tika pārvērsti *Malév* pašu kapitālā, un attiecīgo nodrošinājumu atbrīvoja.

II.4.4. *2010. gada septembris: jauns kapitāla palielinājums un akcionāra aizdevums*

(41) *MNV* 2010. gada 24. septembrī atkal palielināja *Malév* kapitālu, iepludinot uzņēmumā papildu HUF 5,3 miljardus (EUR 19,3 miljonus) naudā. Tādējādi *MNV* (t. i., valsts) daļa *Malév* palielinājās līdz 96,5 %.

(42) Tajā pašā datumā valsts piešķīra *Malév* papildu akcionāra aizdevumu HUF 5,7 miljardu apmērā (EUR 20,8 miljoni) uz trīs gadiem ar procentu likmi 9,97 % apmērā. Pirmais procentu maksājums bija jāveic pēc sešiem mēnešiem no izmaksas datuma, bet pamatsummas atmaksa — ar vienreizēju maksājumu dzēšanas termiņa beigās. Šā aizdevuma nodrošinājums ir reģistrētas ķīlas tiesības uz HA-LNA CRJ gaisa kuģi, kura aktīvu vērtība ir apmēram HUF 1,8 miljardi, un ķīlas tiesības uz *IATA* aģentu ieņēmumiem no starptautiskās un Ungārijas satiksmes.

III. **IZSKATĀMO PASĀKUMU KOPSAVILKUMS**

(43) Lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija pārbaudīja, vai turpmāk minētie pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

— 1. pasākums: Aizdevuma un dažu *Malév* aktīvu pārņemšana, ko 2007. gada 31. decembrī veica valsts īpašumā esošā *MALÉV MAVA*. Minētais aizdevums bija **EUR 76 miljoni,** ko *Malév* 2003. gadā piešķīra *MFB*, 100 % valsts īpašumā esoša attīstības banka. Aizņēmuma dzēšanas termiņš tika pagarināts vēlākais līdz 2017. gadam.

— 2. pasākums: Naudas summas piešķiršana **HUF 4,3 miljardu** apmērā uz vienu gadu *MNV* plānotās (kas pēc tam nenotika) *Malév GH* meitasuzņēmuma iegādes kontekstā, kurš saskaņā ar Ungārijas iestāžu informāciju bija finansiāli stabils uzņēmums. Neraugoties uz nenotikušo darījumu, šis pirkuma cenas avansa maksājums nav atmaksāts.

— 3. pasākums: Dažādu nodokļu un sociālās apdrošināšanas iemaksu atlikšana, kuru maksāšanas termiņš iestājās laikposmā no 2007. gada janvāra līdz 2010. gada martam. 2010. gada martā *Malév* nodokļu un sociālās apdrošināšanas iemaksu parāds bija **HUF 13,7 miljardi**.

— 4. pasākums: 2010. gada februārī notikusī kapitāla palielināšana **HUF 25,4 miljardu** apmērā, ko veica *MNV*, daļēji iepludinot jaunu kapitālu HUF 20,7 miljardu apmērā (EUR 77 miljoni) un daļēji piemērojot avansa maksājumam par *GH* un par to aprēķinātajiem procentiem parāda pārvēršanu par pašu kapitālu (skatīt 2. pasākumu) par kopējo summu HUF 4,7 miljardu apmērā. (Arī *AirBridge* pārvērta par pašu kapitālu HUF 1,5 miljardus.)

— 5. pasākums: Trīs *MNV* akcionāra aizdevumu piešķiršana *Malév* kopā **HUF 9,2 miljardu** apmērā no 2010. gada maija līdz augustam. Visiem trīs HUF izsniegtajiem aizdevumiem bija noteikta procentu likme 9,97 % apmērā un pamatsummas atmaksa ar vienreizēju maksājumu dzēšanas termiņa beigās (visi aizdevumi uz trim gadiem). Pirmos divus maksājumus, kuru kopsumma bija HUF 3,5 miljardi (EUR 13 miljoni), nodrošināja meitasuzņēmums *Malév GH* un par trešā maksājuma HUF 5,7 miljardu apmērā (EUR 21 miljons) nodrošinājumu kalpoja gaisa kuģis (HA-LNA — CRJ reaktīvā lidmašīna).

— 6. pasākums: 2010. gada septembrī notikusī šo akcionāra aizdevumu (kopā ar aprēķinātajiem procentiem) pārvēršana no parāda par pašu kapitālu **HUF 9,4 miljardu** apmērā.

— 7. pasākums: 2010. gada septembrī notikusī kapitāla palielināšana naudā **HUF 5,3 miljardu** apmērā. Valsts daļa palielinājās līdz 96,5 %.

— 8. pasākums: 2010. gada septembrī piešķirtais nākamais akcionāra aizdevums **HUF 5,7 miljardu** apmērā ar procentu likmi 9,97 % apmērā un pamatsummas atmaksu ar vienreizēju maksājumu dzēšanas termiņa beigās. Par aizdevuma nodrošinājumu kalpoja iepriekš minētais HA-LNA CRJ gaisa kuģis un ķīlas tiesības uz *IATA* aģentu ieņēmumiem no starptautiskās un Ungārijas satiksmes.

(44) Lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija apšaubīja, vai šie pasākumi, ja tie ir uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir saderīgi ar iekšējo tirgu, ņemot vērā LESD noteiktos izņēmumus un jo īpaši Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([12]) (turpmāk "Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes").

IV. UNGĀRIJAS APSVĒRUMI

(45) Ungārijas iestādes atbildē uz lēmumu par procedūras uzsākšanu atkārtoja iepriekš minētos faktus un skaidroja aviosabiedrības grūtību iemeslus. Ungārija arī apstiprināja, ka vismaz kopš 2006. gada otrās puses *Malév* klasificējama kā "pastāvīgās" grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.

(46) Pirms oficiālas izmeklēšanas procedūras uzsākšanas Ungārijas iestādes apgalvoja, ka visi pasākumi atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja un tirgus ekonomikas kreditora principiem.

(47) Attiecībā uz pasākumiem, kuri papildina *Malév* pārdošanu *AirBridge*, Ungārijas iestādes apgalvoja, ka šie pasākumi atbilst tirgus nosacījumiem, jo aizdevuma nodošana *MAVA* tiek garantēta ar attiecīgu nodrošinājumu. Attiecībā uz nenotikušo *Malév GH* pārdošanu iestādes apgalvoja, ka *Malév* netika piešķirtas priekšrocības, jo nodrošinājums pārdošanas cenas novēlotas atmaksas gadījumā bija pareizi noteikts un par pārdošanas cenu bija aprēķināti procenti. Attiecībā uz nodokļu maksājumu atlikšanu iestādes apgalvo, ka bija noteikts nodrošinājums par šīm summām, ka visi piemērojamie procentu maksājumi un soda naudas tika piemērotas un ka turklāt šāda maksājumu atlikšana ir parasta prakse. Attiecībā uz *Malév* atkārtotu nacionalizāciju Ungārijas iestādes apgalvo, ka tās varēja pieprasīt nokārtot prasījumus pret *Malév*, bet tas būtu novedis pie uzņēmuma bankrota un likvidācijas. Iestādes uzskata, ka tādējādi tās būtu atguvušas tikai nelielu daļu no savu prasījumu summas (izņemot daļu, uz kuru attiecās *VEB* garantija, kas minēta iepriekš 20. punktā). Turklāt tās saskartos ar ievērojamām negatīvām sekām attiecībā uz valsts ekonomiku ([13]).

(48) Attiecībā uz akcionāra aizdevumiem un to secīgu pārveidošanu par *Malév* pašu kapitālu valsts uzskata, ka minētie pasākumi nepiešķīra *Malév* priekšrocības, jo visu laiku šie aizdevumi bija nodrošināti ar aktīviem, piemērotās procentu likmes atbilst tirgus nosacījumiem un, veicot pārveidošanu pašu kapitālā, pilnībā tika ņemti vērā visi uzkrātie procenti.

([12]) Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai, OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

([13]) Tādām kā darbavietu zudums, ietekme uz *Malév* piegādātājiem, satiksmes intensitātes kritums Budapeštas lidostā, samazināts tūristu pieplūdums un negatīva ietekme uz vispārējo Ungārijas kā investīcijām draudzīgas valsts pievilcību.

(49) Ungārijas iestādes neiesniedza nekādu jaunu informāciju pēc lēmuma par procedūras uzsākšanu. Ungārijas apsvērumi par lēmumu par procedūras uzsākšanu neietver nekādu jaunu informāciju, lai pamatotu, ka pasākums nav uzskatāms par atbalstu vai ka īstenotie pasākumi ir saderīgi ar iekšējo tirgu, īpaši ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

V. **IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMI**

(50) Divi konkurenti iesniedza apsvērumus (skatīt iepriekš 10. punktu), un abi atbalstīja Komisijas izmeklēšanu.

(51) Konkurents, kurš lūdza savu identitāti neatklāt, apgalvoja, ka daži privāti ieguldītāji bija ieinteresēti *Malév* kontrolpaketes iegūšanā, kas norāda uz to, ka Ungārijai bija iespējama dzīvotspējīga izvēle kā alternatīva *Malév* atkārtotai nacionalizācijai 2010. gadā.

(52) *Wizz Air* vērtējumā kopējā tirgus vērtība aktīviem, kurus nodeva *MAVA* kopā ar *MFB* aizdevumu (1. pasākums), ieskaitot *Malév* preču zīmi, petrolejas cauruļvadu un vienu B767 gaisa kuģi, bija ne vairāk kā EUR 27 miljoni, kas ir ievērojami mazāk nekā aizdevuma summa. Tāpēc *Wizz Air* secināja, ka šis darījums netika veikts, pamatojoties uz nesaistītu pušu darījumu nosacījumiem, un piešķīra *Malév* ievērojamas priekšrocības.

(53) Attiecībā uz nodokļu maksājumu atlikšanu (3. pasākums) *Wizz Air* apgalvoja, ka saskaņā ar Ungārijas tiesību aktiem nevienam privātam uzņēmumam, kurš ir tādā finansiālā stāvoklī kā *Malév*, nevarētu ne automātiski, ne izņēmuma kārtā piešķirt tādu nodokļu maksājumu atlikšanu, kā to izdarīja *Malév* gadījumā.

VI. **UNGĀRIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMIEM**

(54) Pēc tam, kad Komisija pagarināja atbildes iesniegšanas termiņu, Ungārija 2011. gada 5. septembrī reaģēja uz šiem apsvērumiem. Ungārija joprojām uzskata, ka iepriekš minētie pasākumi ir pamatoti, ņemot vērā tirgus ekonomikas ieguldītāja kritēriju (skatīt turpmāk 59. punktu), un tāpēc tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu. Saskaņā ar Ungārijas sniegto informāciju valsts politikas mērķu esība pati par sevi nenozīmē, ka pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu.

(55) Ungārija apgalvoja, ka nebija nevienas dzīvotspējīgas izvēles un ka tikai atkārtota nacionalizācija ļāva Ungārijas iestādēm atgūt pilnīgu darbības kontroli *Malév*, dodot iespēju valsts aviosabiedrībai faktiski īstenot pārstrukturēšanas procedūru, kuru tā veic kopš 2007. gada, lai nodrošinātu uzņēmuma komerciālos panākumus. Attiecībā uz 1. pasākumu Ungārija uzskatīja, ka attiecīgo aktīvu vērtība atbilda aizdevuma vērtībai. Attiecībā uz 3. pasākumu Ungārija apgalvoja, ka Ungārijas nodokļu iestādes izturējās pret *Malév* tāpat kā pret jebkuru nodokļu maksātāju līdzīgā situācijā.

VII. **VALSTS ATBALSTA PASTĀVĒŠANA LESD 107. PANTA 1. PUNKTA NOZĪMĒ**

VII.1. **Vispārīga informācija**

(56) Lai noskaidrotu, vai izskatāmie pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu, Komisijai ir jānovērtē, vai tie atbilst LESD 107. panta 1. punktā paredzētajiem kumulatīvajiem nosacījumiem. Tajā noteikts, ka, "ja vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(57) Ņemot vērā šo noteikumu, Komisija vērtē, vai attiecīgie pasākumi par labu *Malév* ir uzskatāmi par valsts atbalstu.

(58) Attiecībā uz valsts atbalsta kumulatīvajiem kritērijiem konkrētajā gadījumā ietekme uz tirdzniecību un konkurences izkropļošana nav apšaubāma, un Ungārijas iestādes to pat neapstrīdēja. *Malév* konkurē ar citām Eiropas Savienības aviosabiedrībām, jo īpaši, kopš 1993. gada 1. janvārī stājās spēkā trešais gaisa transporta liberalizēšanas posms ("trešā pakete") ([14]). Attiecīgie pasākumi deva iespēju *Malév* turpināt darboties nesaskaroties, kā citi konkurenti, ar sekām, kuras būtu radušās sliktu finanšu rezultātu dēļ.

(59) Ungārija neapstrīdēja arī vērtējumu attiecībā uz valsts līdzekļiem un atbildību par minētajiem pasākumiem. *APEH* ir Ungārijas nodokļu iestāde, un kā tāda tā ir viennozīmīgi piedēvējama valstij. *MNV* ir valsts kontrolakciju sabiedrība. Tās pienākumi ir noteikti svarīgākajos valsts aktīvu likuma pamatnoteikumos. *MNV* izpilda valdības un kompetento ministru lēmumus. Arī *MAVA* atrodas 100 % valsts īpašumā (ar *MNV* starpniecību) un, kā skaidro Ungārijas iestādes, pārstāv Ungārijas valsti.

(60) Attiecībā uz selektivitāti, izņemot 3. pasākumu (nodokļu maksājumu atlikšana), Ungārijas valsts to neapstrīdēja. Pasākumi bija paredzēti viena uzņēmuma — *Malév* — atbalstam.

([14]) "Trešā pakete" ietver saskaņotu prasību ieviešanu attiecībā uz ES aviosabiedrību darbības licenci (Regula (EEK) Nr. 2407/92), visu ES aviosabiedrību ar šādu licenci atklātu piekļuvi visiem maršrutiem ES (Regula (EEK) Nr. 2408/92) un pilnīgu brīvību attiecībā uz pārvadājumu maksām un tarifiem (Regula (EEK) Nr. 2409/92).

(61) Šeit tiks novērtēts, vai izskatāmie pasākumi ir uzskatāmi par ekonomiskām priekšrocībām *Malév*.

(62) Komisija norāda, ka saskaņā ar vispāratzītiem Kopienas tiesību aktu principiem, ja uzņēmumam nodrošina piekļuvi papildu kapitālam ar nosacījumiem, kuri ir labāki nekā parastie tirgus nosacījumi, uz to varētu attiekties LESD 107. panta 1. punkts, jo tā rezultātā konkrētajam uzņēmumam tiktu dota priekšroka šā panta nozīmē. Lai noteiktu, vai šādas priekšrocības ir piešķirtas, Komisija piemēro tirgus ekonomikas ieguldītāja principu. Saskaņā ar šo principu, ja līdzīgos apstākļos *"privāts ieguldītājs, kurš darbojas normālos tirgus ekonomikas apstākļos […] un kurš lieluma ziņā ir pielīdzināms organizācijām, kuras darbojas valsts sektorā, būtu mudināts izdarīt attiecīgu kapitālieguldījumu"*, tas netiktu uzskatīts par valsts atbalstu. Tāpēc Komisijai jānovērtē, *"vai privāts ieguldītājs būtu veicis attiecīgo darījumu ar tādiem pašiem nosacījumiem* [15]". Hipotētiskais privātais investors darbojas kā piesardzīgs ieguldītājs [16], kas vēlas saņemt maksimālu peļņu, tomēr neuzņemoties pārāk lielus riskus salīdzinājumā ar peļņu [17].

(63) Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru, kaut arī privāta ieguldītāja rīcība, ar kuru ir jāsalīdzina ekonomikas politikas iemeslu vadīta valsts ieguldītāja iesaistīšanās, ne vienmēr atbilst parasta investora rīcībai, kurš iegulda kapitālu, lai relatīvi īsā termiņā gūtu peļņu, tai ir jābūt vismaz privātas kontrolakciju sabiedrības vai privātas uzņēmumu grupas, kas īsteno vispārēju vai nozares struktūrpolitiku un vadās pēc peļņas ilgtermiņā, rīcībai [18].

(64) Turklāt *"… publiska un privāta ieguldītāja darbības salīdzinājums jāizdara, atsaucoties uz attieksmi, kāda privātam ieguldītājam būtu bijusi attiecīgā darījuma laikā, ņemot vērā pieejamo informāciju un tajā laikā paredzamo attīstību"* [19].

(65) Komisijas analīzē un novērtējumā jāiekļauj "visi faktori, kas attiecas uz strīdīgo darījumu un tā kontekstu". Tas ietver saņēmēja uzņēmuma un attiecīgā tirgus finansiālo stāvokli. Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, galvenais jautājums, kuru Komisija vēlas izpētīt, ir, vai uzņēmums *"saņem ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos* [20]".

(66) Komisija arī norāda, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru *MEIP* tiek piemērots arī aizdevumiem. Ja šo principu piemēro aizdevuma piešķiršanai, jānoskaidro, vai privāts ieguldītājs saņēmējam piešķirtu aizdevumu ar tādiem noteikumiem, ar kādiem tas faktiski tika piešķirts [21].

VII.2. **Pasākumu kopuma novērtējums**

(67) Kā tika noteikts jau lēmumā par procedūras uzsākšanu, šīs lietas novērtējumam ir būtisks spriedums lietā *BP Chemicals* [22]. Komisija uzskata, ka pasākumi nav autonomi un ir saistīti, ņemot vērā to secību, *Malév* finansiālo stāvokli un pasākumu nolūku, jo visu pasākumu mērķis ir turpināt aviosabiedrības darbību un atrisināt tās likviditātes vajadzības un nepietiekamo kapitalizāciju, kas radusies zaudējumu rezultātā. Ungārija apsvērumos par lēmumu par procedūras uzsākšanu arī apgalvo, ka dažādi "procesa" posmi nav "atdalāmi" un visi pasākumi tika plānoti, lai īstenotu vienu mērķi, proti, nodrošinātu aviosabiedrības darbību, atrodot tai stratēģisku ieguldītāju.

(68) No Ungārijas iesniegtajiem materiāliem ir kļuvis skaidrs, ka Ungārijas īstenotie pasākumi *Malév* atbalstam ir motivēti ar valsts politikas apsvērumiem un to pamatā nebija apsvērumu par uzņēmuma turpmāko rentabilitāti. Ungārija vairākkārt norādīja uz nesekmīgo privatizāciju un *Malév* nozīmi valsts ekonomikā. Tika atzīts, ka, veicot pasākumus, valsts ņēma vērā "aviosabiedrības lomu valsts infrastruktūrā, darba tirgu un piegādātāju intereses." Ungārijas iestādes arī uzsvēra, ka nav tāda privāta ieguldītāja, kurš vēlētos pārņemt aviosabiedrību tās pašreizējā stāvoklī. Tāpēc Komisijai jāpieņem, ka neviens privāts ieguldītājs nebūtu rīkojies kā Ungārijas valdība, veicot pasākumus līdzīgos apstākļos. Komisija arī atgādina, ka spriedumā *Boch* lietā Tiesa norādīja, ka *"īpaši ir jāpārbauda, vai līdzīgos apstākļos privāts akcionārs būtu piešķīris līdzīgu kapitāla daudzumu, pamatojoties uz paredzamajām rentabilitātes iespējām un norobežojoties no jebkādas sociāla, politiska, reģionāla vai ar nozari saistīta rakstura ietekmes* [23]".

---

[15] 2003. gada 6. marta spriedums apvienotajās lietās T-228/99 un T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ* pret Komisiju, [2003] *Recueil*, II-435. lpp. *et seq*, 245. punkts.

[16] 2002. gada 16. maija spriedums lietā C-482/99 Francija pret Komisiju, [2002] *Recueil*, I-4397. lpp., 71. punkts.

[17] Spriedums apvienotajās lietās T-228/99 un T-233/99 (minēts 15. zemsvītras piezīmē), 255. punkts.

[18] 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-305/89 Itālija pret Komisiju, [1991] *Recueil*, I-1603. lpp., 20. punkts.

[19] Spriedums apvienotajās lietās T-228/99 un T-233/99 (minēts 15. zemsvītras piezīmē), 246. punkts. Skatīt arī 1998. gada 30. aprīļa spriedumu lietā T-16/96 *Cityflyer Express* pret Komisiju, [1998] *Recueil*, II-757. lpp., 76. punkts.

[20] Spriedums apvienotajās lietās T-228/99 un T-233/99 (minēts 15. zemsvītras piezīmē), 251. punkts.

[21] Spriedums lietā T-16/96 (minēts 19. zemsvītras piezīmē), 45. un 46. punkts.

[22] 1998. gada 15. septembra spriedums lietā T-11/95 *BP Chemicals* pret Komisiju, [1998] *Recueil*, II-3235. lpp., 170. punkts; 2010. gada 13. septembra spriedums apvienotajās lietās T-415/05, T-416/05 un T-423/05 *Olympic* (Krājumā vēl nav publicēts), 385. punkts.

[23] 1986. gada 10. jūlija spriedums lietā C-40/85 Beļģija pret Komisiju *(Boch)*, [1986] *Recueil*, 2321. lpp., 13. punkts. Skatīt arī 1999. gada 21. janvāra spriedumu apvienotajās lietās T-129/95, T-2/96 un T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH* pret Komisiju, [1999] *Recueil*, II-17. lpp., 132. punkts.

(69) Ņemot vērā *Malév* ilgstoši sliktos finansiālos rezultātus (skatīt 1. tabulu un turpmāk 103.–104. punktu) un Ungārijas iestāžu apgalvojumu, ka aviosabiedrība ir bijusi pastāvīgās grūtībās vismaz kopš 2006. gada, privātam ieguldītājam pieņemamu peļņu varētu gūt tikai tad, ja uzņēmumā veiktu radikālu pārstrukturēšanu. Tomēr ne Ungārija, ne *Malév* nepierādīja, ka tāds pārstrukturēšanas plāns būtu bijis pamatā kaut vienam no pārbaudāmajiem pasākumiem.

(70) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka 1.–8. pasākums neatbilst *MEIP*. Šis vērtējums arī apstiprinās, veicot atsevišķu katra pasākuma analīzi.

VII.3. **1.–8. pasākuma individuāla analīze**

VII.3.1. *1. pasākums*

(71) Saskaņā ar Ungārijas sniegto informāciju *MAVA* darbība ir vērsta tikai uz vienu uzdevumu, t i., konkrētu, agrāk *Malév* piederējušu aktīvu pārvaldīšanu un "starpnieka lomas uzņemšanos attiecībā uz konkrētiem maksājumiem starp *Malév* un *MFB*". *MAVA* ir izveidota tikai šim nolūkam.

(72) Parāds EUR 76 miljonu apmērā, kas nodots *MAVA*, ir radies saskaņā ar 2003. gada aizdevuma līgumu starp *Malév* un *MFB*. Aizdevums bija jāatmaksā ar vienu iemaksu dzēšanas termiņa beigās, un uz to attiecās valsts garantija. Šis 2003. gada aizdevums bija iekļauts Pievienošanās līguma esošo atbalsta pasākumu sarakstā ([24]). Tomēr 2007. gada līgumā aizdevuma dzēšanas termiņš tika pagarināts līdz 2017. gadam. Tādējādi kopš 2007. gada pasākumu vairs nevar uzskatīt par esošā atbalsta pasākumu. Saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu ([25]) atbalsta pasākuma pagarināšana ir uzskatāma par jaunu atbalsta shēmu.

(73) Izmeklēšanā tika atklāts, ka vienīgais šā darījuma (t. i., parāda dzēšanas termiņa pagarināšana, *MAVA* izveidošana, parāda nodošana *MAVA*, aktīvu nodošana *MAVA* un atpakaļnomas līgumi) mērķis bija *Malév* parāda pārstrukturēšana. Ungārija apstiprināja, ka peļņas gūšana nekad nav ietilpusi *MAVA* plānos. Šā darījuma rezultātā parāds (kopā ar aktīviem) tika noņemts no *Malév* bilances.

(74) Ungārijas arguments, ka finansiālās saistības, kuras uzņēmās *Malév* un *AirBridge*, bija pietiekamas *MAVA* izmaksu segšanai, nav uzskatāms par pietiekamu liecību tam, ka darījums atbilst tirgus nosacījumiem, jo nevienam privātam ieguldītājam nebūtu stimula rīkoties šādā veidā. Piedāvātais nodrošinājums bija paredzēts, lai dotu iespēju *MAVA* atmaksāt parādu aizdevuma dzēšanas termiņa beigās, t. i., 2017. gadā ([26]). Neviens privāts ieguldītājs neuzņemtos šādu risku, t. i., pret konkrētām maksājuma saistībām pārņemt aktīvus, kuru nākotnes vērtība ir neskaidra.

(75) Lai gan Ungārijas iestādes sniedza diezgan saprotamus novērtējumus ([27]) par B767 gaisa kuģi ([28]) un petrolejas cauruļvadu ([29]), sniegtais novērtējums (diskontētās naudas plūsmas metode) attiecībā uz *Malév* firmas zīmi (EUR 56 miljoni) šķiet riņķveida un ir ļoti atkarīgs no aviosabiedrības darbības rezultātiem, tāpēc tā rezultātu nevar uzskatīt par objektīvu *Malév* zīmola vērtību, īpaši ņemot vērā aviosabiedrības stāvokli un darbības rezultātus. Ņemot vērā faktu, ka valsts bija informēta par iespējamību, ka *Malév* nespēs izpildīt honorāru maksājumu saistības, diskontētās naudas plūsmas metodes rezultātam drīzāk vajadzēja tuvoties nullei. Saskaņā ar šo konkrēto līguma struktūru zīmola vērtību nevar uzskatīt par pietiekamu nodrošinājumu.

(76) Līgumslēdzējas puses noteikti bija informētas, ka *Malév* kā uzņēmums, kas jau 2007. gadā nonācis grūtībās, reāli nespētu pienācīgi pildīt honorāra maksājuma saistības. Reāli pēc šā darījuma *MAVA* "izmaksas" (t. i., procentu maksājumi *MFB*) nebija iespējams segt ar *Malév* honorāru maksājumu par preču zīmi. *MAVA* nekad nav veikusi nekādas darbības, lai piedzītu nenokārtotos maksājumus.

(77) *VEB* garantija EUR 32 miljonu apmērā bija paredzēta ne tikai, lai segtu pamatsummu, bet arī *MAVA* regulāros procentu maksājumus *MFB*.

(78) Tāpēc, kā arī ņemot vērā faktu, ka *MAVA* netika nodots atbilstošs ekvivalents, parāda noņemšana no uzņēmuma bilances jāuzskata par priekšrocībām par labu *Malév*.

([24]) Esošo atbalsta pasākumu saraksts, kuri minēti Čehijas, Igaunijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Ungārijas, Maltas, Polijas, Slovēnijas un Slovākijas Pievienošanās līguma Eiropas Savienībai IV pielikuma 3. nodaļā paredzētās esošā atbalsta sistēmas 1. punkta b) apakšpunktā.

([25]) OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp. 2009. gada 25. marta spriedums lietā T-332/06 *Alcoa Trasformazioni* pret Komisiju (Krājumā vēl nav publicēts), 32. punkts, un 2002. gada 6. marta spriedums apvienotajās lietās T-127/99, T-129/99 un T-148/99 *Diputación Foral de Álava* pret Komisiju, [2002] *Recueil*, II-1275. lpp.

([26]) *Malév* bija pienākums 2017. gadā atpirkt *Malév* firmas zīmi par EUR 76 miljoniem, no kuriem *MAVA* tad atmaksātu *MFB* aizdevumu.

([27]) Visu trīs aktīvu (gaisa kuģis, petrolejas cauruļvads un *Malév* zīmols) novērtējumus sagatavoja *American Appraisal*.

([28]) Uz izmaksām balstīta metode, ņemot vērā arī informāciju ikgadējā žurnālā "The Aircraft Value Reference" un indikatīvu piedāvājumu par gaisa kuģi. (Indikatīvu piedāvājumu par gaisa kuģi sniedza *American Appraisal*, pamatojoties uz *Malév* informāciju.)

([29]) Uz izmaksām balstīta metode.

VII.3.2. *2. pasākums*

(79) Attiecībā uz *MNV* avansa maksājumu par (vēlāk nenotikušo) *GH* pārdošanu *GH* aktīvu neto vērtība saskaņā ar eksperta vērtējumu, ko iesniedza Ungārija, 2009. gadā bija HUF 1,6 miljardi un lēstā tirgus vērtība — HUF 3,5 miljardi. Reāli 2009. gada janvārī *MNV* samaksāja *Malév* avansa maksājumu HUF 1,6 miljardu apmērā. Šis maksājums tika nodrošināts ar ķīlu — HA-LNA, CRJ reaktīvo lidmašīnu (lēstā tirgus vērtība HUF 1,8 miljardi). Provizoriskais pirkuma līgums 2009. gada februārī tika grozīts, un *MNV* samaksāja papildu HUF 2,7 miljardus (kopā HUF 4,3 miljardus), un kā otrās kategorijas ķīla tika reģistrēts tas pats gaisa kuģis.

(80) Ungārijas iestādes apsvērumos par lēmumu par procedūras uzsākšanu atzīst, ka avansa maksājums faktiski tika veikts, lai nodrošinātu *Malév* likviditāti sarunu posmā par atkārtotu nacionalizāciju.

(81) Saskaņā ar provizorisko pirkuma līgumu, ja darījums nenotiktu, šīs summas atmaksa bija jāveic tūlīt (divās darba dienās). Tomēr *MNV* neveica nekādas darbības, lai atgūtu šo parādu pēc tam, kad tā 2009. gada jūlijā atteicās no šā darījuma. Kad 2010. gadā parādu pārvērta pašu kapitālā, *ex-post* tika aprēķināti procenti, taču tos tā arī nesamaksāja. Tādējādi *Malév* šo naudas summu saņēma bez jebkādas atlīdzības.

(82) Komisija uzskata, ka pasākums piešķīra *Malév* priekšrocības, jo avansa maksājums, kas bija jāatmaksā 2009. gada jūlijā, netika piedzīts. Turklāt priekšrocības radās jau pirms tam, brīdī, kad 2009. gada februārī tika grozīts provizoriskais pirkuma līgums un bez pietiekama nodrošinājuma palielināts avansa maksājums (virs uzņēmuma lēstās tirgus cenas).

VII.3.3. *3. pasākums*

(83) Attiecībā uz nodokļu un sociālo iemaksu saistību atkārtotu atlikšanu, ko veica nodokļu iestāde, Komisija norāda, ka, pamatojoties uz Ungārijas iesniegtajiem materiāliem, ir noskaidrots, ka 2006.–2007. gadā *Malév* lūdza nodokļu saistību maksājumu atlikšanu 12 gadījumos (attiecībā uz dažādiem maksājumiem). Nodokļu iestāde katru reizi atļāva atlikt maksājumus. Saskaņā ar attiecīgajiem Ungārijas tiesību aktiem šāda maksājumu atlikšana nav obligāta un to varēja atteikt. Tāpēc pasākums ir uzskatāms par selektīvu ([30]).

(84) Līdz 2008. gada jūlijam *Malév* tika piemērota likumā noteiktā procentu likme, un *Malév* to samaksāja saskaņā ar atlikšanas grafikiem. Kā savas rīcības pamatojumu nodokļu iestāde lēmumos minēja *Malév* grūto stāvokli un attiecīgajā posmā plānoto pārstrukturēšanu.

(85) Tomēr no 2008. gada jūlija *Malév* pārtrauca nodokļu, sociālās apdrošināšanas iemaksu un procentu maksāšanu (izņemot vienu daļēju maksājumu 2008. gada decembrī), un nodokļu iestāde neveica nekādas darbības, lai atgūtu šo parādu. Turklāt pēc tam, kad *Malév* vairs nepildīja pārstrukturēšanas līgumus, tika pārstrukturēti arī turpmākie maksājumi. No 2009. gada aprīļa nodokļu un sociālās saistības, kuru maksāšanas termiņš bija iestājies no šā brīža (t. i., ne iepriekš iekavētie maksājumi), vairs netika pat pārstrukturētas un *APEH* neveica nekādas konkrētas darbības, lai piedzītu kādu no minētajiem parādiem.

(86) Komisija uzskata, ka neviens privāts ieguldītājs nebūtu rīkojies kā Ungārijas valsts. No 2008. gada jūlija netika veiktas nekādas konkrētas darbības, lai piedzītu parādu. Turklāt uzņēmuma finansiālais stāvoklis, neraugoties uz tā pārstrukturēšanas pasākumiem, joprojām bija ļoti slikts (skatīt 1. tabulu iepriekš) un izredzes, ka uzņēmums atkal kļūtu rentabls, bija ļoti mazas vai to nebija nemaz. Līdzīgos apstākļos privāts kreditors censtos panākt līguma izpildi. Turklāt pēc tam, kad *Malév* neizpildīja vienošanos par pārstrukturēšanu, neviens privāts kreditors nebūtu piekritis turpmākai pārstrukturēšanai.

(87) Tāpēc vēlākais no 2008. gada jūlija *Malév* tika piešķirtas priekšrocības, jo nodokļu iestādes necentās panākt nodokļu un sociālās apdrošināšanas iemaksu saistību izpildi un turpināja pārstrukturēšanu.

VII.3.4. *4. pasākums*

(88) Attiecībā uz kapitāla palielināšanu 2010. gada februārī, ar kuru valsts veica atkārtotu aviosabiedrības nacionalizāciju, kurā kopš tās privatizācijas valstij nebija piederējušas kapitāla daļas, vispārsteidzošākais ir fakts, ka, lai gan 2007. gadā 99,5 % no *Malév* tika pārdoti par cenu, kas līdzinās apmēram EUR 740 000, 2010. gadā valsts *de facto* samaksāja EUR 94 miljonus, t. i., 127 reizes vairāk par sākotnējo pārdošanas cenu, lai atgūtu īpašumā 94,6 % (palielinot kapitālu: daļēji iepludinot jaunu kapitālu HUF 20,7 miljardu apmērā un daļēji piemērojot parāda pārvēršanu par pašu kapitālu avansa maksājumam par *GH* HUF 4,7 miljardu apmērā). Šāda valsts rīcība neatbilst tirgus nosacījumiem, īpaši ņemot vērā faktu, ka šajā laikā aviosabiedrība cieta zaudējumus, pašu kapitāla vērtība bija negatīva un nebija ticama pārstrukturēšanas plāna. Faktiski Ungārijas iestādes pašas atzina, ka uzņēmums bija nonācis "pastāvīgās grūtībās" un 2010. gada sākumā neviens privāts ieguldītājs nevēlējās pirkt *Malév*.

([30]) 1999. gada 29. jūnija spriedums lietā C-256/97 *DM Transport*, [1999] *Recueil*, I-3913. lpp., 27. punkts, un 2002. gada 11. jūlija spriedums lietā T-152/99 *HAMSA*, [2002] *Recueil*, II-3049. lpp., 157. punkts.

(89) Kad kapitāls tika palielināts līdz HUF 25,4 miljardiem (t. i., šādu summu Ungārijas valsts samaksāja, lai atgūtu īpašumā 94,6 % no aviosabiedrības), mijmaiņas darījuma laikā *Malév* pašu kapitāla vērtība bija negatīva — HUF 41 miljards (EUR 152 miljoni), uzkrātie zaudējumi — HUF 51 miljards (EUR 189 miljoni) un kopējais parāds — HUF 75 miljardi (EUR 278 miljoni) ([31]). Saskaņā ar 2010. gada finanšu pārskatiem 2010. gada sākumā "aviosabiedrībai bija nopietnas finanšu problēmas, parāds sasniedza dramatisku līmeni, nebija praktiski nekādu finansējuma avotu. […] Sakarā ar stratēģiskā īpašnieka trūkumu nebija komerciālā finansējuma." Aviosabiedrība darbojās ar zaudējumiem vismaz kopš 2003. gada bez reālām izredzēm atgūt dzīvotspēju, pat privāts ieguldītājs nebija guvis panākumus uzņēmuma situācijas maiņā. Tāpēc bija skaidrs, ka kapitāla palielināšana nebūtu pietiekams pasākums, lai atgrieztu uzņēmuma dzīvotspēju, un ka pēc atkārtotas *Malév* nacionalizācijas būtu vajadzīgs papildu kapitāls un likviditāte, lai vispār turpinātu darbību. Komisija secina, ka šajos apstākļos atkārtota *Malév* nacionalizācija 2010. gada februārī, veicot kapitāla palielināšanu, piešķīra uzņēmumam priekšrocības.

(90) Attiecībā uz Ungārijas argumentu, ka valstij bija izdevīgāk nacionalizēt uzņēmumu, nevis pieprasīt nokārtot prasījumus pret *Malév*, Komisijai ir šādas piezīmes. Kā Ungārija atzīst, bankrota gadījumā tā būtu atguvusi ļoti nelielu daļu no saviem prasījumiem papildus ar *VEB* garantiju segtajai daļai. (Faktiski *Malév* aktīvu vērtība darījuma laikā bija negatīva.) Tomēr Ungārijas valsts nolēma saglabāt aviosabiedrības dzīvotspēju, aizstājot parādu *un* iepludinot jaunus līdzekļus HUF 20,7 miljardu apmērā (apmēram EUR 77 miljoni). Neviens privāts ieguldītājs līdzīgā situācijā neuzņemtos šo papildu finansiālo slogu, īpaši bez reālām izredzēm atjaunot uzņēmuma dzīvotspēju.

(91) Komisija arī norāda, ka tajā pašā laikā, kad Ungārijas valsts palielināja *Malév* kapitālu, *AirBridge* (netieši *VEB*) arī pārvērta parādu par pašu kapitālu HUF 1,4 miljardu apmērā. Tomēr šī summa ir tikai 5 % no jaunā kapitāla, turklāt valsts bez pārvērstā parāda ieguldīja arī ievērojamu jauna kapitāla summu. Faktiski 77 % no kapitāla palielinājuma veidoja iepludinātie jaunie līdzekļi. Turklāt, ņemot vērā *Malév* sliktos finansiālos apstākļus, *AirBridge* izredzes iegūt šīs summas maksājumu bija ļoti nelielas vai tādu vispār nebija. Tādējādi privāta ieguldītāja rīcība šādā gadījumā būtiski atšķiras no Ungārijas valsts rīcības, un to nevar izmantot kā atsauces punktu, lai uzskatītu, ka valsts rīkojusies kā privāts ieguldītājs.

2. tabula

Kapitāla palielināšana 2010. gadā

Kapitāla palielināšanas dalībneks	Ieguldījums, HUF miljardi	Ieguldījuma veids	Ieguldījuma daļa
MNV	20,7	Jauns kapitāls	77 %
MNV	4,7	Parāda pārvēršana par pašu kapitālu	18 %
AirBridge / *VEB*	1,4	Parāda aizstāšana ar pašu kapitālu	5 %
KOPĀ	**26,8**		**100 %**

([31]) 2010. gada finanšu pārskati.

(92) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka šajos apstākļos atkārtota *Malév* nacionalizācija 2010. gada februārī, veicot kapitāla palielināšanu, piešķīra uzņēmumam priekšrocības.

VII.3.5. *5.–8. pasākums*

(93) Attiecībā uz pasākumiem pēc atkārtotās nacionalizācijas ir skaidrs, ka akcionāra aizdevumi un kapitāla injekcijas bija paredzētas, lai finansētu *Malév* uzņēmējdarbību un izvairītos no draudošās maksātnespējas. Tādējādi valsts veica šos pasākumus ar tādu pašu mērķi — saglabāt *Malév* uzņēmējdarbību. Turklāt tie ir secīgi cieši saistīti, jo pasākumi notika ar ļoti īsiem starplaikiem (t. i., no 2010. gada maija līdz septembrim). Tāpēc Komisija uzskata, ka saskaņā ar *BP Chemicals* spriedumu šos akcionāra aizdevumus nevar vērtēt atbilstīgi tirgus ekonomikas ieguldītāja principam un tiem piemērot paziņojumu par atsauces likmi ([32]), jo tie visi ir tieši saistīti ar 4. pasākumu un tāpēc nav iespējams atsevišķi no citiem pasākumiem novērtēt, vai tie uzskatāmi par valsts atbalstu.

(94) No Ungārijas iesniegtā materiāla ir skaidrs, ka neviens privāts ieguldītājs nevēlējās finansēt *Malév*, un tā vienīgie finansējuma avoti bija piegādātāju kredīti un valsts nodrošinātā likviditāte. Piešķirot aizdevumus, valsts nevarēja nopietni paļauties uz to, ka *Malév* veiks procentu maksājumus un atmaksās aizdevumus. Turklāt ir arī apšaubāms, ka kāds privāts kreditors riskētu piešķirt uzņēmumam, kas atrodas tādā stāvoklī kā *Malév* (t. i., pastāvīgās grūtībās), aizdevumu, kurš jāatmaksā kā vienreizējs maksājums dzēšanas termiņa beigās. Visbeidzot, ņemot vērā uzņēmuma kredītvēsturi attiecībā pret valsti (piemēram, avansa maksājuma par *GH* neatmaksāšanu, atkārtotu nodokļu maksājumu atlikšanu un to nemaksāšanu), valsts un jebkurš cits ieguldītājs nevarēja reāli paļauties uz to, ka *Malév* pildīs savas saistības.

(95) No otras puses, pat vērtējot saskaņā ar paziņojumu par atsauces likmi, noteiktā procentu likme un saskaņotais nodrošinājums nebūtu pietiekams pamats, lai uzskatītu, ka valsts atbalsts nepastāv. Noteiktā procentu likme bija 9,97 %, kamēr HUF atsauces likme aizdevuma piešķiršanas laikā bija 5,97 %. Starpība tikai 400 bāzes punktu

([32]) Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu, OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.

apmērā virs HUF pamatlikmes nav pietiekama, ņemot vērā *Malév* iepriekšējos darbības rezultātus un finansiālo stāvokli (uzņēmums pastāvīgi atrodas uz bankrota robežas). Attiecībā uz nodrošinājuma noteikšanu par aizdevumiem *GH* tirgus vērtība (HUF 3,5 miljardi) *Malév* bankrota gadījumā ir apšaubāma, jo *Malév* bija galvenais lidlauka pakalpojumu partneris — 2009. gadā 63 % no ieņēmumiem radīja *Malév*. Tāpēc vismaz īstermiņā tā saimnieciskā darbība bija atkarīga no *Malév* pastāvēšanas, un tādējādi tā tirgus vērtība būtu ievērojami samazinājusies, ja *Malév* būtu bankrotējis.

(96) No paša sākuma bija skaidrs, ka bez ticama pārstrukturēšanas plāna ne aizdevumi, ne kapitāla palielinājums nemainītu situāciju uzņēmumā ar nulles tirgus vērtību, kurš joprojām bija kritiskā stāvoklī. Tādējādi šie pasākumi bija līdzvērtīgi tiešai dotācijai, jo valstij nebija izredžu atgūt "ieguldīto" finansējumu.

(97) Tāpēc Komisija uzskata, ka 5.–8. pasākums piešķīra priekšrocības *Malév*.

VII.4. **Secinājums par valsts atbalsta pastāvēšanu**

(98) Saskaņā ar iepriekš minēto novērtējumu visi minētie pasākumi (1.–8. pasākums) piešķir priekšrocības *Malév*. Šīs priekšrocības ir piešķirtas no valsts līdzekļiem.

(99) Turklāt *Malév* ir aviosabiedrība un tātad uzskatāma par uzņēmumu. Tā konkurē ar citām aviosabiedrībām, kuras nesaņem līdzīgas priekšrocības. Tātad pasākumi izkropļo konkurenci. Turklāt tie notiek (aviācijas) nozarē, kurā neapšaubāmi pastāv tirdzniecība starp dalībvalstīm, tātad ir izpildīts arī kritērijs par ietekmi uz tirdzniecību Eiropas Savienībā.

(100) Visbeidzot, pasākumi ir īpaši un selektīvi, jo atbalsta tikai vienu uzņēmumu (t. i., *Malév*).

(101) Ņemot vērā iepriekš minētos argumentus, Komisija secina, ka 1.–8. pasākums atbilst LESD 107. panta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem. Šajos apstākļos tie jāuzskata par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

VII.5. **Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu**

(102) LESD 107. panta 2. un 3. punktā paredzēti izņēmumi 107. panta 1. punktā minētajam vispārīgajam noteikumam par valsts atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu.

(103) Komisija uzskata, ka *Malév* ir bijis pastāvīgās grūtībās vismaz kopš 2006. gada. Tas ir cietis zaudējumus vismaz kopš 2003. gada (skatīt iepriekš 1. tabulu), un jau 2006. gadā tā pašu kapitāls bija negatīvs (1. attēls). Turklāt Ungārijas iestādes apstiprināja, ka aviosabiedrībai bija pastāvīgas grūtības un ka kopš 2006. gada otrās puses tā kvalificējās kolektīvajām maksātnespējas procedūrām un tādējādi atbilda Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 10. punkta c) apakšpunktam. Tāpēc vienīgais saderības pamats būtu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes.

(104) Ņemot vērā atbilstības un "pirmo reizi, pēdējo reizi" nosacījumu, Komisija norāda, ka izskatāmie pasākumi neveido "vienotu pārstrukturēšanu". Attiecīgajā laikposmā (t. i., no 2007. līdz 2010. gadam) aviosabiedrībai divas reizes mainījās īpašnieks, jo to privatizēja un tad atkārtoti nacionalizēja. Notika nepārtraukta "pārstrukturēšana", bet bez saskaņota plāna. Faktiski pēc privatizācijas tika uzsāktas dažas izmaksu samazināšanas iniciatīvas (darbinieku atlaišana un maršrutu skaita samazināšana), bet vienības pašizmaksa nesamazinājās pietiekamā apmērā. Saskaņā ar Ungārijas iestāžu sniegto informāciju 2009. gadā tika izstrādāta jauna "stratēģiskā orientācija", kuru atkal pārskatīja pēc konsultēšanās ar biroju *Roland Berger* atkārtotās nacionalizācijas kontekstā. Tāpēc attiecīgie pasākumi ir dažādi pārstrukturēšanas pasākumi, kuri principā pārkāpj "pirmo reizi, pēdējo reizi" principu.

(105) Komisija norāda, ka, pat ja *Malév* būtu tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm (t. i., "pirmo reizi, pēdējo reizi" nosacījums būtu izpildīts, *quad non*), atbilstoša glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsta prasības netiktu izpildītas turpmāk minēto iemeslu dēļ.

(106) Attiecībā uz glābšanas atbalstu nav izpildīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 25. punkta a)–e) apakšpunkts. Konkrētie pasākumi netiek ierobežoti līdz vajadzīgajam minimumam, netiek parādīts, ka tie ir nepieciešami, pamatojoties uz nopietnām sociālām grūtībām, un ka tiem nav nesamērīgu negatīvu seku citās dalībvalstīs. Turklāt, izņemot 5. un 8. pasākumu, vairums no tiem netika piešķirti kā aizdevumi vai garantijas.

(107) Attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalstu nav izpildīts neviens no Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu saderības nosacījumiem.

(108) Attiecībā uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 34.–35. punktu "ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana" Ungārijas iestādes nepierādīja aviosabiedrības dzīvotspējas izredzes un neiesniedza pārstrukturēšanas plānu, kurš atbilstu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 36.–37. punktā noteiktajām prasībām.

(109) Turklāt attiecībā uz prasību par "izvairīšanos no konkurences nesamērīgas kropļošanas" (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38.–42. punkts) Komisija norāda, ka netika īstenoti kompensācijas pasākumi.

(110) Visbeidzot, attiecībā uz nosacījumu par "atbalsta ierobežošanu līdz minimumam" (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43.–45. punkts) nav veikts pašu ieguldījums.

(111) Ņemot vērā iepriekš minēto, 1.–8. pasākums, kurš īstenots *Malév* atbalstam kopš 2007. gada, nav saderīgs ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm. Tā kā pasākumi tika piešķirti grūtībās nonākušam uzņēmumam, nepiemēro citu saderības pamatojumu. Tāpēc pasākumi nav saderīgi ar iekšējo tirgu.

VIII. ATGŪŠANA

VIII.1. Vispārīga informācija

(112) Saskaņā ar LESD un Tiesas iedibināto judikatūru Komisijai, ja tā ir konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, ir tiesības pieprasīt dalībvalstij atcelt atbalstu vai mainīt to ([33]). Tāpat Tiesa konsekventi uzsvērusi, ka valsts pienākums atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ir noteikts, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ([34]). Šajā sakarā Tiesa noteikusi, ka šis mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīga atbalsta veidā piešķirtās summas, tādējādi zaudējot savas priekšrocības, kas tam bija tirgū attiecībā pret citiem konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bija pirms atbalsta piešķiršanas ([35]).

(113) Ievērojot šo judikatūru, Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ([36]) 14. pantā noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja".

(114) Tāpēc, ja attiecīgais pasākums ir uzskatāms par nelikumīgu un ar iekšējo tirgu nesaderīgu atbalstu, atbalsta summa jāatgūst, lai atjaunotu to stāvokli, kāds bija tirgū pirms atbalsta piešķiršanas. Atmaksājamie līdzekļi tiek aprēķināti, sākot no dienas, kad saņēmējs guvis priekšrocības, t. i., kad atbalsts kļuva pieejams saņēmējam, un pieskaitot atmaksas procentus, līdz līdzekļu faktiskās atgūšanas dienai.

VIII.2. Atbalsta elements atsevišķos pasākumos

VIII.2.1. *1. pasākums*

(115) Komisija atzīst, ka "*Malév*" kā tādas Ungārijas valsts aviosabiedrības, kura darbojas vairākas desmitgades, zīmolam ir konkrēta vērtība aviācijas tirgū. No otras puses, Komisija uzskata, ka saskaņā ar konkrēto līguma struktūru nevar tikt apstiprināta tāda zīmola vērtība, kādu norādījušas Ungārijas iestādes. Objektīva vērtība jānosaka, pamatojoties uz neatkarīgu vērtējumu, kurā ņemts vērā arī *Malév* vispārējais finansiālais stāvoklis.

(116) Pamatojoties uz iepriekš minēto, 1. pasākuma atbalsta elements ir aprēķināts lielākais EUR 56 miljonu apmērā, t. i. EUR 76 miljoni, no kuriem atņemta petrolejas cauruļvada un gaisa kuģa vērtība (kopā EUR 20 miljoni), kā arī *Malév* zīmola objektīvā vērtība ([37]). Ungārijai precīzi jāaprēķina atbalsta elements. Ja Ungārija neiesniegs pārliecinošus argumentus par zīmola objektīvu vērtību laikā, kad tika slēgts darījums par zīmola nodošanu *MAVA*, par atbalsta elementu uzskatīs visu summu EUR 56 miljonu apmērā.

VIII.2.2. *2. pasākums*

(117) Kā iepriekš minēts, Komisija uzskata, ka šis pasākums piešķīra *Malév* priekšrocības, kad netika piedzīta avansa atmaksa. Turklāt priekšrocības radās pat pirms tam, vismaz brīdī, kad 2009. gada februārī tika grozīts provizoriskais pirkuma līgums un palielināts avansa maksājums (virs uzņēmuma lēstās tirgus cenas).

(118) Komisija secina, ka neviens privāts uzņēmējs nebūtu šādā veidā nodrošinājis naudas līdzekļus. Neviens privāts uzņēmējs nebūtu piekritis piešķirt *Malév* šādu finansējumu, īpaši bez maksas, un pēc tam neveikt nekādas darbības, lai to atgūtu. Ungārijas iestādes savos apsvērumos par lēmumu par procedūras uzsākšanu būtībā pašas atzīst, ka avansa maksājums bija paredzēts, lai nodrošinātu *Malév* izdzīvošanu (skatīt iepriekš 80. punktu). Tāpēc atbalsta elements ir visa attiecīgā naudas summa, kas attiecīgajā periodā bija saņēmēja rīcībā: no 2009. gada februāra līdz 2009. gada jūlijam HUF 0,8 miljardu apmērā (starpība, kas iegūta no *GH* tirgus vērtības atņemot "pārmaksu") un no 2009. gada jūlija līdz 2010. gada februārim HUF 4,3 miljardu apmērā (visa avansa maksājuma summa). Tādējādi attiecībā uz atgūšanu jāņem vērā fakts, ka 2010. gada februārī šo summu aizstāja ar pašu kapitālu (skatīt turpmāk 4. pasākumu).

([33]) 1973. gada 21. jūlija spriedums lietā C-70/72 Komisija pret Vāciju, [1973] *Recueil*, 813. lpp., 13. punkts.

([34]) 1994. gada 14. septembra spriedums apvienotajās lietās C-278/92, C-279/92 un C-280/92 Spānija pret Komisiju, [1994] *Recueil*, I-4103. lpp., 75. punkts.

([35]) 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā C-75/97 Beļģija pret Komisiju, [1999] *Recueil*, I-3671. lpp., 64.–65. punkts.

([36]) OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

([37]) Kā secināts iepriekš 75. punktā, Ungārijas iestādes nebija pamatojušas *Malév* zīmola vērtību, kura var būt pat nulle.

VIII.2.3. *3. pasākums*

(119) Attiecībā uz nodokļu un sociālās apdrošināšanas iemaksu atlikšanu un nepiedzīšanu Komisija uzskata, ka viss iekavētais *Malév* parāds *APEH* no 2008. gada jūlija līdz 2010. gada martam ir uzskatāms par valsts atbalstu. Turklāt arī visa pēc šā datuma (2008. gada jūlijs) pārstrukturētā summa ir uzskatāma par valsts atbalstu. Nekas neliecina, ka privāts kreditors pieļautu šādu atlikšanu un pārstrukturēšanu. Attiecībā uz atgūšanu jāņem vērā fakts, ka iekavētās summas tika atmaksātas 2010. gada martā.

VIII.2.4. *4. pasākums*

(120) Attiecībā uz kapitāla palielinājumu Komisija uzskata, ka, ņemot vērā *Malév* finansiālo stāvokli, acīmredzamo vajadzību saņemt turpmāku atbalstu pēc kapitāla palielināšanas un reālu izredžu trūkumu attiecībā uz "ieguldītā" finansējuma atgūšanu, neviens privāts ieguldītājs nebūtu piešķīris *Malév* šādu finansējumu. Atbalsta elements ir iepludinātais kapitāls HUF 25,4 miljardu apmērā un parāda pārvēršanai par pašu kapitālu HUF 4,7 miljardu apmērā izmantotais avansa maksājums par *Malév GH*.

VIII.2.5. *5. pasākums*

(121) Attiecībā uz aizdevumiem kopā HUF 9,2 miljardu apmērā Komisija uzskata, ka, ņemot vērā parādu vēsturi un aviosabiedrības stāvokli šo aizdevumu piešķiršanas brīdī, valstij nebija iemesla sagaidīt, ka tie tiks atmaksāti, un aizdevuma piešķiršanas brīdī bija apšaubāma pat *Malév* spēja samaksāt procentus. Faktiski aprēķinātie procenti netika samaksāti, bet pēc tam pārvērsti pašu kapitālā.

(122) Tādējādi Komisija uzskata, ka aizdevumu var salīdzināt ar tiešu dotāciju, un tāpēc atbalsta elements ir visa aizdevuma summa HUF 9,2 miljardu apmērā laikā, kamēr tā bija saņēmēja rīcībā, t. i., no aizdevumu piešķiršanas (2010. gada maijs, jūnijs un jūlijs) līdz to pārvēršanai pašu kapitālā (2010. gada septembris). Procenti, kuru maksāšanas termiņš iestājies un kuri nav samaksāti, arī jāuzskata par atbalsta elementu. Tādējādi attiecībā uz atgūšanu jāņem vērā fakts, ka 2010. gada septembrī summu pārvērta par pašu kapitālu (skatīt turpmāk 6. pasākumu).

VIII.2.6. *6. pasākums*

(123) Iepriekš 120. punktā minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka pašu kapitālā pārvērstā parāda kopējo summu var uzskatīt par tiešu dotāciju un tāpēc kopš 2010. gada septembra visa summa HUF 9,4 miljardu apmērā ir atbalsta elements.

VIII.2.7. *7. pasākums*

(124) Iepriekš 120. punktā minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka atbalsta elements ir kopš 2010. gada septembra iepludinātais kapitāls HUF 5,3 miljardu apmērā.

VIII.2.8. *8. pasākums*

(125) Iepriekš 120. punktā minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka kopējo aizdevuma summu var uzskatīt par tiešu dotāciju un tāpēc kopš 2010. gada septembra visa summa HUF 5,7 miljardu apmērā ir atbalsta elements.

IX. **SECINĀJUMS**

(126) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka 1.–8. pasākums, kuru Ungārija īstenoja *Malév* atbalstam, ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(127) Turklāt Komisija uzskata, ka 1.–8. pasākums nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(128) Šis nesaderīgais atbalsts jāatgūst no *Malév*, kā noteikts iepriekš VIII.2 iedaļā, lai atjaunotu to stāvokli, kāds bija tirgū pirms minētā atbalsta piešķiršanas. Precīza kopējā atmaksājamā summa un atmaksas procenti jāaprēķina Ungārijas iestādēm,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Šādi pasākumi, kurus Ungārija īstenoja par labu *Malév Hungarian Airlines Zrt.*, ir uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē:

a. 1. pasākums: aizdevuma pārņemšana, ko 2007. gada 31. decembrī veica valsts īpašumā esošā *MAVA*. Minēto aizdevumu 2003. gadā *Malév* saņēma no *MFB*, 100 % valsts īpašumā esošas attīstības bankas;

b. 2. pasākums: naudas līdzekļu piešķiršana HUF 4,3 miljardu apmērā uz vienu gadu *MNV* plānotās (kas pēc tam nenotika) *Malév GH* meitasuzņēmuma iegādes kontekstā;

c. 3. pasākums: viss iekavētais nodokļu un sociālās apdrošināšanas maksājumu parāds no 2008. gada jūlija līdz 2010. gada martam un dažādu nodokļu un sociālās apdrošināšanas maksājumu atlikšana no 2008. gada jūlija;

d. 4. pasākums: 2010. gada februārī *MNV* veiktais kapitāla palielinājums HUF 25,4 miljardu apmērā (daļēji iepludinot jaunu kapitālu HUF 20,7 miljardu apmērā un daļēji piemērojot avansa maksājumam par *GH* parāda pārvēršanu par pašu kapitālu HUF 4,7 miljardu apmērā);

e. 5. pasākums: *MNV* no 2010. gada maija līdz augustam piešķirtie trīs akcionāra aizdevumi *Malév* kopā HUF 9,2 miljardu apmērā un procenti, kuriem iestājies maksāšanas termiņš, bet kas nav samaksāti;

f. 6. pasākums: 2010. gada septembrī notikusī 1. panta e) punktā minēto akcionāra aizdevumu (kopā ar aprēķinātajiem procentiem) pārvēršana no parāda par pašu kapitālu HUF 9,4 miljardu apmērā;

g. 7. pasākums: 2010. gada septembrī notikusī turpmāka kapitāla palielināšana HUF 5,3 miljardu apmērā;

h. 8. pasākums: 2010. gada septembrī piešķirtais nākamais akcionāra aizdevums HUF 5,7 miljardu apmērā un procenti, kuriem iestājies maksāšanas termiņš, bet kas nav samaksāti.

2. pants

Šā lēmuma 1. pantā minētie valsts atbalsta pasākumi, kurus Ungārija nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, īstenoja par labu *Malév Hungarian Airlines Zrt.*, nav saderīgi ar iekšējo tirgu.

3. pants

(1) Ungārijai jāatgūst 1. pantā minētais atbalsts no atbalsta saņēmēja.

(2) Atmaksājamām summām piemēro procentus par laikposmu, kas sākas dienā, kad summas nodotas atbalsta saņēmēja rīcībā, un beidzas to faktiskās atmaksāšanas dienā.

(3) Procentus aprēķina pēc salikto procentu metodes saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu.

4. pants

(1) Šā lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēkā esoša.

(2) Ungārija nodrošina, ka šis lēmums tiek izpildīts četru mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

5. pants

(1) Divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas Ungārija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

a) kopējā summa (pamatsumma un atmaksas procenti), kas jāatgūst no atbalsta saņēmēja;

b) šā lēmuma izpildei jau veikto un plānoto pasākumu sīks apraksts;

c) dokumenti, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

(2) Ungārija turpina informēt Komisiju par valsts pasākumu īstenošanas gaitu šā lēmuma izpildes ietvaros tikmēr, kamēr ir pabeigta 2. panta 3. punktā minētā atbalsta un procentu atmaksa. Tā pēc Komisijas pieprasījuma nekavējoties iesniedz informāciju par šā lēmuma izpildei jau veiktajiem un plānotajiem pasākumiem. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atmaksas procentiem, kas jau atgūti no atbalsta saņēmēja.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Ungārijai.

Briselē, 2012. gada 9. janvārī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA