II

(Niet-wetgevingshandelingen)

BESLUITEN

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 9 januari 2012

betreffende steunmaatregel SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) die door Hongarije ten uitvoer is gelegd ten gunste van Malév Hungarian Airlines Zrt.

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2011) 9316)

(Slechts de tekst in de Hongaarse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2013/150/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Gezien het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU [1] ten aanzien van steunmaatregel C 38/10 (ex NN 69/10) [2],

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I. ACHTERGROND EN PROCEDURE

(1) Na verschillende mislukte pogingen tot privatisering heeft de Hongaarse overheid een verkoopovereenkomst afgesloten met *AirBridge Zrt.* (hierna "AirBridge" genoemd) met betrekking tot 99,95 % van de aandelen van de nationale luchtvaartmaatschappij *Malév Hungarian Airlines Zrt.* (hierna "Malév" genoemd). AirBridge heeft 200 miljoen HUF (740 000 EUR [3]) voor de aandelen betaald. De privatiseringsovereenkomst werd bij de Commissie aangemeld overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU, maar vervolgens ingetrokken [4].

(2) Nadat de nieuwe eigenaar in financiële problemen was geraakt, verwierf de Russische Vnyesekonombank (hierna "VEB" genoemd) 49,5 % van de aandelen in AirBridge en werd de onrechtstreekse aandeelhouder van Malév.

(3) In maart 2010 vernam de Commissie via persberichten dat de Hongaarse overheid voornemens was Malév opnieuw te nationaliseren. De Hongaarse autoriteiten bevestigden deze persberichten per e-mail van 2 maart 2010.

(4) Op 10 maart 2010 ontving de Commissie per e-mail een klacht van Wizz Air, een in Hongarije gevestigde lagekostenluchtvaartmaatschappij en de voornaamste concurrent van Malév in Hongarije. In die klacht werd betoogd dat Malév via een aantal verschillende maatregelen staatssteun had ontvangen die onrechtmatig was en niet verenigbaar was met de interne markt. Bij brief van 29 maart 2009 heeft de Commissie een niet-vertrouwelijke versie

[1] Vanaf 1.12.2009 zijn de artikelen 87 en 88 VEG respectievelijk de artikelen 107 en 108 VWEU geworden; de bepalingen in beide verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 VEG.

[2] Besluit C(2010) 9671 definitief van de Commissie van 21 december 2010 (PB C 156 van 26.5.2001, blz. 11).

[3] De in dit besluit in EUR vermelde bedragen zijn benaderingen die enkel als indicatie worden verschaft. Alle bedragen in HUF (met uitzondering van de MFB-lening van 76 miljoen EUR en de VEB-garantie van 32 miljoen EUR, die in euro luiden, zie onder (20)), zijn in euro omgezet aan de hand van de wisselkoers van 2 augustus 2011: 270 HUF/EUR. In 2011 schommelde de HUF sterk tussen 260 en 300 HUF/EUR.

[4] Per elektronische aanmelding van 10 april 2008 stelden de Hongaarse autoriteiten de Commissie in kennis van de financieringsregelingen betrekking hebbend op de privatisering van Malév. Deze maatregel werd geregistreerd onder nummer N 190/2008. De Hongaarse autoriteiten trokken de maatregel op 12 november 2009 in.

van de klacht aan de Hongaarse autoriteiten bezorgd, samen met een verzoek om aanvullende informatie. Hongarije heeft op 30 april 2010 zijn opmerkingen over de inhoud van de klacht gemaakt waarbij het nader inging op de daarin naar voren gebrachte kwesties.

(5) Tijdens een bijeenkomst op 5 mei 2010 gaven de Hongaarse autoriteiten aan dat zij voornemens waren de luchtvaartmaatschappij te herstructureren. Zij verklaarden evenwel dat zij nog niet wisten hoe ver die herstructurering zou gaan.

(6) De Commissie ontving een tweede klacht van 5 oktober 2010 (van een concurrent die niet genoemd wenste te worden) en zond die bij brief van 21 oktober 2010 aan de Hongaarse autoriteiten door. De autoriteiten hebben op 19 november 2010 opmerkingen over die klacht ingediend.

(7) De Commissie heeft de Hongaarse autoriteiten op 14 juli 2010 en 8 oktober 2010 om nadere inlichtingen verzocht, en heeft op 11 augustus 2010, 16 augustus 2010, 5 oktober 2010, 3 november 2010 en 23 november 2010 antwoord ontvangen.

(8) Tegen deze achtergrond heeft de Commissie op 21 december 2010 de formele onderzoekprocedure ingeleid op grond van artikel 108, lid 2, VWEU (hierna "het besluit tot inleiding van de procedure" genoemd) met betrekking tot verschillende ten gunste van Malév uitgevoerde staatssteunmaatregelen.

(9) Hongarije heeft op 24 februari 2011 zijn opmerkingen over het besluit tot inleiding van de procedure van de Commissie gemaakt.

(10) Het besluit tot inleiding van de procedure werd op 26 mei 2011 ([5]) in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt. Twee belanghebbende partijen dienden opmerkingen in: Wizz Air op 26 juni 2011 en een concurrent (die om anonimiteit verzocht) op 28 juni 2011.

(11) De Commissie heeft deze opmerkingen op 6 juli 2011 aan Hongarije doorgestuurd. Hongarije reageerde hierop op 5 september 2011.

(12) Na het besluit tot inleiding van de procedure vonden in Brussel twee bijeenkomsten plaats tussen de diensten van de Commissie en de Hongaarse autoriteiten: op 10 juni 2011 en 19 oktober 2011.

(13) De Commissie verzocht de Hongaarse autoriteiten op 26 september 2011 om nadere inlichtingen; deze werden bij brief van 25 oktober 2011 verstrekt.

([5]) Zie voetnoot 2.

II. MALÉV EN DE BETROKKEN MAATREGELEN

II.1. De onderneming

(14) Malév is gevestigd in Budapest Liszt Ferenc International Airport en exploiteert momenteel een vloot van 22 vliegtuigen ([6]) met bestemmingen in Europa en het Midden-Oosten. In 2009 transporteerde de maatschappij 3,2 miljoen passagiers ([7]).

II.2. De periode vóór de privatisering van 2007

(15) De Hongaarse autoriteiten hebben meermaals getracht Malév te privatiseren. In 1992 werd een aandeel van 35 % in Malév aan een Italiaans overheidsconsortium van Alitalia en Simest verkocht. In 1997 verkocht Alitalia-Simest zijn belang aan een consortium van twee particuliere Hongaarse banken (OTP en MKB). In 1999 werden de meeste aandelen in particuliere eigendom door de overheid teruggekocht, waardoor deze voor 97 % eigenaar werd.

(16) Net als heel wat andere luchtvaartmaatschappijen werd Malév zwaar getroffen door de baisse op de luchtvaartmarkt na de gebeurtenissen van september 2001 en werd zij verliesgevend (zie tabel 1 hieronder).

(17) Onder die omstandigheden besloot de overheid opnieuw om Malév te privatiseren.

II.3. De privatisering van 2007 en Malév onder particuliere zeggenschap

II.3.1. *Verkoop aan AirBridge*

(18) De maatschappij diende te worden geherkapitaliseerd, en de overheid was als eigenaar onvoldoende in staat om een dergelijke investering te financieren. Er werd een uitnodiging tot het indienen van offertes voor Malév bekendgemaakt, en begin 2007 werd geconcludeerd dat de speciaal opgerichte onderneming AirBridge het aantrekkelijkste bod had uitgebracht. AirBridge diende een aantrekkelijk en naar eigen zeggen commercieel levensvatbaar bedrijfs- en herstructureringsplan in.

(19) Op 23 februari 2007 werd een verkoopovereenkomst gesloten waarbij 99,95 % van de aandelen van Malév aan AirBridge werd verkocht. AirBridge was voor 49 % eigendom van Boris Abramovich ([8]), een Russische zakenman die een meerderheidsbelang in een aantal Russische luchtvaartmaatschappijen had (KrasAir en AirUnion, een alliantie van Russische luchtvaartmaatschappijen); de overige 51 % was eigendom van Hongaarse particulieren. Verwacht werd dat AirBridge bij Malév voor industriële knowhow en leiderschap zou zorgen, en daarnaast bedrijfs- en herstructureringsplannen zou opstellen.

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

([7]) Volgens de website 'vlogen in 2010 meer dan 3 miljoen betalende passagiers met Malév'.

([8]) Dit aandeel van 49 % in AirBridge werd door de heer Abramovich in onderpand gegeven aan VEB, de Russische 'Bank voor Buitenlandse Economische Activiteit', als een zekerheid voor een lening van VEB aan AirBridge.

(20) De voornaamste onderdelen van deze overeenkomst waren als volgt:

(a) Air Bridge kocht 99,95 % van de aandelen in Malév voor 200 miljoen HUF (740 000 EUR). AirBridge diende ten laatste op 31 december 2008 financiering ([9]) ten belope van 50 miljoen EUR te verstrekken.

(b) Een lening van 76 miljoen EUR die in 2003 door de Hongaarse Ontwikkelingsbank (*Magyar Fejlesztési Bank*, hierna "MFB" genoemd, voor 100 % eigendom van de overheid) aan Malév was toegekend, werd van de balans van Malév gehaald en overgeheveld naar de speciaal opgerichte onderneming Malév Asset Management Company (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, hierna "MAVA" genoemd), die eveneens volledig in overheidshanden was.

Deze MFB-lening, met een rente van driemaands-IBOR + 0,5 %, luidde in euro en was volledig door een overheidsgarantie gedekt. De lening zou oorspronkelijk in 2013 aflopen en de hoofdsom zou aan het eind van de looptijd in één keer worden terugbetaald. Toen de hoofdsom en de rente aan MAVA werden overgedragen, werd de looptijd van de lening verlengd tot 2017.

Volgens de Hongaarse autoriteiten werden samen met de lening activa ter waarde van 76 miljoen EUR aan MAVA overgedragen. Deze activa omvatten het handelsmerk Malév, een kerosinepijpleiding en één B767-toestel. Indien Malév rendabel zou zijn, zou zij tevens 25 % van de winst na belastingen aan MAVA moeten uitkeren. AirBridge legde MAVA tevens een bankgarantie van VEB over om de terugbetaling van de lening van maximaal 32 miljoen EUR te waarborgen.

(c) Malév zou MAVA tevens een bedrag van 200 000 EUR per jaar betalen als licentievergoeding voor het gebruik van de naam en het logo 'Malév'. AirBridge werd verplicht de handelsnaam te blijven gebruiken en de exploitatie van de onderneming als luchtvaartmaatschappij te garanderen tot en met 31 december 2017, de nieuwe vervaldatum van de lening.

(d) Malév zou het B767-toestel – dat net aan MAVA was overgedragen (zie onder (b) hierboven) – vanaf 1 januari 2008 tot en met 31 december 2017 van MAVA terugleasen ([10]).

(21) Er werd een nieuwe directie benoemd en er werden een aantal kostenbesparende en inkomstengenererende maatregelen genomen, zoals de beëindiging van lange-afstandsvluchten en personeelsinkrimpingen. Hongarije beweert echter dat deze maatregelen over het algemeen geen gevolgen voor de winstgevendheid van de maatschappij hadden, omdat de brandstofprijzen in dezelfde periode drastisch stegen.

(22) De financiële situatie van Malév bleef verslechteren, en na vier maanden ontbeerde de maatschappij de noodzakelijke liquiditeit om de royalty's voor het gebruik van de merknaam Malév te betalen.

(23) Volgens Hongarije werden de betalingen voor het van MAVA geleasde B767-vliegtuig niet 'stopgezet' zodra Malév besloten had de lange-afstandsvluchten te staken, omdat Malév deze schulden 'erkende' en er slechts sprake was van een betalingsachterstand waarvoor rente wordt betaald.

(24) Tijdens de tweede helft van 2008 begon de wereldwijde financiële crisis gevolgen te hebben voor Malév, alsook voor haar Russische partners. Verscheidene luchtvaartmaatschappijen van de heer Abramovich gingen failliet. AirBridge was niet langer in staat Malév te financieren en bleef in gebreke met betrekking tot de terugbetaling van haar lening aan VEB. Aangezien het belang van 49 % in AirBridge aan VEB was verpand, nam VEB deze aandelen over. VEB verklaarde dat zij Malév wilde blijven financieren, maar dan als bank en niet als eigenaar.

II.3.2. *Verkoop van Malév Ground Handling*

(25) Zoals reeds is vermeld, was de financiële situatie van Malév begin 2009 verder verslechterd. Haar aandeelhouders benaderden daarom de staatsholding (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., hierna "MNV" genoemd) met het voorstel om Malév Ground Handling (hierna "Malév GH" genoemd), een volledige dochteronderneming van Malév, aan MNV te verkopen.

(26) Volgens Hongarije was en is Malév GH een financieel gezonde onderneming.

(27) In januari 2009 werd een voorlopige koopovereenkomst ondertekend (die in februari gewijzigd werd) waarin was bepaald dat een voorschot van 4,3 miljard HUF (16 miljoen EUR) zou worden betaald. MNV heeft in januari en februari 2009 voorschotbetalingen aan Malév verricht. Die voorschotbetalingen dienden binnen de twee werkdagen te worden terugbetaald indien MNV er, na zorgvuldig onderzoek, van af zou zien de definitieve koopovereenkomst te ondertekenen. Deze potentiële terugbetalingsverplichting werd door zekerheidsovereenkomsten gedekt. In juli 2009 besloot MNV uiteindelijk de transactie af te blazen en diende het reeds betaalde bedrag te worden terugbetaald.

(28) De voorschotbetaling werd niet aan MNV terugbetaald, net zomin als de over de voorschotbetalingen verschuldigde rente ([11]).

([9]) Preciezer uitgedrukt: kapitaal ten belope van 20 miljoen EUR plus 30 miljoen EUR in de vorm van kapitaal, een achtergestelde lening of een lening.

([10]) Tegen een vergoeding die bestond uit een 'eenmalige vergoeding' van 110 000 EUR en een 'jaarlijkse vergoeding' van 1,1 miljoen EUR, terwijl Malév alle betrokken kosten voor onderhoud en exploitatie betaalde.

([11]) In plaats daarvan werd de vordering tegen Malév later geregeld in het kader van de hierna vermelde schuldconversie-overeenkomst van februari 2010, d.w.z. één jaar na de voorschotbetalingen aan Malév. Een accountant legde de hoofdsom plus rente toen vast op 4 664 604 041 HUF (17 miljoen EUR).

II.3.3. *Belastinguitstel*

(29) Tussen januari 2007 en maart 2010 stond de Hongaarse fiscale en financiële controledienst (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal,* hierna "APEH" genoemd) Malév toe om betalingen in het kader van verschillende soorten belasting- en socialezekerheidsverplichtingen uit te stellen of te herschikken. Vanaf juli 2008 verzuimde APEH de achterstallige schuld in te vorderen en de dienst stond later zelfs verdere herschikkingen toe. In maart 2010 bedroeg de totale belasting- en socialezekerheidsschuld van Malév (hoofdsom plus rente wegens te late betaling) 13,7 miljard HUF (51 miljoen EUR). Voor de Malév Group als geheel bedroeg de schuld 16,8 miljard HUF (62 miljoen EUR). Op 11 maart 2010 werd het nog openstaande bedrag op Malévs lopende rekening bij APEH betaald met gebruikmaking van een deel van de contanten die werden verkregen door de hierna vermelde kapitaalsverhoging van februari 2010.

II.4. **De hernationalisering van 2010 en Malév onder zeggenschap van de overheid**

II.4.1. *Redenen voor de hernationalisering van Malév*

(30) In 2010 was het niet mogelijk particuliere investeerders te vinden die Malév als hoofdaandeelhouder wilden overnemen van AirBridge/VEB. Met name was VEB niet voornemens de luchtvaartmaatschappij als een strategische investeerder te financieren. De financiële prestaties van de luchtvaartmaatschappij bleven zwak, zoals blijkt uit Tabel 1.

Tabel 1

De prestatie-indicatoren van Malév 2003-2010 (miljard HUF)

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

Bron: Informatie van de Hongaarse autoriteiten en de financiële rekeningen van Malév van 2010

(31) In plaats van liquidatie besloten de Hongaarse autoriteiten met VEB en AirBridge te onderhandelen om te trachten de commerciële positie van Malév op middellange tot lange termijn te verbeteren.

II.4.2. *Kapitaalsverhoging van februari 2010: schuldconversie en vers kapitaal*

(32) Op 26 februari 2010 kwamen VEB, AirBridge, MNV, Malév en de Hongaarse regering een kapitaalsverhoging van 25,4 miljard HUF (94 miljoen EUR) overeen, die bestond uit de inbreng van nieuw kapitaal voor een bedrag van 20,7 miljard HUF (77 miljoen EUR) en een schuldconversie waarbij de voorschotbetaling voor Malév GH (zie II.3.2 hierboven) en de daarover verschuldigde rente, in totaal 4,7 miljard HUF (17 miljoen EUR), werden omgezet in aandelen. Ook AirBridge ruilde een schuld van 1,5 miljard HUF (5,4 miljoen EUR) tegen aandelen. Bijgevolg verdwenen de vorderingen tegen Malév en verwierven de voormalige schuldeisers een deel van de maatschappij.

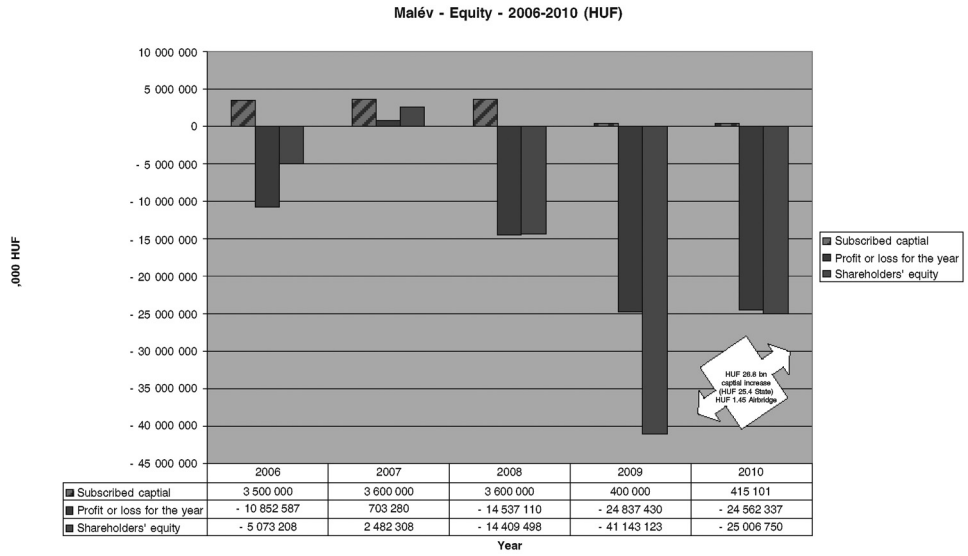
(33) Vóór de verhoging werd het bestaande maatschappelijk kapitaal in Malév vrijwel tot nul gereduceerd om een deel van de geaccumuleerde verliezen te dekken en om aan te geven dat de bestaande aandelen in Malév waardeloos waren geworden. Het maatschappelijk kapitaal van Malév werd vervolgens verhoogd door nieuwe aandelen uit te geven met een nominale waarde van 0,01 HUF per aandeel. De ontwikkeling van het aandelenkapitaal van Malév wordt hieronder in Figuur 1 weergegeven.

(34) Dankzij de contante bijdrage van MNV van 20,7 miljard HUF (77 miljoen EUR) was Malév in staat alle uitstaande belastingverplichtingen (zie (29) hierboven) te voldoen en haar activiteiten tijdelijk te stabiliseren.

(35) Na de kapitaalsverhoging verwierf de overheid een belang van 94,6 % in Malév en werd het aandeel van AirBridge/VEB tot een minimum beperkt.

Afbeelding 1

ontwikkeling van het aandelenkapitaal van Malév



II.4.3. *Mei – augustus 2010: Aandeelhoudersleningen en omzetting in aandelen*

(36) Tussen mei en augustus 2010 verstrekte de Hongaarse overheid Malév via MNV een aantal 'aandeelhoudersleningen' voor een totaal bedrag van 9,2 miljard HUF (34 miljoen EUR).

(37) De eerste van deze leningen werd in mei 2010 verstrekt voor een bedrag van 2,16 miljard HUF (7,9 miljoen EUR). De lening werd omschreven als een driejaarse aandeelhouderslening tegen een rentevoet van 9,97 %. Terugbetaling gebeurde door middel van één aflossing aan het einde van de looptijd en de zekerheid was een pandrecht op de aandelen van Malév GH.

(38) De tweede lening werd in juni 2010 verstrekt voor een bedrag van 1,34 miljard HUF (4,9 miljoen EUR); het betrof nogmaals een driejaarse aandeelhouderslening tegen een rentevoet van 9,97 %. Terugbetaling gebeurde opnieuw door middel van één aflossing aan het einde van de looptijd en de zekerheid was een pandrecht op de aandelen van Malév GH.

(39) In augustus 2010 werd een derde aandeelhouderslening voor een bedrag van 5,7 miljard HUF (20,8 miljoen EUR) verstrekt. Ook dit was een driejaarse aandeelhouderslening tegen een rentevoet van 9,97 %, terugbetaalbaar door middel van één betaling aan het einde van de looptijd. In dit geval was de zekerheid een pandrecht op een vliegtuig (HA-LNA - een CRJ-toestel).

(40) Op 24 september werden deze drie leningen, voor een totaalbedrag van 9,2 miljard HUF (33,6 miljoen EUR), samen met de daarover verschuldigde rente (dat wil zeggen een totaalbedrag van 9,4 miljard HUF of 34,3 miljoen EUR) in Malév-aandelen omgezet en werden de onderliggende garanties vrijgegeven.

II.4.4. *September 2010: een nieuwe kapitaalsverhoging en aandeelhouderslening*

(41) Op 24 september 2010 verhoogde MNV het kapitaal van Malév door nog eens 5,3 miljard HUF (19,3 miljoen EUR) contanten in de maatschappij te injecteren. Het aandeel van MNV (d.w.z. van de overheid) in Malév steeg daarmee tot 96,5 %.

(42) Op dezelfde datum verstrekte de overheid Malév een nieuwe aandeelhouderslening voor een bedrag van 5,7 miljard HUF (20,8 miljoen EUR) met een duur van drie jaar tegen een rentevoet van 9,97 %. De eerste rentebetaling was verschuldigd zes maanden na de datum van de uitkering; de terugbetaling van de hoofdsom gebeurde door middel van een forfaitair bedrag op de vervaldag. De garanties op deze lening zijn een wettelijk pandrecht op het HA-LNA CRJ-toestel met een vermogenswaarde van ongeveer 1,8 miljard HUF en een pandrecht op de door bij IATA aangesloten reisbureaus uit internationaal en binnenlands reizigersverkeer gegenereerde inkomsten.

III. SAMENVATTING VAN DE TE BEOORDELEN MAATREGELEN

(43) In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie onderzocht of de onderstaande maatregelen staatssteun vormden in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

— Maatregel 1: De overname op 31 december 2007 door de overheidsonderneming MALÉV MAVA van een in 2003 door MFB (een ontwikkelingsbank die volledig eigendom van de overheid is) aan Malév verstrekte lening ten belope van **76 miljoen EUR**, alsook van een aantal activa van Malév. De looptijd van de lening werd verlengd tot 2017 ten laatste.

— Maatregel 2: De verschaffing van een 'kasfaciliteit' van **4,3 miljard HUF** voor één jaar in het kader van een voorgenomen (doch vervolgens mislukte) aankoop door MNV van Malévs dochteronderneming GH, die volgens de Hongaarse autoriteiten een financieel gezonde onderneming was. Ondanks het feit dat de transactie niet is doorgegaan, werd dit voorschot op de aankoopprijs niet terugbetaald.

— Maatregel 3: Het uitstel van de betaling van verschillende belasting- en socialezekerheidsverplichtingen die tussen januari en maart 2010 moesten worden voldaan. In maart 2010 beliepen deze verschuldigde bedragen **13,7 miljard HUF**.

— Maatregel 4: Een kapitaalsverhoging door MNV in februari 2010 van **25,4 miljard HUF**, bestaande uit een injectie van nieuw kapitaal van 20,7 miljard HUF (77 miljoen EUR) en een schuldconversie waarbij de voorschotbetaling voor GH (zie maatregel 2) plus rente, in totaal 4,7 miljard HUF, in aandelen werd omgezet (ook AirBridge ruilde een vordering van 1,5 miljard HUF in tegen aandelen.)

— Maatregel 5: Drie door MNV tussen mei en augustus 2010 aan Malév verstrekte aandeelhoudersleningen voor een totaalbedrag van **9,2 miljard HUF**. De HUF-leningen hadden alle drie een rente van 9,97 %, met terugbetaling van de hoofdsom als forfaitair bedrag aan het einde van de looptijd (alle leningen drie jaar). De eerste twee leningen, die een totaalbedrag van 3,5 miljard HUF (13 miljoen EUR) beliepen, waren gedekt door de dochteronderneming Malév GH en de derde lening van 5,7 miljard HUF (21 miljoen EUR) werd gedekt door een vliegtuig (HA-LNA, een CRJ-toestel).

— Maatregel 6: De omzetting van deze aandeelhoudersleningen (samen met de daarover verschuldigde rente) in aandelen voor een bedrag van **9,4 miljard HUF** in september 2010.

— Maatregel 7: Een nieuwe kapitaalsverhoging voor een bedrag van **5,3 miljard HUF** in contanten in september 2010. Het belang van de overheid steeg tot 96,5 %.

— Maatregel 8: Een nieuwe aandeelhouderslening die in september 2010 werd toegekend voor een bedrag van **5,7 miljard HUF** met een rentevoet van 9,97 %, met aflossing van de hoofdsom als een forfaitair bedrag aan het einde van de looptijd. De lening werd gedekt door het voornoemde HA-LNA CRJ-toestel en een pandrecht op de door bij IATA aangesloten reisbureaus uit internationaal en binnenlands reizigersverkeer gegenereerde inkomsten.

(44) In haar besluit tot inleiding van de procedure betwijfelde de Commissie eveneens of deze maatregelen, voor zover zij staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, verenigbaar zijn met de interne markt in het licht van de in het VWEU en met name in de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ([12]) (hierna "richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun" genoemd) vastgelegde uitzonderingen.

IV. **OPMERKINGEN VAN HONGARIJE**

(45) In zijn antwoord op het besluit tot inleiding van de procedure herhaalde Hongarije de hierboven beschreven feiten en lichtte het verder de redenen toe die tot de moeilijkheden bij de luchtvaartmaatschappij hadden geleid. Hongarije bevestigde tevens dat Malév moet worden beschouwd als een onderneming die ten minste sinds de tweede helft van 2006 'voortdurend' in moeilijkheden heeft verkeerd in de zin van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun.

(46) Vóór de inleiding van het formele onderzoek betoogden de Hongaarse autoriteiten, kort samengevat, dat alle maatregelen verenigbaar waren met de beginselen van de particuliere investeerder in een markteconomie en van de schuldeiser in een markteconomie.

(47) Met betrekking tot de de maatregelen die met de verkoop van Malév aan AirBridge gepaard gingen, beweerden de Hongaarse autoriteiten dat deze maatregelen marktconform waren gezien het onderpand dat gebruikt werd om de overname van de lening door MAVA te dekken. Wat de mislukte verkoop van Malév GH betreft, verklaarden zij dat aan Malév geen voordeel werd toegekend, omdat de te late terugbetaling van de verkoopprijs naar behoren door een zekerheidsstelling was gedekt en rente op de verkoopprijs was berekend. Aangaande het belastinguitstel betoogden zij dat er een zakelijke zekerheid voor deze bedragen was gesteld, dat alle toepasselijke rentetarieven en boetes waren toegepast en dat een dergelijk uitstel voorts een algemene maatregel vormt. Wat de hernationalisering van Malév betreft, verklaarden de Hongaarse autoriteiten dat de gedwongen inning van hun vorderingen jegens Malév tot het faillissement en de liquidatie van de maatschappij zou hebben geleid. Zij waren van mening dat, indien zij inning hadden afgedwongen, zij slechts een klein deel van hun vorderingen zouden hebben geïnd (afgezien van een door de VEB-garantie gedekt deel dat hierboven onder (20) wordt vermeld). Bovendien zouden zij met ernstige negatieve gevolgen voor de nationale economie zijn geconfronteerd ([13]).

(48) Wat de aandeelhoudersleningen en de omzetting daarvan in aandelenkapitaal betreft is de overheid van mening dat Malév hiermee geen voordeel werd toegekend omdat deze leningen te allen tijde door activa werden gedekt, dat marktconforme rentetarieven werden toegepast en dat bij de omzetting in aandelenkapitaal alle verschuldigde rente volledig in aanmerking werd genomen.

([12]) Communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden, PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.

([13]) Zoals verlies van werkgelegenheid, gevolgen voor de leveranciers van Malév, een sterke daling van de vervoersvolumes op de luchthaven van Budapest, een verminderde instroom van toeristen en negatieve gevolgen voor de algemene aantrekkelijkheid van Hongarije als investeringslocatie.

(49) De Hongaarse autoriteiten brachten na het inleidingsbesluit geen nieuwe elementen naar voren. De opmerkingen van Hongarije met betrekking tot het inleidingsbesluit bevatten geen nieuwe argumenten om aan te tonen dat de maatregelen geen steun inhouden, noch gegevens ter staving van de verenigbaarheid van de ten uitvoer gelegde maatregelen met de interne markt, en met name met de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun.

V. **OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

(50) Twee concurrenten hebben opmerkingen ingediend (zie punt (10)); zij ondersteunden beide het onderzoek van de Commissie.

(51) De concurrent die anoniem wilde blijven betoogde dat sommige particuliere investeerders een beheersend belang in Malév zouden willen verwerven, waaruit blijkt dat Hongarije over andere werkbare oplossingen beschikte dan de hernationalisering van Malév in 2010.

(52) Wizz Air raamde de totale marktwaarde van de activa die, samen met de MFB-lening, aan MAVA waren overgedragen (maatregel 1), waaronder het handelsmerk Malév, een pijpleiding voor kerosine en een B767-toestel, op ten hoogste 27 miljoen EUR, aanzienlijk minder dan het bedrag van de lening. Daarom concludeerde Wizz Air dat deze transactie niet op zakelijke basis had plaatsgevonden en dat een aanzienlijk voordeel aan Malév was toegekend.

(53) Ten aanzien van het belastinguitstel (maatregel 3) betoogde Wizz Air dat, volgens Hongaars recht, een particuliere onderneming die zich in dezelfde financiële situatie als Malév bevindt, noch automatisch, noch bij wijze van uitzondering een met deze maatregel vergelijkbaar uitstel had kunnen krijgen.

VI. **COMMENTAAR VAN HONGARIJE OP DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

(54) Nadat de Commissie de antwoordtermijn had verlengd, reageerde Hongarije op 5 september 2011 op deze opmerkingen. Hongarije bleef erbij dat de genomen maatregelen gerechtvaardigd zijn omdat zij de toets inzake het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie doorstaan (zie punt (59)) en daarom geen staatssteun vormen. Dat met de maatregelen doelstellingen van openbaar beleid worden nagestreefd, neemt volgens Hongarije niet weg dat zij geen steun inhouden.

(55) Hongarije verklaarde dat er geen werkbare alternatieven bestonden en dat de Hongaarse autoriteiten slechts via hernationalisatie de volledige operationele zeggenschap over Malév konden verkrijgen, zodat de nationale luchtvaartmaatschappij de herstructureringsprocedure die het sinds 2007 ten uitvoer legde om het commercieel succes van de onderneming te waarborgen, daadwerkelijk kon voltooien. Wat maatregel 1 betreft was Hongarije van mening dat de waarde van de desbetreffende activa overeenstemde met de waarde van de lening. Met betrekking tot maatregel 3 stelde Hongarije dat de Hongaarse belastingautoriteiten Malév op dezelfde wijze behandelden als elke andere belastingbetaler in dezelfde situatie.

VII. **BESTAAN VAN STAATSSTEUN IN DE ZIN VAN ARTIKEL 107, LID 1, VWEU**

VII.1. **Algemeen**

(56) Om te kunnen vaststellen of de onderzochte maatregelen staatssteun inhouden moet de Commissie onderzoeken of zij aan alle voorwaarden van artikel 107, lid 1, VWEU voldoen. Deze bepaling luidt: "Behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".

(57) In het licht van deze bepaling zal de Commissie onderzoeken of de betwiste maatregelen ten gunste van Malév staatssteun inhouden.

(58) Wat de cumulatieve criteria betreft waaraan maatregelen moeten voldoen om als staatssteun te kunnen worden aangemerkt is in het onderhavige geval onbetwistbaar sprake van beïnvloeding van de handel en vervalsing van de mededinging; dit werd door de Hongaarse autoriteiten zelfs niet ter discussie gesteld. Malév concurreert met andere luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie, met name sinds de derde fase van de liberalisering van het luchtvervoer ("het derde pakket") op 1 januari 1993 in werking is getreden ([14]). Dankzij de betrokken maatregelen kon Malév in bedrijf blijven en hoefde de maatschappij niet, zoals andere concurrenten, de gevolgen van haar povere financiële resultaten te dragen.

(59) Hongarije heeft evenmin betwist dat er sprake was van staatsmiddelen en toerekenbaarheid van de maatregelen aan de staat. APEH is de Hongaarse belastingdienst en maakt als zodanig duidelijk deel uit van de overheid. MNV is de staatsholding. De taken van deze holding zijn vastgelegd in de belangrijkste kaderregels van de wet op de staatsactiva. MNV geeft uitvoer aan de besluiten van de regering en de bevoegde minister. Voorts is MAVA eveneens voor 100 % eigendom van de overheid en deze onderneming vormt volgens de Hongaarse autoriteiten een 'onderdeel van de Hongaarse staat'.

(60) De selectiviteit van de maatregelen werd, met uitzondering van maatregel 3 (belastinguitstel) niet door Hongarije betwist. De maatregelen beoogden de begunstiging van één enkele onderneming, Malév.

([14]) Het "derde pakket" omvat de invoering van geharmoniseerde vereisten betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan EU-luchtvaartmaatschappijen (Verordening (EEG) nr. 2407/92), de vrije toegang van alle EU-luchtvaartmaatschappijen met een dergelijke exploitatievergunning tot alle luchtroutes in de EU (Verordening (EEG) nr. 2408/92) en volledige vrijheid op het gebied van tarieven voor luchtdiensten (Verordening (EEG) nr. 2409/92).

(61) Of de onderzochte maatregelen een economisch voordeel aan Malév toekennen, wordt hieronder beoordeeld.

(62) In dit verband merkt de Commissie op dat, overeenkomstig vaste beginselen van EU-recht, de terbeschikkingstelling van aanvullend kapitaal aan een "onderneming" onder voorwaarden die gunstiger zijn dan de normale marktvoorwaarden, onder artikel 107, lid 1, VWEU kan vallen omdat dit zou leiden tot "begunstiging" van die onderneming in de zin van het genoemde artikel. Om vast te stellen of een dergelijk voordeel is verleend, past de Commissie het "beginsel van de particulier investeerder in een markteconomie" toe. Volgens dit beginsel zou er geen sprake zijn van staatsteun indien, in soortgelijke omstandigheden, "een onder normale voorwaarden van een markteconomie handelende particuliere investeerder, die qua omvang vergelijkbaar is met de organen die de publieke sector beheren, ertoe had kunnen worden gebracht de betrokken kapitaalinbreng te doen". De Commissie moet derhalve onderzoeken "of een particuliere investeerder onder dezelfde voorwaarden tot de betrokken transactie zou zijn overgegaan" ([15]). Het gedrag van de hypothetische particuliere investeerder is dat van een verstandige investeerder ([16]), te weten een investeerder die winstmaximalisatie wenst zonder echter te veel risico's te lopen voor een gegeven rendement ([17]).

(63) Volgens de jurisprudentie van het Europese Hof zal een particulier investeerder, waarmee de deelneming van een publiek investeerder die doelstellingen van economisch beleid nastreeft, moet worden vergeleken, zich weliswaar niet noodzakelijkerwijs gedragen als een gewone investeerder die zijn kapitaal belegt om daaruit op min of meer korte termijn een rendement te halen, doch zal hij zich tenminste moeten gedragen als een particuliere holding of een particuliere groep ondernemingen met een algemene of sectoriële structuurpolitiek, die wordt geleid door het uitzicht op rendement op langere termijn ([18]).

(64) Bovendien "… moeten de handelwijzen van de openbare en van de particuliere investeerder worden vergeleken op basis van de houding die een particuliere investeerder ten tijde van de betrokken transactie zou hebben aangenomen, gelet op de destijds beschikbare informatie en de vooruitzichten van dat ogenblik" ([19]).

(65) De analyse en beoordeling van de Commissie moeten betrekking hebben op "alle relevante elementen van de betrokken transactie en van de context daarvan". Deze omvatten de financiële situatie van de begunstigde onderneming en de relevante markt. Op basis van bovengenoemde overwegingen is de voornaamste vraag die de Commissie wenst te onderzoeken of de onderneming "een economisch voordeel heeft ontvangen dat zij onder marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen" ([20]).

(66) De Commissie merkt tevens op dat overeenkomstig vaste rechtspraak het beginsel van een particuliere investeerder in een markteconomie eveneens van toepassing is op leningen. Wat de toekenning van een lening betreft verlangt dit beginsel dat wordt onderzocht of een particulier investeerder aan de betrokkene de lening zou hebben toegestaan onder dezelfde voorwaarden ([21]).

VII.2. **Beoordeling van de maatregelen als geheel**

(67) Zoals reeds in het inleidingsbesluit is uiteengezet is het arrest in de zaak BP Chemicals ([22]) van belang voor de beoordeling van de onderhavige zaak. De Commissie is namelijk van mening dat de maatregelen niet op zichzelf staan en onderling verbonden zijn door de chronologie ervan, de financiële situatie van Malév en het doel ervan, omdat zij alle bedoeld zijn om de luchtvaartmaatschappij in bedrijf te houden en een oplossing te bieden voor haar liquiditeitsbehoeften en onderkapitalisatie als gevolg van haar verliezen. Hongarije heeft in zijn opmerkingen over het inleidingsbesluit zelf betoogd dat de verschillende stappen van de "procedure" "onlosmakelijk met elkaar verbonden" zijn en dat met alle maatregelen één doel werd nagestreefd, namelijk het waarborgen van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij door het vinden van een strategische investeerder.

(68) Uit de door Hongarije ingediende gegevens is gebleken dat de door Hongarije ten gunste van Malév ten uitvoer gelegde maatregelen ingegeven zijn door overwegingen van openbaar beleid en niet gebaseerd zijn op overwegingen inzake de toekomstige winstgevendheid van de onderneming. Hongarije heeft bij verscheidene gelegenheden gewezen op het mislukken van de privatisering en het belang van Malév voor de nationale economie. Verder werd erkend dat de overheid, toen zij de maatregelen nam, rekening hield met de "rol van de luchtvaartmaatschappij voor de nationale infrastructuur, de arbeidsmarkt en het belang van de toeleveranciers". Verder verklaarden de Hongaarse autoriteiten dat geen enkele particuliere investeerder bereid zou zijn de luchtvaartmaatschappij in haar huidige vorm over te nemen. Daarom moet de Commissie veronderstellen dat geen enkele particuliere investeerder in soortgelijke omstandigheden zou hebben gehandeld als de Hongaarse overheid toen zij de maatregelen vaststelde. Bovendien herinnert de Commissie eraan dat het Hof van Justitie in zijn arrest in de zaak Boch oordeelde dat "… moet met name worden beoordeeld, of een particuliere aandeelhouder in gelijkaardige omstandigheden, op grond van de te verwachten rentabiliteit en afgezien van elke overweging van sociale aard of van regionaal of sectorieel beleid, een dergelijke kapitaalinbreng zou hebben gedaan" ([23]).

([15]) Arrest van 6 maart 2009 in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99, Westdeutsche Landesbank GZ/Commissie, Jurispr. 2003, blz. II-435 e.v., punt 245.

([16]) Arrest van 16 mei 2002 in zaak C-482/99, Frankrijk/Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-4397, punt 71.

([17]) Arrest in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99 (aangehaald in voetnoot 15), punt 255.

([18]) Arrest van 21 maart 1991 in zaak C-305/89, Italië/Commissie, Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 20.

([19]) Arrest in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99 (aangehaald in voetnoot 15), punt 246. Zie ook arrest van 30 april 1998 in zaak T-16/96, Cityflyer Express/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-757, punt 76.

([20]) Arrest in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99 (aangehaald in voetnoot 15), punt 251.

([21]) Arrest in zaak T-16/96 (aangehaald in voetnoot 19), punten 45 en 46.

([22]) Arrest van 15 september 1998 in zaak T-11/95 BP Chemicals/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-3235, punt 170; arrest van 13 september 2010 in gevoegde zaken T-415/05, T-416/05 en T-423/05 Olympic (nog niet in de Jurisprudentie verschenen), punt 385.

([23]) Arrest van 10 juli 1986 in zaak C 40/85, België/Commissie (Boch), Jurispr. 1986, blz. 2321, punt 13. Zie ook arrest van 21 januari 1999 in gevoegde zaken T-129/95, T-2/96 en T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH/Commissie, Jurispr. 1999, blz. II-17, punt 132.

(69) Gezien de slechte financiële resultaten van Malév gedurende een lange periode (zie tabel 1 en onder (103)–(104)) en de bewering van de Hongaarse autoriteiten dat de luchtvaartmaatschappij tenminste sinds 2006 voortdurend in moeilijkheden heeft verkeerd, zou een voor een particuliere investeerder aanvaardbaar rendement slechts kunnen worden verwacht indien de onderneming een ingrijpende herstructurering zou hebben ondergaan. Noch Hongarije, noch Malév hebben echter ooit aangetoond dat een dergelijk herstructureringsplan ten grondslag lag aan de onderzochte maatregelen.

(70) Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de maatregelen 1 tot en met 8 als geheel beschouwd, niet voldoen aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie. Deze beoordeling wordt bevestigd door de analyse van elke maatregel afzonderlijk.

VII.3. **Individuele beoordeling van maatregelen 1-8**

VII.3.1. *Maatregel 1*

(71) Volgens Hongarije zijn de activiteiten van MAVA beperkt tot een eenmalige functie, namelijk bepaalde activa beheren die voorheen in handen van Malév waren en handelen als een 'kanaal voor bepaalde betalingen tussen Malév en MFB'. MAVA is enkel daartoe opgericht.

(72) Wat de aan MAVA overgedragen schuld van 76 miljoen EUR betreft, die komt voort uit een leningovereenkomst tussen Malév en MFB uit 2003. De lening diende met één aflossing aan het einde van de looptijd te worden terugbetaald en door een staatsgarantie te worden gedekt. Deze lening uit 2003 werd opgenomen in de lijst van bestaande steunmaatregelen van het Toetredingsverdrag ([24]). In de overeenkomst van 2007 werd de looptijd van de lening echter verlengd tot 2017. Bijgevolg kan de maatregel sinds 2007 niet langer als een bestaande steunmaatregel worden beschouwd. Op grond van artikel 4, lid 2, onder b) van Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie ([25]) vormt de verlenging van een steunmaatregel immers een nieuwe steunregeling.

(73) Het onderzoek heeft aangetoond dat deze transactie (namelijk verlenging van de looptijd van de schuld, oprichting van MAVA, overdracht van de schuld aan MAVA, overdracht van de activa aan MAVA en de overeenkomsten inzake terugleasen) als enige doel de herstructurering van Malévs schuld had. Hongarije heeft zelf toegegeven dat op geen enkel moment van MAVA werd verwacht dat de onderneming winstgevend zou zijn. Het gevolg van deze transactie was dat de schuld (samen met de activa) van Malévs balans werd geschrapt.

([24]) Lijst van bestaande steunmaatregelen waarnaar wordt verwezen in punt 1, onder b) van het bestaande steunmechanisme in Hoofdstuk 3 van Bijlage IV van het Verdrag inzake toetreding van de Tsjechische Republiek, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en Slowakije tot de Europese Unie.

([25]) PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1. Arrest van 25 maart 2009 in zaak T-332/06, Alcoa Trasformazioni / Commissie (nog niet bekendgemaakt in de Jurispr.), overweging 32, en arrest van 6 maart 2002 in de gevoegde zaken T-127/99, T-129/99 en T-148/99, Diputación Foral de Álava / Commissie, Jurispr. 2002, blz. II-1275.

(74) Het argument van Hongarije dat de financiële verplichtingen waartoe Malév en AirBridge zich verbonden hadden, voldoende waren om de kosten van MAVA te dekken, is niet aanvaardbaar om aan te tonen dat de transactie marktconform is, aangezien geen enkele particuliere marktspeler de prikkel zou hebben gehad om op dezelfde manier te handelen. Wat de aangeboden zekerheden betreft, deze moesten MAVA in staat stellen de schuld aan het einde van de looptijd van de lening terug te betalen, d.w.z. in 2017 ([26]). Geen enkele particuliere investeerder zou een dergelijk risico hebben genomen, namelijk activa met een onzekere toekomstige waarde overnemen in ruil voor een veilige betalingsverplichting.

(75) Hoewel de Hongaarse autoriteiten vrij duidelijke beoordelingen ([27]) hebben verstrekt voor het B767-vliegtuig ([28]) en de kerosinepijplijn ([29]), lijkt de gegeven beoordeling (discounted cash-flow method) voor de merknaam Malév (56 miljoen EUR) ontwijkend en uiterst afhankelijk van de prestaties van de luchtvaartmaatschappij, zodat het resultaat ervan niet kan worden beschouwd als de objectieve waarde van de merknaam Malév, vooral in het licht van de toestand en prestaties van de luchtvaartmaatschappij. Aangezien de staat op de hoogte was van de waarschijnlijkheid dat Malév niet in staat zou zijn om aan zijn verplichtingen inzake het betalen van royalty's te voldoen, had de discounted cash-flow method tot een nulwaarde moeten leiden. Op basis van deze specifieke contractuele structuur kan de waarde van het merk bijgevolg niet als voldoende zekerheid worden aanvaard.

(76) De overeenkomstsluitende partijen moeten ervan op de hoogte geweest zijn dat Malév, reeds in 2007 een onderneming in moeilijkheden, realistisch gezien niet in staat was om afdoende aan haar verplichting inzake het betalen van royalty's te voldoen. In de nasleep van deze transactie konden de 'kosten' van MAVA (d.w.z. de rentebetaling aan MFB) niet worden gedekt door Malévs royaltybetalingen voor de merknaam. MAVA heeft nooit stappen ondernomen om de uitstaande betalingen af te dwingen.

(77) Wat de garantie van 32 miljoen EUR van VEB betreft, die was bedoeld om niet alleen de hoofdsom, maar ook de reguliere rentebetalingen van MAVA aan MFB te financieren.

(78) Tegen deze achtergrond en gezien het feit dat geen passend equivalent aan MAVA werd overgedragen, dient het verwijderen van de schuld van de balans van de onderneming als een voordeel ten faveure van Malév te worden beschouwd.

([26]) Malév was in het bijzonder verplicht de merknaam Malév in 2017 terug te kopen voor het bedrag van 76 miljoen EUR, waarmee MAVA vervolgens de MFB-lening zou terugbetalen.

([27]) De beoordelingen voor alle drie de activa (het vliegtuig, de kerosinepijplijn en de merknaam Malév) werden door American Appraisal voorbereid.

([28]) Methode op basis van kosten, tevens rekening houdende met de informatie uit het jaarlijkse tijdschrift 'The Aircraft Value Reference' en een indicatief bod op het vliegtuig. (Het indicatieve bod voor het vliegtuig werd American Appraisal verstrekt op basis van de informatie van Malév.)

([29]) Methode op basis van kosten.

VII.3.2. *Maatregel 2*

(79) Wat het voorschot van MNV voor de (later mislukte) verkoop van GH betreft, bedroeg de waarde van de nettoactiva van GH volgens de door Hongarije verschafte beoordeling van een expert in 2009 1,6 miljard HUF en de marktwaarde van de onderneming 3,5 miljard HUF. In januari 2009 betaalde MNV zelfs 1,6 miljard HUF aan Malév als voorschot. De zekerheid voor deze betaling was een onderpand op HA-LNA, een CRJ-jet (geschatte marktwaarde 1,8 miljard HUF). In februari 2009 werd de voorlopige verkoopovereenkomst gewijzigd, betaalde MNV nog eens 2,7 miljard HUF (in totaal 4,3 miljard HUF) en werd een tweede pandrecht op hetzelfde vliegtuig geregistreerd.

(80) In hun opmerkingen bij het besluit tot inleiding van de procedure geven de Hongaarse autoriteiten toe dat het voorschot eigenlijk betaald werd om de liquiditeit van Malév te garanderen tijdens de onderhandelingsfase van de hernationalisering.

(81) Volgens de voorlopige verkoopovereenkomst diende dit bedrag onmiddellijk te worden terugbetaald (twee werkdagen) indien de transactie mislukte. MNV ondernam evenwel geen stappen om deze schuld terug te vorderen nadat MNV zich in juli 2009 uit de deal terugtrok. Rente achteraf werd pas gevorderd - maar nooit betaald - toen de schuld in 2010 in aandelenkapitaal werd omgezet. Malév beschikte derhalve over een gratis cashfaciliteit.

(82) De Commissie is van mening dat de maatregel Malév een voordeel opleverde toen de terugbetaling van het voorschot niet opgelegd werd nadat die in juli 2009 verschuldigd was. Bovendien was er zelfs al vroeger sprake van een voordeel, toen de voorlopige verkoopovereenkomst in februari 2009 gewijzigd werd en de voorschotbetaling verhoogd (boven de geraamde marktprijs van de onderneming) zonder voldoende te zijn gewaarborgd.

VII.3.3. *Maatregel 3*

(83) Aangaande het herhaaldelijk verstrekken van uitstel inzake belasting- en socialezekerheidsverplichtingen door de fiscus merkt de Commissie op dat het op basis van de verklaringen van Hongarije duidelijk is dat Malév in de loop van 2006-2007 twaalf keer om uitstel van betaling van belastingverplichtingen heeft verzocht (met betrekking tot verschillende betalingen). De fiscus verleende elke keer uitstel. Volgens de Hongaarse wetgeving in kwestie is het verlenen van dergelijk uitstel discretionair en kon het worden geweigerd. De maatregel dient dan ook als selectief te worden beoordeeld ([30]).

(84) Tot juli 2008 werd de wettelijke rente aangerekend en door Malév voldaan volgens de uitstelregelingen. In zijn besluiten haalde de fiscus de moeilijke situatie van Malév en de op dat moment geplande herstructurering als redenen hiervoor aan.

(85) Vanaf juli 2008 betaalde Malév echter haar belasting- en socialezekerheidsbijdragen en de rente niet meer (met uitzondering van één gedeeltelijke betaling in december 2008), en de fiscus ondernam geen stappen om deze schuld terug te vorderen. Bovendien werden verdere betalingen ook nog herschikt nadat Malév niet aan de herschikkingsovereenkomsten voldeed. Vanaf april 2009 werden de vanaf dat tijdstip (d.w.z. niet de betalingen die al eerder achterstallig waren) verschuldigde belasting- en socialezekerheidsverplichtingen zelfs niet meer herschikt, zonder dat de APEH concrete actie ondernam om (een deel van) de schuld terug te vorderen.

(86) De Commissie is van mening dat geen enkele particuliere schuldeiser zoals de Hongaarse staat zou hebben gehandeld. Er werden immers sinds juli 2008 op geen enkel moment concrete stappen ondernomen om de schuld terug te vorderen. Daarenboven bleef de financiële situatie van de onderneming, ondanks een aantal herstructureringsinspanningen, zeer zwak (zie Tabel 1 hierboven), en was er weinig of helemaal geen kans dat de onderneming opnieuw winstgevend zou worden. Een particuliere schuldeiser zou onder gelijke omstandigheden de uitvoering van de overeenkomst hebben verlangd. Bovendien zou geen enkele particuliere schuldeiser met een verdere herschikking hebben ingestemd nadat Malév er niet in slaagde aan de herschikkingsovereenkomsten te voldoen.

(87) Bijgevolg verleenden de niet-terugvordering door de fiscus van belasting- en socialezekerheidsbijdragen, alsook de verdere herschikkingen, Malév ten laatste sinds juli 2008 een voordeel.

VII.3.4. *Maatregel 4*

(88) Wat de kapitaalsverhoging van februari 2010 betreft, waarmee de staat de luchtvaartmaatschappij hernationaliseerde waarin hij sinds de privatisering ervan geen aandeel had gehad, is het meest opvallende feit dat terwijl 99,5 % van Malév werd verkocht voor een prijsequivalent van ca. 740 000 EUR in 2007, de staat in 2010 de facto een equivalent van 94 miljoen EUR betaalde om 94,6 % eigenaarschap te herwinnen (door middel van de kapitaalsverhoging: gedeeltelijk gerealiseerd door 20,7 miljard HUF vers kapitaal te injecteren en gedeeltelijk via een schuldconversie van de voorschotbetaling voor GH van 4,7 miljard HUF), d.w.z. 127 keer de oorspronkelijke verkoopprijs. Dit gedrag van de staat, vooral gelet op het feit dat de luchtvaartmaatschappij intussen de verliezen accumuleerde en nog steeds een negatief eigen vermogen had, en dat geen geloofwaardig herstructureringsplan bestond, is niet marktconform. De Hongaarse autoriteiten erkenden zélf dat de onderneming in 'voortdurende moeilijkheden' verkeerde en dat geen enkele particuliere investeerder Malév begin 2010 wou kopen.

([30]) Zie het arrest van 29 juni 1999 in zaak C-256/97, DM Transport, Jurispr. 1999, blz. I-3913, punt 27, en het arrest van 11 juli 2002 in zaak T-152/99, HAMSA, Jurispr. 2002, blz. II-3049, punt 157.

(89) Terwijl de kapitaalsverhoging 25,4 miljard HUF bedroeg (d.w.z. dit was het bedrag dat de Hongaarse staat betaalde om 94,6 % eigenaarschap van de luchtvaartmaatschappij te herwinnen), had Malév op het moment van de conversie een negatief eigen vermogen van 41 miljard HUF (152 miljoen EUR), geaccumuleerde verliezen ten belope van 51 miljard HUF (189 miljoen EUR) en een totale schuld van 75 miljard HUF (278 miljoen EUR) ([31]). Volgens de financiële jaarrekening 2010 'had de luchtvaartmaatschappij begin 2010 ernstige financieringsproblemen, bereikte de schuld een dramatisch niveau en ontbraken financieringsbronnen bijna volledig. […] Door de afwezigheid van een strategische eigenaar was er geen commerciële financiering beschikbaar.' De luchtvaartmaatschappij is ten minste sinds 2003 verliesgevend zonder een realistisch vooruitzicht op een terugkeer naar levensvatbaarheid, zelfs de particuliere eigenaar was er niet in geslaagd de kansen van de maatschappij te doen keren. Tegen deze achtergrond was het duidelijk dat de kapitaalsverhoging niet zou volstaan om de maatschappij opnieuw levensvatbaar te maken en dat Malév na de hernationalisering meer kapitaal en liquiditeit zou nodig hebben om zelfs maar het hoofd boven water te houden. De Commissie komt tot het besluit dat de hernationalisering van Malév van februari 2010 door middel van de kapitaalsverhoging de maatschappij in die omstandigheden een voordeel verleende.

(90) Wat het argument van Hongarije betreft dat de staat er meer baat bij had de maatschappije te nationaliseren dan zijn vorderingen aan Malév op te leggen, merkt de Commissie het volgende op. Zoals Hongarije erkent, zou het land in geval van bankroet een zeer klein deel van zijn vorderingen hebben gerecupereerd, naast de door de VEB-garantie gedekte vordering. (De waarde van de Malév-activa was zelfs negatief op het moment van de transactie.) Toch besloot de Hongaarse staat de luchtvaartmaatschappij in leven te houden door haar schuld te converteren *en* vers geld ten belope van 20,7 miljard HUF (ca. 77 miljoen EUR) te injecteren. Geen enkele particuliere investeerder zou deze extra financiële last in een soortgelijke situatie op zich hebben genomen, vooral zonder realistische kansen om de maatschappij opnieuw levensvatbaar te maken.

(91) De Commissie merkt tevens op dat terwijl de Hongaarse staat het kapitaal van Malév verhoogde, ook AirBridge (indirect VEB) haar schuld ten belope van 1,4 miljard HUF in aandelen omzette. Dit bedrag vormt echter slechts 5 % van het nieuwe kapitaal en bovendien droeg de staat, naast de geconverteerde schuld, een wezenlijk bedrag vers kapitaal bij. De injectie vers geld vormde zelfs 77 % van de kapitaalsverhoging. Bovendien was het vooruitzicht voor AirBridge om de betaling van dat bedrag te ontvangen, gezien de slechte financiële toestand van Malév, zeer beperkt of zelfs onbestaande. Bijgevolg is het gedrag van de particuliere partij in deze zaak wezenlijk verschillend van dat van de Hongaarse staat en kan er niet van worden uitgegaan dat de staat zich als een particuliere investeerder heeft gedragen.

([31]) Financiële jaarrekening 2010

Tabel 2

De kapitaalsverhoging van 2010

Deelnemer aan de kapitaalsverhoging	Bijdrage miljard HUF	Soort bijdrage	Percentage van de bijdrage
MNV	20,7	Vers kapitaal	77 %
MNV	4,7	Schuldconversie	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Schuldconversie	5 %
TOTAAL	**26,8**		**100 %**

(92) Op basis van het voorgaande komt de Commissie tot het besluit dat de hernationalisering van Malév van februari 2010 door middel van de kapitaalsverhoging de maatschappij een voordeel verleende.

VII.3.5. *Maatregelen 5-8*

(93) Wat de maatregelen na de hernationalisering betreft, is het duidelijk dat de leningen en kapitaalinjecties van de aandeelhouder de huidige operaties van Malév moesten financieren en de dreigende insolventie van de maatschappij moesten voorkomen. De staat voerde deze maatregelen dan ook met een en dezelfde doelstelling uit: Malév operationeel houden. De maatregelen zijn bovendien chronologisch nauw met elkaar verbonden, aangezien ze kort op elkaar volgden (namelijk van mei tot september 2010). De Commissie is bijgevolg van mening dat, volgens *BP Chemicals*, deze aandeelhoudersleningen niet op grond van het principe van een investeerder in een markteconomie, en in het bijzonder door toepassing van de referentierentemededeling ([32]), kunnen worden onderzocht, aangezien ze allemaal rechtstreeks met maatregel 4 verbonden zijn en het steunkarakter ervan bijgevolg niet geïsoleerd kan worden beoordeeld.

(94) Uit de verklaringen van Hongarije blijkt duidelijk dat geen enkele particuliere investeerder bereid was Malév te financieren. De enige financieringsbronnen van de maatschappij waren leverancierskredieten en de liquiditeit van de staat. Toen de leningen werden toegekend, kon de staat er niet echt op rekenen dat Malév haar verplichting inzake het betalen van rente zou nakomen en de lening zou aflossen. Voorts is het twijfelachtig dat een particuliere schuldeiser het risico zou nemen om een lening die aan het einde van de looptijd met een forfaitair bedrag dient te worden terugbetaald, te verstrekken aan een onderneming die in een toestand zoals Malév verkeert (d.w.z. voortdurende moeilijkheden). Ten slotte konden de staat en andere investeerders, gelet op het kredietverleden van de maatschappij jegens de staat (bijv. niet-terugbetaling van de voorschotbetaling voor GH, herhaald belastinguitstel en niet-betaling), er realistisch gezien niet van uitgaan dat Malév haar verplichtingen zou nakomen.

(95) Anderzijds zouden de vastgelegde rente en overeengekomen zekerheden zelfs volgens de referentierentemededeling niet voldoende zijn om het bestaan van staatssteun

([32]) Mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld, PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6.

uit te sluiten. De vastgelegde rentevoet was 9,97 %, terwijl de HUF-referentierente 5,97 % bedroeg toen de leningen werden toegekend. Rekening houdende met de prestaties uit het verleden en de financiële situatie van Malév (een onderneming die voortdurend op de rand van het bankroet verkeert) is een marge van nauwelijks 400 basispunten boven de HUF-basisrente onvoldoende. Wat de zekerheidsstelling van de leningen betreft, is de marktwaarde van GH (3,5 miljard HUF) in geval van failliet van Malév twijfelachtig, aangezien Malév de dominante partner voor de grondafhandelingsactiviteiten was: in 2009 werd 63 % van het inkomen door Malév gegenereerd. De economische prestaties van GH waren dan ook, zeker op korte termijn, afhankelijk van het bestaan van Malév en haar marktwaarde zou bijgevolg wezenlijk zijn afgenomen indien Malév failliet zou zijn gegaan.

(96) Bij ontstentenis van een geloofwaardig herstructureringsplan was het van bij het begin duidelijk dat de leningen noch de kapitaalsverhoging een ommekeer zouden brengen voor een onderneming zonder enige marktwaarde die in een kritieke toestand bleef verkeren. Deze maatregelen kunnen in de praktijk dan ook gewoon een subsidie worden genoemd, daar de staat geen vooruitzicht had om de 'geïnvesteerde' fondsen terug te krijgen.

(97) De Commissie is bijgevolg van oordeel dat maatregelen 5-8 een voordeel aan Malév toekenden.

VII.4. **Conclusie over het bestaan van staatssteun**

(98) Volgens de voornoemde beoordeling verlenen alle hier behandelde maatregelen (maatregelen 1-8) een voordeel aan Malév. Dit voordeel werd met staatsmiddelen bekostigd.

(99) Bovendien is Malév een luchtvaartmaatschappij en kan zij als dusdanig als een onderneming worden beschouwd. Zij concurreert met andere ondernemingen die niet hetzelfde voordeel genieten. Daarom leidt de maatregel tot concurrentievervalsing. Daarenboven is de maatschappij actief in een sector (luchtvaart) waarin eenduidig handelsverkeer tussen de lidstaten bestaat; aan het criterium 'gevolgen voor het handelsverkeer binnen de Unie' is dus voldaan.

(100) Ten slotte zijn de maatregelen specifiek en selectief, omdat zij slechts één onderneming ten goede komen (namelijk Malév).

(101) Wegens de hierboven aangevoerde argumenten komt de Commissie tot het besluit dat de maatregelen 1-8 aan de in artikel 107, lid 1, VWEU vastgelegde criteria voldoen. Derhalve dienen zij te worden aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

VII.5. **Verenigbaarheid van de steun met de interne markt**

(102) In artikel 107, leden 2 en 3, VWEU wordt voorzien in afwijkingen van de algemene regel dat staatssteun overeenkomstig artikel 107, lid 1, onverenigbaar is met de interne markt.

(103) De Commissie is van mening dat Malév ten minste sinds 2006 voortdurend in moeilijkheden verkeert. De maatschappij is in het bijzonder ten minste sinds 2003 verliesgevend (zie Tabel 1 hierboven) en haar aandelenkapitaal was reeds in 2006 negatief (Afbeelding 1 hierboven). Daarenboven bevestigden de Hongaarse autoriteiten de voortdurende moeilijkheden van de luchtvaartmaatschappij en dat zij vanaf de tweede helft van 2006 voor een collectieve insolventieprocedure in aanmerking kwam en bijgevolg aan punt 10, onder c), van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voldeed. De steun zou dan ook enkel op grond van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun verenigbaar kunnen worden verklaard.

(104) Wat de subsidiabiliteit en het beginsel van de eenmalige steun betreft, merkt de Commissie op dat de onderzochte maatregelen geen 'voortgezette herstructurering' vormen. De luchtvaartmaatschappij is tijdens de periode in kwestie (2007-2010) twee keer van eigenaar veranderd, daar zij werd geprivatiseerd en gehernationaliseerd. Zij werd voortdurend 'geherstructureerd', maar zonder een samenhangend plan. Een aantal kostenbesparende initiatieven (ontslagen en vermindering van het aantal routes) werden na de privatisering opgestart, maar de eenheidskosten daalden niet genoeg. Volgens de Hongaarse autoriteiten werd in 2009 een nieuwe 'strategische oriëntering' uitgewerkt, die in het kader van de hernationalisering echter werd herzien door het adviesbureau Roland Berger. De maatregelen in kwestie zijn dan ook andere herstructureringsmaatregelen, die in principe een inbreuk op het beginsel van de 'eenmalige steun' vormen.

(105) De Commissie merkt op dat, zelfs als Malév op grond van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voor steun in aanmerking zou komen (d.w.z. als aan de voorwaarde van 'eenmalige steun' zou zijn voldaan, wat niet het geval is), de vereisten voor verenigbare reddings- en herstructureringssteun niet zouden zijn vervuld, wegens de hierna genoemde redenen.

(106) Wat reddingssteun betreft, is niet voldaan aan punt 25, onder a) tot e), van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun. In het bijzonder zijn de maatregelen in kwestie niet tot het noodzakelijke minimum beperkt, werd niet aangetoond dat zij worden gerechtvaardigd door ernstige sociale moeilijkheden en dat zij geen buitengewoon ongunstige spill-overeffecten naar andere lidstaten hebben. Daarenboven werd het merendeel van de maatregelen, met uitzondering van de maatregelen 5 en 8, niet in de vorm van leningen of garanties toegekend.

(107) Wat de herstructureringssteun betreft, werd aan geen enkele van de verenigbaarheidsvoorwaarden uit de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voldaan.

(108) In het bijzonder aangaande de punten 34-35 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun, 'herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn', hebben de Hongaarse autoriteiten de vooruitzichten inzake de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij niet aangetoond en geen herstructureringsplan ingediend dat aan de vereisten uit de punten 36-37 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voldoet.

(109) Betreffende de vereiste 'voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging' (punten 38-42 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun) merkt de Commissie op dat geen compenserende maatregelen werden uitgewerkt.

(110) Aangaande de voorwaarde 'beperking van de steun tot het minimum' ten slotte (punten 43-45 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun) is er geen sprake van een eigen bijdrage.

(111) In het licht van het voorgaande zijn de vanaf 2007 ten faveure van Malév uitgevoerde maatregelen 1-8 niet verenigbaar met de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun. Aangezien de maatregelen aan een onderneming in moeilijkheden werden verleend, is er geen andere grond voor verenigbaarheid van toepassing. De maatregelen zijn derhalve onverenigbaar met de interne markt.

VIII. **TERUGVORDERING**

VIII.1. **Algemeen**

(112) In overeenstemming met het VWEU en met de jurisprudentie van het Hof van Justitie is de Commissie bevoegd om te besluiten dat de betrokken lidstaat staatssteun moet opheffen of wijzigen ([33]) waarvan zij heeft vastgesteld dat deze onverenigbaar is met de interne markt. Bovendien is het vaste rechtspraak van het Hof dat de verplichting van een staat om door de Commissie als onverenigbaar met de interne markt aangemerkte steun in te trekken, bedoeld is om de vroegere toestand te herstellen ([34]). In dat verband heeft het Hof verklaard dat die doelstelling wordt behaald wanneer de begunstigde de uit hoofde van onrechtmatige steun verstrekte bedragen heeft terugbetaald, en zo het marktvoordeel verliest dat hij ten opzichte van zijn concurrenten genoot waardoor de toestand van vóór de steunverlening wordt hersteld ([35]).

(113) In navolging van die jurisprudentie bepaalt artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad ([36]): „Indien negatieve besluiten worden vastgesteld in gevallen van onrechtmatige steun, beschikt de Commissie dat de betrokken lidstaat alle nodige maatregelen dient te nemen om de steun van de begunstigde terug te vorderen.

(114) Aangezien de onderhavige maatregelen onrechtmatige en niet met de interne markt verenigbare steun vormen, moet het steunbedrag dan ook worden teruggevorderd om de marktsituatie te herstellen die vóór de steunverlening bestond. Het uitgangspunt voor terugvordering moet daarom het tijdstip zijn waarop het voordeel werd gegund aan de begunstigde onderneming, dat wil zeggen toen de steun aan de begunstigde onderneming ter beschikking werd gesteld, die terugvorderingsrente moet betalen tot de feitelijke terugbetaling.

([33]) Arrest van 12 juli 1973, zaak C-70/72, Commissie/Duitsland, Jurispr. 1973, blz. 813, punt 13.

([34]) Arrest van 14 september 1994, gevoegde zaken C-278/92, C-279/92 en C-280/92, Spanje/Commissie, Jurispr. 1994, blz. I-4103, punt 75.

([35]) Arrest van het Hof van Justitie van 17 juni 1999 in de zaak C-75/97, Spanje/Commissie, Jurispr. 1999, blz. I-3671, punt 64.

([36]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

VIII.2. **Steunelement in de individuele maatregelen**

VIII.2.1. *Maatregel 1*

(115) De Commissie erkent dat 'Malév' als het merk van de Hongaarse nationale luchtvaartmaatschappij die al decennia actief is, een zekere waarde heeft op de luchtvaartmarkt. Anderzijds is de Commissie van mening dat de waarde van het merk zoals de Hongaarse autoriteiten die claimen, op basis van de specifieke contractuele structuur niet kan worden aanvaard. Een objectieve waarde had gebaseerd moeten zijn op een onafhankelijke evaluatie waarbij tevens rekening gehouden werd met de algemene financiële situatie van Malév.

(116) Op basis van het voorgaande wordt het steunelement van maatregel 1 bijgevolg berekend als een bedrag tot 56 miljoen EUR, namelijk 76 miljoen EUR min de waarde van de kerosinepijplijn en het vliegtuig (ten belope van 20 miljoen EUR), min de objectieve waarde van het merk Malév ([37]). Het precieze steunelement dient door Hongarije te worden berekend. Indien Hongarije geen overtuigende argumenten zou verstrekken voor een objectieve waarde van het merk toen de transactie met betrekking tot de overdracht van het merk naar MAVA werd gesloten, zal het gehele bedrag van 56 miljoen EUR als het steunelement worden beschouwd.

VIII.2.2. *Maatregel 2*

(117) Zoals hierboven vastgesteld is de Commissie van mening dat de maatregel Malév een voordeel verstrekte toen de terugbetaling van het voorschot niet afgedwongen werd nadat deze invorderbaar was. Bovendien was er zelfs al vroeger sprake van een voordeel, ten laatste op het moment dat de voorlopige verkoopovereenkomst in februari 2009 werd gewijzigd en de voorschotbetaling werd verhoogd (boven de geraamde marktprijs van de onderneming).

(118) De Commissie besluit dat een dergelijke cashfaciliteit door geen enkele particuliere speler zou zijn verstrekt. Geen enkele particuliere marktspeler zou ermee ingestemd hebben deze fondsen ter beschikking van Malév te stellen, laat staan kosteloos en zonder stappen te ondernemen om ze terug te vorderen. In hun opmerkingen bij het besluit tot inleiding van de procedure erkennen de Hongaarse autoriteiten zélf dat de voorschotbetaling het voortbestaan van Malév moest garanderen (zie (80) hierboven). Bijgevolg vormt het volledige bedrag van de faciliteit gedurende de periode waarbinnen deze ter beschikking van de begunstigde stond het steunelement: tussen februari 2009 en juli 2009 0,8 miljard HUF (het verschil tussen de marktwaarde van GH en de 'te hoge betaling') en tussen juli 2009 en februari 2010 4,3 miljard HUF (het volledige bedrag van de voorschotbetaling). Bij terugvordering dient derhalve rekening te worden gehouden met het feit dat het bedrag in februari 2010 in aandelenkapitaal werd omgezet (zie maatregel 4 hieronder).

([37]) Zoals vastgesteld in (75) hierboven hebben de Hongaarse autoriteiten de waarde van het merk Malév, die zelfs nul kan bedragen, niet gestaafd.

VIII.2.3. *Maatregel 3*

(119) Wat het uitstel en het niet-terugvorderen van belastingen socialezekerheidsbijdragen betreft, is de Commissie van oordeel dat alle vervallen Malév-schulden van juli 2008 tot maart 2010 bij APEH staatssteun vormden. Daarenboven vormt het volledige herschikte bedrag na deze datum (juli 2008) ook staatssteun. Er is immers geen enkele aanwijzing dat een particuliere schuldeiser dat uitstel en die herschikkingen zou hebben verleend. Bij de terugvordering dient rekening te worden gehouden met het feit dat de achterstallige bedragen in maart 2010 werden terugbetaald.

VIII.2.4. *Maatregel 4*

(120) Wat de kapitaalsverhoging betreft, is de Commissie, gezien de financiële toestand van Malév, de duidelijke behoefte aan verdere ondersteuning na de kapitaalsverhoging en het gebrek aan een realistisch vooruitzicht om de 'geïnvesteerde' fondsen te recupereren, van oordeel dat geen enkele particuliere investeerder die fondsen ter beschikking van Malév zou hebben gesteld. Het geïnjecteerde kapitaal van 25,4 miljard HUF plus de schuldconversie van 4,7 miljard HUF voor de voorschotbetalingen voor Malév GH vormt het steunelement.

VIII.2.5. *Maatregel 5*

(121) Wat de leningen voor een totaalbedrag van 9,2 miljard HUF betreft, is de Commissie van oordeel dat de staat, rekening houdende met de schuldgeschiedenis en de toestand van de luchtvaartmaatschappij toen deze leningen werden verstrekt, geen enkele reden had om een terugbetaling te verwachten; toen de lening werd verstrekt, was het zelfs twijfelachtig of Malév in staat zou zijn de rente te betalen. De aangerekende rente werd uiteindelijk niet betaald, maar in aandelenkapitaal omgezet.

(122) De Commissie is derhalve van mening dat de lening met een gewone subsidie kan worden vergeleken. Het steunelement is bijgevolg het volledige bedrag van de lening (9,2 miljard HUF) voor de periode dat het ter beschikking van de begunstigde stond, namelijk tussen het verstrekken van de tranches (mei, juni en juli 2010) en de omzetting van de leningen in aandelenkapitaal (september 2010). Ook verschuldigde en onbetaalde rente dienen in het steunelement te worden opgenomen. Bij terugvordering dient derhalve rekening te worden gehouden met het feit dat het bedrag in februari 2010 in aandelenkapitaal werd omgezet (zie maatregel 6 hieronder).

VIII.2.6. *Maatregel 6*

(123) Wegens de in (120) vastgestelde redenen is de Commissie van oordeel dat het totale bedrag van de schuldconversie als een gewone subsidie kan worden aangemerkt en bijgevolg het volledige bedrag van 9,4 miljard HUF het steunelement vanaf september 2010 vormt.

VIII.2.7. *Maatregel 7*

(124) Wegens de hierboven in (120) vastgestelde redenen is de Commissie van mening dat het steunelement het vanaf september 2010 geïnjecteerde kapitaal van 5,3 miljard HUF vormt.

VIII.2.8. *Maatregel 8*

(125) Wegens de hierboven in (120) vastgestelde redenen is de Commissie van oordeel dat het totale bedrag van de schuldconversie met een gewone subsidie kan worden vergeleken en bijgevolg het volledige bedrag van 5,7 miljard HUF het steunelement vanaf september 2010 vormt.

IX. **CONCLUSIE**

(126) Op grond van het voorgaande concludeert de Commissie dat de door Hongarije ten faveure van Malév uitgevoerde maatregelen 1-8 staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(127) Bovendien komt de Commissie tot het besluit dat de maatregelen 1-8 onverenigbaar zijn met de interne markt.

(128) Deze onverenigbare steun dient, zoals hierboven bepaald in sectie VIII.2, van Malév te worden teruggevorderd om de situatie op de markt te herstellen zoals die vóór het verstrekken van de steun bestond. Het precieze totaalbedrag van de terugvordering plus terugvorderingsrente dient door de Hongaarse autoriteiten te worden berekend.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De volgende door Hongarije aan Malév Hungarian Airlines Zrt. verstrekte maatregelen vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU:

a) Maatregel 1: de overname op 31 december 2007 door de overheidsonderneming MAVA van een in 2003 door MFB, een ontwikkelingsbank voor 100 % eigendom van de staat, aan Malév verstrekte lening;

b) Maatregel 2: het verlenen van een 'cashfaciliteit' van 4,3 miljard HUF voor één jaar in het kader van een geplande (maar vervolgens mislukte) aankoop door MNV van Malévs dochteronderneming GH;

c) Maatregel 3: alle achterstallige belasting- en socialezekerheidsschulden vanaf juli 2008 tot maart 2010 en het uitstel van andere belasting- en socialezekerheidsbetalingen vanaf juli 2008;

d) Maatregel 4: in februari 2010 een kapitaalsverhoging door MNV van 25,4 miljard HUF (gedeeltelijk gerealiseerd door vers kapitaal ten belope van 20,7 miljard HUF te injecteren en gedeeltelijk door een schuldconversie van de voorschotbetaling voor GH van 4,7 miljard HUF);

e) Maatregel 5: van mei tot augustus 2010 drie door MNV aan Malév verstrekte aandeelhoudersleningen voor een totaalbedrag van 9,2 miljard HUF plus verschuldigde, maar niet-betaalde rente;

f) Maatregel 6: in september 2010 de omzetting van de aandeelhoudersleningen (samen met de opgelopen rente) uit artikel 1, onder e), van schulden in aandelenkapitaal voor een bedrag van 9,4 miljard HUF;

g) Maatregel 7: in september 2010 een verdere kapitaalsverhoging met 5,3 miljard HUF;

h) Maatregel 8: in september 2010 nog een aandeelhoudersleningen voor een bedrag van 5,7 miljard HUF, plus verschuldigde, maar niet-betaalde rente.

Artikel 2

De in artikel 1 bedoelde staatssteun die Hongarije in strijd met artikel 108, lid 3, van het VWEU, op onrechtmatige wijze heeft verleend ten gunste van Malév Hungarian Airlines Zrt., is onverenigbaar met de interne markt.

Artikel 3

(1) Hongarije vordert de in artikel 1 bedoelde steun van de begunstigde onderneming terug.

(2) De terug te vorderen steun omvat de rente vanaf de datum waarop de steun ter beschikking van de begunstigde is gesteld tot de daadwerkelijke terugbetaling ervan.

(3) De rente zal op samengestelde grondslag worden berekend in overeenstemming met hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004.

Artikel 4

(1) De terugvordering van de in artikel 1 bedoelde steun geschiedt onverwijld en daadwerkelijk.

(2) Hongarije ziet erop toe dat dit besluit binnen vier maanden na de datum van kennisgeving ervan, ten uitvoer wordt gelegd.

Artikel 5

(1) Binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van dit besluit verstrekt Hongarije de Commissie de volgende informatie:

a) het totale van de begunstigde terug te vorderen bedrag (hoofdsom en terugvorderingsrente);

b) een gedetailleerde beschrijving van de reeds genomen en voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen;

c) documenten waaruit blijkt dat de begunstigde werd gelast de steun terug te betalen.

(2) Hongarije houdt de Commissie op de hoogte van de stand van uitvoering van de nationale maatregelen die het heeft genomen om dit besluit ten uitvoer te leggen, en dit totdat de in artikel 2, lid 3, bedoelde steun met rente is terugbetaald. Het verstrekt, op eenvoudig verzoek van de Commissie, onverwijld alle informatie over de reeds genomen en de voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen. Het verstrekt tevens nadere inlichtingen over de reeds door de begunstigde terugbetaalde steunbedragen en rente.

Artikel 6

Dit besluit is gericht tot Hongarije.

Gedaan te Brussel, 9 januari 2012.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter