II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 9. Januar 2012

über die staatliche Beihilfe SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) Ungarns zugunsten der Malév Magyar Légiközlekedési Zrt.

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2011) 9316)

(Nur der ungarische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2013/150/EU)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf den Beschluss der Kommission zur Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV [1] betreffend die Beihilfe C 38/10 (ex NN 69/10) [2],

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme nach Maßgabe der vorerwähnten Vorschriften und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. HINTERGRUND UND VERFAHREN

(1) Nach mehreren gescheiterten Privatisierungsversuchen schloss Ungarn 2007 mit der AirBridge Zrt. (im Folgenden „AirBridge") einen Kaufvertrag über eine Mehrheitsbeteiligung (99,95 %) an dem nationalen Luftfahrtunternehmen Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. (im Folgenden „Malév"). Die AirBridge bezahlte für die Aktien 200 Mio. HUF (740 000 EUR [3]). Ungarn meldete die Maßnahme bei der Kommission nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV an, nahm diese später jedoch zurück [4].

(2) Die russische Vnesheconombank (im Folgenden „VEB") erwarb infolge der Finanzprobleme des neuen Eigentümers eine Beteiligung von 49,5 % an der AirBridge und Malév wurde indirekter Aktionär.

(3) Durch Pressemeldungen erfuhr die Kommission im März 2010 über Ungarns Absicht, Malév wieder zu verstaatlichen. Am 2. März 2010 bestätigte Ungarn per E-Mail diese Pressemeldungen.

(4) Bei der Kommission ging am 10. März 2010 per E-Mail eine Beschwerde von der Billigfluggesellschaft Wizz Air mit Sitz in Ungarn ein, die der wichtigste Mitbewerber der Malév in Ungarn ist. In der Beschwerde wurde behauptet, Malév habe durch verschiedene Maßnahmen eine rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare

[1] Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist.

[2] Beschluss der Kommission C(2010) 9671 endg. vom 21. Dezember 2010 (ABl. C 156 vom 26.5.2011, S. 11).

[3] In diesem Beschluss sind alle Angaben in EUR lediglich als Hinweis dienende, annähernde Beträge. Alle Angaben in HUF werden (mit Ausnahme des MFB-Kredits von 76 Mio. EUR und der VEB-Garantie im Umfang von 32 Mio. EUR, die tatsächlich in EUR gezahlt wurden, siehe Erwägungsgrund 20) unter Zugrundelegung des HUF/EUR-Wechselkurses von 270 Forint am 2. August 2011 in EUR umgerechnet. 2011 war der ungarische Forint starken Schwankungen gegenüber dem Euro ausgesetzt, der HUF/EUR-Wechselkurs bewegte sich zwischen 260 und 300 Forint.

[4] Am 10. April 2008 meldete Ungarn die Finanzierungsvereinbarungen im Zusammenhang mit der Malév-Privatisierung bei der Kommission an. Die genannte Maßnahme ist registriert unter der Nummer N 190/2008. Am 12. November 2009 nahm Ungarn die Maßnahme zurück.

staatliche Beihilfe erhalten. Die Kommission hat die Beschwerde, aus der alle vertraulichen Angaben gestrichen wurden, mit Schreiben vom 29. März 2009 an Ungarn weitergeleitet und zugleich um zusätzliche Auskünfte gebeten. Am 30. April 2010 hat Ungarn seine Stellungnahmen betreffend die Beschwerde übermittelt und die darin aufgeworfenen Fragen beantwortet.

(5) In der Sitzung vom 5. Mai 2010 teilte Ungarn mit, bei dem Luftfahrtunternehmen eine Umstrukturierung durchführen zu wollen. Außerdem gab es an, noch nicht zu wissen, wie weitreichend die geplante Umstrukturierung sein werde.

(6) Am 5. Oktober 2010 hat die Kommission eine zweite Beschwerde (von einem Mitbewerber, der beantragte, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird) erhalten und mit Schreiben vom 21. Oktober 2010 an Ungarn weitergeleitet. Am 19. November 2010 hat Ungarn seine Stellungnahmen betreffend die Beschwerde übermittelt.

(7) Am 14. Juli 2010 und am 8. Oktober 2010 bat die Kommission die ungarischen Behörden um weitere Auskünfte: Ungarn antwortete mit Schreiben vom 11. August 2010, 16. August 2010, 5. Oktober 2010, 3. November 2010 und 23. November 2010.

(8) Daraufhin leitete die Kommission am 21. Dezember 2010 ein förmliches Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV (im Folgenden „Beschluss zur Einleitung des Verfahrens") zu den betreffenden Maßnahmen ein, bei denen es sich nach erster Prüfung durch die Kommission um staatliche Beihilfen zugunsten der Malév handelte.

(9) Ungarn hat seine Stellungnahmen betreffend den Beschluss der Kommission zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens am 24. Februar 2011 übermittelt.

(10) Der Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurde am 26. Mai 2011 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([5]). Die Kommission erhielt Stellungnahmen von zwei Beteiligten: Von Wizz Air (26. Juni 2011) und von einem anderen Mitbewerber (28. Juni 2011) – der beantragte, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

(11) Die Kommission hat diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 6. Juli 2011 an Ungarn weitergeleitet. Ungarn übermittelte seine Stellungnahme zu den Stellungnahmen der Beteiligten mit Schreiben vom 5. September 2011.

(12) Nach dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens fanden in Brüssel zwei Zusammenkünfte zwischen den Kommissionsdienststellen und den ungarischen Behörden statt (10. Juni 2011 und 19. Oktober 2011).

(13) Am 26. September 2011 bat die Kommission die ungarischen Behörden um weitere Auskünfte, woraufhin Ungarn mit Schreiben vom 25. Oktober 2011 antwortete.

([5]) Vgl. Fußnote 2.

II. DIE MALÉV UND DIE BETREFFENDEN MASSNAHMEN

II.1 Das Unternehmen

(14) Malévs Drehkreuz ist der Budapest Liszt Ferenc International Airport, wo das Unternehmen mit einer aus 22 Flugzeugen bestehenden Flotte ([6]) Destinationen in Europa und im Nahen Osten bedient. 2009 beförderte das Unternehmen 3,2 Millionen Passagiere ([7]).

II.2 Der Zeitraum vor der Privatisierung 2007

(15) Ungarn hatte mehrmals versucht, die Malév zu privatisieren. 1992 wurde ein Malév-Anteil von 35 % an das vom italienischen Staat kontrollierte Konsortium Alitalia-Simest verkauft. 1997 verkaufte Alitalia-Simest seinen Anteil an ein Konsortium, das sich aus zwei ungarischen privaten Banken (OTP und MKB) zusammensetzte. 1999 kaufte der Staat einen weitaus überwiegenden Teil des in Privatbesitz befindlichen Anteils zurück, somit verfügte der Staat über einen 97 %igen Anteil an der Malév.

(16) Die Flaute der Zivilluftfahrt infolge der Ereignisse vom 11. September 2001 brachte der Malév – wie vielen anderen Luftfahrtunternehmen – ernsthafte Schwierigkeiten. Das Unternehmen fuhr Verluste ein (siehe Tabelle 1).

(17) Vor diesem Hintergrund entschied sich Ungarn abermals für die Privatisierung der Malév.

II.3 Die Privatisierung 2007 und die in Privatbesitz befindliche Malév

II.3.1 *Verkauf an die AirBrigde*

(18) Eine Rekapitalisierung wurde für das Unternehmen immer vordringlicher, dem Staat als Eigentümer hingegen standen Mittel zur Finanzierung dieser Investition nur beschränkt zur Verfügung. Angebote zum Kauf der Malév wurden angefordert und Anfang 2007 entschied man sich für das Erfolg versprechende Angebot der Zweckgesellschaft AirBridge. Die AirBridge legte einen attraktiven und wirtschaftlich umsetzbaren Geschäfts- und Umstrukturierungsplan vor.

(19) Am 23. Februar 2007 wurde der Kaufvertrag abgeschlossen, wonach 99,95 % der Malév-Aktien an die AirBridge verkauft worden sind. Die Anteilseigner von AirBridge waren Boris Abramowitsch (49 %) ([8]), ein russischer Geschäftmann, der über eine Mehrbeteiligung an mehreren russischen Luftfahrtunternehmen verfügt (AirUnion, in der KrasAir und russische Luftfahrtunternehmen zusammengeschlossen sind), und ungarische Privatpersonen (51 %). Die AirBridge sollte der Malév außer den Geschäfts- und Umstrukturierungsplänen branchenspezifisches Know-how und Steuerung gewährleisten.

([6]) http://www.malev.hu/ceginformaciok/malev-adatok/malev-cegismerteto

([7]) Laut Homepage sind „mit der Airline 2010 mehr als 3 Millionen zahlende Passagiere geflogen".

([8]) Boris Abramowitsch verpfändete seinen 49 %igen Anteil an der AirBridge Zrt. der Vnesheconombank (VEB) – die staatliche russische Bank für Außenwirtschaft – zur Absicherung eines Kredits, den Letztere der AirBridge gewährte.

(20) Die Kernpunkte der genannten Vereinbarung waren:

(a) Die AirBridge erwarb 99,95 % der Malév-Aktien zu einem Preis von 200 Mio. HUF (740 000 EUR). Die AirBridge musste spätestens bis zum 31. Dezember 2008 eine Finanzierung in Höhe von 50 Mio. EUR ([9]) garantieren.

(b) 2003 erhielt die Malév von der staatseigenen Magyar Fejlesztési Bank (ungarische Entwicklungsbank) (im Folgenden „MFB") ein Darlehen in Höhe von 76 Mio. HUF, das in der Malév-Bilanz gestrichen und auf eine staatseigene Zweckgesellschaft übertragen wurde (Malév Vagyonkezelő Kft., im Folgenden „MAVA").

Dieses 2003 gezahlte MFB-Darlehen war ein Euro-Darlehen mit 100 % staatlicher Garantie, der Zinssatz war 3-Monats-IBOR + 0,5 %. Die ursprüngliche Laufzeit des Darlehens war 2013, die Hauptforderung musste am Ende der Laufzeit zurückgezahlt werden. Mit der Übertragung der Hauptforderung und der Zinsen auf die MAVA ist auch die Laufzeit des Darlehens bis 2017 verlängert worden.

Den Ausführungen Ungarns zufolge sei auf MAVA – zusammen mit dem Darlehen – auch Anlagevermögen im Wert von 76 Mio. EUR übertragen worden. Zu dem Anlagevermögen gehören konkret die Marke Malév, eine Pipeline zur Zuführung von Kerosin und eine Boeing 767. Wäre die Malév ein gewinnbringendes Unternehmen geworden, hätten auch 25 % des versteuerten Ergebnisses auf die MAVA übertragen werden müssen. Die Airbridge legte ferner eine Bankgarantie der VEB vor, die der MAVA gewährt wurde und zur Absicherung eines Darlehensbetrages bis zu 32 Mio. EUR bestimmt war.

(c) Die Malév musste der MAVA für die Benutzung der Marke und des Logos Malév eine jährliche Lizenzgebühr von 200 000 EUR bezahlen. Die AirBridge musste die Marke weiter benutzen und den Betrieb des Luftfahrtunternehmens bis Ende der Laufzeit des Darlehens, also bis zum 31. Dezember 2017, sicherstellen.

(d) Malév benutzt die – auf die MAVA übertragene (siehe Buchstabe b) – Boeing 767 ([10]) vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Dezember 2017 im Rahmen einer Vereinbarung über Rückvermietung.

(21) Eine neue Leitung wurde ernannt und mehrere Spar- und Einkommen schaffende Maßnahmen wurden getroffen, wie die Einstellung von Langstreckenflügen und die Entlassung von Mitarbeitern. Den Ausführungen Ungarns zufolge habe dies die Rentabilität des Unternehmens insgesamt nicht beeinflusst, da diese Maßnahmen zeitlich mit der erheblichen Erhöhung der Treibstoffpreise zusammenfielen.

([9]) Genau gesagt eine Finanzierung über nachrangige Darlehen oder Darlehen in Höhe von 20 Mio. EUR und 30 Mio. EUR.

([10]) Die Leasinggebühr setzt sich aus einer einmaligen Gebühr von 110 000 EUR und einer Jahresgebühr von 1,1 Mio. EUR zusammen, ferner bezahlt Malév alle verbundenen Instandhaltungs- und Betriebskosten.

(22) Malévs Finanzlage verschlechterte sich weiter und 4 Monate später stand das Unternehmen vor einem Liquiditätsengpass und war nicht in der Lage, die Lizenzgebühr für die Benutzung der Marke Malév zu bezahlen.

(23) Den Ausführungen Ungarns zufolge seien die fälligen Auszahlungen für die Benutzung der von MAVA gemieteten Boeing 767 nach Malévs Entscheidung über die Beendigung der Langstreckenflüge nicht eingestellt worden, da Malév diese Schulden anerkenne und lediglich bei der Erfüllung derjenigen Auszahlungen in Verzug geraten sei, bei denen eine Zinszahlung erfolge.

(24) Im zweiten Halbjahr 2008 begann sich die Weltfinanzkrise auch auf die Malév und ihre russischen Geschäftspartner auszuwirken. Mehrere Luftfahrtunternehmen des russischen Geschäftsmannes Boris Abramowitsch gerieten in Insolvenz. Die AirBridge war nicht mehr in der Lage, die Malév zu finanzieren und das Darlehen an die VEB zurückzuzahlen. Da an der 49 %igen Beteiligung der AirBridge ein Pfandrecht zugunsten der VEB eingetragen worden war, hat Letztere diese Aktien erworben. Die VEB erklärte, sie sei gewillt, Malévs Finanzierung als Bank fortzusetzen, nicht jedoch als Anteilseigner.

II.3.2 *Verkauf der Malév Ground Handling*

(25) Wie weiter oben erwähnt, hatte sich Malévs Finanzlage Anfang 2009 weiter verschlechtert. Deshalb wandten sich die Anteilseigner des Unternehmens an die Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (ungarische nationale Vermögensverwaltung) (im Folgenden „MNV"), um die Malév Ground Handling (im Folgenden „Malév GH"), eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Malév, an die MNV zu verkaufen.

(26) Ungarn zufolge sei die Malév GH ein Unternehmen mit finanzieller Solidität, damals wie heute.

(27) Der im Januar 2009 unterzeichnete (und im Februar 2009 geänderte) Vorkaufvertrag legte eine Vorauszahlung von 4,3 Mrd. HUF (16 Mio. EUR) fest. Die MNV leistete im Januar und im Februar 2009 Vorauszahlungen an die Malév, die innerhalb von 2 Arbeitstagen zurückgezahlt werden mussten, wenn die MNV nach der Überprüfung beschließt, den finalen Kaufvertrag doch nicht zu unterzeichnen. Diese potenzielle Rückzahlungsverpflichtung war als Nebenverpflichtung zur Sicherung des Vertrages festgelegt worden. Letztlich beschloss die MNV im Juli 2009, das Geschäft nicht abzuschließen, somit wurde die Rückzahlung des Kaufpreises fällig.

(28) Der vorausbezahlte Kaufpreis wurde der MNV nicht zurückgezahlt. Die aufgelaufenen Zinsen der Vorauszahlungen wurden der MNV nicht zurückgezahlt ([11]).

([11]) Die Rückzahlungsforderung gegenüber Malév wurde stattdessen im Rahmen des Debt-Equity-Swap von Februar 2010 – also ein Jahr später – in Eigenkapital umgewandelt. Laut Wirtschaftsprüfer betrug das Eigenkapital (einschließlich angefallener Zinsen) 4 664 604 041 HUF (17 Mio. EUR).

II.3.3 *Steueraufschub*

(29) Die Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (ungarische Steuerverwaltung) (im Folgenden „APEH") bewilligte der Malév im Zeitraum Januar 2007 bis März 2010 eine Stundung der Zahlung von Steuern und Sozialabgaben unterschiedlichster Art. Die APEH konnte die seit Juli 2008 fällige Forderung nicht eintreiben und bewilligte später die Stundung weiterer Beträge. Im März 2010 beliefen sich Malévs Zahlungsrückstände bei Steuern und Sozialabgaben (Hauptforderung und Verzugszinsen) auf 13,7 Mrd. HUF (51 Mio. EUR). Hinsichtlich der gesamten Malév-Gruppe beläuft sich dieser Betrag auf 16,8 Mrd. HUF (62 Mio. EUR). Am 11. März 2010 wurde Malévs Restschuld gegenüber der APEH unter Verwendung eines Teils des Bargeldes aus der – weiter unten erläuterten – Kapitalerhöhung im Februar 2010 beglichen.

II.4 **Die Wiederverstaatlichung im Jahr 2010 und die staatlich kontrollierte Malév**

II.4.1 *Gründe für Malévs Wiederverstaatlichung*

(30) 2010 konnten keine privaten Investoren gefunden werden, welche die Rolle des Malév-Hauptanteilseigners von der AirBridge und der VEB übernommen hätten. Vor allem die VEB wollte das Luftfahrtunternehmen nicht als strategischer Investor finanzieren. Die Finanz- und Ertragslage des Luftfahrtunternehmens war auch weiterhin schwach, siehe Tabelle 1.

Tabelle 1

Malév-Finanzkennzahlen im Zeitraum 2003 bis 2010 (Mrd. HUF)

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

Quelle: Auskünfte der ungarischen Behörden und Malévs Finanzabschlüsse 2010

(31) Nach Entscheidung der ungarischen Behörden wurden anstelle der Liquidation Verhandlungen mit der VEB und der Airbridge aufgenommen, um zu versuchen, Malévs mittel- und langfristige Marktsituation zu konsolidieren.

II.4.2 *Februar 2010: Kapitalerhöhung mittels Umwandlung eines Darlehens in Eigenkapital und mittels Zuführung neuen Kapitals*

(32) Am 26. Februar 2010 einigten sich die VEB, die AirBridge, die MNV, die Malév und die ungarische Regierung auf eine Kapitalerhöhung im Umfang von 25,4 Mrd. HUF (94 Mio. EUR), die teils mittels Zuführung neuen Kapitals im Umfang von 20,7 Mrd. HUF (77 Mio. EUR) und teils mittels Umwandlung einer Schuld, bestehend aus Vorauszahlungen für die Malév GH und den angefallenen Zinsen, in Eigenkapital (siehe Erwägungsgrund 23) im Umfang von insgesamt 4,7 Mrd. HUF (17 Mio. EUR) durchgeführt wurde. Die AirBridge wandelte ferner 1,5 Mrd. HUF (5,4 Mio. EUR) in Aktien um. Dadurch entfielen die Forderungen gegen Malév und die früheren Gläubiger wurden Anteilseigner des Unternehmens.

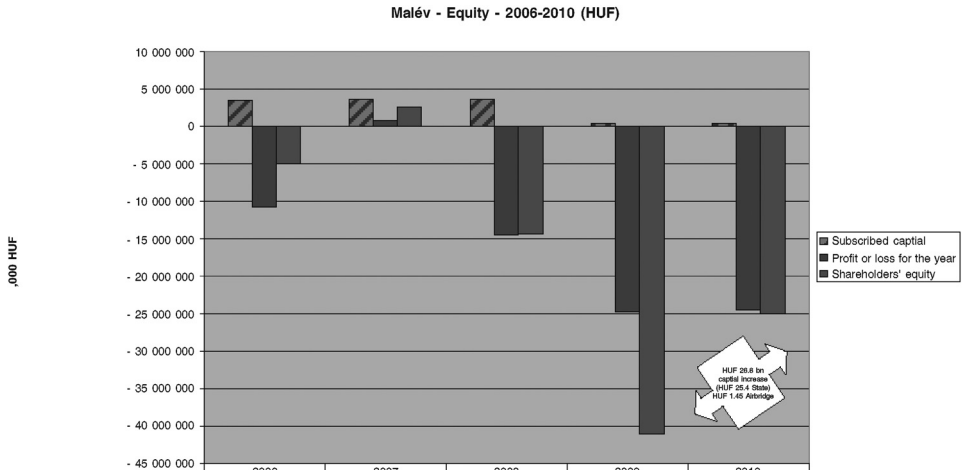
(33) Malévs vorhandenes gezeichnetes Kapital war vor der Kapitalerhöhung auf nahezu Null herabgesetzt worden, um so einen Teil der aufgelaufenen Verluste zu decken und zu demonstrieren, dass die Malév-Beteiligungen wertlos geworden waren. Später wurde Malévs gezeichnetes Kapital durch die Ausgabe neuer Aktien im Nennwert von je 0,01 HUF erhöht. Die Entwicklung des Eigenkapitals von Malév geht aus Abbildung 1 hervor.

(34) Die Kapitaleinlage der MNV in Höhe von 20,7 Mrd. HUF (77 Mio. EUR) hatte zur Folge, dass die Malév ihre in Erwägungsgrund 29 genannte fällige Steuerzahlungsverpflichtung erfüllen und ihren Betrieb zeitweilig stabilisieren konnte.

(35) Nach der Kapitalerhöhung erwarb der Staat einen 94,6 %igen Anteil an Malév, die Beteiligung von AirBridge/VEB sank auf ein Minimum.

Abbildung 1:

Entwicklung des Malév-Eigenkapitals



	2006	2007	2008	2009	2010
Subscribed captial	3 500. 000	3 600 000	3 600 000	400 000	415 101
Profit or loss for the year	- 10 852 587	703 280	- 14 537 110	- 24 837 430	- 24 562 337
Shareholders' equity	- 5 073 208	2 482 308	- 14 409 498	- 41 143 123	- 25 006 750

II.4.3 *Zwischen Mai und August 2010: Gewährung von Gesellschafterdarlehen und Kapitalumwandlung*

(36) Ungarn gewährte der Malév über die MNV zwischen Mai und August 2010 mehrere Gesellschafterdarlehen in Höhe von insgesamt 9,2 Mrd. HUF (34 Mio. HUF).

(37) Das erste Darlehen von Mai 2010 belief sich auf 2,16 Mrd. HUF (7,9 Mio. EUR) und war mit einer 3-jährigen Laufzeit zu einem Zinssatz von 9,97 % gewährt worden. Die Rückzahlung war am Ende der Laufzeit fällig, als Sicherheit diente das Pfandrecht an den Malév GH-Aktien.

(38) Das zweite Darlehen von Juni 2010 betrug 1,34 Mrd. HUF (4,9 Mio. EUR). Auch dieses Darlehen war mit einer 3-jährigen Laufzeit zu einem Zinssatz von 9,97 % gewährt worden, musste am Ende der Laufzeit zurückgezahlt werden und war durch das Pfandrecht an den Malév GH-Aktien besichert.

(39) Im August 2010 wurde das dritte Gesellschafterdarlehen von 5,7 Mrd. HUF (20,8 Mio. EUR) gewährt. Dieses war ebenfalls ein Darlehen mit einer 3-jährigen Laufzeit zu einem Zinssatz von 9,97 %, welches am Ende der Laufzeit zurückgezahlt werden musste. In diesem Fall war die Sicherheit ein Pfandrecht an einem Flugzeug (HA-LNA CRJ).

(40) Am 24. September wurden diese drei Darlehen von insgesamt 9,2 Mrd. HUF (33,6 Mio. EUR) sowie die angefallenen Zinsen (ein Gesamtbetrag von 9,4 Mrd. HUF bzw. 34,3 Mio. EUR) in Eigenkapital umgewandelt und der Malév zugeführt, somit wurden die zugrunde liegenden Besicherungen freigesetzt.

II.4.4 *September 2010: Eine weitere Kapitalerhöhung und ein weiteres Gesellschafterdarlehen*

(41) Am 24. September 2010 folgte eine weitere, von der MNV in bar vorgenommene Kapitalerhöhung von 5,3 Mrd. HUF (19,3 Mio. EUR). Somit stieg der Anteil der MNV (bzw. des Staates) an der Malév auf 96,5 %.

(42) Am selben Tag gewährte der Staat ein weiteres Gesellschafterdarlehen von 5,7 Mrd. HUF (20,8 Mio. EUR) zu einem Zinssatz von 9,97 % mit einer 3-jährigen Laufzeit. Die erste Zinszahlung war 6 Monate nach der Gewährung fällig und die Hauptforderung musste am Ende der Laufzeit zurückgezahlt werden. Die Besicherungen dieses Darlehens waren das Pfandrecht an dem Flugzeug HA-LNA CRJ mit einem Vermögenswert von 1,8 Mrd. HUF sowie die verpfändeten internationalen und Inlandsumsatzerlöse der von IATA arrangierten Reisevermittler.

III. ZUSAMMENFASSUNG DER GEPRÜFTEN MASSNAHMEN

(43) Die Kommission prüfte in ihrem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens die Frage, ob die folgenden Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

— Maßnahme 1: Die Übernahme eines Kredits von **76 Mio. EUR**, den Malév 2003 von der MFB (staatseigene Entwicklungsbank) erhalten hatte, sowie bestimmter Malév-Vermögenswerte durch die in Staatseigentum befindliche MALÉV MAVA am 31. Dezember 2007. Die Laufzeit des Kredits wurde später bis 2017 verlängert.

— Maßnahme 2: Eine Liquiditätsfazilität von **4,3 Mrd. HUF** für ein Jahr im Zusammenhang mit dem von der MNV geplanten (und später gescheiterten) Verkauf der für die Bodenabfertigung zuständigen, Ungarn zufolge finanziell soliden Malév-Tochtergesellschaft (Malév GH). Der Vorauszahlungsbetrag wurde nicht zurückgezahlt, obwohl der Verkauf gescheitert war.

— Maßnahme 3: Die Stundung mehrerer zwischen Januar 2007 und März 2010 fälliger Steuerzahlungen. Im März 2010 beliefen sich Malévs Zahlungsrückstände bei Steuern und Sozialabgaben auf **13,7 Mrd. HUF**.

— Maßnahme 4: Eine Kapitalerhöhung im Umfang von **25,4 Mrd. HUF**, die von der MNV im Februar 2010 teils mittels Zuführung neuen Kapitals (20,7 Mrd. HUF bzw. 77 Mio. EUR) und teils mittels Umwandlung eines Darlehens, bestehend aus Vorauszahlungen für Malév GH und den angefallenen Zinsen, in Eigenkapital (siehe Maßnahme 2) im Umfang von insgesamt 4,7 Mrd. HUF durchgeführt wurde. (Die AirBridge wandelte ferner 1,5 Mrd. HUF in Aktien um.)

— Maßnahme 5: Drei Gesellschafterdarlehen in Höhe von insgesamt **9,2 Mrd. HUF**, die Malév zwischen Mai und August 2010 von der MNV erhalten hatte. Alle drei Forint-Darlehen waren Darlehen mit einer 3-jährigen Laufzeit zu einem Zinssatz von 9,97 %, deren Hauptforderung am Ende der Laufzeit zurückgezahlt werden musste. Als Sicherheit für die ersten zwei Darlehen von insgesamt 3,5 Mrd. HUF (13 Mio. EUR) diente die Malév-Tochtergesellschaft Malév GH und die Sicherheit für das dritte Darlehen von 5,7 Mrd. HUF (21 Mio. EUR) stellte ein HA-LNA CRJ Flugzeug dar.

— Maßnahme 6: Die im September 2010 erfolgte Umwandlung dieser Gesellschafterdarlehen (einschließlich angefallener Zinsen) in Eigenkapital in Höhe von **9,4 Mrd. HUF**.

— Maßnahme 7: Eine weitere, im September 2010 in bar vorgenommene Kapitalerhöhung in Höhe von **5,3 Mrd. HUF**. Die Beteiligung des Staates stieg auf 96,5 %.

— Maßnahme 8: Ein weiteres, im September 2010 gewährtes Gesellschafterdarlehen von **5,7 Mrd. HUF,** zu einem Zinssatz von 9,97 %, mit Rückzahlung der Hauptforderung am Ende der Laufzeit. Die Sicherheiten des Darlehens waren das Pfandrecht an dem vorstehend genannten Flugzeug HA-LNA CRJ sowie die verpfändeten internationalen und Inlandsumsatzerlöse der von IATA arrangierten Reisevermittler.

(44) Die Kommission äußerte in ihrem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens ferner Zweifel daran, ob diese Maßnahmen, gesetzt den Fall, dass diese staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, aufgrund der Ausnahmeregelungen nach AEUV und den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ([12]) (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien") mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

IV. STELLUNGNAHME UNGARNS

(45) In seiner Erwiderung auf den Beschluss zur Einleitung des Verfahrens hat Ungarn die oben erläuterten Tatsachen wiederholt und die Gründe für die Schwierigkeiten des Luftfahrtunternehmens eingehend dargelegt. Ungarn hat ferner bestätigt, dass die Malév mindestens seit dem zweiten Halbjahr 2006 ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sei.

(46) Vor der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens brachte Ungarn zusammenfassend vor, dass sämtliche Maßnahmen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Einklang stehen würden.

(47) Ungarn behauptete in Bezug auf die Maßnahmen in Zusammenhang mit Malévs Verkauf an die Airbridge, dass diese marktkonform seien, da für die Übernahme des Darlehens durch die MAVA eine Sicherheit gestellt worden sei. Im Hinblick auf den gescheiterten Verkauf der Malév GH behauptete Ungarn, dass Malév kein Vorteil erwachsen sei, da der Zahlungsverzug bei der Rückzahlung des Kaufpreises angemessen besichert worden sei und die angefallenen Zinsen berechnet worden seien. Im Hinblick auf die Stundung von Steuern erklärte Ungarn, dass diese Beträge ebenfalls besichert und alle einsetzbaren Zinslasten und Zwangsgelder auferlegt worden seien, ferner sei der Steueraufschub eine allgemeine Maßnahme. Hinsichtlich der erneuten Verstaatlichung der Malév behaupteten die ungarischen Behörden, dass es zur Insolvenz und Liquidation des Unternehmens geführt hätte, wenn sie ihre Forderungen gegenüber Malév geltend gemacht hätten. Sie vertreten somit die Ansicht, dass sie nur einen kleinen Teil ihrer (nicht durch die in Erwägungsgrund 20 genannte VEB-Bankgarantie besicherten) Forderungen hätten zurückfordern können, wenn sie so gehandelt hätten. Ferner wäre dies mit erheblichen negativen Folgen für die Volkswirtschaft verbunden gewesen ([13]).

(48) In Zusammenhang mit den Gesellschafterdarlehen sowie deren Umwandlung in Malév-Eigenkapital ist Ungarn der Auffassung, dass diese Maßnahmen der Malév keinen Vorteil verschafft hätten, da die genannten Darlehen immer vollumfänglich durch Vermögenswert besichert, marktkonforme Zinssätze angewandt und bei der Umwandlung in Eigenkapital alle angefallenen Zinsen in vollem Umfang berücksichtigt worden wären.

([12]) Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2).

([13]) Wie zum Beispiel Verlust von Arbeitsplätzen, Auswirkungen auf Malévs Zulieferer, Verkehrsrückgang des Budapester Flughafens, weniger Einreisen von Touristen aus dem Ausland, nachteilige Auswirkungen auf die Attraktivität Ungarns als Investitionsstandort.

(49) Nach dem Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens lieferte Ungarn keine neuen Informationen. Ungarn hat in seinen Stellungnahmen in Zusammenhang mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens keine neuen Belege dafür vorgelegt, dass die Maßnahmen keine Beihilfen darstellen, ferner keine Informationen geliefert, die bestätigen, dass die durchgeführten Maßnahmen mit dem Binnenmarkt und insbesondere mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vereinbar sind.

V. **STELLUNGNAHME DER BETEILIGTEN**

(50) Zwei Mitbewerber nahmen Stellung (siehe Erwägungsgrund 10) und beide befürworteten die Untersuchung der Kommission.

(51) Der Mitbewerber, der beantragte, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird, behauptete, dass einige private Investoren daran interessiert gewesen wären, eine Beteiligung an Malév zu erwerben, die ihnen eine alleinige Kontrolle über das Unternehmen sichert, was bedeutet, dass es außer der Wiederverstaatlichung der Malév auch noch andere umsetzbare Lösungen gegeben hat.

(52) Die Wizz Air schätzte den gesamten Marktwert des auf MAVA übertragenen Anlagevermögens zusammen mit dem MFB-Darlehen (Maßnahme 1), einschließlich der Marke Malév, der Pipeline zur Zuführung von Kerosin und der Boeing 767, nur auf 27 Mio. EUR, was deutlich niedriger ist als der Darlehensbetrag. Die Wizz Air kam daher zu dem Schluss, dass dieses Geschäft nicht unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen abgeschlossen worden sei und Malév somit ein beträchtlicher Vorteil erwachsen sei.

(53) Die Wizz Air behauptete im Zusammenhang mit dem Steueraufschub (Maßnahme 3), dass ein Privatunternehmen in einer vergleichbaren Lage im Sinne der ungarischen Gesetze weder automatisch noch im Ausnahmefall einen ähnlichen Steueraufschub erhalten könne wie der in Rede stehende.

VI. **STELLUNGNAHME UNGARNS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

(54) Ungarn nahm, nachdem die Kommission die Erwiderungsfrist verlängert hatte, zu diesen Stellungnahmen am 5. September 2011 Stellung. Ungarn erhält seinen Standpunkt in Bezug darauf aufrecht, dass die Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers (siehe Erwägungsgrund 59) die früheren Maßnahmen rechtfertigen würde und diese somit keine staatliche Beihilfe darstellen würden. Ungarn zufolge würde das Vorliegen von öffentlich-politischen Zielsetzungen nicht bewirken, dass die Maßnahmen keine Beihilfe darstellen.

(55) Ungarn erklärte, dass es keine umsetzbaren Lösungen gegeben hätte und allein die Wiederverstaatlichung den Staat in die Lage versetzt hätte, die Beherrschung über Malév zu übernehmen und dem nationalen Luftfahrtunternehmen Gelegenheit zu geben, den seit 2007 forcierten Umstrukturierungsprozess tatsächlich umzusetzen und somit den Geschäftserfolg des Unternehmens sicherzustellen. Hinsichtlich der Maßnahme 1 ist Ungarn der Auffassung, dass der Wert des in Rede stehenden Anlagevermögens dem Darlehensbetrag entspreche. Hinsichtlich der Maßnahme 3 erklärte Ungarn, dass die ungarische Steuerverwaltung die Malév so behandelt habe wie jeden anderen Steuerpflichtigen in einer vergleichbaren Lage.

VII. **VORLIEGEN EINER BEIHILFE NACH ARTIKEL 107 ABSATZ 1 AEUV**

VII.1 **Allgemeine Bestimmungen**

(56) Um feststellen zu können, ob die in Rede stehenden Maßnahmen als staatliche Beihilfen zu betrachten sind, muss die Kommission prüfen, ob diese die Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllen. Dort heißt es: „Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen."

(57) Auf dieser Grundlage prüft die Kommission, ob die zugunsten der Malév ergriffenen streitigen Maßnahmen staatliche Beihilfen darstellen.

(58) Im Hinblick auf die kumulativen Kriterien der Definition der staatlichen Beihilfe sind die Beeinträchtigung des Handels und die Verfälschung des Wettbewerbs in diesem Fall unbestreitbar, und dies bestritt auch Ungarn nicht. Die Malév steht im Wettbewerb zu anderen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, insbesondere seit die letzte Stufe (das „dritte Paket") der Liberalisierung des Luftverkehrs am 1. Januar 1993 in Kraft getreten ist ([14]). Die in Rede stehenden Maßnahmen ermöglichten es der Malév, ihre Tätigkeit fortzuführen und somit war sie im Gegensatz zu anderen Mitbewerbern den negativen Folgen ihrer schwachen Geschäftsergebnisse nicht ausgesetzt.

(59) Ungarn bestritt ferner nicht, dass die staatlichen Mittel und die Maßnahmen dem Staat zurechenbar sind. Die APEH ist die ungarische Steuerverwaltung, somit ist es offensichtlich, dass ihre Tätigkeit dem Staat zurechenbar ist. Die MNV (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.) ist die ungarische nationale Vermögensverwaltung. Ihre Aufgaben sind in dem Gesetz über das Staatseigentum festgelegt. Die MNV führt die Beschlüsse der Regierung und des zuständigen Ministers aus. Die MAVA ist (durch die MNV) ebenfalls ein staatseigenes Unternehmen und – nach Erklärung Ungarns – „eine Form der Offenbarung des ungarischen Staates".

(60) Ungarn bestritt bis auf die Maßnahme 3 (Steueraufschub) nicht, dass die Selektivität gegeben ist. Einen Vorteil verschafften die Maßnahmen einem einzigen Unternehmen, nämlich der Malév.

([14]) Das „dritte Paket" umfasst die Einführung von einheitlichen Anforderungen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen in der Gemeinschaft (Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates), den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates) sowie die vollständige Freiheit in Bezug auf die Flugpreise und Luftfrachtraten (Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates).

(61) Ob die untersuchten Maßnahmen der Malév einen Vorteil gewährten, wird nachstehend geprüft.

(62) Die Kommission stellt fest, dass nach den Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts, soweit einem Unternehmen zusätzliches Eigenkapital zu günstigeren Bedingungen zur Verfügung gestellt wird, als es unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen möglich gewesen wäre, dies die Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllt, weil diese Maßnahme dem Unternehmen im Sinne dieses Artikels einen Vorteil verschaffen würde. Um festzustellen, ob ein solcher Vorteil gewährt wurde, wendet die Kommission den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers an. Im Sinne diese Grundsatzes wäre eine staatliche Beihilfe nicht erforderlich gewesen, soweit „ein unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnder privater Kapitalgeber von vergleichbarer Größe wie die Verwaltungseinrichtungen des öffentlichen Sektors unter den entsprechenden Umständen zur Vornahme der fraglichen Kapitalzufuhr hätte bewegt werden können". Deshalb muss die Kommission prüfen, ob sich ein privater Kapitalgeber in vergleichbarer Lage an dem betreffenden Geschäft beteiligt hätte ([15]). Ein hypothetischer Investor handelt wie ein umsichtiger Kapitalgeber ([16]), der seine Gewinne maximieren möchte, ohne jedoch zu große Risiken im Verhältnis zur Rendite einzugehen. ([17])

(63) Nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs muss es sich bei dem Verhalten des privaten Investors, mit dem die Intervention des wirtschaftspolitische Ziele verfolgenden öffentlichen Investors verglichen werden muss, nicht zwangsläufig um das Verhalten eines gewöhnlichen Investors handeln, der Kapital zum Zweck seiner mehr oder weniger kurzfristigen Rentabilisierung anlegt, sondern wenigstens um das Verhalten einer privaten Holding oder einer privaten Unternehmensgruppe, die eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt ([18]).

(64) Zudem „ist das Verhalten eines öffentlichen Kapitalgebers mit dem eines privaten im Hinblick darauf zu vergleichen, wie sich ein privater Kapitalgeber bei dem fraglichen Vorgang angesichts der zum entsprechenden Zeitpunkt verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen verhalten hätte ([19])".

(65) Die Aufgabe der Kommission ist es, „alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext, einschließlich der Lage des begünstigten Unternehmens und des betroffenen Marktes, zu prüfen, um festzustellen, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte ([20])".

(66) Ferner stellt die Kommission fest, dass nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers auch im Fall der Darlehen anzuwenden ist. Wird ein Darlehen gewährt, muss nach diesem Grundsatz geprüft werden, ob ein privater Kapitalgeber das Darlehen dem Begünstigten zu den tatsächlich vereinbarten Bedingungen gewährt hätte ([21]).

VII.2 **Würdigung der Gesamtheit der Maßnahmen**

(67) Wie im Beschluss zur Einleitung des Verfahrens bereits ausgeführt worden ist, ist das Urteil in der Rechtssache BP Chemicals ([22]) aus der Sicht der Prüfung des vorliegenden Falles entscheidend. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Maßnahmen nicht als eigenständig angesehen werden können, ferner ihre zeitliche Abfolge und ihr Zweck – nämlich die Tätigkeit des Unternehmens zu erhalten, seinen verlustbedingten Liquiditätsbedarf und seine Unterkapitalisierung zu lösen – sowie die Lage der Malév untrennbar miteinander verbunden sind. Ungarn erklärte in seinen Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss ferner, dass die verschiedenen Schritte des „Prozesses" „untrennbar" seien und sämtliche Maßnahmen einem einzigen Zweck gedient hätten, nämlich der Gewährleistung des Betriebes des Luftfahrtunternehmens durch einen strategischen Investor.

(68) Aus den verfügbaren Unterlagen Ungarns geht eindeutig hervor, dass Ungarns Maßnahmen zugunsten der Malév ausschließlich von öffentlich-politischen Zielsetzungen motiviert waren und nicht auf Erwägungen in Zusammenhang mit der künftigen Rentabilität des Unternehmens basierten. Ungarn hat das Scheitern der Privatisierung und Malévs nationalökonomische Wichtigkeit mehrmals unterstrichen. Ungarn hat zugestanden, dass der Staat bei der Umsetzung der Maßnahmen „die Rolle, die das Luftfahrtunternehmen in Zusammenhang mit den Interessen der nationalen Infrastruktur, des Arbeitsmarktes und der Lieferanten gespielt hat", berücksichtigt habe. Ungarn hat überdies hervorgehoben, dass es keinen privaten Investor gäbe, der bereit sei, das Luftfahrtunternehmen in seiner jetzigen Form zu übernehmen. Deshalb muss die Kommission davon ausgehen, dass kein einziger privater Kapitalgeber in vergleichbarer Lage bei der Umsetzung der Maßnahmen so gehandelt hätte wie der ungarische Staat. Die Kommission erinnert daran, dass der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache Boch festgestellt hat, dass „zu prüfen ist, ob ein privater Gesellschafter in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte" ([23]).

([15]) EuGH, Urteil vom 6. März 2003 in den verbundenen Rechtssachen T-228/99 und T-233/99 Westdeutsche Landesbank GZ/Kommission (Slg. 2003, S. II-435 ff) Rdnr. 245.

([16]) EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99 Frankreich/Kommission (Slg. 2002, S. I-4397) Rdnr. 71.

([17]) EuGH, Urteil in den verbundenen Rechtssachen T-228/99 und T233/99 (in Fußnote 15 angeführt) Rdnr. 255.

([18]) EuGH, Urteil vom 21. März 1991 in der Rechtsache C-305/89 Italien/Kommission (Slg. 1991, S. I-1603) Rdnr. 20.

([19]) EuGH, Urteil in den verbundenen Rechtssachen T-228/99 und T-233/99 (in Fußnote 15 angeführt) Rdnr. 246. Siehe auch EuGH, Urteil vom 30. April 1998 in der Rechtssache T-16/96 Cityflyer Express/Kommission (Slg. 1998, S. II-757) Rdnr. 76.

([20]) EuGH, Urteil in den verbundenen Rechtssachen T-228/99 und T-233/99 (in Fußnote 15 angeführt) Rdnr. 251.

([21]) EuGH, Urteil in der Rechtssache T-16/96 (in Fußnote 19 angeführt) Rdnrn. 45-46.

([22]) EuGH, Urteil vom 15. September 1998 in der Rechtssache T-11/95 BP Chemicals/Kommission (Slg. 1998, S. II-3235) Rdnr. 170 und EuGH, Urteil vom 13. September 2010 in den verbundenen Rechtssachen T-415/05, T-416/05 und T-423/05 Olympic (noch nicht in der Sammlung veröffentlicht) Rdnr. 385.

([23]) EuGH, Urteil vom 10. Juli 1986 in der Rechtsache 40/85 Belgien/Kommission (Boch) (Slg. 1986, S. 2321) Rdnr. 13. Siehe auch EuGH, Urteil vom 21. Januar 1999 in den verbundenen Rechtssachen T-129/95, T-2/96 und T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH/Kommission (Slg. 1999, S. II-17) Rdnr. 132.

(69) Im Hinblick auf Malévs nachhaltige schlechte Finanzlage (siehe Tabelle 1 und Erwägungsgründe 103-104) sowie Ungarns Vorbringen, dass das Luftfahrtunternehmen mindestens seit 2006 in Schwierigkeiten sei, hätte eine für einen privaten Kapitalgeber annehmbare Rendite nur dann erwartet werden können, wenn das Unternehmen Gegenstand einer gravierenden Umstrukturierung gewesen wäre. Jedoch haben weder Ungarn noch Malév dargelegt, dass ein solcher Umstrukturierungsplan die Grundlage für eine der geprüften Maßnahme dargestellt hätte.

(70) Die Kommission ist aufgrund der obigen Ausführungen der Auffassung, dass die Maßnahmen 1 bis 8 zusammengenommen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers unvereinbar sind. Die Würdigung der einzelnen Maßnahmen bekräftigt ferner diese Würdigung.

VII.3 **Würdigung der Maßnahmen 1 bis 8**

VII.3.1 *Maßnahme 1*

(71) Ungarn ist der Auffassung, dass sich die Tätigkeiten der MAVA auf eine einmalige Aufgabe beschränkt hätten, nämlich auf den Besitz von bestimmten Vermögenswerten, die früher Malév-Eigentum waren, sowie auf die „verbindende Rolle in Bezug auf die einzelnen Auszahlungen zwischen der Malév und der MFB". Die MAVA sei ausschließlich zu diesem Zweck gegründet worden.

(72) Die Umschichtung von Schulden in Höhe von 76 Mio. EUR auf MAVA resultiere aus dem Darlehensvertrag von 2008 zwischen der Malév und der MFB. Das durch staatliche Garantie besicherte Darlehen hätte am Ende der Laufzeit zurückgezahlt werden müssen. Dieses Darlehen von 2003 war in der Beitrittsakte, in dem Verzeichnis der bestehenden Beihilfemaßen aufgeführt ([24]). Die Laufzeit des Darlehens ist in der Vereinbarung von 2007 jedoch bis 2017 verlängert worden. Deshalb kann diese Maßnahme seit 2007 nicht mehr als bestehende Beihilfemaßnahme betrachtet werden. Im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission stellt die Verlängerung einer Beihilfemaßnahme eine neue Beihilferegelung dar ([25]).

(73) Die Untersuchung hat deutlich gemacht, dass die Umschuldung des Malév-Kredits der alleinige Zweck dieser Transaktion war (d. h. die Verlängerung der Laufzeit des Darlehens, die Gründung der MAVA, die Übertragung von Verbindlichkeiten auf MAVA, die Übertragung des Anlagevermögens auf MAVA und die Rückmietvereinbarungen). Auch Ungarn hat zugestanden, dass die Tätigkeit der MAVA nicht auf die Erzielung von Gewinn ausgerichtet war. Durch die Transaktion sind die Verbindlichkeiten (einschließlich der Vermögenswerte) in der Malév-Bilanz gestrichen worden.

(74) Ungarns Vorbringen, demnach die von der Malév und der Airbridge eingegangenen finanziellen Verpflichtungen ausgereicht hätten, um die Kosten der MAVA zu decken, ist nicht als Beweis dafür annehmbar, dass die Transaktion marktkonform sei, weil kein einziger privater Marktteilnehmer ein Interesse daran gehabt habe, ähnlich zu handeln. Die vorhandenen Sicherheiten bezweckten, der MAVA die Rückzahlung des Darlehens am Ende der Laufzeit, d. h. 2017, zu ermöglichen ([26]). Vermögenswerte mit unsicherem zukünftigen Wert gegen eine Zahlungsverpflichtung zu übernehmen, ein solches Risiko würde kein einziger privater Kapitalgeber eingehen.

(75) Obwohl Ungarn ein ziemlich umfassendes Wertgutachten ([27]) im Zusammenhang mit der Boeing 767 ([28]) und der Pipeline zur Zuführung von Kerosin ([29]) vorgelegt hat, erscheint die Bewertung der Marke Malév (56 Mio. EUR) (Discounted-Cash-Flow-Methode) als ein Zirkelschluss, ferner stützt sie sich stark auf die Leistung des Luftfahrtunternehmens, deswegen kann deren Ergebnis nicht als objektiver Wert der Marke Malév angesehen werden, insbesondere unter Berücksichtigung der Lage und der Leistung des Luftfahrtunternehmens. Im Hinblick auf die Tatsache, dass Ungarn sich der Möglichkeit bewusst war, dass Malév nicht in der Lage sein wird, ihre Lizenzgebühren zu bezahlen, hätte der tatsächliche Wert der Discounted-Cash-Flow-Methode Null sein müssen. Im Rahmen dieser besonderen Vertragsstruktur kann der Markenwert nicht als eine ausreichende Sicherheit anerkannt werden.

(76) Den Vertragsparteien muss bewusst gewesen sein, dass die Malév, die bereits 2007 in Schwierigkeiten war, realistisch gesehen, ihre Zahlungsverpflichtungen bezüglich der Lizenzgebühren nicht ordnungsgemäß erfüllen konnte. In der Praxis war nach der Transaktion die Deckung der MAVA-„Kosten"(d. h. der Zinszahlung an die MFB) durch die Lizenzgebühren, die Malév für die Marke bezahlte, nicht ausreichend. Die MAVA unternahm keine Schritte, um die ausstehenden Zahlungen zu erzwingen.

(77) Die VEB-Garantie von 32 Mio. EUR hätte nicht nur die Hauptforderung, sondern auch die regelmäßige Zinszahlung durch die MAVA an die MFB besichern müssen.

(78) Vor diesem Hintergrund sowie im Hinblick auf die Tatsache, dass auf die MAVA kein angemessenes Äquivalent übertragen wurde, muss die Streichung der Verbindlichkeit in der Bilanz des Unternehmens als ein Vorteil zugunsten der Malév angesehen werden.

([24]) Verzeichnis der bestehenden Beihilfemaßnahmen, auf die in Nummer 1 Buchstabe b des Mechanismus für bestehende Beihilfen nach Anhang IV Kapitel 3 der Akte betreffend den Beitritt der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik zur Europäischen Union verwiesen wird.

([25]) ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1. EuGH, Urteil vom 25. März 2009 in der Rechtssache T-332/06 Alcoa Trasformazioni/Kommission (noch nicht in der Sammlung veröffentlicht) Rdnr. 32 sowie EuGH, Urteil vom 6. März 2002 in den verbundenen Rechtssachen T-127/99, T-129/99 und T-148/99 Diputación Foral de Álava/Kommission (Slg. 2002, S. II-1275).

([26]) Vor allem war die Malév verpflichtet, die Marke Malév 2017 für 76 Mio. EUR zurückzukaufen, wovon die MAVA daraufhin das MFB-Darlehen zurückgezahlt hätte.

([27]) Das Wertgutachten aller drei Vermögenswerte (Boeing 767, Pipeline zur Zuführung von Kerosin, Marke Malév) ist von dem Bewertungsunternehmen American Appraisal erstellt worden.

([28]) Eine kostenbasierte Methode unter Berücksichtigung von Informationen des Jahresmagazins „The Aircraft Value Reference" bzw. eines indikativen Angebots in Bezug auf das Flugzeug. (Das indikative Angebot in Bezug auf das Flugzeug wurde der Firma American Appraisal aufgrund von Informationen der Malév zur Verfügung gestellt.)

([29]) Kostenbasierte Methode.

VII.3.2 *Maßnahme 2*

(79) Was die Vorauszahlung betrifft, die die MNV für den (später gescheiterten) Verkauf der Malév GH leistete, so belief sich 2009 – nach dem von Ungarn vorgelegten Wertgutachten – der Reinvermögenswert der Malév GH auf 1,6 Mrd. HUF und ihr Marktwert ließ sich schätzungsweise mit 3,5 Mrd. HUF beziffern. In Wirklichkeit zahlte die MNV im Januar 2009 eine Vorauszahlung in Höhe von 1,6 Mrd. HUF an die Malév. In diesem Fall war die Sicherheit ein Pfandrecht an dem Flugzeug HA-LNA CRJ (dessen Marktwert sich schätzungsweise auf 1,8 Mrd. HUF belief). Im Februar 2009 wurde der Vorkaufvertrag geändert und die MNV zahlte weitere 2,7 Mrd. HUF (insgesamt 4,3 Mio. HUF), hinzu kam ferner ein zweites Pfandrecht an demselben Flugzeug.

(80) Ungarn hat in seinen Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss zugestanden, dass die Vorauszahlung deswegen geleistet worden sei, um in der Verhandlungsphase der Wiederverstaatlichung Malévs Liquidität gewährleisten zu können.

(81) Nach dem Vorkaufvertrag ist die Rückzahlung dieses Betrages sofort (innerhalb von 2 Arbeitstagen) fällig, sofern die Transaktion scheitert. Obgleich die MNV im Juli 2009 von dem Vertrag zurückgetreten war, hat sie keine Schritte unternommen, um diese Schuld beizutreiben. Zinsen wurden erst dann erhoben – die jedoch nicht bezahlt wurden – als 2010 die Verbindlichkeit in Aktien umgewandelt wurde. Malév stand dieses in bar gewährte Darlehen somit kostenfrei zur Verfügung.

(82) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Maßnahme Malév einen Vorteil verschaffte, als die Rückzahlung des Vorauszahlungsbetrages nicht erzwungen wurde, nachdem dieser im Juli 2009 fällig geworden war. Zudem ist ein Vorteil auch schon früher gewährt worden, nämlich als im Februar 2009 der Vorkaufvertrag geändert wurde und der Vorauszahlungsbetrag ohne eine ausreichende Deckung (über den Marktwert des Unternehmens nach Wertgutachten hinaus) anstieg.

VII.3.3 *Maßnahme 3*

(83) Im Hinblick auf die Stundung der Zahlung von Steuern und Sozialabgaben stellt die Kommission fest, dass aus den verfügbaren Unterlagen Ungarns eindeutig hervorgeht, dass Malév im Laufe der Jahre 2006 und 2007 (im Zusammenhang mit verschiedenen Auszahlungen) mehrmals einen Steueraufschub beantragte. Der Steueraufschub ist von der Steuerverwaltung jedes Mal bewilligt worden. Da die Bewilligung eines Steueraufschubs nach den einschlägigen ungarischen Rechtsvorschriften auf der Grundlage von Ermessensentscheidungen erfolgt, hätte dieser verweigert werden können. Demzufolge muss die Maßnahme als selektiv betrachtet werden. ([30])

([30]) EuGH, Urteil vom 29. Juni 1999 in der Rechtssache C-256/97 DMT (Slg. 1999, S. I-3913) Rdnr. 27 und EuGH, Urteil vom 11. Juli 2002 in der Rechtssache T-152/99 HAMSA (Slg. 2002, S. II-3049) Rdnr. 157.

(84) Die gesetzlichen Zinsen wurden bis Juli 2008 erhoben, welche Malév nach dem Zeitplan des Steueraufschubs bezahlte. Die Steuerverwaltung begründete dies in ihren Beschlüssen mit Malévs schwieriger Lage und der zum damaligen Zeitpunkt vorgesehenen Umstrukturierung.

(85) Seit Juli 2008 hat Malév jedoch keine Steuern, Sozialabgaben und Zinsen (bis auf eine Ratenzahlung im Dezember 2008) entrichtet und die Steuerverwaltung hat keine Schritte unternommen, um die geschuldeten Beträge beizutreiben. Zudem sind weitere Auszahlungen gestundet worden, weil die Malév ihre in den Stundungsvereinbarungen festgelegten Verpflichtungen nicht erfüllte. Seit April 2009 wurde die Zahlung von seitdem fällig gewordenen Steuern und Sozialabgaben (dies betrifft nicht die bereits früher vorhandenen ausstehenden Zahlungen) ohne konkrete Maßnahmen der APEH zur Eintreibung der ausstehenden Beträge nicht mehr gestundet.

(86) Die Kommission ist der Auffassung, dass kein privater Gläubiger so gehandelt hätte wie der ungarische Staat. Allerdings sind nach Juli 2008 auch keine konkreten Maßnahmen zur Betreibung der Steuerschulden getroffen worden. Zudem befand sich das Unternehmen, trotz einiger Umstrukturierungsaktivitäten, auch weiterhin in einer sehr schwierigen Finanzlage (siehe Tabelle 1) und die Wahrscheinlichkeit, dass das Unternehmen wieder rentabel wird, war gering oder gleich Null. Ein privater Gläubiger hätte in vergleichbare Lage die Umsetzung der Vereinbarung verlangt. Außerdem hätte kein privater Gläubiger weiteren Stundungen zugestimmt, nachdem die Malév ihren Verpflichtungen, die sie in den Stundungsvereinbarungen eingegangen war, nicht nachkam.

(87) Spätestens seit Juli 2008 haben das Versäumnis der Eintreibung und die weiteren Stundungen der Steuerschuld durch die Steuerverwaltung Malév einen Vorteil verschafft.

VII.3.4 *Maßnahme 4*

(88) Die erstaunlichste Tatsache hinsichtlich der Kapitalerhöhung im Februar 2010, wodurch der Staat das Luftfahrtunternehmen, an dem er seit dessen Privatisierung keinen Anteil hatte, wieder verstaatlichte, ist, dass während 2007 ein 99,5 %iger Anteil an Malév für ungefähr 740 000 EUR verkauft wurde, der Staat 2010 für einen 94,6 %igen Anteil de facto einen Betrag von 94 Mio. EUR (durch Kapitalerhöhung: teils mittels Zuführung neuen Kapitals im Umfang von 20,7 Mrd. HUF und teils mittels Umwandlung eines Darlehens von 4,7 Mrd. HUF, bestehend aus Vorauszahlungen für Malév GH und den angefallenen Zinsen, in Eigenkapital), d. h. das 127fache des ursprünglichen Verkaufspreises bezahlte. Dieses Verhalten des Staates ist nicht marktkonform, insbesondere angesichts der Tatsachen, dass das Luftfahrtunternehmen inzwischen Verluste machte, weiterhin ein negatives Eigenkapital auswies und über keinen verbindlichen Umstrukturierungsplan verfügte. Ungarn hat selbst zugestanden, dass das Unternehmen in Schwierigkeiten sei und Anfang 2010 kein einziger privater Investor bereit gewesen wäre, es zu kaufen.

(89) Während der Umfang der Kapitalerhöhung 25,4 Mrd. HUF war (einen solchen Betrag zahlte der ungarische Staat, um seinen 94,6 %igen Anteil an dem Luftfahrtunternehmen zurückzuerlangen), hatte Malév zum Zeitpunkt der Swap-Transaktion ein negatives Eigenkapital in Höhe von 41 Mrd. HUF (152 Mio. EUR), aufgelaufene Verluste von 51 Mrd. HUF (189 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten von insgesamt 75 Mrd. HUF (278 Mio. EUR) ([31]). Nach den Finanzabschlüssen 2010 „hatte das Luftfahrtunternehmen mit ernsten finanziellen Problemen zu kämpfen, die Verschuldung nahm dramatische Dimensionen an und Finanzierungsmittel waren nicht verfügbar. […] Private Finanzierungsmittel standen in Ermangelung eines strategischen Gesellschafters nicht zur Verfügung." Unrentabel und ohne jegliche realistische Rentabilitätsaussicht war das Luftfahrtunternehmen mindestens seit 2003, denn im Vergleich zur vorherigen Situation eine Wende herbeizuführen, war auch dem Privatbesitzer nicht gelungen. Aus den obigen Ausführungen wird deutlich, dass die Kapitalerhöhung nicht ausreicht, um die Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen und Malév nach der Wiederverstaatlichung eine weitere Kapitalzufuhr und Liquidität benötigt, um einfach nur bestehen bleiben zu können. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass unter diesen Umständen die im Februar 2010 mit Kapitalerhöhung durchgeführte Wiederverstaatlichung der Malév dem Unternehmen einen Vorteil verschaffte.

(90) Im Zusammenhang mit der Stellungnahme Ungarns, dass die Verstaatlichung des Unternehmens für den Staat eine bessere Lösung gewesen wäre als die sofortige Geltendmachung seine Forderungen gegenüber Malév, führt die Kommission Folgendes aus. Ungarn ist sich bewusst, dass es im Fall einer Insolvenz nur einen geringfügigen Teil seiner Forderungen hätte zurückfordern können, die nicht durch die VEB-Garantie besichert waren. (Zum Zeitpunkt der Transaktion war Malév geprägt von einem negativen Vermögenswert.) Demgegenüber entschied der ungarische Staat, das Luftfahrtunternehmen mittels Umwandlung des Darlehens in Eigenkapital sowie mittels Zuführung neuen Kapitals im Umfang von 20,7 Mrd. HUF (ungefähr 77 Mio. EUR) am Leben zu erhalten. Diese zusätzliche finanzielle Belastung hätte kein privater Kapitalgeber in vergleichbarer Lage übernommen, insbesondere, weil es keine realistischen Erwartungen für die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens gab.

(91) Die Kommission stellt ferner fest, dass die AirBrigde (indirekt die VEB), genau zu dem Zeitpunkt als der ungarische Staat die Kapitalerhöhung bei Malév vornahm, ein Darlehen in Höhe von 1,4 Mrd. HUF in Eigenkapital umwandelte. Dieser Betrag macht jedoch nur 5 % des neuen Kapitals aus und der Staat stellte außer dem umgewandelten Eigenkapital auch ein erhebliches neues Kapital bereit. In Wirklichkeit machte die Zuführung neuen Kapitals 77 % der Kapitalerhöhung aus. Ferner war die Chance der AirBridge, diesen Betrag zu erhalten, hinsichtlich der schlechten Finanzlage der Malév sehr gering, wenn nicht gleich Null. Der Unterschied zwischen dem Verhalten der Privatpartei und des ungarischen Staates war in dieser Lage erheblich, und dass sich der Staat als privater Kapitalgeber verhalten habe, kann nicht als Bezugspunkt angesehen werden.

([31]) Finanzabschlüsse 2010.

Tabelle 2

Kapitalerhöhung 2010

Bewilligende Stelle	Betrag (Mrd. HUF)	Art der Kapitalerhöhung	Umfang der Kapitalerhöhung
MNV	20,7	Neues Kapital	77 %
MNV	4,7	Umwandlung eines Darlehens in Eigenkapital	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Umwandlung eines Darlehens in Eigenkapital	5 %
GESAMTSUMME	**26,8**		**100 %**

(92) Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass unter diesen Umständen die im Februar 2010 mit Kapitalerhöhung durchgeführte Wiederverstaatlichung der Malév dem Unternehmen einen Vorteil verschaffte.

VII.3.5 *Maßnahmen 5 bis 8*

(93) Hinsichtlich der Maßnahmen nach der Wiederverstaatlichung ist eindeutig erkennbar, dass die Finanzierung der aktuellen Vorhaben der Malév und die Abwendung der drohenden Insolvenz der Zweck der Gesellschafterdarlehen und der Kapitalzuführungen waren. Der Staat führte diese Maßnahmen zum gleichen Zweck durch: zur Erhaltung der Tätigkeit der Malév. Die Maßnahmen sind wegen ihrer zeitlichen Abfolge eng miteinander verbunden, da sie in kurzen Zeitabständen durchgeführt wurden (zwischen Mai und September 2010). Aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung, dass diese Gesellschafterdarlehen aufgrund des Urteils in der Rechtssache *BP-Chemicals* nicht nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers und insbesondere der Mitteilung über die Referenzsätze ([32]) gewürdigt werden dürfen, da sie in einem direkten Zusammenhang mit der Maßnahme 4 stehen und deswegen nicht getrennt geprüft werden kann, ob sie eine staatliche Beihilfe darstellen.

(94) Aus den verfügbaren Unterlagen Ungarns geht eindeutig hervor, dass kein einziger privater Kapitalgeber bereit war, die Malév zu finanzieren, die einzigen Finanzmittel waren die Lieferantenkredite und die durch den Staat bereitgestellte Liquidität. Dass die Malév ihre Zinsen bezahlen und das Darlehen tilgen wird, damit dürfte der Staat zum Zeitpunkt der Darlehensgewährung nicht ernsthaft gerechnet haben. Es fragt sich ferner, ob ein privater Kapitalgeber das Risiko eingehen würde, einem Unternehmen (in Schwierigkeiten) in vergleichbarer Lage wie Malév ein Darlehen zu gewähren, das am Ende der Laufzeit zurückgezahlt werden muss. Angesichts der Vergangenheit des Unternehmens als Kreditnehmer gegenüber dem Staat (zum Beispiel Nichtzahlung der Vorauszahlung für die Malév GH, mehrmalige Steuerstundung und Nichtzahlung) konnten schließlich der Staat und jeder andere Kapitalgeber nicht damit gerechnet haben, dass Malév ihren Verpflichtungen nachkommen würde.

(95) Um eine staatliche Beihilfe auszuschließen, wären andererseits die vorgesehenen Zinsen und die vereinbarten

([32]) Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 14, 19.1.2008, S. 6).

Deckungen auch nach Mitteilung über die Referenzsätze nicht ausreichend gewesen. Während zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe der Referenzzinssatz (HUF) 5,97 % betrug, war der vorgesehene Zinssatz 9,97 %. Aufgrund Malévs früherer Leistung und Finanzlage (das Unternehmen war kontinuierlich von Insolvenz bedroht) ist der HUF-Basissatz zuzüglich 400 Basispunkten nicht ausreichend. Hinsichtlich der Besicherung der Darlehen ist der Marktwert der Malév GH (3,5 Mrd. HUF) im Fall einer Malév-Insolvenz strittig, da Malév der wichtigste Partner bei der Bodenabfertigung war: 2009 brachte die Malév 63 % der Erträge auf. Die wirtschaftliche Tätigkeit dieses Unternehmens hing daher kurzfristig vom Bestehen der Malév ab und sein Marktwert hätte sich erheblich verringert, wäre Malév gescheitert.

(96) In Ermangelung eines verbindlichen Umstrukturierungsplanes war von Anfang an erkennbar, dass eine Wende in der Lage des Unternehmens, das sich auch weiterhin in einer wirtschaftlich kritischen Lage befand und dessen Marktwert mit Null anzusetzen war, weder die Darlehen noch die Kapitalerhöhung hätten bewirken können. Somit sind diese Maßnahmen praktisch identisch mit einer einmaligen Beihilfe, da es für den Staat keine Möglichkeit gab, die investierten Geldmittel einzuziehen.

(97) Die Kommission ist deshalb der Auffassung, dass die Maßnahmen 5-8 Malév einen Vorteil verschafft haben.

VII.4 **Schlussfolgerung bezüglich des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe**

(98) Aufgrund der obigen Prüfung haben alle in Rede stehenden Maßnahmen (Maßnahmen 1 bis 8) Malév einen Vorteil verschafft. Diese Begünstigung ist aus staatlichen Mitteln gewährt worden.

(99) Die Malév ist eine Fluggesellschaft und gilt als Unternehmen. Sie steht im Wettbewerb mit anderen Luftfahrtunternehmen, die nicht in den Genuss derselben Vorteile kommen. Die Maßnahmen verfälschen deswegen den Wettbewerb. Darüber hinaus ist das Luftfahrtunternehmen in einer Branche (Luftverkehr) tätig, in der ein Handel unter den Mitgliedsstaaten stattfindet, folglich erfüllt sich die Betroffenheit des Handels innerhalb der Union.

(100) Schließlich handelt es sich um spezifische und selektive Maßnahmen, denn sie begünstigen ein einziges Unternehmen (nämlich die Malév).

(101) Aufgrund der oben dargelegten Argumente ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahmen 1 bis 8 die Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllen. Unter diesen Bedingungen müssen die streitigen Maßnahmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV als staatliche Beihilfen angesehen werden.

VII.5 **Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt**

(102) In Artikel 107 Absatz 2 und 3 AEUV sind die Ausnahmen von der allgemeinen Regel der Unvereinbarkeit nach Artikel 107 Absatz 1 festgelegt.

(103) Die Kommission ist der Auffassung, dass Malév mindestens seit 2006 in Schwierigkeiten ist. Das Unternehmen erleidet mindestens seit 2003 Verluste (siehe Tabelle 1) und sein Eigenkapital war bereits 2006 negativ (siehe Abbildung 1). Die ungarischen Behörden haben ferner eingeräumt, dass das Luftfahrtunternehmen in Schwierigkeiten sei und seit dem zweiten Halbjahr 2006 ein Recht auf ein kollektives Insolvenzverfahren habe und somit die Voraussetzung in Punkt 10 Buchstabe c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfülle. Folglich bilden ausschließlich die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien die Grundlage für die Vereinbarkeit.

(104) Im Hinblick auf die Förderungswürdigkeit und den Grundsatz der „einmaligen Beihilfe" („one time, last time") stellt die Kommission fest, dass die in Rede stehenden Maßnahmen keinen „Umstrukturierungsprozess" darstellen. Das Luftfahrtunternehmen hat in dem betreffenden Zeitraum (2007 bis 2010) zweimal den Besitzer gewechselt, da es erst privatisiert und später wieder verstaatlicht worden war. Es befand sich kontinuierlich in einem „Umstrukturierungsprozess", allerdings ohne einen kohärenten Plan. Nach der Privatisierung sind einige Kostensenkungsmaßnahmen ergriffen worden (Personalabbau und Reduzierung der Fluglinien), der Rückgang der Stückkosten war jedoch nicht ausreichend. Den ungarischen Behörden zufolge ist 2009 eine neue „strategische Ausrichtung" erarbeitet worden, die im Zusammenhang mit der Wiederverstaatlichung von dem Beratungsunternehmen Roland Berger überprüft wurde. Die in Rede stehenden Maßnahmen stellen daher verschiedene Umstrukturierungsmaßnahmen dar, die grundsätzlich gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe („one time, last time") verstoßen.

(105) Die Kommission stellt ferner fest, dass auch dann, wenn Malév im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien eine Beihilfe hätte in Anspruch nehmen können, (d. h. der Grundsatz der einmaligen Beihilfe („one time, last time") erfüllt wäre, was nicht der Fall ist), die Voraussetzungen der vereinbaren Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe aus folgenden Gründen nicht vorliegen würden.

(106) Im Hinblick auf die Rettungsbeihilfe sind die Voraussetzungen nach Punkt 25 Buchstaben a bis e der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nicht erfüllt. Insbesondere ist die Höhe der jetzigen Maßnahmen nicht auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt und es ist nicht belegt worden, dass diese aus akuten sozialen Gründen gerechtfertigt waren sowie keine unverhältnismäßig gravierenden Ausstrahlungseffekte in anderen Mitgliedstaaten haben. Mit Ausnahme der Maßnahmen 5 und 8 handelt es sich überwiegend nicht um Beihilfen in Form von Darlehen oder Darlehensbürgschaften.

(107) Im Hinblick auf die Umstrukturierungsbeihilfe liegen die Voraussetzungen der Vereinbarkeit im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nicht vor.

(108) Die ungarischen Behörden haben insbesondere hinsichtlich der Punkte 34 und 35 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, d. h. der „Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität", keinen Beweis für die Aussichten bezüglich der finanziellen Überlebensfähigkeit des Luftfahrtunternehmens erbracht sowie keinen Umstrukturierungsplan vorgelegt, der die Voraussetzungen in den Punkten 36 und 37 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt hätte.

(109) Außerdem stellt die Kommission im Hinblick auf die Voraussetzungen bezüglich der „Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen" (Punkte 38 bis 42 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien) fest, dass keine Ausgleichsmaßnahmen getroffen wurden.

(110) Schließlich ist im Hinblick auf die Voraussetzung „Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß" (Punkte 43 bis 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien) keine Eigenleistung erbracht worden.

(111) Aufgrund der vorstehenden Ausführungen sind die seit 2007 zugunsten der Malév durchgeführten Maßnahmen 1 bis 8 mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien unvereinbar. Da die Maßnahmen zugunsten eines Unternehmens in Schwierigkeiten durchgeführt worden sind, gibt es keine andere Grundlage für die Vereinbarkeit. Daher sind die Maßnahmen mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

VIII. **RÜCKFORDERUNG**

VIII.1 **Allgemeine Bestimmungen**

(112) Nach AEUV und einschlägiger Rechtssprechung des Gerichts kann die Kommission, nachdem sie sich davon überzeugt hat, dass eine Beihilfe nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar ist, entscheiden, ob der betreffende Staat die fragliche Beihilfe einstellen oder ändern muss ([33]). Aus der einschlägigen Rechtsprechung folgt ferner, dass die dem Staat auferlegte Verpflichtung zur Einstellung einer von der Kommission als mit dem Binnenmarkt unvereinbar angesehenen Beihilfe der Wiederherstellung der früheren Lage dient ([34]). Diese Zielsetzung ist nach Auffassung des Gerichts erreicht, wenn der Begünstigte die unvereinbare Beihilfe zurückgezahlt hat und dadurch den Vorteil verliert, den er gegenüber seinen Mitbewerbern auf dem Markt genossen hat und der Zustand vor der Gewährung der Beihilfe wiederhergestellt wird ([35]).

(113) Nach der einschlägigen Rechtsprechung legt Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ([36]) Folgendes fest: „In Negativentscheidungen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedsstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern."

(114) Da es sich bei den geprüften Maßnahmen um rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfen handelt, muss die Beihilfe zurückgezahlt werden, damit der Zustand auf dem Markt vor der Gewährung der Beihilfe wiederhergestellt wird. Die Rückforderung erfolgt deshalb ab dem Zeitpunkt, ab dem dem Begünstigten der Vorteil erwachsen ist, das heißt, seitdem der Begünstigte die Beihilfe erhalten hat. Der zurückzuzahlende Beihilfebetrag erhöht sich um die Zinsen, die ab dem Tag der Auszahlung an den Empfänger bis zur tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.

VIII.2 **Beihilfeelement der einzelnen Maßnahmen**

VIII.2.1 *Maßnahme 1*

(115) Die Kommission hat zugestanden, dass „Malév", die Marke der seit mehreren Jahrzehnten tätigen ungarischen nationalen Fluggesellschaft auf dem Luftverkehrsmarkt einen gewissen Wert darstellt. Andererseits ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass der von Ungarn geltend gemachte Markenwert im Sinne der besonderen Form des Vertrages nicht anerkannt werden kann. Der objektive Markenwert hätte aufgrund einer Bewertung durch einen unabhängigen Sachverständigen und unter Berücksichtigung der allgemeinen Finanzlage der Malév ermittelt werden müssen.

(116) Auf dieser Grundlage beläuft sich das Beihilfeelement der Maßnahme 1 auf 56 Mio. EUR, das heißt 76 Mio. EUR abzüglich des Wertes der Pipeline zur Zuführung von Kerosin und des Flugzeuges (d. h. 20 Mio. EUR) sowie abzüglich des objektiven Wertes der Marke Malév ([37]). Die genaue Höhe des Beihilfeelements ist von Ungarn zu berechnen. Sofern Ungarn bis zum Tag des Abschlusses der Übertragung der Marke auf die MAVA keine überzeugenden Argumente in Bezug auf den objektiven Markenwert vorbringt, wird sich das Beihilfeelement dieser Maßnahme auf insgesamt 56 Mio. EUR belaufen.

VIII.2.2 *Maßnahme 2*

(117) Aufgrund der obigen Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahme Malév einen Vorteil verschaffte, als die Rückzahlung des Vorauszahlungsbetrages nicht erzwungen wurde, nachdem dieser fällig geworden war. Zudem ist ein Vorteil auch schon früher gewährt worden, zumindest als im Februar 2009 der Vorkaufvertrag geändert wurde und der Vorauszahlungsbetrag (über den Marktwert des Unternehmens nach Wertgutachten hinaus) anstieg.

(118) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass kein privater Betreiber einen solchen Barkredit gewährt hätte. Kein privates Unternehmen hätte seine Zustimmung dazu gegeben, dass der Malév diese Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, insbesondere nicht kostenfrei und ohne Schritte zu deren Rückforderung zu unternehmen. Ungarn hat in seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss auch selbst zugestanden, dass der Zweck der Vorauszahlung die Gewährleistung des Fortbestands des Unternehmens war (siehe Erwägungsgrund 80). Der Gesamtbetrag der Finanzmittel stellt in dem Zeitraum, in dem er dem Begünstigten zur Verfügung steht, daher ein Beihilfeelement dar: Im Zeitraum Februar 2009 bis Juli 2009 0,8 Mrd. HUF (Differenz zwischen dem Marktwert der Malév GH und dem „Überschuss") bzw. im Zeitraum Juli 2009 bis Februar 2010 4,3 Mrd. HUF (Gesamtbetrag der Vorauszahlung). Bei der Rückforderung muss daher die Tatsache berücksichtigt werden, dass der Betrag im Februar 2010 in Aktien umgewandelt wurde (siehe Maßnahme 4).

([33]) EuGH, Urteil vom 12. Juli 1973 in der Rechtssache C-70/72, Deutschland/Kommission (Slg. 1973, S. 813) Rdnr. 13.

([34]) EuGH, Urteil vom 14. September 1994 in den verbundenen Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92 Spanien/Kommission (Slg. 1994, S. I-4103) Rdnr. 75.

([35]) EuGH, Urteil vom 17. Juni 1999 in der Rechtssache C-75/97 Belgien/Kommission (Slg. 1999, S. I-3671) Rdnrn. 64 und 65.

([36]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

([37]) Wie bereits in Erwägungsgrund 75 dargelegt, hat Ungarn den Wert der Marke Malév nicht nachgewiesen, der auch Null sein kann.

VIII.2.3 *Maßnahme 3*

(119) Im Hinblick auf die Stundung und das Versäumnis der Einziehung der Steuern und Sozialabgaben ist die Kommission der Auffassung, dass die rückständigen Schulden gegenüber der APEH im Zeitraum Juli 2008 bis März 2010 eine staatliche Beihilfe darstellen. Zudem stellt der nach diesem Zeitpunkt (Juli 2008) gestundete Gesamtbetrag ebenfalls in vollem Umfang eine staatliche Beihilfe dar. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass ein privater Gläubiger diesen Stundungen zugestimmt hätte. Bei der Rückforderung muss berücksichtigt werden, dass die fälligen Beträge im März 2010 beglichen wurden.

VIII.2.4 *Maßnahme 4*

(120) In Anbetracht der Finanzlage der Malév und der nach der Kapitalerhöhung unbedingt erforderlichen weiteren Beihilfe sowie des Fehlens einer realistischen Aussicht auf die Einziehung der „investierten" Mittel ist die Kommission im Hinblick auf die Kapitalerhöhung der Auffassung, dass kein privater Kapitalgeber der Malév diese Finanzierungsquellen zur Verfügung gestellt hätte. Die Kapitalzuführung im Umfang von 25,4 Mrd. HUF sowie die Umwandlung der für die Malév GH geleisteten Vorauszahlung, das heißt eines Darlehens von 4,7 Mrd. HUF, in Eigenkapital stellen ein staatliches Beihilfeelement dar.

VIII.2.5 *Maßnahme 5*

(121) Hinsichtlich der Darlehen von insgesamt 9,2 Mrd. HUF ist die Kommission der Auffassung, dass der Staat, angesichts der früheren Verschuldung und der Finanzlage des Luftfahrtunternehmens, zum Bewilligungszeitpunkt der Darlehen unter keinen Umständen mit einer Rückzahlung rechnen konnte, ferner bestanden zum Zeitpunkt der Darlehensbewilligung sogar Zweifel daran, ob die Malév in der Lage sein wird, die Zinsen zu entrichten. Die aufgelaufenen Zinsen sind in der Praxis nicht bezahlt, sondern später in Eigenkapital umgewandelt worden.

(122) Deshalb ist die Kommission der Auffassung, dass das Darlehen mit einer einmaligen Beihilfe vergleichbar ist und der gesamte Darlehensbetrag von 9,2 Mrd. HUF in dem Zeitraum, in dem er dem Begünstigten zur Verfügung stand, das heißt zum Zeitpunkt der Bewilligung der einzelnen Tranchen (Mai, Juni und Juli 2010) sowie bei der Umwandlung der Darlehen in Eigenkapital (September 2010), ein Beihilfeelement darstellt. Die aufgelaufenen und nicht entrichteten Zinsen müssen in das Beihilfeelement einbezogen werden. Bei der Rückforderung muss daher die Tatsache berücksichtigt werden, dass der Betrag im September 2010 in Eigenkapital umgewandelt wurde (siehe Maßnahme 6).

VIII.2.6 *Maßnahme 6*

(123) Aus den in Erwägungsgrund 120 genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass der Gesamtbetrag der in Eigenkapital umgewandelten Schulden als eine einmalige Beihilfe angesehen werden kann und somit seit September 2010 ein Betrag von insgesamt 9,4 Mrd. HUF ein Beihilfeelement darstellt.

VIII.2.7 *Maßnahme 7*

(124) Aus den in Erwägungsgrund 120 genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die seit September 2010 vorgenommene Kapitalerhöhung im Umfang von 5,3 Mrd. HUF ein Beihilfeelement darstellt.

VIII.2.8 *Maßnahme 8*

(125) Aus den in Erwägungsgrund 120 genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass der gesamte Darlehensbetrag als eine einmalige Beihilfe angesehen werden kann und somit seit September 2010 insgesamt 5,7 Mrd. HUF ein Beihilfeelement darstellen.

IX. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(126) Angesichts der obigen Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die durch Ungarn zugunsten der Malév durchgeführten Maßnahmen 1 bis 8 staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

(127) Ferner stellt die Kommission fest, dass die Maßnahmen 1 bis 8 mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind.

(128) Diese unvereinbare Beihilfe muss von Malév nach dem obigen Abschnitt VIII.2 zurückgezahlt werden, damit der vor der Gewährung der Beihilfe bestehende Zustand auf dem Markt wiederhergestellt wird. Der zurückzuzahlende Gesamtbetrag bzw. die Zinsen sind von Ungarn zu berechnen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die folgenden Maßnahmen, die Ungarn zugunsten der Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. ergriffen hat, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar:

a) Maßnahme 1: Die Übernahme eines Darlehens durch die in Staatseigentum befindliche MAVA am 31. Dezember 2007, welches die Malév 2003 von der MFB, einer staateigenen Entwicklungsbank, erhalten hatte;

b) Maßnahme 2: Eine Liquiditätsfazilität von 4,3 Mrd. HUF für ein Jahr im Zusammenhang mit dem von der MNV Zrt. geplanten (und später gescheiterten) Verkauf der Malév-Tochtergesellschaft Malév Ground Handling;

c) Maßnahme 3: Eine Stundung sämtlicher Verbindlichkeiten aus Steuern und Sozialabgaben zwischen Juli 2008 und März 2010 bzw. eine Stundung der Zahlung verschiedener Steuern und Sozialabgaben;

d) Maßnahme 4: Eine Kapitalerhöhung im Umfang von 25,4 Mrd. HUF durch die MNV im Februar 2010 (teils mittels Zuführung neuen Kapitals im Umfang von 20,7 Mrd. HUF und teils mittels Umwandlung eines Darlehens von 4,7 Mrd. HUF, bestehend aus Vorauszahlungen für Malév GH, in Eigenkapital);

e) Maßnahme 5: Drei Gesellschafterdarlehen von insgesamt 9,2 Mrd. HUF, welche die MNV Zrt. der Malév zwischen Mai und August 2010 gewährt hatte, bzw. die fälligen, aber nicht gezahlten Zinsen;

f) Maßnahme 6: Die Umwandlung der in Artikel 1 Buchstabe e genannten Gesellschafterdarlehen (zusammen mit den dafür fälligen Zinsen) von 9,4 Mrd. HUF in Eigenkapital im September 2010;

g) Maßnahme 7: Eine weitere Kapitalerhöhung im Umfang von 5,3 Mrd. HUF im September 2010;

h) Maßnahme 8: Ein weiteres Gesellschafterdarlehen von 5,7 Mrd. HUF bzw. die fälligen, aber nicht gezahlten Zinsen im September 2010.

Artikel 2

Die in Artikel 1 genannten staatlichen Beihilfemaßnahmen, die Ungarn unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV zugunsten der Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. rechtswidrig gewährt hat, sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 3

(1) Ungarn fordert die in Artikel 1 genannten Beihilfen vom Begünstigten zurück.

(2) Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die ab der Auszahlung der Beihilfe bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.

(3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

Artikel 4

(1) Die in Artikel 1 genannten Beihilfen werden sofort und tatsächlich zurückgefordert.

(2) Ungarn stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 5

(1) Ungarn übermittelt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:

a) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der vom Begünstigten zurückzufordern ist;

b) eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;

c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an den Begünstigten eine Rückzahlungsanordnung ergangen ist.

(2) Ungarn unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 1 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Ungarn unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Ungarn ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Begünstigten bereits zurückgezahlt worden sind.

Artikel 6

Dieser Beschluss ist an Ungarn gerichtet.

Brüssel, den 9. Januar 2012

Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA

Vizepräsident