II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 9 ianuarie 2012

privind ajutorul de stat SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) acordat de Ungaria în favoarea Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.

[notificat cu numărul C(2011) 9316]

(numai versiunea în limba maghiară este autentică)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/150/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere decizia prin care Comisia a hotărât să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE [1], cu privire la ajutorul C 38/10 (ex NN 69/10) [2],

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

I. CONTEXT ȘI PROCEDURĂ

(1) În 2007, după mai multe încercări nereușite de privatizare, statul ungar a încheiat cu întreprinderea *AirBridge Zrt.* (denumită în continuare „AirBridge") un contract de vânzare-cumpărare având ca obiect 99,95 % din acțiunile companiei sale aeriene naționale, *Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.* (denumită în continuare „Malév"). AirBridge a plătit 200 de milioane HUF (740 000 EUR [3]) în schimbul acțiunilor. Contractul de privatizare a fost notificat Comisiei în conformitate cu articolul 108 alineatul (2) din TFUE, dar, ulterior, a fost retras [4].

(2) Ca urmare a dificultăților financiare ale noului proprietar, banca rusă Vnyesekonombank (denumită în continuare „VEB") a dobândit o participație de 49,5 % în cadrul AirBridge și a devenit acționar indirect al Malév.

(3) În martie 2010, Comisia a luat cunoștință, prin intermediul unor comunicate de presă, de intenția statului ungar de a renaționaliza Malév. Prin mesajul electronic din 2 martie 2010, autoritățile ungare au confirmat aceste comunicate de presă.

(4) La 10 martie 2010, Comisia a primit prin poșta electronică o plângere din partea Wizz Air, o companie aeriană cu tarife reduse (low-cost) cu sediul în Ungaria și principalul concurent al Malév în această țară. În plângere se afirma că ajutorul de stat în favoarea Malév era ilegal și incompatibil cu piața internă, din cauza mai

[1] Începând de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din TFUE; cele două seturi de dispoziții sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE ar trebui înțelese ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, atunci când este cazul.

[2] Decizia Comisiei C (2010) 9671 final din 21 decembrie 2010 (JO C 156, 26.5.2011, p. 11).

[3] Sumele în EUR menționate în prezenta decizie sunt aproximative, fiind furnizate doar cu titlu indicativ. Toate sumele în HUF (cu excepția împrumutului de 76 de milioane EUR acordat de MFB și a garanției de 32 de milioane EUR furnizate de VEB, care sunt exprimate în EUR, a se vedea punctul 20) sunt convertite în euro la cursul de schimb din 2 august 2011: 270 HUF/EUR. În 2011, HUF a fluctuat puternic între 260 și 300 HUF/EUR.

[4] Autoritățile ungare au comunicat Comisiei modalitățile de finanțare referitoare la privatizarea Malév prin intermediul unei notificări cu data de 10 aprilie 2008, transmisă prin poșta electronică. Această măsură a fost înregistrată cu numărul de referință N 190/2008. Autoritățile ungare au retras măsura la 12 noiembrie 2009.

multor măsuri diferite. Prin scrisoarea din 29 martie 2009, Comisia a transmis autorităților ungare o versiune neconfidențială a plângerii, precum și o cerere de informații suplimentare. La 30 aprilie 2010, Ungaria a transmis observații cu privire la fondul plângerii respective, furnizând răspunsuri referitoare la aspectele evidențiate de aceasta.

(5) În cadrul unei reuniuni din 5 mai 2010, autoritățile ungare au arătat că intenționau să restructureze compania aeriană. Acestea au declarat, de asemenea, că încă nu știau cât de amplă urma să fie restructurarea respectivă.

(6) Comisia a primit (din partea unui concurent care nu a fost de acord să i se dezvăluie identitatea) o a doua plângere, cu data de 5 octombrie 2010, pe care a transmis-o autorităților ungare prin scrisoarea din 21 octombrie 2010. Autoritățile ungare au transmis observații cu privire la fondul acestei plângeri la 19 noiembrie 2010.

(7) Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorităților ungare la 14 iulie 2010 și 8 octombrie 2010, iar răspunsurile au fost primite la 11 august 2010, 16 august 2010, 5 octombrie 2010, 3 noiembrie 2010 și 23 noiembrie 2010.

(8) În acest context, la 21 decembrie 2010, Comisia a inițiat o procedură oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii") privind diverse presupuse măsuri de ajutor de stat puse în aplicare în favoarea Malév.

(9) La 24 februarie 2011, Ungaria și-a prezentat observațiile cu privire la decizia Comisiei de inițiere a procedurii.

(10) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 26 mai 2011 ([5]). Au fost primite observații de la două părți interesate: Wizz Air, la 26 iunie 2011, și un concurent (care a solicitat să nu i se dezvăluie identitatea), la 28 iunie 2011.

(11) La 6 iulie 2011, Comisia a transmis aceste observații autorităților ungare. La 5 septembrie 2011, Ungaria a prezentat comentarii cu privire la observațiile părților terțe.

(12) În urma deciziei de inițiere a procedurii, au avut loc, la Bruxelles, două reuniuni între serviciile Comisiei și autoritățile ungare: la 10 iunie 2011 și la 19 octombrie 2011.

(13) Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorităților ungare la 26 septembrie 2011, răspunsul Ungariei fiind transmis prin scrisoarea din 25 octombrie 2011.

([5]) A se vedea nota de subsol 2.

II. MALÉV ȘI MĂSURILE VIZATE

II.1. Compania

(14) Malév are sediul în aeroportul internațional „Liszt Ferenc" din Budapesta și operează în prezent o flotă de 22 de aeronave ([6]), către destinații din Europa și Orientul Mijlociu. În 2009, aceasta a transportat 3,2 milioane de pasageri ([7]).

II.2. Perioada anterioară privatizării din 2007

(15) Autoritățile ungare au încercat să privatizeze Malév de mai multe ori. În 1992, o participație de 35 % în cadrul Malév a fost vândută unui consorțiu controlat de statul italian, format din Alitalia și Simest. În 1997, Alitalia-Simest și-a vândut participația unui consorțiu format din două bănci maghiare private (OTP și MKB). În 1999, majoritatea participațiilor deținute de acționarii privați au fost răscumpărate de stat, care a ajuns să dețină 97 % din acțiuni.

(16) Malév, ca și multe alte companii aeriene, a fost puternic afectată de încetinirea activității pe piața aviației cauzate de evenimentele din septembrie 2001 și a început să înregistreze pierderi (a se vedea tabelul 1 de mai jos).

(17) În acest context statul a decis din nou să privatizeze Malév.

II.3. Privatizarea din 2007 și controlul privat asupra Malév

II.3.1. *Vânzarea către AirBridge*

(18) Societatea avea nevoie de recapitalizare, iar statul, în calitate de proprietar, dispunea de o capacitate limitată pentru a finanța o astfel de investiție. Malév a făcut obiectul unei cereri de oferte și, la începutul anului 2007, s-a decis că cea mai atrăgătoare ofertă era cea propusă de o societate vehicul investițional, intitulată AirBridge. AirBridge a propus un plan de afaceri și de restructurare atractiv și apreciat ca fiind viabil din punct de vedere comercial.

(19) La 23 februarie 2007, s-a încheiat un contract de vânzare-cumpărare care prevedea vânzarea a 99,95 % din acțiunile Malév către AirBridge. AirBridge era deținută în proporție de 49 % de Boris Abramovici ([8]), un om de afaceri rus, care era acționar majoritar în cadrul mai multor companii aeriene din Rusia (KrasAir și AirUnion, alianța companiilor aeriene din Rusia), și în proporție de 51 % de persoane fizice de cetățenie maghiară. Prin urmare, se preconiza că, odată cu planurile de afaceri și de restructurare, AirBridge va aduce Malév know-how industrial și va asigura gestionarea acesteia.

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

([7]) Conform site-ului său internet, „peste 3 milioane de pasageri plătitori au călătorit cu Malév în 2010".

([8]) Această participație de 49 % în cadrul AirBridge a fost pusă gaj de dl Abramovici la VEB, „Banca pentru Activități Economice Externe", deținută de statul rus, ca garanție pentru un împrumut acordat de VEB în favoarea AirBridge.

(20) Cele mai importante părți ale acestui acord erau următoarele:

(a) AirBridge a cumpărat 99,95 % din acțiunile Malév cu 200 de milioane HUF (740 000 EUR). Până cel târziu la data de 31 decembrie 2008, AirBridge era obligată să furnizeze o finanțare ([9]) în valoare de 50 de milioane EUR;

(b) un împrumut acordat în 2003 în favoarea Malév de către Banca Ungară de Dezvoltare (*Magyar Fejlesztési Bank*, denumită în continuare „MFB"), deținută de stat în proporție de 100 %, în valoare de 76 de milioane EUR, a fost retras din bilanțul contabil al Malév și a fost transferat către o societate vehicul investițional, deținută de stat în proporție de 100 %, intitulată *Malév Vagyonkezelő Kft*. (denumită în continuare „MAVA"), care gestiona activele Malév.

Acest împrumut acordat de MFB în 2003 era exprimat în EUR, era garantat de stat în proporție de 100 % și avea o rată a dobânzii IBOR corespunzătoare scadenței de 3 luni de + 0,5 %. Termenul inițial de scadență a împrumutului era 2013, principalul urmând să fie rambursat într-o singură tranșă la scadență. Odată cu transferul principalului și al dobânzii către MAVA, s-a prelungit și termenul de scadență a împrumutului până în 2017.

În opinia autorităților ungare, odată cu împrumutul, au fost transferate către MAVA active în valoare de 76 de milioane EUR. Activele au inclus marca Malév, o conductă pentru transportul kerosenului și o aeronavă B767. În cazul în care Malév devenea rentabilă, aceasta ar fi trebuit să plătească MAVA și 25 % din profitul rămas după impozitare. De asemenea, AirBridge a pus la dispoziția MAVA o garanție bancară furnizată de VEB pentru acoperirea rambursării împrumutului de până la 32 de milioane EUR;

(c) Malév trebuia să plătească MAVA și suma de 200 000 EUR pe an, ca onorariu pentru acordarea licenței de utilizare a denumirii și a siglei „Malév". AirBridge a fost obligată să utilizeze în continuare marca și să asigure funcționarea societății în calitate de companie aeriană până la 31 decembrie 2017, noul termen de scadență a împrumutului;

(d) în perioada 1 ianuarie 2008 - 31 decembrie 2017, Malév trebuia să preia în leasing aeronava B767, care tocmai fusese transferată către MAVA [a se vedea litera (b) de mai sus] ([10]).

(21) A fost numită o nouă conducere și au fost adoptate mai multe măsuri vizând reducerea costurilor și obținerea de venituri. Printre acestea s-au numărat încetarea zborurilor de cursă lungă și reducerile de personal. Însă, potrivit Ungariei, întrucât măsurile respective au coincis cu o creștere masivă a prețurilor combustibililor, acestea nu avut un efect global asupra rentabilității societății.

(22) Poziția financiară a Malév a continuat să se deterioreze și, după 4 luni, aceasta nu dispunea de lichiditățile necesare în scopul achitării redevențelor pentru utilizarea mărcii Malév.

(23) Potrivit Ungariei, plățile pentru aeronava B767 închiriată de la MAVA nu au „încetat" după ce Malév a decis să suspende zborurile de cursă lungă, întrucât Malév „recunoaște" aceste creanțe, fiind vorba doar de o întârziere în efectuarea plăților, pentru care se plătește dobândă.

(24) În a doua jumătate a anului 2008, Malév și partenerii săi din Rusia au început să resimtă efectele crizei financiare mondiale. Mai multe companii aeriene aflate în proprietatea dlui Abramovici au dat faliment. AirBridge nu a mai putut să finanțeze Malév și nu și-a îndeplinit obligația de a rambursa împrumutul acordat de VEB. Întrucât participația de 49 % în cadrul AirBridge era pusă gaj la banca VEB, aceasta din urmă a preluat acțiunile respective. VEB a declarat că era dispusă să finanțeze în continuare Malév, dar în calitate de bancă, nu de proprietar.

II.3.2. *Vânzarea filialei Malév Ground Handling*

(25) După cum s-a menționat anterior, situația financiară a Malév s-a deteriorat în continuare la începutul anului 2009. În consecință, acționarii acesteia au propus societății holding de stat (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., denumită în continuare „MNV") să cumpere Malév Ground Handling (denumită în continuare „Malév GH"), o filială deținută de Malév în proporție de 100 %.

(26) Potrivit Ungariei, Malév GH era la acel moment, și este în continuare, o întreprindere solidă din punct de vedere financiar.

(27) Un contract preliminar de cumpărare a fost semnat în ianuarie 2009 (și modificat în februarie); acesta prevedea plăți în avans în valoare de 4,3 miliarde HUF (16 milioane EUR). MNV a efectuat plăți în avans către Malév în ianuarie și februarie 2009. Aceste plăți în avans trebuiau să fie rambursate în termen de 2 zile lucrătoare, în cazul în care, după efectuarea verificărilor corespunzătoare, MNV decidea să nu semneze acordul final de vânzare-cumpărare. Această obligație de rambursare potențială a fost asigurată prin contracte de garanție. În iulie 2009, MNV a decis, în cele din urmă, să anuleze tranzacția, iar rambursarea prețului de achiziție a devenit exigibilă.

(28) Plățile în avans nu au fost niciodată rambursate MNV. Dobânda datorată pentru plățile în avans nu a fost niciodată achitată MNV ([11]).

([9]) Mai precis, capital în valoare de 20 de milioane EUR, plus 30 de milioane EUR sub formă de capital, împrumut subordonat sau împrumut.

([10]) În schimbul unui comision format dintr-o „taxă unică" în valoare de 110 000 EUR și o „taxă anuală" în valoare de 1,1 milioane EUR, precum și al achitării de către Malév a tuturor costurilor de întreținere și exploatare aferente.

([11]) În schimb, obligația de rambursare de care trebuia să se achite Malév a fost ulterior anulată în cadrul acordului menționat mai jos privind conversia creanțelor în acțiuni, încheiat în februarie 2010, și anume la un an de la data efectuării plăților în avans către Malév. Ulterior, un auditor a stabilit că valoarea principalului plus dobânda se ridica la 4 664 604 041 HUF (17 milioane EUR).

II.3.3. *Amânarea plății taxelor și impozitelor*

(29) În perioada ianuarie 2007 - martie 2010, Administrația Fiscală și de Control Financiar din Ungaria (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, denumită în continuare „APEH") a permis Malév să amâne sau să reeșaloneze plățile pentru diferite tipuri de impozite sau obligații în materie de asigurări sociale. APEH nu a recuperat datoria restantă începând cu iulie 2008 și, ulterior, chiar a autorizat reeșalonarea unor sume suplimentare. În martie 2010, datoria fiscală și în materie de asigurări sociale a Malév avea o valoare totală de 13,7 miliarde HUF (51 de milioane EUR) (reprezentând principalul și dobânzile pentru efectuarea cu întârziere a plăților). În ceea ce privește grupul Malév în ansamblul său, această cifră era de 16,8 miliarde HUF (62 de milioane EUR). La 11 martie 2010, soldul restant al contului curent al Malév la APEH a fost achitat, utilizându-se o parte din numerarul obținut prin creșterea de capital din februarie 2010, menționată mai jos.

II.4. **Renaționalizarea din 2010 și controlul public asupra Malév**

II.4.1. *Motivele care au condus la renaționalizarea Malév*

(30) În 2010 nu a fost posibil să se găsească investitori privați care să preia Malév de la AirBridge/VEB ca acționar principal. În special, VEB nu avea intenția de a finanța compania aeriană ca investitor strategic. Performanța financiară a companiei aeriene a continuat să fie slabă, astfel cum se arată în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1

indicatori de performanță privind activitatea Malév în perioada 2003-2010 (miliarde HUF)

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

Sursa: informații furnizate de autoritățile ungare și datele contabile ale Malév pentru 2010.

(31) În loc să lichideze Malév, autoritățile ungare au decis să negocieze cu VEB și AirBridge pentru a încerca să îmbunătățească poziția comercială a acesteia pe termen mediu și lung.

II.4.2. *Creșterea de capital din februarie 2010: conversia datoriei în acțiuni și capital proaspăt*

(32) La 26 februarie 2010, VEB, AirBridge, MNV, Malév și guvernul ungar au convenit asupra unei creșteri de capital în valoare de 25,4 miliarde HUF (94 de milioane EUR), realizată parțial printr-un aport de capital proaspăt în valoare de 20,7 miliarde HUF (77 de milioane EUR) și parțial printr-o conversie a datoriei în acțiuni aplicată plății în avans în favoarea Malév GH (a se vedea secțiunea II.3.2 de mai sus), plus dobânda percepută pentru aceasta, în valoare totală de 4,7 miliarde HUF (17 milioane EUR). AirBridge a convertit, de asemenea, în acțiuni suma de 1,5 miliarde HUF (5,4 milioane EUR). În consecință, creanțele asupra Malév au fost stinse și foștii creditori au devenit proprietari ai unei părți din societate.

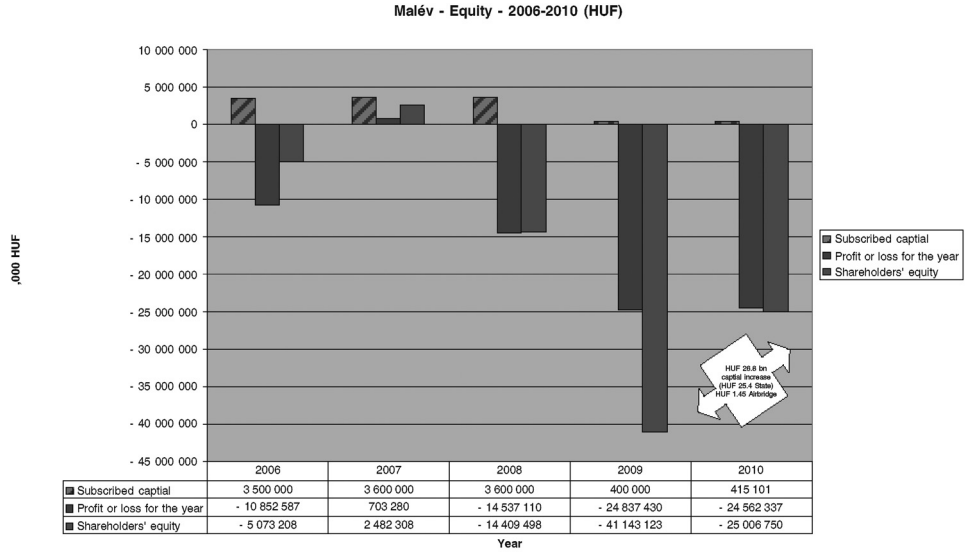
(33) Anterior creșterii, capitalul social existent al Malév a fost redus la aproape zero pentru a absorbi o parte din pierderile acumulate și pentru a reflecta faptul că acțiunile existente ale Malév își pierduseră valoarea. Capitalul social al Malév a fost apoi majorat prin emiterea de noi acțiuni cu o valoare nominală individuală de 0,01 HUF. Evoluția situației capitalului propriu al Malév este prezentată în figura 1 de mai jos.

(34) Contribuția în numerar în valoare de 20,7 miliarde HUF (77 de milioane EUR) din partea MNV a permis Malév să achite toate obligațiile fiscale neonorate (a se vedea punctul 29 de mai sus) și să își stabilizeze temporar activitatea.

(35) După creșterea de capital, statul a devenit acționar al Malév în proporție de 94,6 %, iar participația AirBridge/VEB a fost redusă la minimum.

Figura 1

evoluția situației capitalului propriu al Malév



II.4.3. *Mai – august 2010: împrumuturi de la acționari și conversia în acțiuni*

(36) În perioada mai - august 2010, prin intermediul MNV, statul ungar a furnizat Malév o serie de „împrumuturi de la acționari”, în valoare totală de 9,2 miliarde HUF (34 de milioane EUR).

(37) Primul dintre aceste împrumuturi, acordat în mai 2010, se ridica la 2,16 miliarde HUF (7,9 milioane EUR). Acesta a fost descris ca un împrumut de la acționari pentru o perioadă de trei ani, cu o rată a dobânzii de 9,97 %. Rambursarea trebuia efectuată printr-o plată unică la scadență și garanția era un drept de retenție asupra acțiunilor Malév GH.

(38) Al doilea dintre aceste împrumuturi, acordat în iunie 2010 și având o valoare de 1,34 miliarde HUF (4,9 milioane EUR), a fost din nou un împrumut de la acționari pentru o perioadă de trei ani, cu o rată a dobânzii de 9,97 %, care trebuia rambursat tot printr-o plată unică la scadență și garanția era un drept de retenție asupra acțiunilor Malév GH.

(39) În august 2010, a fost acordat un al treilea împrumut de la acționari, în valoare de 5,7 miliarde HUF (20,8 milioane EUR). Aceasta a fost din nou un împrumut de la acționari pentru o perioadă de trei ani, cu o rată a dobânzii de 9,97 %, rambursabil printr-o plată unică la scadență. În acest caz, garanția a fost un drept de retenție asupra unei aeronave (HA-LNA - un avion CRJ).

(40) La 24 septembrie, cele trei împrumuturi, în valoare totală de 9,2 miliarde HUF (33,6 milioane EUR), împreună cu dobânzile datorate pentru acestea (care se ridicau în total la 9,4 miliarde HUF sau 34,3 milioane EUR), au fost convertite din datorii în acțiuni ale Malév și garanțiile subiacente au fost eliberate.

II.4.4. *Septembrie 2010: o nouă creștere de capital și un nou împrumut de la acționari*

(41) La 24 septembrie 2010, MNV a majorat, de asemenea, capitalul Malév, contribuind la acesta cu alte 5,3 miliarde HUF (19,3 milioane EUR) în numerar. Prin urmare, participația MNV (și anume a statului) în cadrul Malév a crescut la 96,5 %.

(42) La aceeași dată, statul a acordat Malév un nou împrumut de la acționari în valoare de 5,7 miliarde HUF (20,8 milioane EUR), pentru o perioadă de 3 ani, cu o rată a dobânzii de 9,97 %. Prima plată a dobânzii era scadentă la 6 luni de la data punerii la dispoziție a împrumutului, în timp ce rambursarea principalului trebuia efectuată printr-o sumă forfetară la scadență. Garanțiile aferente acestui împrumut erau un drept de retenție înregistrat asupra unei aeronave HA-LNA CRJ, cu o valoare a activelor de aproximativ 1,8 miliarde HUF, și un drept de retenție stabilit asupra veniturilor agenților de trafic internaționali și maghiari acreditați de IATA.

III. **REZUMAT AL MĂSURILOR CARE FAC OBIECTUL INVESTIGAȚIEI**

(43) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a analizat dacă măsurile de mai jos constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

— Măsura 1: preluarea, la data de 31 decembrie 2007, de către societatea vehicul investițional MALÉV MAVA, deținută de stat, a unui împrumut în valoare de **76 de milioane EUR**, acordat în 2003 în favoarea Malév de către MFB, o bancă de dezvoltare deținută de stat în proporție de 100 %, precum și a unor active ale Malév. Termenul de scadență a împrumutului a fost prelungit până în 2017, cel târziu.

— Măsura 2: furnizarea unei „facilități de trezorerie" în valoare de **4,3 miliarde HUF** pentru o perioadă de un an, în contextul achiziționării planificate (ulterior neefectuate) de către MNV a filialei GH a Malév, care, potrivit autorităților ungare, era o întreprindere solidă din punct de vedere financiar. Cu toate că tranzacția respectivă nu a fost efectuată, această plată în avans a prețului de achiziție nu a fost rambursată.

— Măsura 3: amânarea plății unor diferite impozite și prestații de asigurări sociale datorate în perioada ianuarie 2007 - martie 2010. În martie 2010, datoria fiscală și în materie de contribuții la asigurările sociale care revenea Malév se ridica la **13,7 miliarde HUF**.

— Măsura 4: în februarie 2010, o creștere de capital în valoare de **25,4 miliarde HUF** efectuată de MNV, realizată parțial printr-un aport de capital proaspăt în valoare de 20,7 miliarde HUF (77 de milioane EUR) și parțial printr-o conversie a datoriei în acțiuni aplicată plății în avans pentru GH (a se vedea măsura 2), plus dobânda, în valoare totală de 4,7 miliarde HUF. (AirBridge a convertit, de asemenea, în acțiuni suma de 1,5 miliarde HUF).

— Măsura 5: în perioada mai - august 2010, MNV a acordat Malév trei împrumuturi de la acționari, în valoare totală de **9,2 miliarde HUF**. Toate cele trei împrumuturi în HUF au avut o rată a dobânzii de 9,97 %, principalul fiind rambursabil ca sumă forfetară la scadență (toate tranșele aveau scadența la 3 ani). Primele două tranșe, care se ridicau în total la 3,5 miliarde HUF (13 milioane EUR), au fost garantate de filiala Malév GH și a treia tranșă, în valoare de 5,7 miliarde HUF (21 de milioane EUR) a fost garantată cu o aeronavă (HA-LNA, un avion CRJ).

— Măsura 6: în septembrie 2010, conversia acestor împrumuturi de la acționari (împreună cu dobânzile datorate pentru acestea) din datorii în acțiuni în valoare de **9,4 miliarde HUF**.

— Măsura 7: în septembrie 2010, o nouă creștere de capital în valoare de **5,3 miliarde HUF** în numerar. Participația statului a crescut la 96,5 %.

— Măsura 8: în septembrie 2010, un nou împrumut de la acționari în valoare de **5,7 miliarde HUF**, cu o rată a dobânzii de 9,97 %, principalul fiind rambursabil ca sumă forfetară la scadență. Împrumutul a fost garantat cu aeronava HA-LNA CRJ menționată anterior și printr-un drept de retenție stabilit asupra veniturilor agenților de trafic internaționali și maghiari acreditați de IATA.

(44) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a pus, de asemenea, sub semnul întrebării compatibilitatea acestor măsuri, în cazul în care constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, cu piața internă, având în vedere excepțiile prevăzute de TFUE și, în special, de Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([12]) (denumite în continuare „Liniile directoare privind salvarea și restructurarea").

IV. **OBSERVAȚIILE UNGARIEI**

(45) În răspunsul său la decizia de inițiere a procedurii, Ungaria a reluat faptele descrise anterior și a explicat mai detaliat motivele care au dus la dificultățile cu care se confruntă companiile aeriene. De asemenea, Ungaria a confirmat că Malév putea fi considerată întreprindere în dificultate „permanentă", în sensul Liniilor directoare privind salvarea și restructurarea, cel puțin începând din a doua jumătate a anului 2006.

(46) Înainte de inițierea procedurii oficiale de investigare, autoritățile ungare au susținut, în esență, că toate măsurile sunt conforme cu principiul investitorului în economia de piață și cu principiul creditorului în economia de piață.

(47) Referitor la măsurile aferente vânzării Malév către AirBridge, autoritățile ungare au susținut că aceste măsuri sunt conforme pieței, ca urmare a garanției prevăzute pentru a asigura preluarea împrumutului de către MAVA. În ceea ce privește încercarea de vânzare a Malév GH, autoritățile au afirmat că Malév nu beneficia de niciun avantaj întrucât rambursarea cu întârziere a prețului de vânzare a fost corect garantată și s-a calculat dobândă la prețul de vânzare. Potrivit autorităților, s-au constituit garanții pentru sumele reprezentând taxele și impozitele pentru care s-a acordat amânare la plată, s-au aplicat toate dobânzile și penalitățile aplicabile, aceste amânări reprezentând măsuri cu caracter general. Autoritățile ungare afirmă referitor la renaționalizarea Malév că ar fi putut executa Malév în vederea recuperării creanțelor, însă aceasta ar fi dus la falimentul și lichidarea companiei. Dacă ar fi procedat astfel, autoritățile consideră că ar fi recuperat doar o mică parte a creanțelor lor (pe lângă partea care face obiectul garanției de la VEB menționată la punctul 20 de mai sus). Mai mult, s-ar fi confruntat cu importante consecințe negative pentru economia națională ([13]).

(48) În ceea ce privește împrumuturile de la acționari și conversia ulterioară a acestora în acțiuni ale Malév, statul este de părere că acestea nu au conferit niciun avantaj Malév întrucât aceste împrumuturi au fost tot timpul garantate prin active, s-au aplicat rate ale dobânzii conforme cu piața, iar la momentul conversiei în acțiuni s-a ținut seama integral de dobânda datorată.

([12]) Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate, JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

([13]) Cum ar fi pierderea de locuri de muncă, un impact asupra furnizorilor Malév, scăderea volumului de trafic la aeroportul din Budapesta, un aflux redus de turiști și impact negativ asupra atractivității generale a Ungariei ca loc de investiție.

(49) Autoritățile ungare nu au prezentat niciun element nou după decizia de inițiere a procedurii. Observațiile Ungariei cu privire la decizia de inițiere a procedurii nu conțin niciun element nou din care să reiasă că măsurile nu au caracter de ajutor și nici informații care să justifice compatibilitatea măsurilor puse în aplicare cu piața internă, în special cu Liniile directoare privind salvarea și restructurarea.

V. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(50) Doi concurenți au prezentat observații (a se vedea punctul 10 de mai sus), ambii sprijinind investigația Comisiei.

(51) Concurentul care a solicitat ca identitatea sa să nu fie dezvăluită a afirmat că unii investitori privați erau interesați să achiziționeze un pachet de control al Malév, fapt care demonstrează că existau opțiuni viabile pentru Ungaria ca alternativă la renaționalizarea Malév din 2010.

(52) Wizz Air a evaluat valoarea de piață totală a activelor care au fost transferate către MAVA odată cu împrumutul din partea MFB (măsura 1), respectiv marca Malév, o conductă pentru transportul kerosenului și o aeronavă B767, la cel mult 27 de milioane EUR, cu mult sub nivel împrumutului. Prin urmare, Wizz Air a concluzionat că această tranzacție nu s-a realizat în condiții normale de concurență și că a conferit Malév un avantaj semnificativ.

(53) În ceea ce privește amânarea plății taxelor și impozitelor (măsura 3), Wizz Air a afirmat că, în conformitate cu legislația ungară o întreprindere privată într-o situație financiară similară cu cea a Malév nu ar fi putut beneficia nici în mod automat, nici în mod excepțional de o măsură similară de amânare a plății taxelor și impozitelor precum măsura în cauză.

VI. **COMENTARIILE UNGARIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE FORMULATE DE PĂRȚILE INTERESATE**

(54) După ce Comisia a prelungit termenul de răspuns, Ungaria a răspuns acestor observații, la data de 5 septembrie 2011. Ungaria își menține poziția conform căreia măsurile anterioare sunt justificate de principiul investitorului în economia de piață (a se vedea punctul 59 de mai jos) și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat. Potrivit Ungariei, existența unor obiective de politică publică nu aduce atingere faptului că măsurile nu au caracter de ajutor de stat.

(55) Ungaria a declarat că nu existau opțiuni viabile și că numai renaționalizarea a permis autorităților ungare să redobândească controlul operațional deplin asupra Malév, permițând companiei aeriene naționale să aplice efectiv procedura de restructurare pe care a urmat-o începând din 2007, pentru a asigura succesul comercial al companiei. În ceea ce privește măsura 1, opinia Ungariei este că valoarea activelor în cauză corespundea valorii împrumutului. În ceea ce privește măsura 3, Ungaria a declarat că autoritățile fiscale ungare au tratat Malév ca pe orice alt contribuabil într-o situație similară.

VII. **EXISTENȚA UNUI AJUTOR DE STAT ÎN SENSUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (1) DIN TFUE**

VII.1. **Observații cu caracter general**

(56) Pentru a stabili dacă măsurile analizate constituie ajutor de stat, Comisia trebuie să evalueze dacă acestea îndeplinesc condițiile cumulative de la articolul 107 alineatul (1) din TFUE. Această dispoziție prevede următoarele: „[c]u excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(57) Din perspectiva acestei dispoziții, Comisia va evalua dacă măsurile contestate, acordate în favoarea Malév, constituie ajutor de stat.

(58) În ceea ce privește criteriile cumulative privind ajutorul de stat, în cazul de față, afectarea schimburilor comerciale și denaturarea concurenței sunt indiscutabile și nu au fost nici măcar contestate de autoritățile ungare. Malév este în concurență cu alte companii aeriene din Uniunea Europeană, în special de la intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian („al treilea pachet”), la 1 ianuarie 1993 ([14]). Măsurile în cauză au permis Malév să funcționeze în continuare și, spre deosebire de concurenți, Malév nu a trebuit să facă față consecințelor care apar de obicei ca urmare a rezultatelor financiare proaste.

(59) În ceea ce privește resursele de stat și imputabilitatea măsurilor, nici acest aspect nu a fost contestat de Ungaria. APEH este autoritatea fiscală ungară, și ca atare există o legătură directă indiscutabilă cu statul. MNV este societatea de holding de stat. Atribuțiile sale sunt prevăzute în cele mai importante norme-cadru ale legii cu privire la activele statului. MNV aplică deciziile guvernului și ale ministrului competent. MAVA este, de asemenea, deținută de stat în proporție de 100 % (prin intermediul MNV) și, conform explicațiilor autorităților ungare, reprezintă o „emanație a statului ungar”.

(60) Referitor la selectivitate, cu excepția măsurii 3 (amânarea plății taxelor și impozitelor), acest aspect nu a fost contestat de Ungaria. Măsurile au fost în favoarea unei singure companii, Malév.

([14]) „Al treilea pachet” include introducerea unor cerințe armonizate de acordare a unei licențe de funcționare pentru companiile aeriene din UE [Regulamentul (CEE) nr. 2407/92], accesul liber pentru toate companiile aeriene din UE care dețin o astfel de licență de funcționare pentru toate rutele din interiorul UE [Regulamentul (CEE) nr. 2408/92] și libertatea deplină în ceea ce privește tarifele [Regulamentul (CEE) nr. 2409/92].

(61) În continuare se va evalua dacă măsurile analizate conțin un avantaj economic în favoarea Malév.

(62) Comisia observă că, în conformitate cu principiile bine stabilite ale dreptului Uniunii, în cazul în care se pune la dispoziția unei „întreprinderi" capital suplimentar în condiții mai bune decât condițiile normale ale pieței, acest fapt ar putea intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE deoarece ar avea ca efect „favorizarea" acelei întreprinderi în sensul acestui articol. Pentru a stabili dacă se acordă un astfel de avantaj, Comisia aplică „principiul investitorului în economia de piață". Potrivit acestui principiu, în cazul în care, în condiții similare, *„un investitor privat care acționează în condițiile de piață normale ale unei economii de piață, având o dimensiune comparabilă cu cea a organismelor care acționează în sectorul public ar putea decide să realizeze respectiva contribuție de capital*", nu ar fi implicat niciun ajutor de stat. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze *„dacă un investitor privat ar fi încheiat tranzacția respectivă în aceleași condiții*" ([15]). Atitudinea investitorului privat potențial este cea a unui investitor prudent ([16]) care urmărește să își maximizeze profitul, însă este prudent în ceea ce privește nivelul de risc acceptabil pentru o anumită rată a rentabilității ([17]).

(63) Potrivit jurisprudenței Curții Europene, deși modul de a acționa al unui investitor privat, cu care trebuie comparată intervenția investitorului public care urmărește obiective specifice politicii economice, nu trebuie neapărat să fie cel al unui investitor obișnuit care își plasează capitalurile cu scopul de a realiza profit, pe termen relativ scurt, acest investitor trebuie cel puțin să se comporte ca un holding privat sau ca un grup privat de întreprinderi care urmărește o politică structurală, globală sau sectorială, și care are în vedere perspectiva realizării de profit pe termen mai lung ([18]).

(64) Mai mult, „… *comparația între modul de a acționa al investitorilor publici și privați trebuie să se realizeze cu referire la atitudinea pe care un investitor privat ar fi avut-o la momentul tranzacției în cauză, având în vedere informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la momentul respectiv*" ([19]).

(65) Analiza și evaluarea Comisiei trebuie să includă „toți factorii care sunt relevanți pentru tranzacția în cauză și contextul acesteia". Acestea vor include situația financiară a întreprinderii beneficiare și piața relevantă. Având în vedere elementele expuse anterior, principalul aspect pe care Comisia dorește să îl analizeze este dacă întreprinderea a beneficiat de *„un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață*" ([20]).

(66) De asemenea, Comisia remarcă faptul că, în conformitate cu jurisprudența consacrată, principiul investitorului privat în economia de piață se aplică și împrumuturilor. Atunci când se aplică în contextul acordării unui împrumut, conform acestui principiu, este necesar să se verifice dacă un investitor privat ar fi acordat beneficiarului împrumutul în condițiile în care a fost efectiv acordat ([21]).

VII.2. **Evaluarea tuturor măsurilor**

(67) Astfel cum s-a precizat deja în decizia de inițiere a procedurii, hotărârea în *cauza BP Chemicals* ([22]) este relevantă pentru evaluarea cazului de față. De fapt, Comisia consideră că măsurile nu sunt autonome și că sunt corelate prin succesiunea lor, situația financiară a Malév și finalitatea lor, întrucât scopul tuturor măsurilor este de a menține compania aeriană pe linia de plutire, de a răspunde necesităților sale de lichiditate și slabei capitalizări cauzate de pierderile acesteia. În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Ungaria a susținut, de asemenea, că diferitele etape ale „procesului" sunt „inseparabile" și că toate măsurile urmăreau un singur obiectiv, și anume de a asigura funcționarea companiei aeriene prin găsirea unui investitor strategic.

(68) Din elementele prezentate de Ungaria reiese în mod clar că măsurile puse în aplicare de Ungaria în favoarea Malév sunt justificate prin motive de politică publică și că nu au la bază considerente legate de profitabilitatea ulterioară a companiei. Ungaria a subliniat, în repetate rânduri, încercarea nereușită de privatizare și importanța Malév pentru economia națională. Este bine cunoscut faptul că, atunci când a întreprins măsurile, statul a luat în considerare „rolul companiei aeriene pentru infrastructura națională, piața muncii și interesele furnizorilor". De asemenea, autoritățile ungare au subliniat faptul că niciun investitor privat nu ar fi fost dispus să preia compania aeriană în forma sa actuală. Prin urmare, Comisia trebuie să presupună că niciun investitor privat nu ar fi acționat precum guvernul ungar în condiții similare atunci când a întreprins măsurile. Comisia reamintește, de asemenea, că, în hotărârea în cauza *Boch,* Curtea a arătat că *„se verifică, în special, dacă, în condiții similare, un acționar privat, având în vedere probabilitatea de a obține un randament și făcând abstracție de toate considerentele sociale, de politică regională și sectoriale ar fi subscris capitalul în cauză*" ([23]).

([15]) Hotărârea din 6 martie 2003, în cauzele conexate T-228/99 și T-233/99 Westdeutsche Landesbank GZ/Comisia, Rec. 2003, p. II-435 și următoarele, punctul 245.

([16]) Hotărârea din 16 mai 2002, în Cauza C-482-99, Franța/Comisia, Rec. 2002, p. I-4397, punctul 71.

([17]) Hotărârea în cauzele conexate T-228/99 și T-233/99 (citată la nota de subsol 15), punctul 255.

([18]) Hotărârea din 21 martie 1991 în cauza C-305/89 Italia/ Comisia, Rec. 1991, p. I-1603, punctul 20.

([19]) Hotărârea în cauzele conexate T-228/99 și T-233/99 (citată la nota de subsol 15), punctul 246. A se vedea, de asemenea, hotărârea din 30 aprilie 1998 în cauza T-16/96, Cityflyer Express/Comisia, Rec. 1998, p. II-757, punctul 76.

([20]) Hotărârea în cauzele conexate T-228/99 și T-233/99 (citată la nota de subsol 15), punctul 251.

([21]) Hotărârea în cauza T-16/96 (citată la nota de subsol 19), punctele 45 și 46.

([22]) Hotărârea din 15 septembrie 1998 în cauza T-11/95 BP Chemicals/ Comisia, Rec. 1998, p. II-3235, punctul 170; hotărârea din 13 septembrie 2010 în cauzele conexate T-415/05, T-416/05 și T-423/05 Olympic (nepublicată încă în Culegere), punctul 385.

([23]) Hotărârea din 10 iulie 1986 în cauza C-40/85, Belgia/Comisia (Boch), Rec. 1986, p. 2321, punctul 13. A se vedea, de asemenea, hotărârea din 21 ianuarie 1999, în cauzele conexate T-129/95, T-2/96 și T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH/ Comisia, Rec. 1999, p. II-17, punctul 132.

(69) Având în vedere rezultatele financiare proaste ale Malév pe o perioadă îndelungată de timp (a se vedea tabelul 1 și punctele 103 - 104 de mai jos) și afirmațiile autorităților ungare conform cărora compania aeriană era în dificultate permanentă cel puțin începând cu anul 2006, un investitor privat ar fi putut obține un nivel acceptabil al rentabilității numai în condițiile în care compania ar fi trecut printr-un proces drastic de restructurare. Cu toate acestea, nici Ungaria, nici Malév nu au adus dovezi din care să rezulte că la baza măsurilor analizate se găsea un astfel de plan de restructurare.

(70) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că măsurile 1-8 luate împreună nu respectă principiul investitorului privat în economia de piață. Această evaluare este confirmată, de asemenea, de o analiză individuală a fiecărei măsuri.

VII.3. **Evaluarea individuală a măsurilor 1-8**

VII.3.1. *Măsura 1*

(71) Potrivit Ungariei, activitățile MAVA se limitează la o funcție unică, și anume deținerea anumitor active aflate anterior în proprietatea Malév și asumarea rolului de „canalizare a anumitor plăți între Malév și MFB". MAVA este creată doar pentru acest scop.

(72) Cu privire la datoria în valoare de 76 de milioane EUR transferată către MAVA, aceasta provine dintr-un acord de împrumut din 2003, încheiat între Malév și MFB. Împrumutul urma să fie rambursat într-o singură tranșă, la scadență, și să fie acoperit de o garanție de stat. Împrumutul contractat în 2003 a fost inclus pe lista privind măsurile de ajutor existente din Tratatul de aderare ([24]). Cu toate acestea, în acordul din 2007, scadența împrumutului a fost prelungită până în 2017. Prin urmare, începând din 2007, măsura nu mai poate fi considerată drept măsură de ajutor existentă. Într-adevăr, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei, prelungirea unei măsuri de ajutor constituie o nouă schemă de ajutoare ([25]).

(73) Ancheta a arătat că această tranzacție (și anume prelungirea scadenței datoriei, crearea MAVA, transferarea datoriei către MAVA, transferarea activelor către MAVA și acordurile lease back) avea un singur obiectiv, și anume restructurarea datoriei Malév. Ungaria a recunoscut faptul că scopul MAVA nu era acela de a obține profit. În urma acestei tranzacții, datoria (împreună cu activele) a fost scoasă din bilanțul contabil al Malév.

(74) Argumentul Ungariei potrivit căruia obligațiile financiare asumate de Malév și AirBridge erau suficiente pentru a acoperi costurile MAVA nu poate fi acceptat pentru a demonstra că tranzacția este în conformitate cu piața, întrucât niciun actor privat în economia de piață nu ar fi avut stimulente pentru a acționa în același mod. În ceea ce privește garanțiile oferite, scopul acestora era să permită MAVA să achite datoria la scadența împrumutului, și anume în 2017 ([26]). Niciun investitor privat nu și-ar fi asumat un astfel de risc, și anume să preia active cu o valoare viitoare incertă în schimbul unei obligații de plată.

(75) Deși autoritățile ungare au furnizat evaluări destul de clare ([27]) pentru aeronava B767 ([28]) și conducta pentru transportul kerosenului ([29]), evaluarea furnizată (metoda fluxurilor de numerar actualizate) pentru marca Malév (56 de milioane EUR) pare să fie circulară și să depindă într-o măsură foarte mare de performanța companiei aeriene astfel încât rezultatul evaluării nu poate fi considerat drept valoare obiectivă a mărcii Malév, în special dacă se ține seama de situația și de performanța companiei aeriene. Dat fiind că statul era conștient de probabilitatea ca Malév să nu fie în măsură să își onoreze obligațiile de plată privind redevențele, metoda fluxurilor de lichidități actualizate ar fi trebuit să aibă ca rezultat o valoare nulă. În cadrul acestei structuri contractuale specifice, valoarea mărcii nu poate fi, așadar, considerată a reprezenta o garanție suficientă.

(76) Părțile contractante trebuie să fi fost conștiente de faptul că Malév, în calitate de întreprindere aflată în dificultate încă din 2007, nu avea cum să își îndeplinească în mod realist obligația de plată privind redevențele. De fapt, în urma acestei tranzacții, „costurile" MAVA (și anume plata dobânzilor către MFB) nu au putut fi acoperite prin plata redevențelor Malév pentru marcă. MAVA nu a luat în niciun moment măsuri pentru recuperarea plăților neonorate.

(77) În ceea ce privește garanția de la VEB în valoare de 32 de milioane EUR, scopul acesteia era să acopere nu numai principalul, ci și plățile periodice reprezentând dobânda pe care MAVA le datorează MFB.

(78) În acest context și dat fiind faptul că nu s-a realizat un transfer echivalent către MAVA, eliminarea datoriei din bilanțul contabil al companiei aeriene trebuie considerată ca un avantaj în favoarea Malév.

([24]) Lista măsurilor de ajutor existente menționată la punctul 1 litera (b) a mecanismului de ajutor existent prevăzut în anexa IV capitolul 3 din Tratatul de aderare a Republicii Cehe, a Estoniei, a Ciprului, a Letoniei, a Lituaniei, a Ungariei, a Maltei, a Poloniei, a Sloveniei și a Slovaciei la Uniunea Europeană.

([25]) JO L 140, 30.4.2004, p. 1. Hotărârea din 25 martie 2009 în cauza T-332/06 Alcoa Trasformazioni/Comisia (nepublicată încă în Culegere), punctul 32, și hotărârea din 6 martie 2002 în cauzele conexate T-127/99, T-129/99 și T-148/99, Diputación Foral de Álava/Comisia, Rec. 2002, p. II-1275.

([26]) În special, Malév avea obligația să răscumpere marca Malév în 2017 pentru suma de 76 de milioane EUR, sumă cu care MAVA urma să îi ramburseze MFB împrumutul.

([27]) Evaluările pentru toate cele trei active (aeronava, conducta pentru transportul kerosenului și marca Malév) au fost pregătite de American Appraisal.

([28]) Metoda pe bază de costuri, luând în considerare, de asemenea, informațiile revistei anuale „*The Aircraft Value Reference*" și o ofertă indicativă pentru aeronavă. (Oferta indicativă pentru aeronavă a fost prezentată American Appraisal pe baza informațiilor Malév.)

([29]) Metoda pe bază de costuri.

VII.3.2. *Măsura 2*

(79) În ceea ce privește plata în avans efectuată de MNV pentru vânzarea GH (eșuată ulterior), potrivit evaluării expertului prezentată de Ungaria, GH avea o valoare a activului net de 1,6 miliarde HUF și o valoare de piață estimată de 3,5 miliarde HUF în 2009. De fapt, în ianuarie 2009, MNV a plătit Malév 1,6 miliarde HUF reprezentând o plată în avans. Această plată a fost garantată printr-un gaj asupra HA-LNA, un avion CRJ (valoarea de piață estimată fiind de 1,8 miliarde HUF). În februarie 2009, contractul preliminar de cumpărare a fost modificat și MNV a plătit încă 2,7 miliarde HUF (în total 4,3 miliarde HUF), iar un al doilea gaj a fost înscris pentru aceeași aeronavă.

(80) În observațiile lor privind decizia de inițiere a procedurii, autoritățile ungare au recunoscut că plata în avans a fost de fapt efectuată pentru a asigura lichiditatea Malév în etapa de negociere a renaționalizării.

(81) Conform contractului preliminar de cumpărare, rambursarea acestei sume avea o scadență imediată (2 zile lucrătoare) în cazul în care tranzacția ar fi eșuat. Cu toate acestea, MNV nu a luat măsuri pentru recuperarea acestei datorii, după ce MNV s-a retras din tranzacție în iulie 2009. Dobânda ex-post a fost doar calculată, fără a fi vreodată plătită, atunci când s-a realizat conversia datoriei în acțiuni în 2010. Așadar, Malév a avut la dispoziție această facilitate de trezorerie în mod gratuit.

(82) Comisia este de părere că măsura a acordat un avantaj pentru Malév atunci când rambursarea plății în avans nu a fost executată odată ce aceasta era exigibilă în iulie 2009. Mai mult, s-a înregistrat un avantaj chiar înainte, în momentul în care contractul preliminar de cumpărare a fost modificat în februarie 2009 și plata în avans a fost majorată (peste prețul de piață evaluat al companiei) fără a exista garanții suficiente.

VII.3.3. *Măsura 3*

(83) În ceea ce privește acordarea repetată de către autoritatea fiscală a amânării obligației de plată a datoriilor fiscale și a datoriilor sociale, Comisia observă că, pe baza elementelor prezentate de Ungaria, este evident că în perioada 2006-2007, Malév a solicitat de 12 ori o amânare a obligației de plată a datoriilor fiscale (cu privire la plăți distincte). De fiecare dată, autoritatea fiscală a aprobat cererea de amânare a plății. Conform legislației ungare relevante, autoritățile competente pot decide cu privire la amânarea obligației de plată, iar amânarea ar fi putut fi refuzată. Prin urmare, măsura trebuie să fie considerată selectivă ([30]).

(84) Până în iulie 2008, s-a aplicat dobânda legală, care a fost plătită de Malév conform termenelor aferente amânării plății. Argumentele care au stat la baza deciziilor autorității fiscale au fost situația dificilă a Malév și restructurarea preconizată în acea etapă.

(85) Cu toate acestea, începând din iulie 2008, Malév nu a mai plătit taxele și impozitele, contribuțiile la asigurările sociale și nici dobânda (cu excepția unei plăți parțiale în decembrie 2008), iar autoritatea fiscală nu a luat nicio măsură în vederea recuperării acestui debit. Mai mult, alte plăți au fost reprogramate și după ce Malév nu a respectat acordurile de reeșalonare. Începând din aprilie 2009, datoriile fiscale și sociale exigibile din acel moment (nu plățile anterioare cu scadența depășită deja) nici nu au mai fost reeșalonate, iar APEH nu a mai luat niciun fel de acțiuni concrete pentru executarea datoriei.

(86) Comisia consideră că niciun creditor privat nu ar fi acționat în mod similar statului ungar. Într-adevăr, nu s-au luat niciodată măsuri concrete pentru executarea măsurilor de recuperare a debitului începând cu iulie 2008. Mai mult, situația financiară a companiei, în pofida unor eforturi de restructurare, a fost în continuare foarte proastă (a se vedea tabelul 1 de mai sus) și existau șanse infime sau nule de redobândire a profitabilității companiei aeriene. În condiții similare, un creditor privat ar fi luat măsuri pentru punerea în aplicare a acordului. Mai mult, după ce Malév nu a respectat acordurile de reeșalonare, niciun creditor privat nu ar fi acceptat o reeșalonare ulterioară.

(87) Prin urmare, cel târziu începând din iulie 2008, neluarea de către autoritatea fiscală a măsurilor pentru recuperarea datoriilor fiscale și a datoriilor privind contribuțiile la asigurările sociale, precum și reeșalonările ulterioare au reprezentat un avantaj pentru Malév.

VII.3.4. *Măsura 4*

(88) În ceea ce privește creșterea de capital din februarie 2010, prin care statul a renaționalizat compania aeriană la care nu mai deținea active de la privatizarea acesteia, cel mai frapant fapt este că, în timp ce 99,5 % din Malév au fost vândute la un preț echivalent cu aproximativ 740 000 EUR în 2007, în 2010, statul a plătit, *de facto*, echivalentul a 94 de milioane EUR pentru a recâștiga 94,6 % din participația la Malév (prin intermediul creșterii de capital: realizată parțial printr-un aport de capital proaspăt în valoare de 20,7 miliarde HUF și parțial printr-o conversie a datoriilor în acțiuni în ceea ce privește plata în avans pentru GH în valoare de 4,7 miliarde HUF), adică un preț de 127 de ori mai mare decât prețul de vânzare inițial. Acest comportament al statului, în special având în vedere faptul că, între timp, compania aeriană a acumulat pierderi, a continuat să aibă un capital propriu negativ și nu deținea niciun plan credibil de restructurare, nu corespunde unei situații reale pe piață. În fapt, chiar autoritățile ungare au recunoscut că această companie a fost „în dificultate permanentă”, niciun investitor privat nefiind dispus să cumpere Malév la începutul anului 2010.

([30]) Hotărârea din 29 iunie 1999 în cauza C-256/97, DM Transport, Rec. 1999, p. I-3913, punctul 27 și hotărârea din 11 iulie 2002 în cauza T-152/99, HAMSA, Rec. 2002, p. II-3049, punctul 157.

(89) În timp ce creșterea de capital s-a ridicat la 25,4 miliarde HUF (respectiv, aceasta a fost suma plătită de statul ungar pentru a recâștiga 94,6 % din participația la compania aeriană), în momentul conversiei, Malév avea un capital propriu negativ de 41 de miliarde HUF (152 de milioane EUR), pierderi cumulate în valoare de 51 de miliarde HUF (189 de milioane EUR) și o datorie totală de 75 de miliarde HUF (278 de milioane EUR) ([31]). Conform conturilor financiare din 2010, la începutul anului respectiv, „problemele financiare ale companiei aeriene erau grave, nivelul datoriei acesteia era extrem de ridicat, iar sursele de finanțare erau practic inexistente. […] Din cauza absenței unui proprietar strategic, nu era disponibilă nicio finanțare comercială." Într-adevăr, compania aeriană înregistra pierderi, cel puțin începând din 2003, fără nicio perspectivă realistă de restabilire a viabilității și fără ca măcar proprietarul privat să reușească să rezolve problemele acesteia. În acest context, era clar că creșterea de capital nu va fi suficientă pentru a asigura restabilirea viabilității companiei și că, după renaționalizare, Malév ar avea nevoie de capital și lichidități suplimentare doar pentru a continua să se mențină pe linia de plutire. Comisia concluzionează că, în aceste condiții, renaționalizarea Malév din februarie 2010 prin intermediul creșterii de capital a conferit un avantaj companiei.

(90) În ceea ce privește argumentul prezentat de Ungaria, conform căruia statul avea mai mult de câștigat prin naționalizarea companiei, decât prin recuperarea creanțelor asupra Malév, Comisia remarcă următoarele aspecte. În conformitate cu cele recunoscute de Ungaria, în cazul unui faliment, statul ar fi recuperat doar o foarte mică parte din creanțele sale, altele decât cele acoperite de garanția VEB. (În fapt, valoarea activelor Malév era negativă la momentul tranzacției). În schimb, statul ungar a decis menținerea în viață a companiei aeriene prin conversia datoriei acesteia *și* printr-un aport de capital proaspăt în valoare de 20,7 miliarde HUF (ca. 77 de milioane EUR). Niciun investitor privat nu și-ar fi asumat această sarcină financiară suplimentară într-o situație similară, în special, în lipsa unor șanse realiste de restabilire a viabilității companiei.

(91) De asemenea, Comisia observă că, în același timp în care statul ungar a majorat capitalul Malév, Airbridge (indirect VEB) și-a convertit, de asemenea, datoriile în valoare de 1,4 miliarde HUF în acțiuni. Cu toate acestea, suma menționată reprezintă doar 5 % din noul capital și, în plus, statul, pe lângă conversia datoriilor, a mai contribuit cu un capital proaspăt cu valoare semnificativă. În fapt, aportul de capital proaspăt a reprezentat 77 % din creșterea de capital. În plus, date fiind condițiile financiare dificile ale Malév, posibilitatea ca Airbridge să obțină plata sumei respective era foarte limitată sau chiar inexistentă. Astfel, în acest caz, comportamentul unei părți private ar fi fost diferit în mod semnificativ de cel al statului ungar și nu se poate considera că statul a acționat ca un investitor privat.

([31]) Conturile financiare din 2010.

Tabelul 2

Creșterea de capital din 2010

Participant la creșterea capitalului	Contribuție în miliarde HUF	Tipul contribuției	procentaj al contribuției
MNV	20,7	Capital proaspăt	77 %
MNV	4,7	conversie a datoriilor în acțiuni	18 %
AirBridge / VEB	1,4	conversie a datoriilor în acțiuni	5 %
TOTAL	**26,8**		**100 %**

(92) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că, în condițiile menționate, renaționalizarea Malév din februarie 2010 prin intermediul creșterii de capital a conferit un avantaj companiei.

VII.3.5. *Măsurile 5-8*

(93) În ceea ce privește măsurile luate după renaționalizare, se constată că împrumuturile de la acționari și aporturile de capital erau destinate finanțării operațiunilor curente ale Malév și evitării insolvabilității iminente a companiei. Prin urmare, statul a luat măsurile respective cu același obiectiv: menținerea Malév pe linia de plutire. Mai mult, acestea sunt de altfel strâns legate prin succesiunea lor, în măsura în care au avut loc la intervale foarte scurte de timp (adică, din mai până în septembrie 2010). Prin urmare, Comisia este de părere că, pe baza hotărârii *BP Chemicals*, aceste împrumuturi de la acționari nu pot fi evaluate în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață și, în special, prin aplicarea dispozițiilor Comunicării privind rata de referință ([32]), întrucât toate sunt direct legate de măsura 4 și, astfel, caracterul de ajutor de stat al acestora nu poate fi evaluat în mod izolat.

(94) Din informațiile prezentate de autoritățile ungare reiese în mod clar faptul că niciun investitor privat nu a fost dispus să finanțeze Malév, singurele surse de finanțare ale acesteia fiind creditele-furnizor și lichiditățile furnizate de către stat. La momentul acordării împrumuturilor, statul nu putea avea certitudinea că Malév va fi în măsură să își îndeplinească obligația de a plăti dobânda și că va rambursa împrumutul. Mai mult, este, de asemenea, discutabil faptul că un creditor privat și-ar asuma riscul de a acorda un împrumut care trebuie rambursat sub forma unei sume forfetare la scadență unei societăți aflate într-o situație comparabilă cu cea a Malév (adică în dificultate permanentă). În cele din urmă, având în vedere istoricul de credit al companiei față de stat (de exemplu, nerambursarea plăților în avans pentru GH, amânări repetate la plata impozitelor și neplăți), statul și orice alt investitor nu se puteau aștepta în mod realist ca Malév să își îndeplinească obligațiile.

(95) Pe de altă parte, astfel cum este prevăzut și în Comunicarea privind rata de referință, dobânda prevăzută și garanțiile convenite nu ar fi suficiente pentru a exclude

([32]) Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont, JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

existența unui ajutor de stat. Rata prevăzută a dobânzii era de 9,97 %, în timp ce rata de referință a HUF la momentul acordării se ridica la 5,97 %. O simplă marjă de 400 de puncte de bază peste rata de bază a HUF este insuficientă, având în vedere performanța și situația financiară a Malév din trecut (o companie aflată în permanență în pragul falimentului). În ceea ce privește garantarea împrumuturilor, valoarea de piață a GH (3,5 miliarde HUF) în cazul falimentului Malév este discutabilă, având în vedere că Malév era partenerul dominant în cadrul operațiunilor de asistență la sol: în 2009, 63 % din venituri au fost generate de Malév. Prin urmare, cel puțin pe termen scurt, performanța sa economică a fost condiționată de existența Malév, iar valoarea sa de piață ar fi scăzut, prin urmare, în mod considerabil dacă Malév ar fi dat faliment.

(96) În absența unui plan de restructurare credibil, era clar de la început că nici împrumuturile, nici creșterea de capital nu vor rezolva problemele unei companii cu valoare de piață zero și care a continuat să fie într-o stare critică. Prin urmare, aceste măsuri sunt practic echivalente unui grant, întrucât statul nu avea nicio perspectivă de recuperare a fondurilor „investite".

(97) În consecință, Comisia consideră că măsurile 5-8 au conferit un avantaj companiei Malév.

VII.4. **Concluzie cu privire la existența ajutorului de stat**

(98) În conformitate cu evaluarea de mai sus, toate măsurile în cauză (măsurile 1-8) conferă un avantaj companiei Malév. Acest avantaj a fost acordat din resurse de stat.

(99) Mai mult, Malév este o companie aeriană și, ca atare, se încadrează în definiția întreprinderii. Aceasta concurează cu alte companii aeriene care nu beneficiază de același avantaj. În consecință, măsurile denaturează concurența. Mai mult, Malév are activități într-un sector (sectorul aviatic) în care există cu certitudine schimburi comerciale între statele membre; criteriul privind impactul asupra schimburilor comerciale în interiorul Uniunii este, de asemenea, îndeplinit.

(100) În cele din urmă, măsurile sunt specifice și selective, în sensul că favorizează o singură întreprindere (adică Malév).

(101) Având în vedere argumentele expuse mai sus, Comisia concluzionează că măsurile 1-8 îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE. În aceste condiții, măsurile trebuie considerate ca reprezentând un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

VII.5. **Compatibilitatea ajutorului cu piața internă**

(102) Articolul 107 alineatele (2) și (3) din TFUE definește derogările de la regula generală potrivit căreia ajutoarele de stat sunt incompatibile cu piața internă, astfel cum prevede articolul 107 alineatul (1).

(103) Comisia este de părere că Malév a fost în dificultate permanentă, cel puțin începând cu anul 2006. În special, aceasta a înregistrat pierderi, cel puțin începând din 2003 (a se vedea tabelul 1 de mai sus), deja în 2006 capitalul său propriu fiind negativ (figura 1 de mai sus). În plus, autoritățile ungare au confirmat dificultățile permanente ale companiei aeriene și faptul că, începând cu a doua jumătate a anului 2006, aceasta s-a calificat pentru proceduri colective de insolvență, îndeplinind astfel condițiile de la punctul 10 litera (c) din Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor. În consecință, compatibilitatea este bazată în mod exclusiv pe Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor.

(104) În ceea ce privește eligibilitatea și principiul „prima și ultima dată", Comisia observă că măsurile în cauză nu constituie un „proces continuu de restructurare". Compania aeriană și-a schimbat proprietarul de două ori în perioada relevantă (și anume, 2007-2010), întrucât a fost privatizată și renaționalizată. Aceasta a fost într-o „restructurare" continuă, dar fără existența unui plan coerent. În fapt, după privatizare, au fost demarate câteva inițiative de reducere a costurilor (concedieri și eliminări ale unor rute), însă costul unitar nu a scăzut în mod suficient. Potrivit autorităților ungare, în 2009, a fost elaborată o nouă „orientare strategică" care a fost revizuită încă o dată de firma de consultanță Roland Berger în contextul renaționalizării. Prin urmare, măsurile în cauză constituie măsuri de restructurare diferite care, în principiu, încalcă principiul „prima și ultima dată".

(105) Comisia remarcă faptul că, chiar dacă Malév ar fi fost eligibilă pentru acordarea ajutorului în conformitate cu Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor (adică ar fi fost respectat, *quad non*, principiul „prima și ultima dată"), cerințele privind compatibilitatea ajutoarelor pentru salvare și restructurare nu ar fi îndeplinite, pentru motivele prezentate mai jos.

(106) În ceea ce privește ajutorul pentru salvare, criteriile de la punctul 25 literele (a) - (e) din Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor nu sunt îndeplinite. În special, măsurile în cauză nu se limitează la minimul necesar, nu s-a demonstrat că acestea sunt justificate de motive care țin de dificultăți sociale grave și că nu au efecte de contagiune negative asupra altor state membre. Mai mult, cu excepția măsurilor 5 și 8, majoritatea acestora nu au fost acordate sub formă de împrumuturi sau de garanții.

(107) Cu privire la ajutorul pentru restructurare, nu este îndeplinită niciuna din condițiile de compatibilitate prevăzute în Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor.

(108) În special, în ceea ce privește punctele 34-35 din Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor referitoare la „restabilirea viabilității pe termen lung", autoritățile ungare nu au demonstrat perspectivele de viabilitate ale companiei aeriene și nu au prezentat un plan de restructurare care să îndeplinească cerințele prevăzute la punctele 36-37 din Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor.

(109) În plus, în ceea ce privește cerința de „evitare a denaturării ilegale a concurenței" (punctele 38-42 din Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor), Comisia remarcă faptul că nu au fost puse în aplicare măsuri compensatorii.

(110) În cele din urmă, în ceea ce privește condiția referitoare la „ajutor limitat la minimum" (punctele 43-45 din Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor), nu este prezentă nicio contribuție proprie.

(111) Având în vedere cele de mai sus, măsurile 1-8, puse în aplicare în favoarea Malév începând cu 2007, nu sunt compatibile cu Liniile directoare privind salvarea și restructurarea întreprinderilor. Având în vedere că măsurile au fost acordate unei companii în dificultate, nu se poate invoca niciun alt temei pentru compatibilitate. Prin urmare, măsurile sunt incompatibile cu piața internă.

VIII. **RECUPERARE**

VIII.1. **Observații cu caracter general**

(112) În conformitate cu TFUE și cu jurisprudența consacrată a Curții de Justiție, Comisia are competența de a decide ca statul în cauză să anuleze sau să modifice măsura de ajutor ([33]) care s-a dovedit a fi incompatibilă cu piața internă. Curtea a statuat în numeroase ocazii, de asemenea, că obligația unui stat de a elimina ajutorul pe care Comisia îl consideră incompatibil cu piața internă, are rolul de a restabili situația existentă anterior ([34]). În acest context, Curtea a stabilit faptul că obiectivul este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal, pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață, și cu restabilirea situației anterioare acordării ajutorului ([35]).

(113) În conformitate cu jurisprudența menționată, articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ([36]) prevede că „atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar".

(114) Prin urmare, având în vedere că măsurile în cauză constituie un ajutor ilegal și incompatibil cu piața internă, ajutorul trebuie recuperat pentru a restabili situația care exista pe piață înainte de acordarea ajutorului. Prin urmare, recuperarea trebuie să fie efectuată din momentul în care beneficiarul a obținut un avantaj, și anume atunci când ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarului, și va fi purtătoare de dobândă de recuperare până în momentul recuperării efective.

VIII.2. **Elementul de ajutor din măsurile individuale**

VIII.2.1. *Măsura 1*

(115) Comisia recunoaște că „Malév", ca marcă a operatorului de transport aerian național al Ungariei, în activitate de multe decenii, are o anumită valoare pe piața transporturilor aeriene. Pe de altă parte, Comisia este de părere că, în cadrul structurii contractuale specifice, valoarea mărcii, astfel cum a fost stabilită de autoritățile ungare, nu poate fi acceptată. O valoare obiectivă ar fi trebuit să se bazeze pe o evaluare independentă, luând în considerare, de asemenea, situația financiară globală a Malév.

(116) Pe baza celor de mai sus, elementul de ajutor al măsurii 1 este, astfel, calculat ca o sumă de până la 56 de milioane EUR, adică suma de 76 de milioane EUR minus valoarea conductei pentru transportul kerosenului și cea a aeronavelor (în valoare de 20 de milioane EUR), minus valoarea obiectivă a mărcii Malév ([37]). Elementul de ajutor trebuie calculat cu exactitate de către Ungaria. În cazul în care Ungaria nu prezintă argumente convingătoare privind valoarea obiectivă a mărcii în momentul încheierii tranzacției privind transferul mărcii către MAVA, întreaga sumă de 56 de milioane EUR va fi considerată element de ajutor de stat.

VIII.2.2. *Măsura 2*

(117) În conformitate cu cele menționate mai sus, Comisia este de părere că măsura a acordat un avantaj companiei Malév atunci când rambursarea plății în avans nu a fost executată odată ce aceasta era exigibilă. Mai mult, s-a înregistrat un avantaj chiar înainte, cel puțin în momentul în care contractul preliminar de cumpărare a fost modificat în februarie 2009 și plata în avans a fost majorată (peste prețul de piață evaluat al companiei).

(118) Comisia concluzionează că o astfel de facilitate de trezorerie nu ar fi fost acordată de niciun operator privat. În fapt, niciun operator privat de pe piață nu ar fi acceptat să pună aceste fonduri la dispoziția Malév, în special cu titlu gratuit, și fără a lua niciun fel de măsuri pentru recuperarea acestora. În observațiile lor privind decizia de inițiere a procedurii, chiar autoritățile ungare recunosc că plata în avans avea ca scop asigurarea supraviețuirii Malév [a se vedea punctul (80) de mai sus]. Prin urmare, suma totală a facilității pentru perioada în care a fost la dispoziția beneficiarului reprezintă elementul de ajutor: între februarie 2009 și iulie 2009, 0,8 miliarde HUF (diferența între valoarea de piață a GH și „plata în exces") și între iulie 2009 și februarie 2010, 4,3 miliarde HUF (întreaga valoare a plății în avans). Prin urmare, recuperarea ar trebui să țină seama de faptul că suma a fost convertită în acțiuni în februarie 2010 (a se vedea măsura 4 de mai jos).

([33]) Hotărârea din 12 iulie 1973 în cauza C-70/72, Comisia/Germania, Rec. 1973, p. 813, punctul 13.

([34]) Hotărârea din 14 septembrie 1994 în cauzele conexate C-278/92, C-279/92 și C-280/92, Spania/Comisia, Rec. 1994, p. I-4103, punctul 75.

([35]) Hotărârea din 17 iunie 1999 în cauza C-75/97, Belgia/Comisia, Rec. 1999, p. I-3671, punctele 64-65.

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

([37]) Astfel cum s-a concluzionat la punctul (75) de mai sus, autoritățile ungare nu a demonstrat valoarea mărcii Malév care poate fi chiar zero.

VIII.2.3. *Măsura 3*

(119) În ceea ce privește amânarea plății și neexecutarea datoriilor fiscale și a datoriilor privind contribuțiile la asigurările sociale, Comisia consideră că întreaga datorie restantă a Malév din perioada iulie 2008 – martie 2010 către APEH a constituit un ajutor de stat. Mai mult, întreaga sumă reeșalonată după această dată (iulie 2008) constituie, de asemenea, ajutor de stat. Într-adevăr, nimic nu sugerează că un creditor privat ar fi acordat aceste amânări și reeșalonări. Recuperarea ar trebui să țină seama de faptul că sumele restante au fost rambursate în martie 2010.

VIII.2.4. *Măsura 4*

(120) În ceea ce privește creșterea capitalului, Comisia consideră că, având în vedere situația financiară a Malév, nevoia clară de un nou sprijin financiar și după creșterea capitalului, precum și lipsa oricărei perspective realiste de a recupera fondurile „investite", niciun investitor privat nu ar fi pus aceste fonduri la dispoziția Malév. Aportul de capitalul de 25,4 miliarde HUF, împreună cu conversia datoriilor în acțiuni în valoare de 4,7 miliarde HUF pentru plățile în avans pentru Malév GH constituie un element de ajutor.

VIII.2.5. *Măsura 5*

(121) În ceea ce privește împrumuturile în valoare totală de 9,2 miliarde HUF, Comisia consideră că, având în vedere istoricul datoriei și situația companiei aeriene la momentul acordării împrumuturilor respective, statul nu avea niciun motiv să se aștepte la o rambursare și, la momentul acordării împrumutului, era chiar incertă posibilitatea ca Malév să poată plăti dobânzile. În fapt, dobânda calculată nu a fost plătită, ci convertită ulterior în acțiuni.

(122) Prin urmare, Comisia consideră că împrumutul poate fi echivalent unui grant direct și, prin urmare, elementul de ajutor este reprezentat de întregul împrumut în valoare de 9,2 miliarde HUF pentru perioada în care a fost pus la dispoziția beneficiarului, și anume între acordarea tranșelor (mai, iunie și iulie 2010) și conversia împrumuturilor în acțiuni (septembrie 2010). Dobânzile neplătite datorate ar trebui să fie incluse în elementul de ajutor. Prin urmare, recuperarea ar trebui să țină seama de faptul că suma a fost convertită în acțiuni în septembrie 2010 (a se vedea măsura 6 de mai jos).

VIII.2.6. *Măsura 6*

(123) Din motivele prezentate la punctul (120) de mai sus, Comisia consideră că suma totală a datoriilor convertite în acțiuni poate fi considerată ca un grant direct și, în consecință, întreaga sumă de 9,4 miliarde HUF constituie elementul de ajutor începând cu septembrie 2010.

VIII.2.7. *Măsura 7*

(124) Din motivele prezentate la punctul (120) de mai sus, Comisia consideră că elementul de ajutor este constituit din aportul de capital în valoare de 5,3 miliarde HUF începând cu septembrie 2010.

VIII.2.8. *Măsura 8*

(125) Din motivele prezentate la punctul (120) de mai sus, Comisia consideră că suma totală a împrumutului este echivalentă unui grant direct și, prin urmare, întreaga sumă de 5,7 miliarde HUF constituie elementul de ajutor începând cu septembrie 2010.

IX. **CONCLUZIE**

(126) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că măsurile 1-8, puse în aplicare de Ungaria în favoarea Malév, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(127) În plus, Comisia concluzionează că măsurile 1-8 sunt incompatibile cu piața internă.

(128) Acest ajutor incompatibil trebuie să fie recuperat de la Malév astfel cum este prevăzut în secțiunea VIII.2 de mai sus, în scopul restabilirii situației care exista pe piață înainte de acordarea ajutorului. Suma totală exactă a recuperării, plus dobânda de recuperare trebuie să fie calculate de autoritățile ungare,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Următoarele măsuri acordate de Ungaria în favoarea Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE:

a) măsura 1: preluarea, la data de 31 decembrie 2007, de către MAVA, entitate deținută de stat, a unui împrumut acordat companiei Malév în 2003 de către MFB, o bancă de dezvoltare deținută în proporție de 100 % de stat;

b) măsura 2: furnizarea unei „facilități de trezorerie" în valoare de 4,3 miliarde HUF pentru o perioadă de un an, în contextul achiziționării planificate (ulterior nereușite) de către MNV a filialei GH a Malév;

c) măsura 3: toate datoriile fiscale și cele privind contribuțiile la asigurările sociale neonorate din perioada iulie 2008 – martie 2010 și amânarea plăților diferitelor impozite și contribuții la asigurările sociale începând din iulie 2008;

d) măsura 4: în februarie 2010, o creștere de capital de 25,4 miliarde HUF efectuată de MNV (parțial realizată printr-un aport de capital proaspăt în valoare de 20,7 miliarde HUF și parțial printr-o conversie a datoriilor în acțiuni aplicată plății în avans pentru GH, în valoare de 4,7 miliarde HUF);

e) măsura 5: din mai până în august 2010, trei împrumuturi de la acționari în valoare totală de 9,2 miliarde HUF acordate Malév de către MNV plus dobânda datorată dar neplătită;

f) măsura 6: în septembrie 2010, conversia împrumuturilor de la acționari (împreună cu dobânda datorată aferentă), menționate la articolul 1 litera (e), în valoare de 9,4 miliarde HUF;

g) măsura 7: în septembrie 2010, o nouă creștere de capital în valoare de 5,3 miliarde HUF;

h) măsura 8: în septembrie 2010, un împrumut de la acționari suplimentar în valoare de 5,7 miliarde HUF, plus dobânda datorată dar neplătită.

Articolul 2

Măsurile de ajutor de stat menționate la articolul 1, acordate în mod ilegal de către Ungaria în favoarea Malév Magyar Légiközlekedési Zrt., cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă.

Articolul 3

(1) Ungaria recuperează de la beneficiar ajutorul menționat la articolul 1.

(2) Sumele de recuperat sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la data recuperării lor efective.

(3) Dobânda se calculează pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004.

Articolul 4

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 este imediată și efectivă.

(2) Ungaria se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 5

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Ungaria pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

a) suma totală (principalul și dobânzile de recuperare) de recuperat de la beneficiar;

b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor preconizate în vederea conformării cu prezenta decizie;

c) documentele care dovedesc faptul că beneficiarului i s-a cerut să ramburseze ajutorul.

(2) Ungaria informează Comisia cu privire la stadiul măsurilor naționale luate pentru a pune în aplicare prezenta decizie, până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (3) împreună cu dobânzile aferente. La cererea Comisiei, Ungaria transmite fără întârziere informațiile cu privire la măsurile deja adoptate și la cele preconizate, în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Ungaria furnizează informații detaliate privind valoarea ajutorului și a dobânzilor deja recuperate de la beneficiar.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Ungariei.

Adoptată la Bruxelles, 9 ianuarie 2012.

Pentru Comisie

Joaquín ALMUNIA

Vicepreședinte