

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – WĘGRY

Pomoc państwa C 38/10 (ex NN 69/10) – Malév – Hungarian Airlines – różne rodzaje środków pomocy państwa

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/C 156/09)

Pismem z dnia 21 grudnia 2010 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Węgry o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu TFUE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma na adres:

European Commission
Directorate-General for Competition
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks+32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom Węgier. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

OPIS ŚRODKA LUB POMOCY, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO (KTÓREJ) KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

Sprawa ta dotyczy szeregu środków pomocy, które Węgry udostępniły na rzecz przedsiębiorstwa Malév — Hungarian Airlines w związku, po pierwsze z prywatyzacją linii lotniczych w roku 2008, po drugie z powtórnią jego nacjonalizacją w roku 2010 oraz w jej następstwie.

Następujące środki zostały uznane przez Komisję jako problematyczne w kontekście pomocy państwa:

— przejęcie przez państwową spółkę celową pożyczki w wysokości [52–79] mln EUR udzielonej przedsiębiorstwu Malév w 2003 r. oraz części aktywów przedsiębiorstwa Malév, które miało miejsce w dniu 31 grudnia 2007 r.,

— udzielenie pożyczki pieniężnej w wysokości 15,6 mln EUR na okres jednego roku w związku z zakupem przez węgierski Fundusz Skarbu Państwa (MNV) spółki zależnej przedsiębiorstwa Malév zajmującej się obsługą naziemną. Sprzedaż ta ostatecznie nie doszła do skutku. Cena sprzedaży, opłacona w formie przedpłaty w styczniu i lutym 2009 r., nie została zwrócona, lecz rok później przekształcona (wraz z naliczonymi odsetkami) na kapitał własny w wysokości 17 mln, jako część zamiany długu na kapitał własny w lutym 2010 r.,

— odroczenie spłat szeregu podatków należnych między styczniem 2007 r. a marcem 2010 r. W marcu 2010 r. zaległe należności podatkowe wynosiły łącznie [36,6–87,8] mln EUR.,

— podwyższenie kapitału o 92,6 mln EUR w lutym 2010 r., uzyskane częściowo poprzez dostarczenie nowych środków kapitałowych (75,6 mln EUR) oraz częściowo poprzez zamianę długu na kapitał własny (17 mln EUR),

- udzielenie przez udziałowca/akcjonariusza MNV Zrt. przedsiębiorstwu Malév trzech pożyczek w łącznej kwocie 33,6 mln EUR w okresie od kwietnia do czerwca 2010 r.,
- zamiana powyższych pożyczek (wraz z naliczonymi odsetkami) z długu na kapitał własny przedsiębiorstwa Malév w kwocie 34,3 mln EUR we wrześniu 2010 r.,
- kolejne podwyższenie kapitału poprzez przekazanie środków pieniężnych w wysokości 19,3 mln EUR we wrześniu 2010 r.,
- kolejna pożyczka wniesiona przez udziałowców/akcjonariuszy w wysokości 20,8 mln EUR we wrześniu 2010 r.

OCENA ŚRODKA LUB POMOCY

Komisja musi ustalić, czy wyżej wymienione środki pomocy nie stanowią korzyści dla przedsiębiorstwa Malév, biorąc pod uwagę jego sytuację finansową. Zakłada to sprawdzenie, czy przedsiębiorstwo będące beneficjentem otrzymałoby podobne wsparcie finansowe ze strony prywatnego inwestora, a jeżeli tak, to czy było ono przyznane na normalnych warunkach rynkowych.

Biorąc pod uwagę trudności finansowe Maléva na obecnym etapie postępowania, Komisja nie może wykluczyć, że państwo węgierskie przyznało przedsiębiorstwu Malév korzyści, które mogą stanowić pomoc państwa.

W przypadku stwierdzenia przez Komisję, że wyszczególnione wyżej środki stanowią pomoc państwa, jedynymi ramami wspólnotowymi mającymi zastosowanie w celu ustalenia zgodności z przepisami wydają się być Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw z roku 2004⁽¹⁾, jak również Zawiadomienie Komisji dotyczące zastosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG wobec pomocy państwa w sektorze lotnictwa z 1994 r.⁽²⁾.

Na bieżącym etapie postępowania oraz w przypadku gdyby sprawa dotyczyła pomocy państwa, Komisja ma wątpliwości co do jej zgodności z wyżej wymienionymi wytycznymi i zawiadomieniem. Na przykład Komisja pragnie zauważyć, że nie przedstawiono żadnego planu restrukturyzacji. Ponadto Komisja kwestionuje zgodność działań władz węgierskich z zasadą „pierwszy i ostatni raz”. W ciągu prawie czterech lat (2007–2010) Węgry udzielały *de facto* wielokrotnej pomocy dla zagrożonego przedsiębiorstwa. Ponadto w powyższym okresie nastąpiła zmiana własności przedsiębiorstwa, a działania restrukturyzacyjne prywatnego właściciela realizowane w latach 2007–2010 r. wydają się różnić od działań restrukturyzacyjnych podejmowanych przez państwo węgierskie od roku 2010. Na tym etapie Komisja wyraża wątpliwości odnośnie do faktu, czy wszystkie powyższe środki mogą zostać uznane za część wdrożenia pojedynczego procesu restrukturyzacji.

TEKST PISMA

„A Bizottság tájékoztatni kívánja Magyarországot, hogy a magyar hatóságok által, a fent említett intézkedésre vonatko-

zóan szolgáltatott információk vizsgálatát követően úgy határozott, hogy megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást.

1. ELJÁRÁS

- (1) A magyar hatóságok – az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megfelelően – 2008. április 10-i elektronikus bejelentésükben tájékoztatták a Bizottságot a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.-ként is hivatkozott Malév Zrt. (a továbbiakban: Malév) privatizációjával kapcsolatos finanszírozási intézkedésekről. Az említett intézkedést az N 190/08. hivatkozási számon vettük nyilvántartásba. Ismételt információkéréseinkre válaszul a magyar hatóságok késedelmes és hiányos válaszokat adtak. 2009 februárjában Magyarország megerősítette, hogy a Malév privatizációjával kapcsolatos tárgyalások még folyamatban vannak. 2009. november 12-én a magyar hatóságok visszavonták a fenti bejelentést, és elismerték, hogy a privatizációra nem fog sor kerülni.
- (2) 2010 márciusában sajtójelentésekből a Bizottság tudomására jutott, hogy a magyar hatóságok vissza szándékozzák vásárolni a Malévet, és fel kívánják emelni a vállalat tőkéjét. 2010. március 2-i elektronikus levelükben a magyar hatóságok megerősítették ezeket a sajtójelentéseket.
- (3) Egy 2010. március 10-i e-mailben a Bizottság kézhez kapta azt a panaszt, amely a Wizzair magyarországi székhelyű fapados légitársaságtól, a Malév legfontosabb magyarországi versenytársától érkezett. E panaszban azt állították, hogy a Malév több különböző intézkedés révén jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatáshoz jutott. 2010. március 29-i levelében a Bizottság továbbította a magyar hatóságoknak a panasz bizalmas adatokat nem tartalmazó változatát, és egyúttal további tájékoztatást kért. Magyarország 2010. április 30-án észrevételeket tett e panasz tárgyában, és válaszokat adott az abban felvetett kérdésekre.
- (4) A 2010. május 5-i megbeszélésen a magyar hatóságok azt közölték, hogy szerkezetátalakítást kívánnak végrehajtani a légitársaságnál. Azt is közölték azonban, hogy még nem tudják, milyen mélységű lesz ez a szerkezetátalakítás.
- (5) A Bizottság kézhez kapott egy 2010. október 5-i keltezésű második panaszt, és 2010. október 21-i levelében továbbította azt a magyar hatóságoknak. A magyar hatóságok 2010. november 19-én észrevételeket tettek e panasz tárgyára vonatkozóan.
- (6) 2010. július 14-én és 2010. október 8-án további információkéréseket küldtünk a magyar hatóságoknak, amelyekre az alábbi időpontokban érkeztek válaszok: 2010. augusztus 11., 2010. augusztus 16., 2010. október 5., 2010. november 3. és 2010. november 23.

⁽¹⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

⁽²⁾ Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5.

2. A MALÉV ÉS AZ ÉRINTETT INTÉZKEDÉS

- (7) A Malév bázisa a Budapesti Repülőtér, ahol 26 repülőgépből álló légitároltát üzemeltet európai és közel-keleti célállomások irányában. A vállalat 2009-ben 3,2 millió utast szállított.
- (8) A magyar hatóságok többször is megpróbálkoztak a Malév privatizációjával. 1992-ben a Malév 35 %-os tulajdonhányadát értékesítették az olasz állam irányítása alá tartozó Alitalia-Simest konzorcium számára. 1997-ben az Alitalia-Simest eladta a részesedését egy konzorciumnak, amelyet két magántulajdonban lévő magyar bank (az OTP és az

MKB) alkotott. 1999-ben az állam visszavásárolta a magánkézben lévő tulajdonhányad túlnyomó részét, és így 97 %-os állami tulajdon jött létre. A Malév évekig veszteséges volt, így a magyar állam ismét tulajdonhányadának értékesítése mellett döntött.

- (9) A Malév számára – sok egyéb légitársasághoz hasonlóan – komoly problémát okozott a légitároltalmi piac visszaesése a 2001. szeptemberi eseményeket követően. A vállalat veszteségesé vált (lásd az alábbi táblázatot). Magyarország 2004. évi Európai Unióhoz való csatlakozását követően a légitársaságnak az Unión belüli liberalizált légitároltalmi piachoz is alkalmazkodnia kellett.

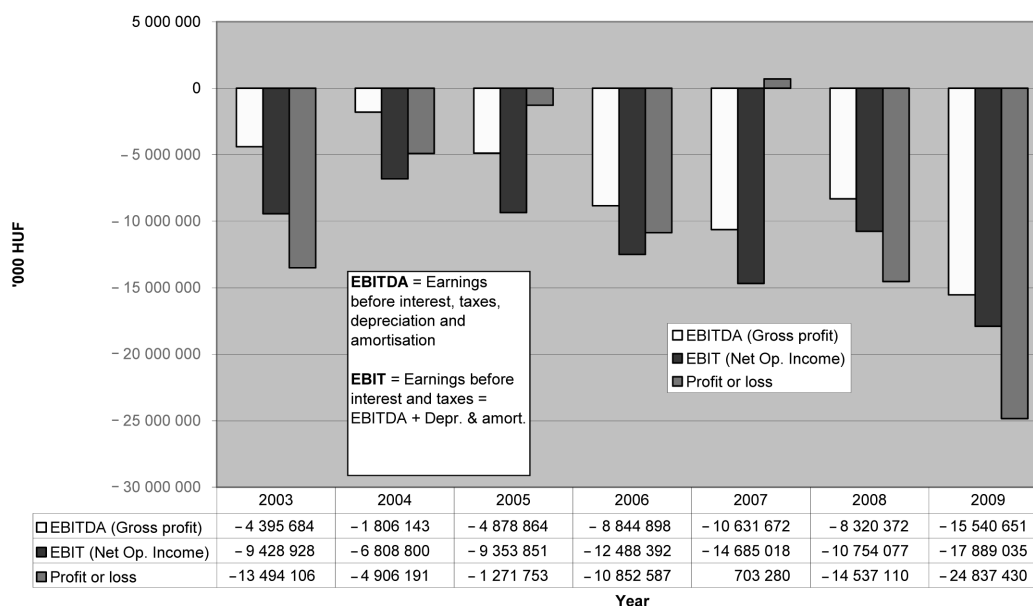
1. táblázat

A Malév legfontosabb pénzügyi adatai 2003–2009

Million HUF	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sales	116 399	130 306	129 822	137 110	133 986	134 694	109 032
EBITDA	- 4 396	- 1 806	- 4 879	- 8 845	- 10 632	- 8 320	- 15 541
EBIT	- 9 429	- 6 809	- 9 354	- 12 488	- 14 685	- 10 754	- 17 889
Profit/loss	- 13 494	- 4 906	- 1 272	- 10 853	703	- 14 537	- 24 837
Shareholder's equity	2 646	3 298	6 398	- 5 073	90	- 14 409	- 41 143
Total Assets	69 726	71 111	75 493	69 371	60 613	47 881	40 966
Total Financial Debt	49 232	49 425	48 834	53 325	43 125	38 715	57 244
Free Cash Flows		1 635	- 254	- 3 235	- 8 011	- 2 277	- 12 090

Forrás: A magyar hatóságok által szolgáltatott információk

Malév – Profits & Losses – 2003–2009



- (10) A fentiek alapján az állam ismét a Malév privatizációja mellett döntött.
- (11) Az alábbiakban ismertetjük azon intézkedéseket, amelyeket a Bizottság figyelembe kíván venni, amikor az EUMSZ 107. cikke alapján értékeli az állami támogatást. Az említett intézkedések két különböző időszakra bonthatók, amelyeket a vállalat eltérő tulajdonosi szerkezete jellemez. Az intézkedéseket 1. a 2007. évi privatizáció és a Malév magántulajdonlásának időszakában; valamint 2. a 2010. évi visszaállamosítás keretében, illetve ezt követően hajtották végre.

Első időszak – a 2007. évi privatizáció és a magánkézben lévő Malév

Értékesítés az AirBridge Zrt. részére

- (12) A vállalat feltökésítésre szorult, és az állam tulajdonosként korlátozott lehetőségekkel rendelkezett e beruházás finanszírozására. 2007 elején ajánlatokat kértek a Malév megvételére, és az a döntés született, hogy az AirBridge Zrt. elnevezésű különleges célú gazdasági egység tette a legvonzóbb ajánlatot. Az AirBridge Zrt. vonzó és gazdaságilag életképesnek látszó üzleti és szerkezetátalakítási tervet kínált.
- (13) Ennek megfelelően 2007. február 23-án megkötötték az adásvételi megállapodást, amelynek értelmében a Malév részvényeinek 99,95 %-át eladták az AirBridge Zrt.-nek. Az AirBridge Zrt. 49 %-ban Borisz Abramovics⁽¹⁾, több orosz légitársaságban (KraAir és az orosz légitársaságokat tömörítő AirUnion szövetség) többségi tulajdonhánnyal rendelkező orosz üzletember, 51 %-ban pedig magyar magánszemélyek tulajdonában állt. Ennélfogva azt várták az AirBridge Zrt.-től, hogy az üzleti és szerkezetátalakítási tervek mellett iparági know-how-t és irányítást biztosít a Malév számára.
- (14) Az alábbiak voltak az említett megállapodás legfontosabb részei:
- a) Az AirBridge Zrt. 200 millió HUF-ért (780 000 EUR)⁽²⁾ megszerezte a Malév részvényeinek 99,95 %-át. Az AirBridge Zrt. köteles volt legkésőbb 2008. december 31-ig nagyjából [30–50]^(*) millió EUR-val megemelni a Malév tőkéjét.
- b) 2003-ban az MFB (a 100 %-os állami tulajdonú Magyar Fejlesztési Bank) [13 500–20 500] millió HUF ([52–79] millió EUR)⁽³⁾ összegű kölcsönt nyújtott a Malévnek,

amelyet töröltek a Malév mérlegéből, és átruházták egy 100 %-os állami tulajdonban lévő különleges célú gazdasági egységre (Malév Vagyonkezelő Kft., a továbbiakban: MAVÁ). A magyar hatóságok szerint a kölcsönnel együtt [52–79] millió EUR értékű eszközt (ideértve a Malév márkanévet, egy kerozin szállítására alkalmas csővezetékét és egy Boeing 767-es repülőgépet) is átruházták a MAVÁ-ra⁽⁴⁾. Amennyiben a Malév nyereségessé vált volna, adózás utáni nyereségének [17–28] %-át is át kellett volna utalnia a MAVÁ-nak. Az AirBridge Zrt. bemutatatta továbbá a Vnyesekonombank (a továbbiakban: VEB) bankgaranciáját, amely a [27–35] millió EUR-ig terjedő kölcsönösszeg visszafizetésének fedezetéül szolgált.

- c) A Malévnek a Malév név és logó használatáért évi [150 000–230 000] EUR összegű licenrdíjat is kellett fizetnie a MAVÁ számára. Az AirBridge Zrt. köteles tovább használni a márkanévet, és a kölcsön új lejárat napjáig, vagyis 2017. december 31-ig biztosítani a vállalat légitársaságként történő üzemelését.
- d) A Malév 2008. január 1-jétől 2017. december 31-ig visszlízingbe veszi⁽⁵⁾ – a MAVÁ-ra átruházott (lásd a b) pontot) – Boeing 767-es repülőgépet.
- (15) Új vezetést neveztek ki, és több költségtakarékossági és jövedelemtermelő intézkedést léptettek életbe, így megszüntették a nagy távolságú járatokat és csökkentették az alkalmazottak létszámát. Magyarország szerint azonban ezek az intézkedések az üzemenyagarak jelentős emelkedését ellensúlyozták, és összességében nem befolyásolták a vállalat jövedelmezőségét.
- (16) A Malév pénzügyi helyzete tovább romlott, és 4 hónappal később már a Malév név használatáért járó jogdíj fizetéséhez szükséges likviditással sem rendelkezett. Miután a Malév a nagy távolságú járatok felfüggesztése mellett döntött, nem volt többé szüksége a MAVÁ-tól lízingelt Boeing 767-es repülőgépre, és leállította a repülőgép használatáért esedékes kifizetéseket.
- (17) 2008 második felében a világméretű gazdasági válság kezdte éreztetni a hatását a Malévre és orosz üzleti partnereire. Borisz Abramovics több légitársasága csődbe ment. Az AirBridge Zrt. már nem volt képes finanszírozni a Malévet, és nem tett eleget a VEB-bel szembeni kölcsönvisszafizetési kötelezettségének. Mivel az AirBridge 49 %-os tulajdonhánnyadát elzálogosították a VEB javára, az utóbbi megszerezte ezeket a részvényeket. A VEB közölte, hogy – mint bank – hajlandó folytatni a Malév finanszírozását, de tulajdonosként nem. [...]

⁽¹⁾ Borisz Abramovics az AirBridge Zrt.-beli 49 %-os részesedését elzálogosította a Vnyesekonombanknak (VEB) – amely az orosz állam tulajdonában álló Külföldi Gazdasági Tevékenység Bankja – az utóbbi által az AirBridge Zrt.-nek nyújtott kölcsön fedezeteként.

⁽²⁾ Az euróban megadott értékek csak jelzésszerűen feltüntetett közelítőleges összegek.

^(*) Bizalmas információ.

⁽³⁾ 100 %-os állami kezességvállalás mellett kölcsön, kamatláb: 3 havi EUR LIBOR + 0,5 %.

⁽⁴⁾ A kölcsön lejáratát is meghosszabbították 2013-ról 2017-re.

⁽⁵⁾ A lízingdíj egy 2008. január 15-ig fizetendő [80 000–120 000] EUR egyszeri díjból, és [0,5–1,3] millió EUR éves díjból áll, továbbá a Malév fizeti az összes kapcsolódó karbantartási és üzemeltetési költséget.

A Malév Ground Handling értékesítése

- (18) Amint a fentiekben megállapítottuk, 2009 elején romlott a Malév pénzügyi helyzete. A társaság részvényesei ezért azzal az ajánlattal keresték meg az MNV Zrt.-t (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.), hogy értékesítik az MNV Zrt.-nek a Malév Ground Handling-et (a továbbiakban: Malév GH), amely [...] a Malév 100 %-os saját tulajdonú leányvállalata volt.
- (19) Magyarország szerint a Malév GH ekkor, és azóta is rendezett pénzügyi helyzetű vállalkozás.
- (20) A 2009 januárjában aláírt (és februárban módosított) előzetes adásvételi megállapodás 4,285 milliárd HUF (15,6 millió EUR) előleg fizetését határozta meg. Az MNV Zrt. 2009. januárban és februárban előlegeket fizetett a Malév számára, amelyeket 2 munkanapon belül vissza kellett fizetni, ha az MNV Zrt. az átvilágítás elvégzése után úgy dönt, hogy mégsem írja alá a végleges adásvételi megállapodást. Ezt a potenciális visszafizetési kötelezettséget kiegészítő mellékkikötés biztosította. 2009 júliusában az MNV Zrt. végül úgy határozott, hogy nem köti meg a tranzakciót, és így a vételár visszafizetése esedékessé vált.
- (21) Az előleget sohasem fizették vissza az MNV Zrt.-nek. Az előlegek után esedékes kamatot sohasem fizették meg az MNV Zrt.-nek ⁽¹⁾.

Adóhalasztás

- (22) 2007. január és 2010. március között a magyar Adó és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (a továbbiakban: APEH) engedélyezte a Malév számára, hogy elhalassza vagy átütemezze különféle típusú adó- és társadalombiztosítási járulék-fizetési kötelezettségeinek teljesítését. 2010. március 11-én rendezték a Malév APEH-nél vezetett adófolyószámláján fennmaradó tartozást, ami [10–24] milliárd HUF-ot ([36,6–87,8] millió EUR) tett ki. A magyar hatóságok szerint a magyarországi általános adójogszabályok lehetővé teszik a halasztott fizetést, és az APEH kötelezte a Malévet az emiatt esedékes pótdadó (kamat) megfizetésére. Az említett adóhalasztás miatt a Malévre kiszabott kamat teljes összege meghaladta az [1–3] milliárd HUF-ot. A Malév 2010 márciusában a teljes összeget (a tőkét és a pótdadót) megtérítette, a 2010. februári tőkeemelésből származó készpénz egy részének felhasználásával.

Második időszak – a 2010. évi visszaállamosítás és az állami ellenőrzés alatt álló Malév

A Malév visszaállamosítása

- (23) 2010-ben nem volt lehetőség olyan magánbefektetőket találni, akik átveszik az AirBridge Zrt./VEB-től a Malév fő részvényesének szerepét.
- (24) A felszámolás helyett a magyar hatóságok döntésük szerint tárgyalásokat kezdtek a VEB-el és az AirBridge Zrt.-vel, hogy megkíséreljék megszilárdítani a Malév közép- és

hosszú távú piaci helyzetét. Ezek a tárgyalások még nem zárultak le, de máris több olyan intézkedés született, amelyeket 2010-ben végrehajtottak. Az alábbiakban felvázoljuk ezeket az intézkedéseket.

Az adósság/tőke konverzió útján és friss tőkével végrehajtott 2010. februári tőkeemelés

- (25) 2010. február 26-án a VEB, az AirBridge Zrt., az MNV Zrt. (a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.), a Malév és a kormány megállapodott, hogy részben friss tőkével (20 700 millió HUF vagy 75,6 millió EUR), részben pedig (6 117 millió HUF vagy 22,3 millió EUR) tőke/adósság konverzió révén tőkeemelést hajtanak végre. A Malévvel szembeni követelések jogosultjai (az MNV Zrt.: 4 664 millió HUF vagy 17 millió EUR – valamint az AirBridge Zrt.: 1 453 millió HUF vagy 5,3 millió EUR) a Malév tőkéjében való részesedés ellenében átengedték azokat a Malévnek. Ennek következtében a Malévvel szembeni követelések megszűntek, és a korábbi hitelezők a vállalat résztulajdonosaivá váltak.
- (26) A tőkeemelést megelőzően közel nullára szállították le a Malév meglévő jegyzett tőkéjét, hogy ezáltal fedezzék a felhalmozott veszteségek egy részét, és kifejezzék azt a tényt, hogy a Malévben meglévő részesedések elértéktelenedtek. Ezután egyenként 0,01 HUF névértékű új részvények kibocsátása révén 26 817 125 673 HUF-al (97,9 millió EUR) megemelték a Malév jegyzett tőkéjét.
- (27) Az MNV Zrt. 20,7 milliárd HUF (75,6 millió EUR) összegű készpénzes hozzájárulása lehetővé tette, hogy a Malév teljesítse a fenti 22. pontban említett valamennyi esedékes adófizetési kötelezettségét, és stabilizálja a működését.
- (28) Így a magyar állam az MNV Zrt. útján 95 %-os tulajdonhányadot szerzett a Malévben, a fennmaradó 5 %-ot pedig az AirBridge Zrt. birtokolta.

2010. április–július: Tulajdonosi kölcsönök és tőkekonverzió

- (29) 2010. április és július között a magyar állam az MNV Zrt. útján több tulajdonosi kölcsönt nyújtott a Malév számára.
- (30) Az első, 2010. áprilisi kölcsön 2 160 000 000 HUF (7,9 millió EUR) összegű volt, és 9,97 %-os kamatra, 3 éves futamidővel nyújtották. A tőketörlesztés egy összegben, a futamidő végén esedékes, biztosítékkal pedig a Malév Ground Handling Zrt. részvényeire bejegyzendő zálogjog szolgált.
- (31) A második, 2010. júniusi kölcsön 1 340 000 000 HUF (4,9 millió EUR) összegű volt. Ismét hároméves futamidejű 9,97 %-os kamatozású tulajdonosi kölcsönről volt szó, amely esetében a tőketörlesztés szintén egy összegben, a futamidő végén esedékes, biztosítékkal pedig a Malév Ground Handling Zrt. részvényeire bejegyzendő zálogjog szolgált.

⁽¹⁾ A Malévvel szembeni visszafizetési követelést ehelyett az alábbiakban említett 2010. februári tőke/adósság konverzió keretében – vagyis egy évvel a Malév részére eszközölt előlegek után – rendezték. Ezután egy könyvvizsgáló 4 664 604 041 HUF (17 millió EUR) összegben állapította meg a tőke kamattal növelt összegét.

(32) 2010. júliusban nyújtották a harmadik, 5 700 000 000 HUF (20,8 millió EUR) összegű tulajdonosi kölcsönt, amely újfent hároméves futamidejű 9,97 %-os kamatozású, a futamidő végén egy összegben visszafizetendő kölcsön volt. Ebben az esetben egy repülőgépen (HA-LNA CRJ gép) bejegyzett zálogjog jelentette a biztosítékot.

(33) Szeptember 24-én ezt a három, összesen 9 200 000 000 HUF (33,6 millió EUR) összegű kölcsönt, az azok után fizetendő kamattal (ami összesen 9 388 976 570 HUF, illetve 34,3 millió EUR összeget tesz ki) együtt a Malévbe történő 34,3 millió EUR összegű tőkeapportként konvertálták, ezáltal a mögöttes biztosítékok felszabadultak.

2010. szeptember: További tőkeemelés és további tulajdonosi kölcsön

(34) 2010. szeptember 24-én az MNV Zrt. is megemelte a Malév tőkéjét további 5 299 999 957 HUF (19,3 millió EUR) összegű tőkeinjekció révén. Ezáltal az MNV Zrt. Maléven belüli tulajdonhányada 96,5 %-ra nőtt.

(35) Ugyanazon a napon az állam további 5 700 000 000 HUF (20,8 millió EUR) összegű, 3 éves futamidejű, 9,97 %-os tulajdonosi kölcsönt nyújtott. Az első kamatfizetés a folyósítás időpontjától számított 6 hónappal esedékes, a tőke visszafizetésére pedig egy összegben a lejáratkor kerül sor. E kölcsön biztosítékát a HA-LNA CRJ repülőgépen, mintegy 1,8 milliárd HUF vagyonértéken bejegyzett zálogjog, és a nemzetközi és magyarországi IATA által szervezett ügynöki forgalmi bevételeken alapítandó zálogjog képezte.

(36) Összefoglalva, a vizsgálat mostani szakaszában a Bizottság úgy véli, hogy az alábbi intézkedések a Malév javára nyújtott állami támogatásnak minősülhetnek:

1. A Malév 2003. évi [52–79] millió EUR összegű kölcsönének és néhány eszközének a MAVÁ általi, 2007. december 31-ével történő átvétele.
2. A 15,6 millió EUR összegű készpénzes kölcsön nyújtása egyéves időtartamra a Malév Ground Handling elnevezésű leányvállalatának az MNV Zrt. általi megvásárlása keretében.
3. A 2007. január és 2010. március között esedékes különböző adófizetések elhalasztása⁽¹⁾. 2010. márciusában az adótartozások összesen [36,6–87,8] millió EUR összeget tettek ki
4. A 2010. februárjában részben friss tőkeinjekció (75,6 millió EUR), részben pedig adósság/tőke konve-

rzió révén (17 millió EUR) megvalósított 92,6 millió EUR összegű tőkeemelés.

5. Az MNV Zrt. által a Malévnek 2010. áprilistól 2010. júniusig nyújtott összesen 33,6 millió EUR értékű három tulajdonosi kölcsön.

6. 2010. szeptemberben az említett tulajdonosi kölcsönök (és az utánuk járó kamat) adósság/tőke konverziója 34,3 millió EUR összegben.

7. 2010. szeptemberben további 19,3 millió EUR összegű készpénzes tőkeemelés.

8. 2010. szeptemberben további 20,8 millió EUR összegű tulajdonosi kölcsön.

A magyar hatóságok érvei

(37) A Malév-nek az AirBridge Zrt. részére történő értékesítését kísérő intézkedések vonatkozásában a magyar hatóságok azt állították, hogy azok piacconformak, mivel fedezettel biztosították a kölcsön MAVÁ általi átvételét. A Malév Ground Handling meghiúsult értékesítése tekintetében azt állították, hogy nem nyújtottak előnyt a Malévnek, mivel a vételár késedelmes visszafizetését megfelelően biztosították, a vételár kamatát pedig kiszámították. Az adóhalasztást illetően pedig azzal érvelnek, hogy ezen összegeket is biztosították, és az összes alkalmazandó kamatterhet és kényszerítő bírságot kirótták, továbbá hogy az adóhalasztás olyan általános intézkedés, amely nem konkrétan a Malévre irányul. A Malév visszaállamosítását illetően a magyar hatóságok azt állítják, hogy amennyiben érvényesíthették volna a Malévvel szembeni követeléseiket, az a vállalat csődjéhez és felszámolásához vezetett volna. Úgy vélik, hogy ha így tettek volna, akkor (a fenti 14. pontban említett VEB-bankgarancia által fedezettől eltérő) követeléseiknek csak kis részét téríthették volna meg. Hozzáfűzik, hogy a nemzetgazdaság szintjén komoly negatív következményekkel kellett volna szembenézniük⁽²⁾. Az állam úgy véli, hogy a VEB-el folytatandó tárgyalások melletti döntés révén még akkor sem fognak növekedni a veszteségei, ha nem javul a Malév helyzete, mivel az állam csekély mértékben vagy egyáltalán nem vállalt kockázatot.

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

⁽¹⁾ Lásd a Malév adófolyószámláját, amelyet a magyar hatóságok a Bizottság 2010. július 14-i kérdéseire adott 2010. augusztus 11-i részleges válaszukban küldtek meg.

⁽²⁾ Így pl.: munkahelyek megszűnése, a Malév beszállítóira gyakorolt hatás, a Budapest Repülőtér forgalomkiesése, a kevesebb érkező turista, továbbá a Magyarország beruházási helyszíneként élvezett általános vonzerejére gyakorolt kedvezőtlen hatások.

3. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

3.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatás fennállása

(39) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

3.1.1. Állami források és betudhatóság

(40) Az állami támogatás fogalma felöleli valamennyi, állami eszközökből finanszírozott, közvetlenül vagy közvetetten nyújtott előnyt, amelyet maga az állam vagy az állam megbízásából egy támogatásközvetítő szerv nyújt.

(41) Megállapítandó az, hogy a fent felsorolt intézkedések állami források bevonásának tekinthetők-e.

(42) Ami az adóhalasztást illeti, ez egyértelműen a kormányzat részét képező adóhatóság döntése, és ily módon állami források felhasználásának tekinthető, és betudható az államnak.

(43) Az átláthatósági irányelv 2. cikkének b) pontja értelmében⁽¹⁾ közzé kell tenni a MAVA, amely állami tulajdonú különleges célú gazdasági egység, valamint az MNV Zrt., amely pedig 100 %-os állami tulajdonú holdingtársaság. Az általuk hozott összes intézkedést állami forrásból finanszírozták. Végül pedig a jelek szerint a magyar hatóságok egyaránt vezető szerepet játszottak a 2007. évi privatizációs folyamatban, a Malév GH MNV Zrt.-nek történő meghiúsult eladásában, a Malév 2010. februári és azt követő visszaállamosításában és további szerkezetátalakításában, valamint a MAVA-nak és az MNV Zrt.-nek a kormányzati döntések végrehajtásába történő bevonásában. A MAVA és az MNV az állam tulajdonában és irányítása alatt áll, a magyar hatóságok pedig ismételtén úgy említették e szervezeteket, mint amelyek a kormány Malévre vonatkozó utasításait hajtják végre. Következésképpen a MAVA-nak és az MNV Zrt.-nek a Malév érdekében tett beavatkozásai láthatólag az államnak tudhatóak be. A magyar hatóságok sohasem vitatták ezt a megállapítást. Végezetül az adósság/tőke konverziót megállapító 2010. február 26-i megállapodást belefoglalták az ugyanazon a napon a Magyar Közlönyben kihirdetett 1051/2010. (II. 26.) kormányhatározatba.

(44) Ezért a Bizottság a vizsgálat mostani szakaszában arra a következtetésre jutott, hogy valamennyi szóban forgó intézkedést állami források révén nyújtották, és azok betudhatóak az államnak.

⁽¹⁾ A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közzévalások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.).

3.1.2. Gazdasági előny

(45) Jelen ügyben a Bizottságnak azt kell megvizsgálnia, hogy a fentiekben felsorolt intézkedések előnyt biztosítanak-e a Malévnek, a vállalat pénzügyi helyzetét figyelembe véve. Ez annak ellenőrzését is jelenti, hogy a kedvezményezett vállalkozás rendes piaci feltételekkel kaphatott volna-e hasonló finanszírozást egy magánbefektetőtől. Az említett elv szerint a közvetlenül vagy közvetve az állam által – a rendes piaci feltételeknek megfelelő körülmények mellett – egy adott vállalkozás rendelkezésére bocsátott tőke nem minősíthető állami támogatásnak⁽²⁾.

3.1.2.1. Az MFB által nyújtott 2003. évi [52–79] millió EUR összegű kölcsön átvétele

(46) Az [52–79] millió EUR MFB kölcsön MAVA általi átvételével kapcsolatban a magyar hatóságok folyamatosan azzal érveltek, hogy ez piacconform ügylet volt, mivel a kölcsönt [52–79] millió EUR értékű eszközzel együtt ruházták át (lásd a 14. pontot).

(47) Annak ellenére, hogy ismételtén felkértük a magyar hatóságokat, hogy tisztázzák, milyen alapon értékelték az említett eszközöket (különösen a Malév márkanévet), nem sikerült megnyugtatniuk a Bizottságot afelől, hogy piacconform volt az MNB-kölcsön MAVA általi átvétele. Ennélfogva az is megkérdőjelezhető, hogy helyesen állapították-e meg az eszközök értékét, amikor átruházták azt a MAVA-ra. Ha az eszközök értéke nem érte el a kölcsönét, akkor az ügylet nem volt piacconform, és előnyt biztosított a Malév számára annak révén, hogy a kötelezettségeknél alacsonyabb értékű eszközökért cserébe mentesítette a vállalatot pénzügyi kötelezettségeitől. E tekintetben említést érdemel, hogy a MAVA – vagyis az állam – viselte az eszközök értékének változásával kapcsolatos összes kockázatot. Különösen a márkanév értéke esetében látszik úgy, hogy az közvetlenül összefügg a Malév már ebben az időben is gyenge gazdasági eredményeivel.

(48) A biztosítékkal fedezett eszközökön felül a Malévnek jogdíjat kellett fizetnie a MAVA számára a márkanév használatáért, továbbá azt feltételezték, hogy képes fizetni a hitelkamatot, valamint a Malév márkanév használati és a Boeing 767-es bérleti díját. Ez az ügylet szintén magában hordozta annak komoly kockázatát, hogy a Malév – másik felként – nem teljesíti fizetési kötelezettségeit.

(49) Összefoglalva úgy látszik, hogy a MAVA átvette az [52–79] millió EUR-s kölcsön 2017-ben esedékes visszafizetésére vonatkozó hosszú távú kötelezettséget. Ezt olyan eszközök biztosították, amelyek értéke meredeken zuhanhatott, továbbá a kölcsön fennmaradó futamideje alatt nem volt lehetőség arra, hogy további biztosítékot

⁽²⁾ A Bizottság közleménye a tagállamok számára: az EGK-Szerződés 92. és 93. cikkének, valamint a 80/723/EGK irányelv 5. cikkének a feldolgozóiparban működő állami vállalkozásokra történő bizottsági alkalmazásáról (HL C 307., 1993.11.13.), (11) bekezdés. E közlemény a feldolgozóiparral foglalkozik, de a többi gazdasági ágazatra is alkalmazandó.

vegyenek igénybe. A MAVÁ a kölcsön 2017-ig esedékes kamatszolgálati kötelezettségét is átvette, amelyet a Malév – vagyis egy nehéz helyzetben lévőnek látszó vállalkozás (lásd az alábbi 3.2.1. szakaszt) – által fizetendő bevételekből kívánt fedezni. Ezért kétséges, hogy valamely ésszerűen cselekvő magánbefektető hozzájárult volna-e ilyen üzleti megállapodás megkötéséhez, és mentesítette volna a Malévet a 2003. évi kölcsön alapján fennálló pénzügyi kötelezettségétől.

3.1.2.2. A Malév Ground Handling-nek az MNV Zrt. számára történő meghíúsult értékesítése

- (50) Mielőtt véglegesítették az értékesítést, kifizettek 15,6 millió EUR összeget a Malév részére. Noha az értékesítés 2009. júliusban meghíúsult, a vételár-előlegből keletkező adósságot, és az összegnek az MNV Zrt. részére történő késedelmes visszatérítése miatt esedékes kamatot 2010. februárban, az adósság/tőke konverzió révén alakították át tőkeapporttá. Így a Malév közel 12 hónapig használta ezt a pénzt. A Malév pénzügyi helyzete miatt rendkívül kétségesnek tűnik, hogy bármely bank vagy magánhitelező kölcsönadta volna-e ezt a pénzt a Malévnek. Emellett, még amennyiben azt feltételezzük is, hogy a Malév a piacon is hozzájuthatott volna ehhez a pénzhez (noha nem ez a helyzet), nincs jele annak, hogy a Malévnek felszámított kamat tükrözné a vállalat kockázati profilját a megfelelő időszakban. Következésképpen a Bizottság a vizsgálat mostani szakaszában nem zárhatja ki, hogy a Malév GH vételárára kifizetett előleg előnyt biztosított a Malévnek, amelynek teljes összege elérheti az előlegek teljes összegét.

3.1.2.3. Adó- és társadalombiztosítási járulék-halasztás

- (51) Ami az adóhalasztást illeti, a magyar hatóságok szerint ez olyan általános intézkedés, amely valamennyi adófizető rendelkezésére áll, ha biztos a későbbi teljesítés. Azonban a Malév jelenlegi nehéz pénzügyi helyzetét tekintve egyáltalán nem világos, hogy az állam az adóhalasztás engedélyezésekor reálisan számíthatott-e a halasztott adó visszafizetésére. A Bizottság ezzel összefüggésben megállapítja, hogy – bár a Malév a kamattal és a kényszerítő bírságokkal együtt visszafizette a halasztott adót – csupán az állam által a rendelkezésére bocsátott pótlólagos források felhasználásával tudta ezt megtenni. Ennek megfelelően a Bizottság vizsgálatának mostani szakaszában nem zárhatja ki, hogy az említett adóhalasztás gazdasági előnyt biztosított a Malév számára. A Malév pénzügyi nehézségeit szem előtt tartva az előny összege elérheti a halasztott adó teljes összegét.

- (52) A Bizottság felkéri a magyar hatóságokat, hogy adjanak további felvilágosítást abban a kérdésben, hogy i. a Malév pénzügyi helyzetéhez hasonló helyzetben lévő magánvállalkozások rendszeresen és automatikusan részesülnek-e hasonló adóhalasztásban; és ii. valamely magánhitelező nyújtott volna-e 20,3 milliárd HUF összegű fizetési könnyítést a kérdéses időszakban a Malévhez hasonló pénzügyi helyzetben lévő vállalkozás számára, továbbá milyen kamatozással és feltételekkel.

3.1.2.4. Az adósság/tőke konverzió és friss tőkeinjekció útján végrehajtott 2010. februári tőkeemelés

- (53) A 92,6 millió EUR⁽¹⁾ összeget kitevő tőkeemelés vonatkozásában a magyar hatóságok egyértelműen azt közölték, hogy a Malévbe történő befektetésre vonatkozó döntésüket részben olyan megfontolások indokolták, mint a munkahelyek megszűnése, a Malév beszállítóira gyakorolt hatás, a Budapesti Repülőtér forgalmának visszaesése, a kevesebb érkező turista, továbbá a Magyarország beruházási helyszínként élvezett általános vonzerejére gyakorolt kedvezőtlen hatások. E megfontolások kívül esnek a piacgazdasági befektető elvének alkalmazási körén, tehát nem vehetők figyelembe annak kizárásához, hogy fennáll a vállalatnak biztosított előny. Ezenfelül a magyar hatóságok azt is hozzáfűzték, hogy a vállalat nehéz pénzügyi helyzetére tekintettel nem lehetett volna befektetőt találni. Nem valószínű, hogy az említett indokok bármelyikét is figyelembe vette volna valamely magánbefektető annak mérlegelésekor, hogy befektessen-e egy vállalat saját tőkéjébe. A Bizottság emellett emlékeztet rá, hogy a Malév 2003 óta negatív bruttó működési nyereséggel (EBITDA) és negatív nettó működési nyereséggel (EBIT) rendelkező veszteséges vállalat, és Magyarország nem szolgált semmiféle azt alátámasztó információval, hogy egy magánbefektető ésszerű megtérülést várhatna az említett tőkeinjekció után. Tehát a Bizottság a vizsgálat mostani szakaszában úgy véli, hogy a hatóságok azon döntése, miszerint részt vesznek az adósság/tőke konverzióban, gazdasági előnyt biztosított a Malév számára. Ebben az esetben az előny összege elérheti az MNV Zrt. útján nyújtott állami hozzájárulás teljes összegét.

3.1.2.5. A 2010. április-júliusi három egymást követő tulajdonosi kölcsön

- (54) Ami a tulajdonosi kölcsönöket illeti, ezeket hároméves futamidőre, 9,97 %-os – vagyis 2 havi EURIBOR + 856 bázispont (1,214 %) – kamatozással nyújtották.
- (55) A Malév pénzügyi helyzetére figyelemmel a Bizottság kétli, hogy amikor az MNV Zrt. az említett tulajdonosi kölcsönöket nyújtotta, a Malév hasonló finanszírozást szerezhett volna a pénzügyi piacon.
- (56) Ezért a fentiek alapján a Bizottságnak a vizsgálat mostani szakaszában kétségeit kell kifejeznie a tekintetben, hogy az MNV Zrt. eljárása összehasonlítható-e egy piacgazdasági magánbefektetővel, és így nem biztosít-e gazdasági előnyt a Malév számára. Az előny összege elérheti a kölcsönök teljes összegét.

3.1.2.6. A 2010. szeptemberi tőkeemelés és az adósság/tőke konverzió

- (57) Ami a 2010. szeptember 24-i döntést illeti, miszerint a fent említett három tulajdonosi kölcsönt (és az azok után esedékes kamatok) a Malévbe történő 34,3 millió EUR

⁽¹⁾ A tőkeemelés teljes összege 97,9 millió EUR, azonban a magyar állam csak 95 %-ban járult ehhez hozzá, a fennmaradó 5 % az AirBridge Zrt. hozzájárulása.

összegű tőkeapporttá konvertálják, valamint további 19,3 millió EUR készpénzzel emelik a Malév tőkéjét, a jelek szerint egy körültekintő piacgazdasági befektető – a Malév pénzügyi nehézségeit figyelembe véve – nem így járt volna el, és eddig nem készült olyan üzleti terv, amely igazolná a befektetés megfelelő megtérülését. A fentiekben kifejtett okok miatt úgy tűnik, hogy a hatóságok azon döntése, miszerint részt vesznek a tőkeemelésben, gazdasági előnyt biztosított a Malév számára. Az előny összege elérheti az MNV Zrt. útján nyújtott állami hozzájárulás teljes összegét.

3.1.2.7. A 2010. szeptemberi további tulajdonosi kölcsön

- (58) Ami az 5,7 milliárd HUF (20,8 millió EUR) összegű szeptemberi tulajdonosi kölcsönt illeti, a Bizottság értelmezése szerint ezt az előbbiekben említett tulajdonosi kölcsönökéhez hasonló feltételekkel nyújtották. Tekintettel a Malév pénzügyi nehézségeire, és a fent említettekkel azonos indokok alapján a Bizottság a vizsgálat mostani szakaszában megállapítja, hogy e tulajdonosi kölcsön nyújtása révén az állam előnyt biztosított a Malév számára. Az előny összege elérheti a kölcsön teljes összegét.

3.1.2.8. A nem autonóm intézkedések együttes vizsgálata a piacgazdasági befektető elve alapján

- (59) A fent vázolt indokok alapján a Bizottság a vizsgálat mostani szakaszában úgy véli, hogy az e határozatban érintett valamennyi intézkedés egyenként is gazdasági előnyt biztosít a Malév számára. A Bizottság továbbá fel kívánja hívni a magyar hatóságok figyelmét a BP Chemicals ügyben kialakított ítélkezési gyakorlat alkalmazására.
- (60) A *Bp Chemicals kontra Bizottság* ügyben (T-11/95. sz.) hozott 1998. szeptember 15-i ítéletében az Elsőfokú Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy amennyiben egyazon vállalat javára több intézkedést hoznak, azok időrendjét, célját és a vállalat gazdasági helyzetét kell megvizsgálni annak megállapításához, hogy az állami támogatási szabályok szempontjából külön-külön vagy együttesen kell értékelni azokat.
- (61) A vizsgálat mostani szakaszában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat AirBridge Zrt. részére történő 2007. évi értékesítése, valamint a 2010. évi visszaállamosítás között a Malév javára végrehajtott intézkedések (lásd a fenti 36. pontban szereplő 1–3. intézkedést) nem autonómak, továbbá időrendjük, a Malév pénzügyi helyzete és az AirBridge Zrt. Malévre vonatkozó szerkezetátalakítási tervének finanszírozására irányuló célja alapján láthatólag összekapcsolódnak egymással. A Bizottság emellett úgy véli, hogy a Malév visszaállamosításának keretében, illetve azt követően végrehajtott intézkedések (lásd a fenti 36. pontban szereplő 4–8. intézkedést) nem autonómak, továbbá időrendjük, a Malév pénzügyi helyzete és a magyar állam Malévre vonatkozó szerkezetátalakítási tervének finanszírozására irányuló célja alapján láthatólag összekapcsolódnak egymással.

3.1.3. Szelektivitás

- (62) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy »bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése« szükséges ahhoz, hogy egy adott intézkedést állami támogatásként határozzanak meg. A Bizottság a fentiek alapján megállapítja, hogy a tárgyalt ügyben a kérdéses intézkedéseket kizárólag a Malév számára nyújtották. Tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében ezek szelektívek.
- (63) Ami az adóhalasztást illeti, jóllehet a magyar hatóságok szerint az adóhalasztás valamennyi vállalkozás rendelkezésére álló általános intézkedés, a Bizottságot nem győzte meg ez az érvelés, és ellenőrizni kívánja, hogy a hasonló adóhalasztás automatikus-e, vagy az adóhatóságok rendelkeznek bizonyos mérlegelési jogkörrel abban a tekintetben, hogy megadják-e azt vagy sem. Az utóbbi esetben az intézkedés bizonyosan szelektív. Vizsgálatának mostani szakaszában a Bizottság nem zárhatja ki, hogy – bár ez az intézkedés állítólag valamennyi vállalkozás rendelkezésére áll – kizárólag a Malév számára engedélyezték azt az államhoz fűződő kapcsolata miatt. Következésképpen a Bizottság a vizsgálat mostani szakaszában úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó adóhalasztás szelektív volt.

3.1.4. A verseny torzulása és a kereskedelem érintettsége

- (64) Emellett a szóban forgó intézkedések érintik a tagállamok közötti kereskedelmet és torzítják a versenyt a belső piacon, illetve ezzel fenyegetnek. A Malév ezeknek köszönhetően folytathatja a működését, és nem kell szembenéznie a huzamos idő óta elért gyenge pénzügyi eredményeiből származó szokásos következményekkel. A Malév ezenfelül versenyben áll más magyar és közösségi légitársaságokkal, különösen azóta, hogy 1993. január 1-jén hatályba lépett a légi közlekedés liberalizációjának harmadik szakasza (»harmadik csomag«).

3.1.5. Következtetés

- (65) E körülmények alapján a Bizottság a vizsgálat mostani szakaszában úgy ítéli meg, hogy a fentiekben körvonalazott intézkedések állami támogatásnak minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

3.2. Az esetleges támogatások összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (66) A Bizottság kiemeli, hogy az érintett tagállam és az állami támogatás kedvezményezettjeinek feladata annak igazolása, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal. Ugyanakkor sem Magyarország, sem pedig a Malév nem hozott fel egyetlen olyan erre vonatkozó érvet sem, amely alapján a Bizottság azt a következtetést vonhatná le, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdésében meghatározott bármelyik rendelkezés alapján összeegyeztethető a belső piaccal. A Bizottság megjegyzi, hogy a vizsgálat mostani szakaszában kizárólag az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjában megállapított, és a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és

szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásban⁽¹⁾ (a továbbiakban: az iránymutatás), valamint az EK-Szerződés 92. és 93. cikkeinek és az EGT-megállapodás 61. cikkének a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló közleményben⁽²⁾ (a továbbiakban: a közlemény) a Bizottság által értelmezett kivétel alkalmazható ebben az ügyben.

3.2.1. A megmentési és a szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultság

- (67) A megmentési és a szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultsághoz azt kell bizonyítani, hogy a Malév nehéz helyzetben lévő vállalkozás az iránymutatás értelmében.
- (68) Az iránymutatás 9. pontja kimondja, hogy »a Bizottság akkor tekint egy vállalkozást nehéz helyzetben lévőnek, ha az képtelen – akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/részvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid- vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét«.

Majd a 10. pontban az iránymutatás egyértelművé teszi, hogy »ennek az iránymutatásnak az alkalmazásában valamely vállalkozás, méretétől, illetve a körülményektől függetlenül, akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha:

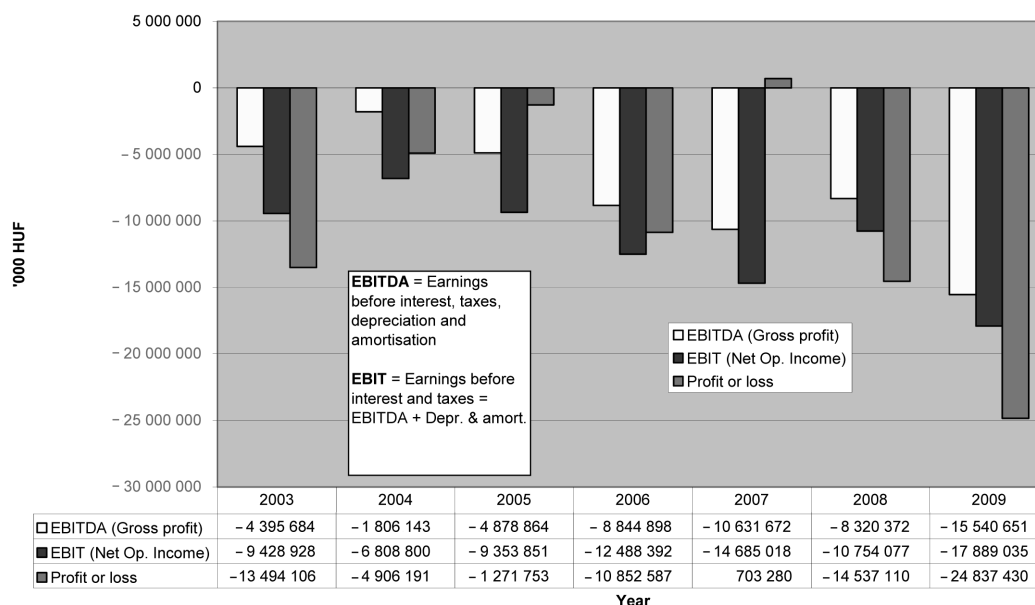
- a) korlátozott felelősségi alapon működő társaság esetén törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el;
- (...)
- c) a hazai jog szerint az adott vállalkozás – függetlenül a vállalkozási formától – megfelel a kollektív fizetési képzetlenség eljárás kritériumainak.«

(69) Az iránymutatás 11. pontja előírja továbbá, hogy »egy vállalkozás a 10. pontban hivatkozott feltételek hiányában is nehéz helyzetben lévőnek tekinthető, különösen akkor, ha egy vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek mutatkoznak, mint pl. a növekvő veszteségek, a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a fölös kapacitás, a lanyguló pénzforgalom, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték.«

(70) E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a Malév korlátozott felelősségi alapon működő társaság. A magyar hatóságok a Bizottságnak adott 2010. április 30-i válaszukban tisztázták, hogy a Malév bizonyos ideig megfelelt volna a kollektív fizetési képzetlenség eljárás kritériumainak. Ugyanakkor a gyakorlatban alacsonynak tartották egy ilyen eljárás lefolytatásának a kockázatát, mivel eddig csak a kisebb partnerek voltak potenciálisan kitéve ilyen hátrálynak, továbbá az állam is úgy döntött, hogy nem kezdeményezi azt.

(71) Ezenfelül a Malév saját tőkéjének értéke 2006-ban negatívvá vált. A Malév AirBridge Zrt. számára történő értékesítésének keretében, 2009 végén hozott intézkedések ellenére a Malév jegyzett tőkéjének jóval több mint a felét elvesztette, és ebben az időszakban további veszteségeket halmozott fel, amelyek 2009 végén több mint kétszeresen meghaladták a jegyzett tőkéjének értékét. Végül pedig a Malév a nehéz helyzetben lévő vállalkozások tipikus tüneteit mutatja (pl.: 2009-ben 15,5 milliárd HUF-ot elérő, 2004 óta növekvő mértékben negatív EBITDA; 2009-ben 25 milliárd HUF-ot elérő, 2005 óta növekvő veszteségek; 2009-ben az eszközök 200 %-át elérő, növekvő adósság; 2009-ben 12 milliárd HUF-ot elérő, 2005 óta növekvő mértékben negatív szabad cash flow; valamint a nettó eszközök csökkenése és eltűnése).

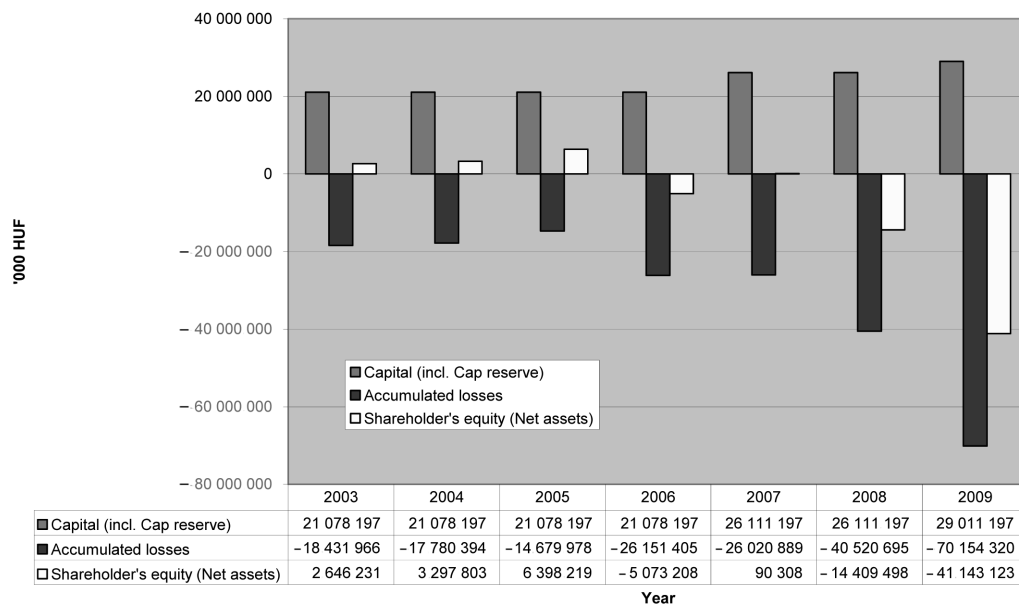
Malév – Profits & Losses – 2003–2009



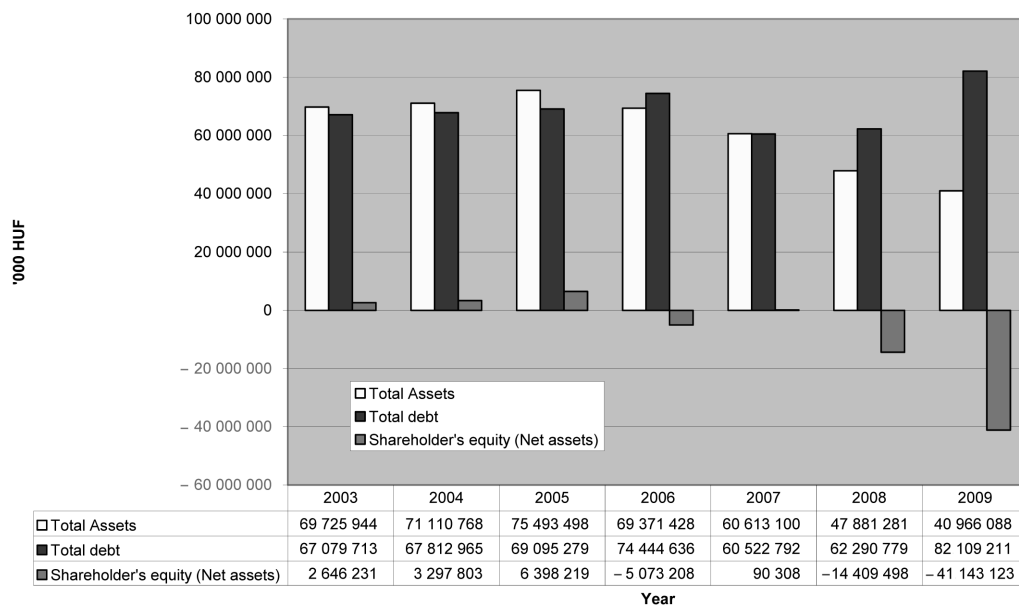
(1) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

(2) HL C 350., 1994.12.10., 5. o.

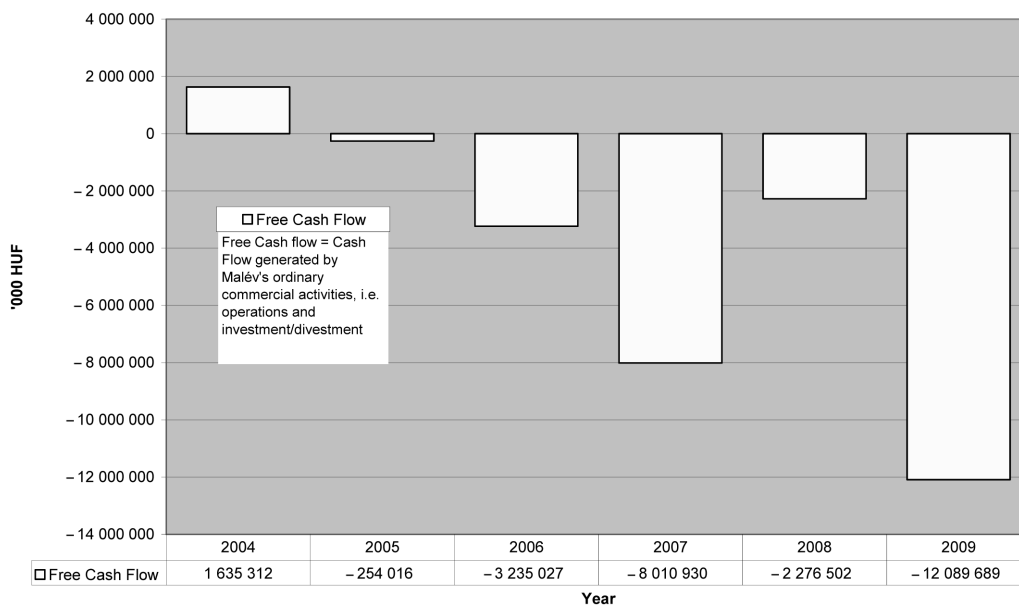
Malév – Equity – 2003–2009



Malév – Net Assets – 2003–2006



Malév – Cash Flow – 2004–2009



(72) A fentiekben ismertetett pénzügyi helyzet alapján úgy tűnik, hogy a Malév az iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és ennél fogva jogosult arra, hogy megmentési és szerkezetátalakítási célú támogatásban részesüljön az iránymutatással és a közleménnyel összhangban. Az előbbieken ismertetett adatok alapján a Bizottság a mostani szakaszban úgy ítéli meg, hogy a Malév már 2007-ben, a fent körvonalazott első intézkedés végrehajtásakor nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt. A jelek szerint 2007 óta a Malév pénzügyi helyzete folyamatosan romlik, a Bizottság e szakaszban úgy ítéli meg, hogy a Malév már 2008-ban, 2009-ben, valamint 2010-ben – a fentiekben ismertetett intézkedések végrehajtásakor – nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt. A Bizottság ugyanakkor felkéri a magyar hatóságokat, hogy tegyenek további észrevételeket arra vonatkozóan, hogy a Malév első ízben mikortól volt nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak tekinthető az iránymutatás 9–11. bekezdésében meghatározott különféle kritériumok alapján, különös tekintettel a kollektív fizetéseképtelenségi eljárás hazai jog szerinti kritériumára. A Bizottság felkéri továbbá a magyar hatóságokat, hogy fejtsek ki véleményüket arról, milyen helyzetben volt a vállalat a fent megállapított egyes egyedi intézkedések végrehajtásának idején.

3.2.2. A megmentési célú támogatás engedélyezésének általános feltételei

(73) Az iránymutatás 25. pontja öt olyan együttes feltételt állapít meg, amelyek alapján megmentési célú támogatás nyújtható: Először is a támogatásnak »hitelgarancia, illetve kölcsön formájában nyújtott likviditási támogatásból kell állnia.« Emellett »bejelentéskor az érintett tagállamnak köteleznie kell magát arra, hogy a megmentési célú támogatás engedélyezését követő hat hónapon belül a Bizottság elé terjeszt egy szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet, illetve annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt.«

(74) A fentiekben felsorolt intézkedések nagy többsége nem engedélyezhető összeegyeztethető megmentési célú támogatásként, mivel nem kölcsön vagy kezességvállalás formájában nyújtották azokat. Emellett több vizsgált intézkedés több mint hat hónappal e határozat elfogadása előtt hatályba lépett. Mivel a tagállam még nem mutatott be és már nem tud bemutatni – az iránymutatásban foglaltaknak megfelelő – szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet, illetve annak bizonyítékát, hogy a vállalat visszafizette a szóban forgó támogatási intézkedéseket, így e feltétel jelen esetben nem teljesül. A Bizottság emellett azt hangsúlyozza, hogy a magyar hatóságok nem szolgáltattak elegendő információt ahhoz, hogy képes legyen értékelni, teljesülnek-e az iránymutatás 25. pontjának b) és d) alpontjában megállapított feltételek. Ezért a vizsgálat mostani szakaszában arra a következtetésre jutottunk, hogy a szóban forgó intézkedések nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethető megmentési célú támogatási intézkedéseknek.

(75) Ami a legutóbbi – és különösen a kölcsön formájában tett – intézkedéseket illeti, a vizsgálat mostani szakaszában az is kérdéses, hogy a Malév szerkezetátalakítására irányuló egyéb támogatási intézkedések korábbi végrehajtása maga után vonja-e az iránymutatás 3.3. szakaszában megállapított »először és utoljára« szabályának alkalmazását.

3.2.3. A szerkezetátalakítási támogatás engedélyezésének általános feltételei

(76) Az iránymutatás 34. pontja értelmében, »a támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet valamennyi egyedi támogatás esetén jóvá kell hagyatni a Bizottsággal (...)«.

(77) Mivel nem került sor az iránymutatás és a közlemény értelmében a szerkezetátalakítási támogatás elfogadásának szükséges első előfeltételét képező szerkezetátalakítási terv előterjesztésére, ezért a Bizottságnak a jelenlegi szakaszban azt kell megállapítania, hogy a vizsgált intézkedések nem tekinthetők a belső piaccal összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatásnak. A Bizottság ugyanis a rendelkezésére álló információk alapján nincs megfelelő helyzetben annak értékeléséhez, hogy az iránymutatás 3.2.2. szakaszában és a közlemény V. fejezetének 2. szakaszában megállapított összes feltétel teljesül-e, és ezért nem tekintheti a támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek.

(78) Emellett az iránymutatás 3.3. szakasza rendelkezik az »először és utoljára« szabályáról, amely szerint megmentési és/vagy szerkezetátalakítási célú támogatást csak egyszer szabad nyújtani.

(79) A Bizottság vizsgálatának mostani szakaszában úgy ítéli meg, hogy megkérdőjelezhető, miszerint a magyar hatóságok eleget tesznek az »először és utoljára« elvnek. Magyarország ugyanis egy közel 4 éves időszak (2007–2010) folyamán ismételt támogatást nyújtott egy nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak. A vizsgálat mostani szakaszában a Bizottságnak kételyei vannak afelől, hogy az említett intézkedések egyetlen szerkezetátalakítási folyamat végrehajtásának részét képezik.

(80) A támogatási intézkedések két csoportja ugyanis világosan elkülöníthető: az elsőbe azon intézkedések tartoznak, amelyeket a Malév magánvállalati időszakában hoztak (a MAVÁ-ra történő 2007. évi kölcsönátruházástól a Malév 2010. évi visszaállamosításáig), a második csoportba pedig a 2010. évi visszaállamosítással összefüggésben hozott intézkedések (a 2010. évi intézkedések).

(81) Összefoglalva, 2007 és 2010 között megváltozott a tulajdonosi szerkezet, és az AirBridge Zrt. szerkezetátalakítási erőfeszítései láthatólag elkülönülnek azoktól a szerkezetátalakítási erőfeszítésektől, amelyeket az állam 2010-től esetlegesen tett volna.

(82) Ezért a rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság nehezen gondolhatja úgy, hogy a vizsgált intézkedések egy

folytatódó szerkezetátalakítási folyamat különböző elemeit alkotják. Ha megerősítést nyer, hogy az első intézkedés-csoport nehéz helyzetben lévő vállalkozás megmentésére, illetve szerkezetátalakítására irányuló támogatásnak minősül, és nem tekinthető egy folytatódó szerkezetátalakítási folyamat részének, akkor a vizsgálat mostani szakaszában nem látszik teljesülni az »először és utoljára« szabálya, és a 2010. évi intézkedések nem nyilváníthatók a belső piaccal összeegyeztethetőnek.

(83) A Bizottság felkéri a magyar hatóságokat, hogy fejték ki észrevételeiket az »először és utoljára« elvnek alkalmazásáról, valamint arról, hogy a szóban forgó intézkedések megfelelnek-e az iránymutatásban és a közleményben meghatározott valamennyi összeegyeztethetőségi feltételnek.

4. HATÁROZAT

A fenti megfontolások fényében a Bizottság az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás keretében felkéri a Magyar Köztársaságot észrevételeinek megtételére, és minden olyan információ átadására az e levél kézhez vételétől számított egy hónapon belül, amely elősegítheti a szóban forgó intézkedések állami támogatási szabályokkal való összeegyeztethetőségének értékelését. Felkérjük a magyar hatóságokat, hogy e levél másolatát haladéktalanul juttassák el a támogatás lehetséges kedvezményezettjeihez.

A Bizottság emlékeztetni kívánja a Magyar Köztársaságot, hogy az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdése felfüggesztő hatályú, továbbá felhívjuk a figyelmüket a 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikkére, amely úgy rendelkezik, hogy a jogellenes támogatás visszafizettethető a kedvezményezettrel.

A Bizottság felhívja a Magyar Köztársaság figyelmét, hogy az érdekelt feleket tájékoztatni fogja e levélnek és a levél érdemi összefoglalójának az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzététele útján. A Bizottság az EFTA-tagországok közül az EGT-megállapodást aláíró országokban működő érdekelt feleket is értesíti az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* EGT-kiegészítésében közzétett közlemény útján, valamint tájékoztatja az EFTA Felügyeleti Hatóságát e levél másolatának megküldésével. Valamennyi érdekelt felet felkéri továbbá, hogy a közzétételt követő egy hónapon belül nyújtsa be észrevételeit.”