

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/2111 НА КОМИСИЯТА

от 5 юли 2016 година

относно създаването и капитализацията на Airport Handling S.p.A. SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN), осъществени от Италия

(нотифицирано под номер C(2016) 4103)

(само текстът на италиански език е автентичен)

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената/ите по-горе разпоредба/и ⁽¹⁾ и и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) На 23 юни 2010 г., вследствие на жалба, Комисията уведоми италианските органи за решението си да открие официалната процедура по разследване съгласно член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договора“) във връзка с вливането на капитал, извършено между 2002 и 2010 г. от дружество SEA S.p.A. (наричано по-долу „SEA“), държавният оператор на миланските летища Malpensa и Linate, в неговото дъщерно дружество SEA Handling S.p.A. (наричано по-долу „SEAH“), доставчик на наземно обслужване на тези летища.
- (2) През този период SEA е почти изцяло собственост на публични органи, а именно Община Милано (84,56 %) и Провинция Милано (14,56 %), наред с по-малки акционери (0,88 %). През декември 2011 г. 29,75 % от капитала на SEA е продаден на частния фонд F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture* — Италиански инфраструктурни фондове). В края на 2012 г. F2i увеличава дяловото си участие в SEA на 44,31 %. При закриването на официалната процедура по разследване с настоящото решение 54,81 % от SEA са притежание на Община Милано, 44,31 % — на F2i и 0,88 % — на други акционери.
- (3) На 19 декември 2012 г. Комисията прие Решение C(2012) 9448, поправено с Решение C(2013) 1668 от 22 март 2013 г. (наричано по-долу „решението за възстановяване“) относно помощта, предоставена от SEA на неговото дъщерно дружество SEAH в периода 2002—2010 г. Комисията заключи, че в своята цялост вливането на капитал от SEA в неговото дъщерно дружество е представлявало неправомерна държавна помощ. Комисията също така заключи, че макар SEAH да може да бъде определено като предприятие в затруднение, това вливане на капитал не може да бъде обявено за съвместимо с вътрешния пазар съгласно Насоките на ЕС за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение ⁽²⁾.

⁽¹⁾ ОВ С 44, 6.2.2015 г., стр. 30.

⁽²⁾ ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1.

- (4) Впоследствие на Италия беше наредено да предприеме всички необходими стъпки в съответствие с приложимото национално законодателство, за да възстанови от SEAH несъвместимата държавна помощ в размер на приблизително 359 644 милиона евро с лихвите за възстановяване.
- (5) На 4 март 2013 г., 15 март 2013 г. и 18 март 2013 г. съответно Италия, SEAH и Община Милано подадоха иски за отмяна на решението за възстановяване пред Общия съд (дела T-125/13, T-152/13 и T-167/13). Дела T-125/13, T-152/13 и T-167/13 са все още висящи.
- (6) На 18 март 2013 г. и 21 март 2013 г. SEAH и Община Милано подадоха молби за спиране на изпълнението на решението за възстановяване (дела T-152/13 R и T-167/13 R). На 21 май 2013 г. Административният съд на Ломбардия („TAR Lombardia“) нареди спирането на изпълнението на решението за възстановяване. На 25 септември 2013 г. Държавният съвет („CdS“) отмени разпореждането на TAR Lombardia. Молбата за спиране на изпълнението, представена пред Общия съд, беше оттеглена през юни 2013 г. ⁽³⁾.
- (7) На 27 ноември 2013 г., чрез неофициална процедура за предварително уведомление Италия се консултира с Комисията относно следните проекти: първо, по отношение на плана на SEA да ликвидира SEAH; второ, по отношение на намерението на SEA да създаде ново дъщерно дружество, предоставящо услуги по наземно обслужване на миланските летища, наречено „Airport Handling S.p.A.“ (наричано по-долу „Airport Handling“) и да влее в него първоначален собствен капитал. В това предварително уведомление Италия поиска от Комисията да потвърди, че:
- а) продажбата на активите на SEAH по време на процедурата по ликвидация не включва елементи на икономическа приемственост с Airport Handling и следователно не води до прехвърлянето към последното на възникнали в миналото задължения, и по-специално изискването да бъде възстановена неправомерната и несъвместимата държавна помощ, отпусната на SEAH;
- б) вливането на капитал на SEA в капитала на Airport Handling не се определя като държавна помощ.
- (8) С писмо от 9 юли 2014 г. Комисията уведоми Италия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на създаването от SEA на Airport Handling (наричано по-нататък „решението за откриване от 2014 г.“). С тази процедура Комисията прикани Италия да предостави цялата информация, която може да е от полза при оценяването на въпроса за прехвърлянето на задължението за възстановяване от SEAH на Airport Handling, както и за възможната помощ, присъща на вливането на капитал от SEA в Airport Handling, в срок от един месец след датата на получаване на посоченото писмо.
- (9) На 19 септември 2014 г. Италия, SEA и Airport Handling съответно подадоха иски за отмяна на решението за откриване на процедурата от 2014 г. пред Общия съд (дела T-673/14, T-674/14 и T-688/14). Общият съд (четвърти състав) отхвърли иска по дело T-673/14 с Определение от 8 декември 2015 г.; исковите по дела T-674/14 и T-688/14 бяха оттеглени съответно на 14 и 15 юли 2015 г.
- (10) На 23 септември 2014 г. и 25 септември 2014 г. SEA и Airport Handling подадоха молби за *временни* мерки за спиране на изпълнението на решението на Комисията за откриване на процедурата от 2014 г. (дела T-674/14 R и T-688/14 R). На 29 септември 2014 г. председателят на Общия съд разпреди спирането на публикуването на решението за откриване на процедурата от 2014 г. в Официален вестник на Европейския съюз. На 28 ноември 2014 г. председателят на Общия съд отхвърли исканията на SEA и Airport Handling за *временни* мерки и отмени предварителната *временна* мярка, с която нареждаше на Комисията да не публикува решението за откриване на процедурата от 2014 г. ⁽⁴⁾.
- (11) На 6 февруари 2015 г. решението за откриване на процедурата от 2014 г. беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз ⁽⁵⁾ и по този начин Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки.
- (12) Италия представи своите мнения относно решението за откриване от 2014 г. с писмо от 9 септември 2014 г.

⁽³⁾ Вж. Определение от 20 юни 2013 г., дело T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, и Определение от 1 юли 2013 г., дело T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Вж. Определение от 28 ноември 2014 г., дело T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Председателят на Общия съд отхвърли иска по дело T-674/14 R с Определение от 27 ноември 2014 г., ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ ОВ С 44, 6.2.2015 г., стр. 30.

- (13) Комисията получи мнения от четири заинтересовани страни. Тя изпрати тези мнения на Италия, с което ѝ предостави възможност да реагира на тях. Италия изпрати на Комисията своите коментари по мненията с писмо от 26 май 2015 г.
- (14) Комисията поиска от Италия да предостави допълнителна информация с писмо от 20 май 2015 г. Италия отговори с писма от 19 и 22 юни 2015 г. и 2 юли 2015 г.
- (15) Срещи между службите на Комисията и представители на италианските органи и Milan Airport Handling Trust (наричано по-долу „Тръстът“) бяха проведени на 30 януари 2015 г., 7 май 2015 г. и 15 септември 2015 г. Тези срещи бяха последвани от изпращането на няколко писма до Комисията от Тръста на 6 февруари 2015 г., 8 юни 2015 г., 13 август 2015 г. и 23 септември 2015 г., главно с цел да се информира Комисията относно състоянието на процедурата за продажба на миноритарно дялово участие в Airport Handling. Естеството и задачата на Тръста ще бъдат обяснени в раздел 2.3 по-долу.
- (16) С писмо от 23 октомври 2015 г. Комисията поиска от Италия да предостави допълнителна информация. Италия отговори с писмо от 10 ноември 2015 г.
- (17) На 25 ноември 2015 г. беше проведена среща между службите на Комисията и италианските органи, Milan Airport Handling Trust и дружеството D'Nata, което се подготвяше да придобие дялово участие в акционерния капитал на Airport Handling.
- (18) С писмо от 16 декември 2015 г. Италия информира Комисията относно плановете си частично да промени обхвата на икономическите дейности на Airport Handling.
- (19) Италия представи резюме на основните елементи, които беше предоставила в хода на процедурата, с писмо от 18 декември 2015 г. Комисията отговори с писмо от 19 януари 2016 г.
- (20) С писма от 29 януари и 15 февруари 2016 г. Италия предостави на Комисията актуализирана информация относно процеса по приватизацията на Airport Handling.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

- (21) Предмет на разследване са две мерки: първо, създаването на Airport Handling, комбинирано с ликвидацията на SEAH. Комисията оцени дали тази мярка е довела до икономическа приемственост между двете дружества, vodeйки до прехвърляне на задължението за възстановяване от SEAH на Airport Handling. Второ, предоставянето на собствен капитал на Airport Handling от неговото публично дружество майка SEA. Комисията оцени дали тази мярка е била изпълнена при пазарни условия. В следващите раздели е дадено описание на обстоятелствата около тези сделки.

2.1. Споразумения с профсъюзите и нови трудови договори

- (22) В периода на прилагане на разследваните мерки SEA Group (SEA и SEAH), SEAH и Airport Handling съответно са сключили споразумения с профсъюзите, представляващи служителите на SEAH, на фона на доброволната ликвидация на SEAH, инициирана от SEA. Общата цел на тези споразумения е била запазването на работните места на всички служители на SEAH и осигуряването на непрекъснати и устойчиви операции по наземно обслужване в SEA-Group. Сключени са следните споразумения:
- (23) След като SEA е решило, че SEAH трябва да бъде ликвидирено, за да се изпълни решението за възстановяване, групата SEA Group е сключила споразумение със синдикалните организации на 4 ноември 2013 г. с цел решаване на въпроса с работниците на SEAH, които е трябвало да бъдат съкратени. Споразумението е предвиждало план за стимулиране на доброволното прекратяване на трудово-правните отношения на всички служители на SEAH чрез колективното им освобождаване и създаването на ново изцяло притежавано дъщерно дружество на SEA, което да наеме част от работната ръка на SEAH.
- (24) Това споразумение е включвало „проект за уреждане“ и е предвиждало, че е необходимо „споразумение за изпълнение“, което да определя правила за нови договорни условия и нова структура на работа за служителите на Airport Handling, тъй като изискването на Комисията за липса на приемственост налага създаването *ex novo* на трудови правоотношения. Освен това според споразумението сключването на такова споразумение за изпълнение ще бъде възможно едва след приключването на *„търговските преговори между Airport Handling и превозвачите, работещи на летища Linate и Malpensa, в контекста на свободна конкуренция“*⁽⁶⁾. Накратко, споразумението за изпълнение е трябвало да се основава на следните принципи:

— запазване на целта за гарантиране на работните места на всички служители на SEAH;

⁽⁶⁾ Точка 5 на споразумението от 4 ноември 2013 г.

- определяне на ясни критерии за възможното преместване на персонал в рамките на SEA Group;
 - икономическа жизнеспособност на услугата по наземно обслужване;
 - определяне на подходяща, интегрираща система на трудови отношения;
 - продължаване на прилагането на корпоративната социална система на SEA Group.
- (25) На 22 април 2014 г. SEAH е стартирало схемата за мобилност на съкратените работници (*Collocamento in mobilità*), схема за социална сигурност, въведена от италианската държава основно с цел подкрепа на служителите на дружества в затруднение по време на периоди на безработица ⁽⁷⁾. По това време SEAH е имало 2 214 служители, равняващи се на 1 980 наети на пълно работно време служители.
- (26) На 31 май 2015 г. Airport Handling е имало [...] (*) служители [...] (*) еквивалент на пълно работно време, наричан по-долу „ЕПРВ“, от които [...] (*) служители [...] (*) ЕПРВ са били предишни служители на SEAH.
- (27) На 4 юни 2014 г. SEAH и профсъюзите са подписали споразумението за изпълнение, целящо изпълнението на разпоредбите на проекта за уреждане на въпроса, описан в съображение 24 по-горе.
- (28) Споразумението е предвиждало SEA да се съгласи, първо, Airport Handling да наеме персонал от SEAH, в степента и съгласно трудовия профил, изисквани от Airport Handling, и второ, да се започнат преговори със синдикалните организации по отношение на критериите за подбор на персонала. В споразумението също така се посочва, че всеки нов трудов договор с Airport Handling ще се характеризира задължително с прекратяване на формалното и материалното съдържание на трудовия договор със SEAH.
- (29) Съгласно това споразумение SEAH е показало своята готовност за осигуряване на финансова схема за стимулиране на работниците, които до 30 юни 2014 г. се съгласят да не се противопоставят на мерките за освобождаване на персонал.
- (30) Освен това на 4 юни 2014 г. Airport Handling е сключило споразумение с профсъюзните организации. В това споразумение се определя броят на служителите с безсрочни договори, изисквани от Airport Handling на 1 юли 2014 г. В него също така е определено, че Airport Handling се съгласява да пренаема с приоритет бивши служители на SEAH.
- (31) В това споразумение се посочва предполагаемото търсене на работна ръка от Airport Handling, изразено в ЕПРВ. В този контекст в споразумението се подчертава, че тези цифри могат да подлежат на промяна по отношение на общия брой и/или променливите, посочени в споразумението. Изчисленията на персонала бяха следните: [...] (*) ЕПРВ постоянен персонал за операции; [...] (*) ЕПРВ административен персонал; [...] (*) ЕПРВ персонал на срочни договори за сезонни дейности. В споразумението се предвижда, че за да се задоволи това търсене, приоритетната стратегия на Airport Handling ще бъде да се насочи към лицата, понастоящем наети от SEAH. В споразумението също така се предвижда процедурата за набиране на служители, правното и финансовото съдържание на трудовите договори, социалната политика и организацията на работа. Разпоредбите на споразумението предполагат, че бившите служители на SEAH ще бъдат наети по нови договори със значително различаващи се икономически условия.
- (32) Работните договорености, определени в това споразумение, се различават от прилаганите от SEAH спрямо неговите служители. По-специално:
- съгласно националния колективен трудов договор за авиационен персонал Airport Handling ще прилага раздела за обслужващ персонал, а разделът за летищни оператори ще се прилага за трудови договори на работниците, които преди това са били наети от SEAH. Според Италия в раздела за обслужващ персонал се предвиждат различни условия относно годишния отпуск (20 вместо 22 дни в годината), работното време (7 ч. 30 минути на ден вместо 7 ч. 15 минути на ден) и възнагражденията и надбавките (премахване на 6-дневното възнаграждение);
 - различна организация на правата за възнагражденията, напр. неприлагане от Airport Handling на определени точки от корпоративния договор, допълващ националния колективен трудов договор, който SEAH е прилагало по отношение на своите служители;
 - различна организация на служителите (напр. [...] (*)).

⁽⁷⁾ Закон № 223 от 23 юли 1991 г. относно правилата на фонда за безработица, мобилността на съкратените работници, обезщетенията за безработица, прилагането на директивите на ЕС, намирането на работа и други разпоредби, свързани с пазара на труда (GURI (Официален вестник на Италианската република) № 175 от 27 юли 1991 г.).

(*) Търговска тайна.

(33) Според Италия в резултат на това:

— общите разходи за труд на Airport Handling са намалели с 30 % в сравнение с общите разходи за труд на SEAH;

— тежестта на разходите по допълнителния корпоративен договор на Airport Handling са намалели с [...] (*)% в сравнение с тези на SEAH, при средни съкращения на заплатата на годишна основа [...] (*) пъти месечната заплата.

(34) На 9 юни 2014 г. извънредното събрание на акционерите на SEAH е одобрило прекратяването на дружеството и неговото поставяне в доброволна ликвидация, като е определило датата на влизане в сила на ликвидацията за 1 юли 2014 г. ⁽⁸⁾.

(35) Ликвидатор е бил назначен и натоварен с продажбата на активите на дружеството, плащането на задълженията към кредиторите и изготвянето на окончателния ликвидационен баланс и отчет.

(36) Като условие за влизането в сила на споразуменията от 4 юни 2014 г. синдикалните организации бяха поставили наличието на положителен резултат от референдум сред служителите на SEAH. Референдумът е бил проведен между 11 и 13 юни 2014 г. На този референдум споразумението от 4 юни 2014 г. е било отхвърлено.

(37) Ето защо на 1 юли 2014 г. събранието на акционерите на SEAH е решило да удължи крайния срок за прекратяване на дейността на SEAH до 31 август 2014 г., давайки възможност на ликвидатора (който е поел своите функции на 1 юли 2014 г.) да управлява временно дружеството до тази дата, и при изтичането на този срок да пристъпи към продажбата на активите на SEAH и преустановяването на неговата дейност.

(38) За да се преодолее отрицателният вот на референдума от 14 юни 2014 г., на 4 юли 2014 г. синдикалните организации са предложили някои разяснения по точки, определени споразумението от 4 юни 2014 г., като например, че допълнителните работни дни трябва да се разпределят равномерно през цялата година, че позоваването на „ефективността на работни часове“ означава, че най-малко 7,5 часа на ден за 5-дневни работни седмици трябва да се отработват и че работниците имат възможността да изберат между два варианта как да работят по време на някои празници, които вече няма да се заплащат съгласно новото споразумение. На 7 юли 2014 г. Airport Handling е одобрило тези предложения. На 15 юли 2014 г. Airport Handling е подписало допълнително споразумение, което е потвърдило валидността на споразумението от 4 юни 2014 г. и е включвало уточненията, поискани от синдикалните организации. С това ново споразумение обаче не са въведени никакви съществени промени в сравнение с отхвърленото преди това споразумение от 4 юни 2014 г.

(39) През август 2014 г. SEAH е пристъпило към освобождаването на целия си персонал. В същото време Airport Handling е започнало да наема сред бившите работници на SEAH тези работници, които е считало за важни за своята дейност. Airport Handling също така се е свързало с Adecco, доставчик на услуги в областта на временната работа, за наемането на временни работници.

(40) SEAH е преустановило дейността си на 1 септември 2014 г. На същата дата Airport Handling е започнало да извършва дейност на летищата в Милано. Към 1 септември 2014 г. Airport Handling е имало [...] (*) служители ([...] (*) ЕПРВ), като по този начин е наело [...] (*)% от работниците, наети от SEAH към 22 април 2014 г. — датата, на която SEAH е стартирало официалното производство за колективното освобождаване на своите служители. В допълнение на това Airport Handling е използвало [...] (*) временни работници ([...] (*) ЕПРВ) [...] (*).

2.2. Договор с въздушните превозвачи

(41) С писмо от 22 април 2014 г. SEAH е уведомило въздушните превозвачи, доставчиците и другите заинтересовани страни, че ще преустанови дейността си, считано от 1 юли 2014 г., и че следователно на тази дата ще преустанови предоставянето на услуги по наземно обслужване на летищата в Милано.

(*) Търговска тайна.

(8) Доброволната ликвидация по същество е подобна на прекратяването от съда, с изключение на факта, че се пада на акционерите на общо събрание, а не на съда, да вземат решението за прекратяване на дружеството, да назначат ликвидаторите и да определят техните правомощия. Само когато мнозинството от акционерите не може да бъде събрано, дружеството трябва подаде молба пред съда, за да бъде обявено в ликвидация. Съдът след това определя ликвидаторите в съответствие с учредителния договор на дружеството или съгласно решението на акционерите на общото събрание, освен ако не е ясно, че разногласие между акционерите ще им попречи да вземат решение на общо събрание, в който случай самият съд назначава ликвидатор.

- (42) След горепосоченото уведомление десет авиокомпани са решили да възложат услугите по наземно обслужване на летищата в Милано на доставчици, различни от SEAH и Airport Handling.
- (43) В същото време Airport Handling е било избрано като доставчик на услуги по наземно обслужване от 19 авиокомпани, работещи на летищата в Милано, въз основа на открити тържни процедури. Други авиокомпани са избрали Airport Handling въз основа на процедури за състезателен диалог. Според Италия изборът на доставчик на услуги обикновено се основава на оценката на определени фактори като цена, финансова стабилност на доставчика, наличност на ефективно оборудване, съществуване на мрежа, доказана работа, опит и компетентност на оператора.

2.3. Създаване на Airport Handling и прехвърляне на дяловото участие от SEA на Milan Airport Handling Trust; капитализация на Airport Handling

- (44) Airport Handling е учредено на 9 септември 2013 г. като дружество с ограничена отговорност с капитал от 10 000 EUR.
- (45) На 10 март 2014 г. съветът на директорите на SEA е решил да увеличи капитала на Airport Handling до 2,5 милиона евро, за да може Airport Handling да изпълни изискванията за сертифициране като доставчик на услуги по наземно обслужване от националния орган за гражданско въздухоплаване (ENAC). Съгласно действащите национални правила ENAC предоставя лицензи на доставчиците на услуги по наземно обслужване, които отговарят на следните изисквания⁽⁹⁾:
- капитал най-малко една четвърт от вероятния оборот;
 - оперативни ресурси и организационни възможности, подходящи за извършване на услугите;
 - сертификат, доказващ че всички задължения, произтичащи от законодателството в областта на безопасността и трудовите отношения, са изпълнени.
- (46) На 30 юни 2014 г. Съветът на директорите на SEA е взел решение за създаването на Milan Airport Handling Trust („Тръстът“) и за увеличаване на капитала на Airport Handling с до 25 милиона евро.
- (47) Тръстът е учреден на 30 юни 2014 г., като актът за доверително управление е подписан на същия ден. Според учредителния акт Тръстът: i) действа като единствен акционер на Airport Handling в очакване на продажбата на миноритарен акционерен дял в дружеството и ii) гарантира, че Airport Handling осъществява дейност при липса на икономическа приемственост със SEA Handling.
- (48) Съгласно акта за доверително управление Тръстът е създаден със следните конкретни цели:
- да потвърди и провери липсата на икономическа приемственост на Airport Handling със SEA и SEAH, гарантирана по-специално чрез управлението на Airport Handling независимо от SEA;
 - да позволи влизането на независими трети страни инвеститори в акционерния капитал на Airport Handling с дялово участие в собствения капитал не по-малко от 30 %.
- (49) В акта за доверително управление се определя, че за изпълнението на тази задача Тръстът може да упражнява следните правомощия:
- да назначава директори, одитори и други корпоративни органи, като избира измежду легитимни кандидати, които нямат оперативна отговорност или трудово правоотношение със SEA или SEAH;
 - да поиска от директорите да представят доклад относно събитията, довели до липсата на икономическа свързаност и настъпили преди учредяването на Тръста; и
 - да гарантира, че са въведени подходящи процедури с цел недопускане на търговска информация на SEA неправомерно да облагодетелства Airport Handling в придобиването или запазването на договори с авиокомпани за сметка на неговите конкуренти при спазване на ограниченията, съдържащи се в приложение А към акта за доверително управление.

⁽⁹⁾ Airport Handling е подало искане за издаване на лиценз за предоставяне на услуги по наземно обслужване в Linate и Malpensa на 21 януари 2014 г. ENAC е предоставила лиценза на Airport Handling на 17 април 2014 г.

- (50) По-специално, съгласно акта за доверително управление, довереникът следва да провери, че след създаването на Airport Handling никакви правни актове не са били въведени, които да водят до прехвърлянето от SEAH на Airport Handling на активи, движима и недвижима собственост, договори с авиокомпани и/или доставчици на услуги по наземно обслужване, права на интелектуална собственост или едностранни ангажменти с икономически ефект (т.е. имуществени или лични гаранции), различни от предвидените съгласно акта за доверително управление.
- (51) В този смисъл с акта за доверително управление от обхвата на правомощията на довереника да упражнява контрол се изключва:
- фактът, че Airport Handling е учредено и капитализирано от SEA;
 - фактът, че Airport Handling е взело персонал от SEA;
 - фактът, че Airport Handling е взело на лизинг своите активи и оборудване за наземно обслужване от SEAH съгласно договор за лизинг, изтичащ на 28 февруари 2015 г.
- (52) В допълнение на това в акта за доверително управление се предвижда също така, че довереникът трябва да потвърди, че:
- с изключение на правомощията, предоставени на SEA съгласно акта за доверително управление, оперативното управление на Airport Handling е отделено от управлението на SEA, под контрола и надзора на съвета на директорите, чиито членове се назначават самостоятелно от довереника;
 - преди или след създаването на Тръста, SEA и Airport Handling не въвеждат правни актове, водещи до прехвърлянето от SEA на активи, движимо или недвижимо имущество, договори, едностранни ангажменти с икономически ефект (т.е. имуществени или лични гаранции) или права на интелектуална собственост, различни от предвидените в акта за доверително управление или поискани от SEA в качеството му на концесионер на летищата в Милано; и
 - Airport Handling въвежда процедури и механизми за контрол, за да не се допусне да се възползва от фирмените търговски данни на SEA, които биха могли неправомерно да облагодетелстват Airport Handling в придобиването или запазването на договори с авиокомпани, като например информация за договорите, сключени в миналото от SEAH, или изисквания на авиокомпаниите, сведени до знанието на SEA в качеството му на летищен оператор.
- (53) Съгласно акта за доверително управление обаче не е задача на довереника да проверява или оценява обстоятелствата, че:
- представители на SEA са участвали в преговорите със служителите, които е трябвало да бъдат наети от Airport Handling;
 - Airport Handling се възползва от предоставените служители на SEA, включително неговия генерален мениджър, който е трябвало да остане за целия срок на Тръста;
 - някои централизирани услуги е трябвало да продължат да се предоставят от SEA;
 - SEA може да проверява качеството на предоставяната услуга, за да изпълни своите задължения като оператор на инфраструктурата на летищата в Милано;
 - решения за бъдещото финансиране на Airport Handling са изцяло оставени на SEA, без да се засягат правата на съвета на директорите на Airport Handling да взема решения за изпълнението на бизнес плана.
- (54) Що се отнася до влизането на трета страна инвеститор в Airport Handling, в акта за доверително управление се предвижда, че първоначалната фаза на процедурата за отварянето на капитала на Airport Handling за „отговарящи на условията акционери“ (а именно физически или юридически лица или образувания, които, ако пребивават в Италия, не се класифицират като публични лица или дружества, контролирани от италианската държава, с изключение на дружества, регистрирани на фондовата борса), е трябвало да се управлява от SEA и е трябвало да бъде завършена до 28 февруари 2015 г.
- (55) В акта за доверително управление се предвижда, че ако до 1 март 2015 г. SEA все още е акционер на Airport Handling с повече от [...] (*) %, довереникът ще започне да търси инвеститори, които трябва да отговарят на условията, предварително съобщени му от SEA чрез документ, за който трябва да бъде уведомен адвокатът, действащ като попечител, и който подлежи на своевременно преразглеждане от SEA. Във всички други случаи довереникът не може да отчуждава дяловото участие в Airport Handling без съгласието на SEA.

(*) Търговска тайна.

- (56) В акта за доверително управление също така се предвижда, че след продажбата на [...] (*) % от дяловото участие на SEA в Airport Handling, SEA следва да потърси частни инвеститори, желаещи да поемат допълнителни дялови участия в капитала на Airport Handling, като се отчитат социалните съображения и задължението на SEA да продължи предоставянето на услуги по наземно обслужване на летищата в Милано.
- (57) На 26 август 2014 г. Съветът на директорите на Airport Handling е одобрил допълнение към акта за доверително управление. В допълнението е било определено, че Airport Handling ще издаде 20 000 дялови финансови инструменти — SFP (*strumenti finanziari partecipativi*) съгласно член 2346, параграф 6 от Италианския граждански кодекс ⁽¹⁰⁾, с номинална стойност от 1 000 EUR всеки, които да бъдат предложени на SEA. Допълнението беше подписано на следващия ден.
- (58) На 27 август 2014 г. събранието на акционерите на Airport Handling ⁽¹¹⁾ е решило да увеличи капитала на Airport Handling от 1,3 милиона евро на 5 милиона евро, записан и внесен от SEA.
- (59) На същия ден SEA е прехвърлило цялото дялово участие в Airport Handling на Тръста и е назначило довереника, а именно Crowe Horwath Trustee Services („довереникът“) да управлява Airport Handling.
- (60) На 27 август 2014 г. довереникът е назначил нов съвет на директорите на Airport Handling. SEA [...] (*) висши мениджъри [...] (*), от пет, [...] (*). Съгласно Италия те изпълняват своите дейности в изключителния интерес на Airport Handling въз основа на договор за командироване от дружеството майка — SEA.
- (61) Още на 27 август 2014 г., след прехвърляне на дяловото участие от SEA на Тръста, събранието на акционерите на Airport Handling ⁽¹²⁾ е взело решение за преобразуването на Airport Handling от дружество с ограничена отговорност (S.R.L) в акционерно дружество (S.p.A) и за емитирането на 20 000 SFP, предложени за записване на SEA по цена от 1 000 EUR всеки. SFP са били записани и платени от SEA на следващия ден, като по този начин капиталът на Airport Handling се е увеличил на 25 милиона евро общо (5 милиона евро акционерен капитал и 20 милиона евро под формата на SFP).

2.4. Опитът за продажба на активите на SEAH; договарянето за лизинг с Airport Handling

- (62) На 12 ноември 2014 г. ликвидаторът е публикувал покана за изразяване на интерес към закупуването на активите на SEAH; тази покана е била публикувана в Притурката към Официален вестник на Европейския съюз.

„Италия-Милано: Продажба на оборудване, състоящо се, само за информация, от: товарачи за товари, транспортъри, повдигащи платформи, транспалетни колички, мобилни транспортни ленти/транспортни ленти на ремарке, стълби на ремарке/мобилни/BAE, електрически/дизелови/хибридни влекачи, варели, генератори, климатични инсталации, компресори, колички за багаж/стока 2014/S218-385934 — Покана за изразяване на интерес“ ⁽¹³⁾. За целите на поканата за изразяване на интерес, активите са били групирани в девет партии.

- (63) SEAH е възложило на *Istituto del Marchio di Qualità S.p.A.* („IMQ“) да извърши цялостна оценка на активите на SEAH и на тази основа да определи таксата за лизинга на оборудването за наземно обслужване на SEAH, както и цената за продажба на активите. IMQ е изготвило два доклада: на 25 юни 2014 г. по отношение на лизинговата такса; на 16 октомври 2014 г. по отношение на разделянето на активите в партии за продажба. Според IMQ очакваната стойност на активите следва да се разбира като вероятната пазарна стойност, която активи с подобни технически характеристики и показатели, състояние на ремонт и съхранение, употреба и възраст биха имали в парично изражение.
- (64) Крайната дата за подаване на оферти за деветте партии за продажба е била определена за 26 януари 2015 г.
- (65) IMQ е предложило като такса за лизинга на оборудването за наземно обслужване на SEAH [...] EUR (*) на полугодие [...] EUR (*) на година).

(*) Търговска тайна.

⁽¹⁰⁾ SFP са дялови инструменти и следователно те не са предмет на задължение за възстановяване на сумата, внесена от SEA. Те не дават административни права, но са подобни на акциите по отношение на правата върху собствения капитал. По-специално тези инструменти предоставят права за разпределение на печалбата и резерва, както и права върху други капиталови позиции, включително в случай на прекратяване на дружеството.

⁽¹¹⁾ На тази дата SEA все още е било едноличен акционер на Airport Handling.

⁽¹²⁾ На тази дата Тръстът все още е бил едноличен акционер на Airport Handling.

⁽¹³⁾ Обявление за обществена поръчка № 2014/S218-385934 от 12 ноември 2014 г. в електронен ежедневник за поръчки (TED) — притурка към ОВ: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:BG:HTML&src=0>.

- (66) На 1 септември 2014 г. SEAH и Airport Handling са сключили лизингов договор, според който Airport Handling взема на лизинг оборудването за наземно обслужване на SEAH при лизингова такса от [...] EUR (*), т.е. сумата, предложена от IMQ. Договорът за лизинг трябваше да изтече на 31 август 2015 г.
- (67) За да потвърдят точността на оценката, извършена от IMQ, на 1 септември 2014 г. Airport Handling и SEAH са ангажирали втори независим експерт, Ernst & Young financial-business Advisors SpA („E&Y“), да извърши повторна оценка на нивото на лизинговата такса. В този контекст SEAH и Airport Handling са постигнали договорно съгласие, че ако във втората оценка се заключи, че пазарната стойност се е отклонила най-малко с [...] (*) % от нивото, определено от IMQ, договорната такса ще бъде съответно коригирана с обратно действие.
- (68) На 15 октомври 2014 г. E&Y са представили своя доклад и са определили пазарната цена за лизинга на активите на SEAH като [...] EUR (*) на година. На 25 октомври 2014 г. Airport Handling и SEAH са се договорили да разширят анализа, извършван от E&Y, и са възложили на последните задачата да анализират реалните условия на работа и физическото състояние на активите (E&Y първоначално са основали своята оценка на физическа проверка на активите въз основа на представителна извадка). Този анализ е показал, че редица машини и оборудване не са били подходящи за употреба, като се вземе предвид краткият срок на лизинговия договор и високите разходи за необходимите ремонти с оглед на факта, че голяма част от оборудването е морално остаряло. Според Тръста на датата, когато е представил своите коментари по решението за откриване на процедурата от 2014 г., SEAH и Airport Handling са обмисляли решение, за да се избегне съдебен процес. Впоследствие лизинговата такса е била коригирана със задна дата на [...] EUR (*) на година.
- (69) На 26 ноември 2014 г. съветът на директорите на Airport Handling е решил да започне публичен търг за закупуване на ново оборудване на пазара. На 11 февруари 2015 г., в резултат на тази тръжна процедура, Airport Handling е заменило грубо [...] (*) % от своето оборудване с активи, закупени на пазара, струващи приблизително [...] EUR (*). Според италианските органи Airport Handling е финансирало тази покупка изключително със свои собствени ресурси.
- (70) На 9 февруари 2015 г. търгът за продажбата на активите на SEAH е бил обявен за неуспешен, тъй като нито един участник в търга не е изразил интерес към закупуване на никоя от партидите.
- (71) На 26 февруари 2015 г. SEAH е получило първо известие от Airport Handling, с което последното е изразило интерес към закупуването на 6 от 9-те тръжни партиди. На 3 юни 2015 г. Airport Handling е подновило своя интерес. На 18 септември 2015 г. [...] (*) са били продадени на Airport Handling по цената, посочена в първоначалната тръжна процедура, а именно [...] EUR (*).

2.5. Продажбата на миноритарен акционерен дял в Airport Handling

- (72) Както е предвидено от акта за доверително управление, довереникът е стартирал процедурата по продажбата на миноритарен дял от капитала на Airport Handling.
- (73) За тази цел на 27 януари 2015 г. довереникът е назначил италианския клон на BNP Paribas като финансов съветник във връзка с продажбата на „най-малко 30 %“ от акционерния капитал на Airport Handling на трети страни инвеститори. Италианските органи изтъкнаха, че BNP Paribas, в качеството си на финансов съветник, са организирали процеса на продажбата при пълна независимост. BNP Paribas беше предвидила следните етапи на продажбата: 1. Предварителен скрининг; 2. Организация на сделката; 3. Приключване на сделката;
- (74) Пет заинтересувани инвеститори подадоха необвързващи оферти за закупуването на дял от [...] (*)-[...] (*) % в Airport Handling: [...] (*), [...] (*), [...] (*), [...] (*), и [...] (*).
- (75) Според проекта на договор за продажба, предоставен от Италия, за да се позволи на инвеститора да има оперативен контрол над Airport Handling, довереникът се задължава, за цялото време до изтичането на периода на запазване на съществуващото положение⁽¹⁴⁾, да предостави на инвеститора правото да назначава мнозинството, т.е. трима от петима членове на съвета на директорите, сред които и изпълнителният директор на дружеството, докато председателят на съвета на директорите ще се назначава от събранието на акционерите.

(*) Търговска тайна.

⁽¹⁴⁾ „Окончателен срок“ 18 календарни месеца от изпълнението и размяната на всички документи и изпълнението на всички задължения, произтичащи от договора за продажба.

- (76) На 21 септември 2015 г. довереникът е подписало обвързващо рамково инвестиционно споразумение с D'Nata за продажбата на [...] (*) % от акциите на Airport Handling. По силата на това споразумение се прилагат следните договорености:
- (77) Първоначални инвестиции: След като органите за контрол на сливанията са разрешили придобиването, D'Nata придобива [...] (*) % от акциите на Airport Handling с правото да назначава мнозинството от членовете на съвета на директорите и главния изпълнителен директор. Целта на тази договореност е била D'Nata, макар и миноритарен акционер, да бъде ефективно в позицията на контролиращ акционер.
- (78) Допълнителна инвестиция: Съгласно договореност за опция за покупка, D'Nata има правото да придобие допълнителен [...] (*) % дял в Airport Handling. Специфична „опция за продажба при държавна помощ“ предвижда D'Nata да има правото да продаде обратно своя [...] (*) % дял срещу коригираната първоначална цена на придобиване, ако Комисията приеме отрицателно решение или ако 18 месеца след реализиране на първоначалната инвестиция процедурата за държавна помощ все още не е приключила.
- (79) На 8 февруари 2016 г. италианският орган за защита на конкуренцията, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, е разрешил придобиването на пълен контрол върху Airport Handling от D'Nata съгласно италианския закон за контрол на сливанията. Довереникът информира Комисията, че след получаването на това разрешение то ще пристъпи към финализиране на инвестицията с D'Nata на 8 март 2016 г.

2.6. Бизнес планът за периода 2014—2017 г.

2.6.1. Бизнес планът от 14 ноември 2013 г.

- (80) През фазата на предварителното разследване Италия беше предоставила бизнес плана на Airport Handling за периода 2014—2017 г., изготвен на 14 ноември 2013 г. („бизнес планът от ноември 2013 г.“) като доказателство, че инвестицията на SEA в капитала на Airport Handling е била в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Основните елементи на този план са обобщени по-долу:
- (81) Бизнес планът поставя акцент върху обслужването на пероните⁽¹⁵⁾ и пътниците⁽¹⁶⁾, които представляват основната част от дейността на Airport Handling. Общият пазарен дял на дружеството на летища Malpensa и Linate се е очаквал да бъде съответно [50—70] (*) % и [50—70] (*) % през втората половина на 2014 г. и да се увеличи съответно на [60—80] (*) % и [60—80] (*) % до 2017 г.
- (82) Разработените в плана прогнози обрисуват увеличаващи се оперативни приходи въз основа на прогнозиран нарастващ пазарен дял. Общата сума на приходите се е очаквало да се увеличи от [...] EUR (*) за втората половина на 2014 г. на [...] EUR (*) през 2017 г. въз основа на допускане за [...] (*)—[...] (*) % годишно увеличение на пътническия трафик за периода 2014—2017 г.
- (83) Средната численост на персонала се е предвиждало да се увеличи от [...] (*) ЕПРВ през 2014 г. на [...] (*) ЕПРВ през 2017 г. вследствие на увеличаване на броя на срочните договори. Разходите за труд са били изчислени на около [...] % от общите оперативни разходи. SEA е увеличило производителността с 12 % през референтния период, като е използвало три основни фактора:

— повишаване на ефективността при стартиране на Airport Handling (коригиране на дела на срочните договори и договорите на непълно работно време; по-добро определяне на работната програма²; промени по организационната структура за ефективно използване на ресурсите чрез ограничаване на използването на сезонни работници; максимално увеличаване на капацитета на наличната работна ръка);

— икономии от мащаба в резултат от увеличаването на трафика;

— структурни корекции в бизнес процесите (по-добро планиране и организация на работата; инвестиции в технически решения, за да се позволи частична или пълна автоматизация на някои дейности; свързване на разходите за работна ръка с крайните продукти и резултати от дейността).

(*) Търговска тайна.

⁽¹⁵⁾ Наземно обслужване на въздухоплавателни средства, включително качване/слизване на пътници, товарене и разтоварване на багаж и товари, балансиране на въздухоплавателни средства и разпределение на багажа.

⁽¹⁶⁾ Предоставяни наземни услуги.

- (84) Първоначалните разходи за започване на дейност, свързани с предоговарянето на споразуменията с клиентите и доставчиците, трудовите договори, наемането на персонал, изготвянето на организационни/административни/експлоатационни процедури, правните разходи, банковите такси, консултантските разходи и закупуването на дребни предмети и други разходи се е очаквало да възлизат на [...] EUR (*).
- (85) Оперативните разходи за започване на дейността, т.е. капиталовите разходи, необходими на Airport Handling, за да може да извършва операции, са били оценени на [...] EUR (*) за ново оборудване. Въпреки това, за целите на бизнес плана от ноември 2013 г. е било допуснато, че Airport Handling ще придобие използвано оборудване за наземно обслужване на стойност [...] EUR (*).
- (86) За да се покрият разходите за започване на дейността, в бизнес плана се изисква увеличаване на капитала с [...] EUR (*) през [...] (*).

2.6.2. Бизнес планът от 06 август 2014 г.

- (87) По-нататък в хода на разследването Италия представи преразгледан бизнес план за периода 2014—2017 г., изготвен на 6 август 2014 г. („бизнес планът от август 2014 г.“), одобрен от Съвета на директорите на Airport Handling на 26 август 2014 г. Според информацията, предоставена от Италия, това преразглеждане вече е било в процес на окончателно приключване през юли 2014 г. Основните допускания в този план са обобщени по-долу:
- (88) Пазарен дял: Що се отнася до [...] (*) в бизнес плана от август 2014 г. се допуска малко по-слаб растеж в сравнение с предишния план, с пазарен дял от [70-80] (*) % през [...] (*), въз основа на актуализираните прогнозиран нива на трафика от [...] (*) и [...] (*).
- (89) Цени: Единичните цени (на движение на въздухоплавателно средство) са по-високи от предполагаемите цени в бизнес плана от ноември 2013 г., и са постоянни в номинално изражение за целия период 2014—2017 г.
- (90) Разходи за персонал: Предвидените разходи за персонал в бизнес плана от август 2014 г. са малко по-високи от предполагаемите в бизнес плана от ноември 2013 г. и варират между [...] (*) и [...] (*) % от оперативните разходи. Това увеличение се дължи на [...] (*).
- (91) Други отчетени разходи са външните разходи, амортизацията и провизиите, на които заедно са се падали около [...] (*) % от общите оперативни разходи, и регулираните разходи (около [...] (*) %) за услуги, които SEA предоставя на Airport Handling за използването на обща инфраструктура на летището (по-специално [...] (*)). В бизнес плана от август 2014 г. се предвижда, че [...] EUR (*) ще трябва да бъдат инвестирани за закупуването на оборудване, от които [...] (*) % за закупуване на ново оборудване и [...] (*) % за закупуването на втора ръка превозни средства на пазара. Тези данни се основават на офертите на потенциални доставчици, получени от Airport Handling през март 2014 г.
- (92) Подобно на бизнес плана от ноември 2013 г., бизнес планът от август 2014 г. показва намаляване на оперативните разходи в сравнение със структурата на разходите на SEAH, постигнати по същество чрез увеличаване на ефективността и намаляване на персонала.

2.6.3. Икономически оценки на бизнес плана

2.6.3.1. Докладът на BCG

- (93) Airport Handling възложи на *Boston Consulting Group* изготвянето на предварителна независима оценка на бизнес плана за периода 2014—2017 г. („докладът на BCG“). BCG представи своя доклад на 14 октомври 2014 г.
- (94) Докладът на BCG се основава на бизнес плана, одобрен на 26 август 2014 г., на бизнес плана, изготвен през ноември 2013 г., на собствения опит и ноу-хау на BCG в сектора, както и на публични данни, отнасящи се до развитието на пазара и основните оператори по наземно обслужване.
- (95) Накратко, BCG е оценило следните допускания, залегнали в основата на бизнес плана: очаквани приходи (въз основа на предполагаемия потенциал за растеж на трафика, предполагаемия растеж на обемите, обслужвани от Airport Handling); разходите за персонал (въз основа на разходите за ЕПРВ; предполагаемото повишаване на производителността); планираните инвестиции (общо [...] EUR (*)).

(*) Търговска тайна.

- (96) BCG е обобщило своите констатации, както следва:
- (97) По същество допусканията относно обемите на трафика на нивото на SEA изглеждат устойчиви и съвместими с разпоредбите на основните браншови организации, по-специално ИАТА и Евроконтрол. BCG обаче отбелязва, че намерението да се поддържа постоянен микс от превозвачи, състоящ се от нискотарифни превозвачи („LCCs“) и така наречените традиционни превозвачи, не би било в съответствие с историческото развитие на микса на терминал Malpensa, където през последните четири години делът на нискотарифните превозвачи се е увеличил с [...] (*) процентни пункта. Освен това нов национален законодателен акт (*Decreto Linate*) би могъл да доведе до преместването на някои превозвачи от Malpensa на Linate.
- (98) Допускането за възможното развитие на обемите, обслужвани от Airport Handling, изглежда като цяло постижимо, тъй като, първо, подписаните с нови превозвачи споразумения към датата на изготвяне на доклада от BCG ще гарантират пазарен дял от [60—70] (*) %; второ, целта за [70—80] (*) % пазарен дял за 2017 г. би била устойчива с оглед на текущата динамика на конкуренцията в сектора, както и на досега реализираните [70-80] (*) % пазарен дял на SEAH.
- (99) Според BCG текущите преговори със SEA изглежда, че потвърждават допусканията относно постигането на нивото на приходи от услугите, предоставяни от оператора на летището. BCG обаче не е могло да направи оценка на очакваните приходи през последната година от плана (2017 г.) поради предполагаемия 2-годишен срок на договора.
- (100) Допусканията за увеличаване на средните единични разходи за персонал от [...] (*) % годишно от 2014 до 2017 г. биха били като цяло в съответствие със споразумението, подписано между италианското сдружение на летищните оператори, Assaeroporti, и профсъюзите през октомври 2014 г.
- (101) Подобрието от [...] (*) % на производителността на ресурсите изглежда би било като цяло устойчиво, първо, защото вече е било постигнато подобряване на производителността в размер на [...] (*) %, когато докладът е бил писан, и второ, тъй като останалите [...] (*) % изглеждат разумни с оглед на текущите организационни нива и техническия етап на изпълнение.
- (102) BCG също така е установило, че бюджет за инвестиции в размер на [...] (*) EUR изглежда като цяло в съответствие със закупуването на нов автопарк, състоящ се главно от нови превозни средства (95 %), както се вижда от подробните цени на закупуване, посочени в офертите, получени от Airport Handling през март 2014 г.
- (103) BCG е констатирало, накратко, че маржът на печалбата, предвиден в бизнес плана за 2017 г. ([...] (*) %, [...] (*) EUR) би бил в общи линии в съответствие със, или малко под, средната рентабилност на значима извадка от другите европейски дружества, работещи в частния и публичния сектор (въз основа на сравнение с Portway, Acciona, Aviapartner, Fraport и ATA-Handling). BCG обаче е посочило, че действителното развитие на състава на трафика, както и възможните въздействия на новото законодателство относно Linate (*Decreto Linate*), биха могли да доведат до по-малко трафик на Malpensa.

2.6.3.2. Докладът на Brattle

- (104) SEA е възложило на Brattle Group да анализира вливането в Airport Handling на капитал от SEA, и по-специално да анализира дали тази инвестиция е била в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Brattle представи своя доклад на 30 март 2015 г.
- (105) Съгласно доклада на Brattle анализът се основава на информацията, която е била известна на SEA към момента на вземане на решението да се инвестира в Airport Handling, както и на публични данни относно конкурентната позиция на SEA. Съгласно доклада на Brattle допусканията в бизнес плана от ноември 2013 г. са най-уместни за проверка на критерия за инвеститор в условията на пазарната икономика, тъй като те представляват основата, на която SEA е осъществило инвестицията⁽¹⁷⁾.
- (106) Съгласно доклада на Brattle изразеното от Комисията съмнение в решението за откриване на процедурата от 2014 г., а именно, че бизнес планът на Airport Handling е бил прекалено оптимистичен, може да бъде разсеяно, като се има предвид, че ключовите допускания на бизнес плана са се реализирали на практика. По-специално пазарният дял на Airport Handling през 2014 г. е превишавал прогнозите на бизнес плана от ноември 2013 г.

(*) Търговска тайна.

⁽¹⁷⁾ Доклад на Brattle, стр. 1, параграф 1 и стр. 7, параграф 34.

- (107) Съгласно доклада на Brattle единичните цени (цените, начислявани от Airport Handling за всяко движение на въздухоплавателно средство), посочени в бизнес плана от август 2014 г., се основават на договори, които вече са били подписани с авиокомпаниите, средно равняващи се на [...] EUR (*), което е по-високо от предполагаемата цена в бизнес плана от ноември 2013 г., варираща от [...] EUR (*) през 2014 г. до [...] EUR (*) през 2017 г. Това е накарало експертите да стигнат до следните заключения: първо, пазарните цени в бизнес плана от август 2014 г. са по-близо до действително постигнатите резултати, тъй като са се основавали на подписани договори. Второ, в бизнес плана от ноември 2013 г., на който SEA е основало своето инвестиционно решение, в действителност е подценена пазарната цена, която Airport Handling може да постави. Трето, това потвърждава, че пазарните цени в бизнес плана от ноември 2013 г. са били не само разумни, но в действителност и твърде ниски.
- (108) И накрая, експертите отбелязаха, че пазарните цени, които Airport Handling е договорило с авиокомпаниите, са били по-ниски от цените, които SEAH в действителност е поставяло.
- (109) Експертите са съгласни, че първоначалният пазарен дял за Airport Handling, предвиден в бизнес плана от ноември 2013 г., може да изглежда висок за нов участник на пазара. Те обаче допускат, че един инвеститор в условията на пазарна икономика би бил наясно, че прекратяването на SEAH би създавало необичайна ситуация, при която за голям брой от договорите за наземно обслужване на летищата на SEA е трябвало да се търси друг оператор. Експертите стигат до заключението, че Airport Handling следователно би се възползвало от тази ситуация по същия начин, както другите оператори на летищата в Милано биха могли да го направят. В допълнение на това, съгласно доклада, очакваният пазарен дял на Airport Handling би бил типичен за големите италиански летища, където най-големият оператор за наземно обслужване обикновено има дял от около 70 % от пазара. Освен това експертите са установили, че Airport Handling е единственият оператор с достатъчно активи и оборудване, за да гарантира 24-часово пълно обслужване, което би било ключово предимство по отношение на конкурентите.
- (110) Експертите също така са установили, че по-ниските разходи за персонал са били една от основните причини, поради която Airport Handling е очаквало да бъде печелившо, въпреки че SEAH е било на загуба. Експертите са счели това допускане за разумно, тъй като Airport Handling е било в процес на преговори за новите трудови договори, с които работниците са се съгласили да работят 20 допълнителни дни в годината в сравнение с предишните договори на SEAH.
- (111) Освен това, съгласно доклада на Brattle, макар в бизнес плана от ноември 2013 г. разходите за труд да са леко подценени, в бизнес плана от август 2014 г. са посочени разходи за ЕПРВ от [...] (*) EUR/час, [...] (*).
- (112) По мнение на експертите, когато инвестира в Airport Handling, един инвеститор в условията на пазарна икономика би очаквал да реализира нормата на възвръщаемост (вътрешна норма на възвръщаемост — ВНН) равна на или по-голяма от средната претеглена цена на капитала (WACC) съгласно стандартната финансова теория. В този случай изчисленията са потвърдили, че при всички сценарии очакваната ВНН на проекта надхвърля WACC и следователно един частен инвеститор би очаквал да реализира печалба от своята инвестиция в Airport Handling.
- (113) Консултантът също така е отбелязал, че когато SEA е взело своето решение да създаде Airport Handling през 2013 г., частният капиталов фонд F2i е притежавал 44,31 % от дружеството. F2i назначава двама членове на съвета на директорите на SEA, а съгласно доклада на Brattle нито един от членовете на съвета на директорите не е гласувал против предложението SEA да инвестира в Airport Handling, което е доказателство, че инвестицията се е очаквало да бъде печеливша и следователно е съвместима с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.
- (114) Освен това съгласно доклада на Brattle един инвеститор в условията на пазарна икономика би счел за сравнително ниска вероятността Комисията да установи наличието на икономическа приемственост между SEAH и Airport Handling и следователно да изиска от последното да изплати помощта, счетена за несъвместима в решението за възстановяване. Това е така, защото SEA е предприело мерки за закрила на Airport Handling и за недопускане на икономическа приемственост, като например създаването на Тръста. Съгласно финансовите оценки на Brattle по отношение на бизнес плана от ноември 2013 г., доколкото вероятността за установяване на икономическа приемственост е по-малка от [...] (*) % (като се приема цената на капитала, предложена от SEA) или по-малка от [...] (*) % (като се приема цената на капитала, предложена от Brattle), то инвестицията на SEA в АН е била съвместима с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Brattle е намерило за разумно да се предположи, че предвид контекста, и по-специално уведомяването на Комисията, един инвеститор в условията на пазарна икономика би преценил тази вероятност да бъде по-малко от [...] (*) % и следователно би инвестирал в Airport Handling от чисто икономическа гледна точка.

(*) Търговска тайна.

2.7. Обявено намаляване на обхвата на икономическите дейности на Airport Handling

- (115) Италия предложи да намали допълнително обхвата на дейностите, които понастоящем се извършват от Airport Handling, в сравнение с дейностите, извършвани в миналото от SEAH. По-специално по отношение на [...] (*).
- (116) SEA понастоящем предоставя [...] (*) съгласно ново и различно споразумение, което изтича на 31 декември 2018 г.
- (117) SEA е обявило, че желае да прекрати, най-късно до 31 декември 2016 г., споразумението, свързано със [...] (*), като по този начин го отнеме от Airport Handling, и също така да наеме около [...] (*) служители на Airport Handling, които в момента са [...] (*). В резултат на тази промяна оборотът на Airport Handling, който е от порядъка на [...] (*) EUR през първата година от неговата дейност, ще бъде намален с около [...] (*) EUR.

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

3.1. Относно икономическата приемственост и прехвърлянето на задължението за възстановяване

- (118) В решението за откриване на процедурата от 2014 г. Комисията зае предварителното становище, че в този случай критериите, определени от Съда на Европейския съюз, за да се установи дали дадено дружество, различно от първоначалния получател на помощта, може да бъде държано отговорно за възстановяване на помощта, са до голяма степен изпълнени. По-специално:
- дори и служителите да бъдат пренаети от Airport Handling, от споразумението, подписано от SEA, SEAH и профсъюзите на 4 ноември 2013 г., личи, че на бившите служители на SEAH се гарантират правата, придобити съгласно предишните договори със SEAH;
 - съгласно информацията, с която Комисията разполагаше към онзи момент, дори преди изтичането на срока на основните договори с авиокомпаниите, SEA и Airport Handling са полагали съвместни търговски усилия с цел да уверят авиокомпаниите, извършващи дейност на летището, че SEA ще продължи да осигурява наземното обслужване чрез своето ново дъщерно дружество Airport Handling след като приключи ликвидацията на SEAH;
 - оборудването, необходимо за предоставянето на услугите по наземно обслужване, ще бъде предоставено на лизинг на Airport Handling от SEAH в очакване на (възможната) продажба на тези активи на трети страни в откритата тръжна процедура. Комисията счита, че аргументът на Италия, че тези активи ще бъдат взети на лизинг от Airport Handling по пазарни цени, може да бъде приет дотолкова, доколкото стойността на въпросните активи е била оценена от експерт, назначен от дружеството майка — SEA, и евентуалната продажба на тези активи не е била сигурна;
 - новото дружество за наземно обслужване ще има същия собственик като SEAH, а именно SEA. Комисията счете, че предложението на Италия да проведе търг за 20 % от капитала на новия доставчик на наземно обслужване не е достатъчно, за да гарантира прекъсване на връзката със SEAH, тъй като, първо, предложението е ограничено само до миноритарно дялово участие и, второ, не са били предоставени гаранции, че това действително ще се случи. Освен това отварянето на капитала е щяло да бъде извършено само след като Airport Handling навлезе на пазара;
 - моментът — след приемане на решението за възстановяване на помощта — и икономическата логика на създаването на нов доставчик на наземно обслужване предполагат, че планът, за който Италия е уведомила предварително, представлява механизъм за заобикаляне на възстановяването.
- (119) Поради това Комисията направи предварителното заключение, че създаването на новото дружество изглежда има за цел и последствие заобикалянето на задължението помощта да бъде върната, както и че Airport Handling е приемникът на SEAH. Въз основа на това Комисията зае предварителното становище, че Airport Handling би могло да носи отговорност за възстановяването на помощта, предоставена в миналото на SEAH и счтена за несъвместима в решението за възстановяване от 2012 г.

3.2. Относно вливането на капитал

- (120) Комисията зае предварителното становище, че решенията на SEA за създаване на Airport Handling и за вливане на собствен капитал в него могат да бъдат приписани на държавата: Първо, Комисията отбеляза, че Община Милано е притежавала мажоритарен дял от 54,81 % в SEA и че следователно държавата следва да се разглежда като имаща влияние върху процесите на вземане на решения в SEA и участваща в решенията, вземани от дружеството. Второ, Комисията се позова на някои изявления, направени от представители на италианските органи във връзка с този въпрос, които изглежда показваха, че създаването на Airport Handling е било организирано от италианските органи, по-специално с цел защита на трудовата заетост на летищата в Милано.

(*) Търговска тайна.

- (121) Освен това, тъй като SEA изглеждаше, че се контролира от италианските органи, Комисията достигна до предварителното заключение, че вливането на капитал, финансирано от SEA, е включвало държавни ресурси.
- (122) Комисията също така зае предварителното становище, че SEA не е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика, когато е извършило вливането на капитал в Airport Handling.
- (123) Първо, Комисията изрази съмнения, че един частен инвеститор би предоставил капитал на Airport Handling по времето, когато SEA го е направило, тъй като службите на Комисията вече са били информирали италианските органи, че предвиденото създаване на нов доставчик на наземно обслужване вероятно ще доведе до икономическа приемственост и по този начин задължение за новото дружество да възстанови помощта, намерена за несъвместима в решението за възстановяване от 2012 г. В бизнес плана от ноември 2013 г. обаче не е взет предвид рискът от прехвърляне на задължението за възстановяване от SEAH на Airport Handling.
- (124) Второ, Комисията изрази съмнения дали бизнес планът, който е в основата на решението на SEA да инвестира в Airport Handling, се основава на достатъчно надеждни допускания.
- (125) Ето защо Комисията сче, че инвестицията на SEA от 25 милиона евро в Airport Handling не изглежда да се основава на икономически оценки, сравними с тези, които при съответните обстоятелства би направил разумен частен инвеститор в сходна ситуация, преди да направи подобни инвестиции, за да определи тяхната бъдеща рентабилност. Въз основа на това Комисията зае предварителното становище, че вливане на капитал в размер на 25 милиона евро представлява държавна помощ в полза на Airport Handling.

4. МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ

4.1. Относно икономическата приемственост

- (126) Италия припомни, че съгласно установената съдебна практика възстановяването на неправомерно предоставена и несъвместима държавна помощ цели да елиминира нарушаването на конкуренцията, причинено от конкурентното предимство, предоставено чрез неправомерно изплатената помощ. Вследствие на това неправомерната и несъвместимата помощ трябва да бъде възстановена от предприятието, което действително се е ползвало от нея. Задължението за възстановяването на помощта може да бъде разширено до дружества, различни от първоначалния получател на помощта, ако са изпълнени следните кумулативни условия:
- че дружеството се счита за продължител на дейността на предприятието получател на помощта; и
 - че дружеството запазва ефективната полза от конкурентното предимство, свързано с получаването на помощта.
- (127) Според Италия в този случай прехвърлянето на конкурентното предимство, свързано с предоставената на SEAH помощ, може да бъде изключено от самото начало.
- (128) По-специално Италия отбелязва, че предполагаемото предимство, предоставено на SEAH, е било определено от Комисията в съображение 219 и следващи от нейното решение за възстановяване като съответстващо на компенсацията на загубите на SEAH през периода 2002—2010 г. Както беше посочено от Комисията, тези загуби са били генерирани поради високите разходи за персонал, които представляват значителен дял от структурата на разходите на един доставчик на услуги за наземно обслужване. Тъй като вливанията на капитал, определени като държавна помощ от Комисията, са служили основно за покриване на загуби, произтичащи от прекомерно високи разходи за персонала на SEAH, според Италия конкурентното предимство, от което SEAH се е възползвало, би било *ipso facto* премахнато с неговата ликвидация и излизане от пазара.
- (129) Италия също така отбелязва, че дори и част — макар и малка — от конкурентното предимство, свързано с предоставената на SEAH помощ, да може да се асоциира с активите на дружеството, т.е. активите, използвани от SEAH за извършване на неговата дейност по наземно обслужване на летищата в Милано, то тези активи не подлежат на прехвърляне от SEAH на Airport Handling. По-скоро те биха били временно наети от последното при пазарни условия в очакване на тяхната продажба на свободния пазар.
- (130) Италия също така отбелязва, че дори и ако реално се е извършило прехвърляне на конкурентно предимство от SEAH към Airport Handling, в този случай не може да бъде установено, че Airport Handling *de facto* продължава икономическата дейност на SEAH.
- (131) Първо, не е извършено никакво прехвърляне, *de facto* или *de jure*, на трудови договори между SEAH и Airport Handling. Според Италия Airport Handling е наело, при до голяма степен нови условия, само служителите, строго необходими за извършването на дейността по наземно обслужване. В допълнение на това новите трудови договори са се уреждали по друг режим (раздел „Наземно обслужване“, а не раздел „Летищни оператори“ от националния колективен трудов договор (*Contratto Collettivo nazionale di Lavoro* (CCNL)) и асоциацията на служителите (*Assohandlers* вместо *Assoaerporti*). Въз основа на това Италия изтъкна, че Airport Handling ще постигне намаление на разходите за персонал със значително увеличение на производителността.

- (132) Италия също така добави, че няма фактически доказателства в подкрепа на твърдението на Комисията в решението за откриване на процедурата от 2014 г., че на бившите служители на SEAH са били гарантирани правата, придобити по силата на предишни договори със SEAH. Според Италия в споразумението от 4 ноември 2013 г. не са се предвиждали никакви гаранции в полза на бивши служители на SEAH по отношение на придобитите права и ясно е била определена необходимостта от нови трудови договори, основани на нови условия.
- (133) Нито пък е имало прехвърляне на договори между SEAH и въздушните превозвачи, работещи на летищата в Милано, към Airport Handling. Според Италия след прекратяването на договорите между SEAH и въздушните превозвачи Airport Handling е договорило *ex novo* договорите с въздушните превозвачи, извършващи полети на летищата в Милано. В допълнение на това според Италия SEA и Airport Handling не са полагали общи търговски усилия в тази насока, противно на твърденията на Комисията в решението за откриване на процедурата от 2014 г., в подкрепа на които няма никакви фактически доказателства според Италия. Това обстоятелство във всеки случай би било без значение за оценката на икономическата приемственост между SEAH и Airport Handling. Във връзка с това Италия припомни, че настоящият портфейл от клиенти на Airport Handling е различен от този на SEAH. По-скоро Airport Handling е сключило някои договори с въздушни превозвачи, които не са били клиенти на SEAH преди това, като в същото време не е успяло да запази някои от бившите клиенти на SEAH.
- (134) Италия заяви, че фактът, че в бизнес плана на Airport Handling се предвижда пазарен дял [...] (*), не може като такъв да се счита за доказателство за икономическа приемственост. Този пазарен дял следва да се оценява с оглед на целите, преследвани от Airport Handling за постигане на жизнеспособност в средносрочен план.
- (135) Италия също така заяви, че Airport Handling не е участвало в процедурата за продажба на активите на SEAH и следователно няма да има прехвърляне на активи между двете дружества. Освен това според Италия самият факт, че активите на получателя на помощта са дадени на лизинг на трето предприятие, не може да представлява достатъчно доказателство, че последното се е възползвало от конкурентното предимство, свързано с помощта. Според Италия, за да може това да представлява индикация за приемственост, лизингът на тези активи трябва да е предоставен по цена, по-ниска от пазарната цена. В този случай обаче лизинговата цена е била определена от независимо дружество (IMQ).
- (136) Италия също така припомни, че структурата на акционерите на SEA е много по-различна в сравнение с периода, когато предполагаемата помощ е била предоставена на SEAH. Докато SEA е било изцяло държавна собственост през периода 2002—2010 г., в момента частен инвеститор, т.е. F2i, притежава 44,31 % от активите му.
- (137) Освен това според Италия създаването на Тръста представлява допълнителна гаранция за липсата на приемственост между SEAH и Airport Handling. Действително, както е предвидено от акта за доверително управление, дейностите на довереника следва да способстват за постигането на следните цели:
- осигуряване на независимото управление на дяловото участие на SEA в Airport Handling, поемайки едноличен контрол над дружеството и по този начин гарантирайки липсата на интерес и/или информационен поток между Airport Handling и група SEA Group, с конкретно позоваване на SEAH и дейностите по наземно обслужване, извършвани преди това на летищата в Милано от SEAH;
 - позволяване на влизането в капитала на Airport Handling на нови частни инвеститори, които не са свързани със SEA Group, първоначално не по-малко от [...] (*) %.
- (138) В резултат на прехвърлянето на 100 % от дяловото участие на SEA в Airport Handling към Тръста, довереникът е вписан в търговския регистър като едноличен акционер на дружеството. В това си качество довереникът има пълен и съществен контрол над участието на SEA в Airport Handling.
- (139) Като едноличен акционер на Airport Handling довереникът трябва, наред с другото:
- да упражнява правото на глас при назначаването на управителните органи на Airport Handling, независимо и без намеса от SEA, и по такъв начин, че да гарантира, че членовете на тези органи нямат или не са имали оперативна роля или зависимост от SEA или SEAH. Към момента на прехвърляне на дяловото участие от SEA на Тръста всички членове на управителните органи на Airport Handling, назначени от SEA, са подали своите оставки и са заменени с членове, назначени от довереника;

(*) Търговска тайна.

- да следи за липсата на икономическа приемственост между SEAH и Airport Handling, като иска редовни доклади за управлението на дружеството, правилното изпълнение на бизнес плана, пазарния дял и възможностите за развитие;
- да гарантира, че са въведени процедури, които не позволяват на Airport Handling да се възползва неправомерно от информация, притежавана от SEA, при придобиването или запазването на договори с въздушни превозвачи или доставчици на стоки или услуги;
- да се увери, че между SEAH и Airport Handling не са осъществени никакви сделки за покупко-продажба

4.2. Относно вливането на капитал

4.2.1. Относно държавните ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (140) Според Италия статутът на SEA като публично предприятие не е достатъчен, за да се заключи, че неговите ресурси се определят като държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. В това отношение Италия припомни, че финансовите ресурси на Airport Handling не са в притежание или под контрола на SEA, тъй като неговото дялово участие в Airport Handling се управлява от независим орган, Тръста, напълно независимо от SEA.
- (141) SEA следователно не е имало възможността да упражнява типичните правомощия на един мажоритарен акционер, а именно, наред с другото, правото да назначава членовете на управителните органи на дъщерното дружество, и следователно да участва по решителен начин в управлението на дружеството.
- (142) Според Италия Комисията не може да приписва оспорваните мерки на държавата единствено въз основа на факта, че е твърде малко вероятно тези мерки да са били взети без намеса от страна на държавата. Според Италия Комисията трябва да представи доказателства с неоспорим характер. Разглежданите мерки могат да се приписват на държавата само до степента, в която публичният акционер на SEA е играл ключова роля в приемането на решението за вливане на капитал в Airport Handling. В този смисъл Италия счита, че е важно да се отбележи, че в член 15 от устава на SEA се предвижда, че решенията, засягащи, наред с другото, увеличаването на капитала на дъщерните дружества, трябва да бъдат вземани с положителния вот на най-малко шест от седемте членове, което изисква съгласието на администраторите, назначени от частния акционер F2i. Съответно, независимо че притежава мажоритарния дял на SEA, публичният акционер не може реално да взема решения за увеличаване на капитала, без да прибегне до съгласието (или по-скоро до решаващия глас) на директорите, назначени от частния акционер.
- (143) Освен това Италия заяви, че изявления като направените от министъра на инфраструктурата и транспорта с цел да успокои работниците, цитирани от Комисията в решението за откриване на процедурата, са напълно в съответствие с европейската и италианската практика и следователно не могат да се използват като доказателство за приписване на отговорност на държавата за мярката. Въпросните изявления трябва да се разглеждат като политически декларации, целящи да намалят неблагоприятните последици от безработицата.
- (144) Въз основа на това Италия счита, че инвестицията на SEA в Airport Handling не може да бъде приписана на държавата и поради това не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

4.2.2. Относно наличието на икономическо предимство

- (145) Италия припомни, че частният акционер допринася за вливанията на капитал пропорционално на дела от капитала, притежаван в SEA — 44,31 %. Според Италия участието на частния инвеститор F2i оказва реално икономическо въздействие и е значително. Във връзка с това Италия счита, че е важно да се отбележи, че според практиката на Комисията частна инвестиция от около една трета от общата инвестиция се счита за значителна. Според Италия това само по себе си е достатъчно, за да се изключи окачествяването на вливането на капитал като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (146) Второ, Италия твърди, че бизнес планът на Airport Handling е бил оценен от независим експерт, който е стигнал до заключението, че инвестицията на SEA е оправдана от чисто икономическа гледна точка и следователно съответства на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.
- (147) Въз основа на това Италия счита, че инвестицията на SEA в Airport Handling е била направена при обстоятелства, които биха били приемливи за един частен инвеститор, работещ при нормални условия на пазара, и че следователно мярката не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

5. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (148) Комисията получи коментари от SEAH (в ликвидация), Milan Airport Handling Trust и Airport Handling, SEA и заинтересована страна, която пожела анонимност.

5.1. Мнения на Milan Airport Handling Trust и Airport Handling (наричани по-долу „Тръстът“)

5.1.1. Относно прехвърлянето на работна ръка

- (149) Според Тръста Airport Handling от началото на дейността си е структурирало своя бизнес модел въз основа на икономическа логика, различна от тази на SEAH, като е имало за цел да осъществява своята дейност самостоятелно и да постигне жизнеспособност без капиталови интервенции от своя акционер.
- (150) По-специално Airport Handling винаги е считало, че неговият бизнес модел трябва да следва модулация на работната ръка, организирана съгласно критерии за ефикасност и компетентност. Според Тръста дейността по предоставяне на наземно обслужване се характеризира с пикове на нуждата от работна ръка през определени периоди от годината (напр. през лятото). За да отговори на тези бързи промени в търсенето, доставчикът на услуги трябва да действа гъвкаво, чрез наемане на временен персонал за тези периоди, когато наемането му е оправдано от гледна точка на обема на необходимата работа.
- (151) Докато SEAH предимно е използвало [...] (*) ([...] (*)), Airport Handling е възприело подход, основан на [...] (*) (напр. [...] (*)). Въпреки че това би изисквало по-сложни дейности по обучение, управление и координация, то, от своя страна, би довело до по-голяма гъвкавост и съответно до намаляване на оперативните разходи. Според Тръста това е позволило [...] (*) (на 31 декември 2014 г. Airport Handling е имало [...] (*)).
- (152) Тръстът зави, че не е имало прехвърляне на трудови договори между SEAH и Airport Handling, както се вижда от следните обстоятелства:
- Airport Handling е наемало своя персонал съгласно план, изготвен напълно самостоятелно, според очакваните обеми на трафика и специфичната организация на работа, като е постигнало значително намаляване на работната ръка в сравнение със SEAH;
 - Бивши служители на SEAH са били наемани от Airport Handling въз основа на условия, които по форма и съдържание са различни, въз основа на бизнес модел, различен от този на SEAH.
- (153) В допълнение на това Тръстът припомни климата на силно противопоставяне и много трудни отношения със синдикалните организации през юни 2014 г. Според Тръста е очевидно, че ако действително Airport Handling е пренаел бившите служители на SEAH въз основа на същите условия, тези служители е нямало да имат причина да се оплакват. Напротив, силната съпротива на профсъюзите срещу споразумението от юни 2014 г. е доказателство за факта, че работниците са били напълно наясно, че техните условия на заетост са се влошили.

5.1.2. Относно договорите с въздушните превозвачи

- (154) Първо, Тръстът заяви, че договорите с въздушните превозвачи по своя характер не могат да се прехвърлят на трети страни. В член 3.2 от стандартното споразумение за наземно обслужване изрично се предвижда, че освен в изключителни случаи, които трябва да се съгласуват с дружествата за наземно обслужване, съгласно договора превозвачът не може да възлага задачи на трети страни:
- „Превозвачът не може да възлага на друго лице, дружество или организация предоставянето на услугите, които дружеството за наземно обслужване се е съгласило да предоставя съгласно настоящото споразумение, освен в специални случаи, взаимно договорени между страните“.
- (155) Тръстът предостави многобройни декларации от авиокомпаниите, които не са провели тръжна процедура, сходна с процедурите за възлагане на обществени поръчки, за да изберат Airport Handling като оператор за наземно обслужване. Тези авиокомпани посочиха, че Airport Handling все пак е било избрано въз основа на конкурентна процедура чрез сравнителен анализ спрямо други доставчици на услуги по наземно обслужване.
- (156) В допълнение на това Тръстът припомни, че срокът на споразумението за наземно обслужване е определен от въздушния превозвач и често предвижда възможността последният да се оттегли, като даде предизвестие. Например в стандартния договор на IATA се предвижда, че всяка страна може да прекрати договора със 60-дневно предизвестие. Следователно договорът с въздушния превозвач не е непременно дългосрочен договор, въз основа на който обслужващият оператор може да бъде защитен от конкуренцията. В действителност превозвачите могат да се оттеглят от договора, ако получат по-добри условия от други доставчици на услуги.

(*) Търговска тайна.

- (157) Според Тръста, когато SEAH е излязъл от пазара и Airport Handling е договорил нови споразумения с въздушните превозвачи, последните са предложили на Airport Handling, както и на други доставчици на услуги, различни — по-благоприятни — условия от тези, получени от SEAH. Според Тръста е често срещано въздушният превозвач да реши да прекрати договора, когато получи по-благоприятни условия от други конкурентни оператори; или да заплаши да продължи договора, ако текущият оператор не желае да подобри своята оферта в сравнение с тази на други доставчици.
- (158) Airport Handling започна дейността си в летищата в Милано на 1 септември 2014 г., след като акционерният дял на SEA е бил прехвърлен на Тръста. Въпреки че Airport Handling първоначално е уведомил ENAC и въздушните превозвачи за започването на своята дейност на 1 юли 2014 г., забавянията, произтичащи от прехвърлянето на акциите на Тръста и затрудненията с профсъюзите, допълнително са отложили това начало на операциите за 1 септември 2014 г.
- (159) На 28 февруари 2015 г. Airport Handling е сключило договори за наземно обслужване с [...] (*) въздушни превозвачи, [...] (*), работещи на летище Linate и [...] (*), работещи на летище Malpensa. Тръстът също така заяви, че Airport Handling не е сключило договори с всички превозвачи, които преди това са имали договорни отношения със SEAH. По-конкретно, [...] (*).
- (160) Според Тръста договорите, подписани от Airport Handling с въздушните превозвачи, са различни от тези подписани със SEAH:
- *От правна гледна точка:* Airport Handling е влязло в нови договорни отношения и не е станало правопреемник на предишен договор. Следователно Airport Handling не носи отговорност за предишни задължения, икове или дългове на превозвачите по отношение на SEAH;
 - *От гледна точка на съдържанието:*
 - Airport Handling почти систематично е получавало от превозвачите (пряко или чрез покана за участие в търг) искания за [...] (*);
 - някои превозвачи имат [...] (*);
 - някои превозвачи са поискали [...] (*).
- (161) По-специално, според Тръста, [...] (*) превозвачи са получили от Airport Handling, в рамките на преговорите по новия договор за наземно обслужване, [...] (*). В същото време [...] (*) превозвачи са договорили [...] (*) със SEAH.
- (162) Тръстът също така заяви, че някои от най-важните договори с превозвачи ([...]) (*) изтичат, както следва:
- договорът с [...] (*) на [...] (*);
 - договорът с [...] (*) на [...] (*);
 - договорът с [...] (*) на [...] (*).

5.1.3. Относно предполагаемите съвместни търговски усилия

- (163) Както и Италия, Тръстът счита, че всички съвместни търговски усилия, предприети от SEA/SEAH и Airport Handling, ако такива усилия могат да бъдат доказани, биха били без значение за оценката на икономическата приемственост.
- (164) В допълнение на това Тръстът счита, че фактът, че SEA може да е заявило публично и/или да е съобщило на превозвачите, че групата възнамерява да продължи предоставянето на наземно обслужване, е без значение за целите на разследването, тъй като създаването и капитализацията на Airport Handling са били известни на Комисията от 2013 г.

5.1.4. Относно очаквания пазарен дял на Airport Handling

- (165) Според Тръста фактът, че Airport Handling може да придобие значително присъствие на пазара за услуги по наземно обслужване на летищата в Милано, е резултат не от прехвърлянето на активи от SEAH в Airport Handling, а от конкретния контекст на летищата в Милано и бизнес моделите, възприети от различните оператори.

(*) Търговска тайна.

- (166) Според Тръста фактът, че излизащо от пазара дружество и друг оператор (независимо дали нов участник или вече съществуващ оператор) печелят подобни пазарни дялове, е явление, което пазарите наблюдават редовно, и то е резултат от крътосаната еластичност между конкурентни предприятия. На един хипотетичен пазар със само две предприятия, А и Б, е много вероятно, ако дружество А не успее да просъществува, неговите клиенти и пазарен дял да се прехвърлят на предприятието Б без никаква правна или фактическа връзка между двете предприятия. В случая с летищата в Милано е вярно, че повече от два оператора предоставят наземно обслужване, но според Тръста към съответния момент само два от тези оператори са съсредоточили своя бизнес модел върху летищата в Милано. Според Тръста подобните пазарни дялове могат да бъдат обяснени с факта, че Airport Handling е единственият доставчик на услуги, който е организирал своята дейност на летищата в Милано като възлов доставчик на услуги с цел да задоволява до голяма степен търсенето на превозвачите и да предоставя услуги с най-високо качество.
- (167) Според Тръста мотивацията на Комисията е кръгова: или пазарният дял, който Airport Handling е изчислил в бизнес плана и е очаквал да достигне на летищата в Милано, е нереалистичен и следователно вливането на капитал в Airport Handling би представлявало държавна помощ, или пазарният дял е всъщност реалистичен, но в този случай фактът, че Airport Handling може да достигне този пазарен дял е свързан с въпроса за икономическата приемственост.

5.1.5. Относно използването на активите на SEAH от Airport Handling

- (168) Тръстът подчертава, че търгът за продажбата на активите на SEAH е бил обявен за неуспешен, тъй като нито един участник в търга не е изразил интерес към закупуване на партидите, пуснати за продажба.
- (169) Според Airport Handling основната причина за това е, че активите на SEAH са остарели и следователно не са привлекателни за пазара. Действително Тръстът твърди, че от [...] (*) най-ценни компоненти (т.е. [...] (*)), само около [...] (*) актива са били закупени от SEAH след 31 декември 2006 г. Повечето активи са били по-стари от 15 години, което води до значителни трудности при снабдяването с резервни части и съответно при осигуряването на необходимите равнища на качество на обслужване.
- (170) Тръстът също така припомни, че Airport Handling не е подало оферти в търга за продажбата на активите на SEAH. Въпреки това то счита, че неговото придобиване на активите не би представлявало доказателство за икономическа приемственост със SEAH.
- (171) Тръстът също така заяви, че Airport Handling понастоящем използва активите на SEAH съгласно двустранен договор, подписан на 1 септември 2014 г. Според Тръста договорът е бил сключен при справедливи пазарни условия от SEAH и довереника в периода между датата на създаване на Тръста (30 юни 2014 г.) и датата на действителното прехвърляне на дяловото участие на SEA в Airport Handling на Тръста (27 август 2014 г.).
- (172) Значителни промени са били внесени в договора от довереника, като например:
- проверката на пазарната стойност на лизинговата такса от независим експерт, назначен съвместно от Airport Handling и SEAH, за да се гарантира, че Airport Handling плаща такса за използването на активите на SEAH по пазарни цени;
 - коригирането на тази лизингова такса в случай на отклонение с повече от 10 % от лизинговата такса, посочена от независимия експерт;
 - удължаването на договора до 31 август 2015 г., за да се приведе в съответствие с обичайната търговска практика;
 - възможността за преотдаване под наем на оборудването на трети страни;
 - условие рутинната поддръжка и ремонтът на повреди да се поемат от Airport Handling, докато извънредната поддръжка остава отговорност на SEAH.
- (173) Тръстът припомни, че лизинговата такса е била определена въз основа на независими оценки от различни експерти и следователно е отразявала пазарната цена.
- (174) Тръстът също така заяви, че Airport Handling вече е било въвело процедури за закупуване от трети страни на значителна част от активите ([...] (*) %), необходими за осъществяване на дейността си, за да замени активите, взети на лизинг от SEAH, при изтичането на договора за лизинг. В този смисъл:
- На 26 ноември 2014 г. съветът на директорите на Airport Handling е взел решение да стартира тръжна процедура за подновяване на активите, взети на лизинг от SEAH, на обща прогнозна стойност от приблизително [...] EUR (*);

(*) Търговска тайна.

- тези търгове (само един от които към момента на представяне на коментарите на Тръста по решението за откриване на процедурата от 2014 г. все още е бил в начална фаза) са били приключени в началото на януари 2015 г. и Airport Handling вече е било одобрено първата поръчка за закупуването на около [...] (*) % от активите (включително [...] (*)) на 11 февруари 2015 г. Според Тръста втора поръчка може да бъде направена в скоро време, при намиране на алтернативни форми на финансиране или доставка, тъй като резултатите от процедурата за избор са показали значително увеличение в цените на новото оборудване.

5.1.6. Относно времето и логиката на операцията

- (175) Според Тръста заключението, че създаването на ново дъщерно дружество за наземно обслужване от страна на SEA има за цел заобикаляне на нареждането за възстановяване на средства, е същото като да се заяви, че едно отрицателно решение в областта на държавната помощ не позволява на получателя на предполагаемата помощ да възобнови своята дейност при нови условия.

5.1.7. Относно действията, предприети от довереника, за да се гарантира липсата на икономическа приемственост

- (176) Тръстът посочва, че на 1 август 2014 г. довереникът и SEA са подписали протокол, позволяващ на довереника да започне изпълнението на определени функции за ръководене и контрол на операциите на Airport Handling през юли и август 2014 г.
- (177) На този етап, в допълнение към мерките, предприети след консултация със SEAH относно лизинга на активите на SEAH и доклада на експерта, довереникът е поискал и получил от SEA финансовите средства, необходими за изпълнението на своята работа в пълна независимост от последното. В допълнение на това довереникът е приканил SEA да преразгледа своите договори за услуги с Airport Handling, определил е нов главен съветник за Airport Handling и е поискал промени в устава на Airport Handling, за да се гарантира пълната самостоятелност на дружеството.
- (178) След прехвърлянето на дяловото участие на SEA на Тръста на 27 август 2014 г. довереникът е назначил нов съвет на директорите.
- (179) Довереникът също така се е уверил, че новият съвет на директорите е:
- поискал от членовете на съвета на директорите на Airport Handling да изготвят и представят цялостна оценка на дейността, за да се гарантира, че не са били приети актове, които са несъвместими с изискването за липса на икономическа приемственост;
 - изискал въвеждането на процедури, за да се:
 - увери, наред с другото, че няма правни актове, сключени между SEAH и Airport Handling по отношение на доставката на стоки, движимо и/или недвижимо имущество, договори с авиокомпаниите и/или доставчици на стоки и услуги, отнасящи се до дейностите по наземно обслужване;
 - потвърди, че Airport Handling ще въведе необходимите процедури и механизми за контрол, така че да не се допусне дружеството да се възползва от неправомерна търговска информация, притежавана от SEA, която би могла да облагодетелства Airport Handling спрямо конкурентите в придобиването или запазването на договори с превозвачи или е от значение за позиционирането на Airport Handling на пазара за наземно обслужване;
 - отбелязал съществуващите постове посредством интегрирането на висши функции, където се е отчел недостиг (главно дирекция „Правни въпроси и ресурси“);
 - променил управлението на Airport Handling, като е делегирал на главния изпълнителен директор, който е член на Тръста, обширни правомощия за вземане на решения;
 - оценил и дал условно одобрение на генералния директор;
 - взел решение Airport Handling да има свой собствен уебсайт;
 - предприел интензивни преговори със SEA за цялостно преразглеждане на договорите за услуги между Airport Handling и SEA с цел да се гарантира, че всички услуги са на разположение при възможно най-добрите условия и е налице възможността за преустановяване на обслужването без неустойки, ако и когато Airport Handling вземе решение да се възползва от вътрешни структури или да се свърже с различни и по-изгодни доставчици;

(*) Търговска тайна.

- информира клиентите, доставчиците и компетентния орган (ENAC) за промяната в контрола на дружеството.
- (180) Освен това довереникът е взел мерки, за да се гарантира липсата на икономическа приемственост. Накратко, тези процедури включват:
- посочването на операциите, считани за подходящи за гарантиране на липсата на икономическа приемственост;
 - оценката и одобрението на тези операции;
 - информационният поток към съвета;
 - процедурите, свързани с управлението, отделянето и съхраняването на информацията, която може да бъде от значение за липсата на икономическа приемственост.
- (181) Според Тръста тези вътрешни процедури са били обяснени на две обучения съответно за висшия и средния управленски персонал на Airport Handling.

5.1.8. Относно приписването на отговорност на държавата за мерките

- (182) Според Тръста през периода юни — август 2014 г. италианските органи не са упражнявали пряко влияние върху SEA и неговото решение да инвестира в Airport Handling. Никога не е имало никаква индикация, пряка или непряка, която да породи дори и най-малкото съмнение, че решението за създаване и/или капитализиране на Airport Handling е зависело от италианските органи.

5.1.9. Относно бизнес плана на Airport Handling и спазването на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика

- (183) Според Тръста няма приемственост между SEAH и Airport Handling, следователно всеки частен инвеститор би имал предвид несигурността на оценката на Комисията в решението за откриване на процедурата от 2014 г. и не би бил повлиян от тази оценка в своето решение да инвестира в Airport Handling.
- (184) Тръстът разясни, че бизнес планът от ноември 2013 г., първоначално представен на Комисията, междувременно е бил подобрен. Следователно бизнес планът, стоящ в основата на решението да се капитализира Airport Handling, е бил бизнес планът от август 2014 г., приет от Съвета на директорите на Airport Handling на 26 август 2014 г.
- (185) След прехвърлянето на дяловото участие на SEA на Тръста, довереникът е предприел действия, за да потвърди, че бизнес планът на Airport Handling е надежден. Според Тръста новоназначеният съвет на директорите на Airport Handling първо е проучил дали бизнес планът от 6 август 2014 г. е бил надежден, възлагайки тази задача на Boston Consulting Group („BCG“).
- (186) BCG е предоставило лиценза на Airport Handling на 14 октомври 2014 г. BCG е стигнало до заключението, че целта на бизнес плана, т.е. EBIT през 2017 г. от [...] (*) EUR, с марж от [...] (*) %, е разумна и че нивото на отклонение е било като цяло в съответствие или леко под средната рентабилност на значителна извадка от други европейски публични и частни дружества, работещи в сектора за наземно обслужване. BCG също така е потвърдило валидността на бизнес плана от ноември 2013 г.

5.1.9.1. Относно предвиденото намаляване на работната ръка и повишаване на ефективността

- (187) Според Тръста Airport Handling е решено да гарантира максимална ефективност и гъвкавост посредством [...] (*). Съгласно бизнес плана от 6 август 2014 г. Airport Handling се очаква да наеме [...] (*). Това ще бъде постигнато чрез рационализиране на координиращите структури и въвеждане на ново високофункционално оборудване и компютърни системи за управление на персонала, което ще позволи на Airport Handling да не заменя напускащия персонал.

(*) Търговска тайна.

5.1.9.2. Относно повишаването на ефективността, свързано с фактори, специфични за организацията на работата

(188) Според Тръста следната поредица от мерки ще доведе до още по-голяма степен на ефективност:

- *Оптимизиране на дела на срочните договори и договорите на непълно работно време*: ефективността се очаква да се увеличи с около [...] (*) % още през 2015 г.; а заедно с [...] (*) ще се увеличи с допълнителни [...] (*) % до 2017 г.;
- *По-добро определяне на работната програма*: прилаганият от Airport Handling трудов договор предвижда [...] (*) отколкото прилаганият от SEAH договор спрямо неговите служители. Това позволява икономии от [...] (*) % по отношение на броя на работещите служители. В допълнение на това дневното работно време на персонала, работещ на пълно работно време, е било [...] (*), с отражение върху нуждите от персонал в размер на [...] (*) %. С подновяването на колективния трудов договор, което се очаква през 2015 г., допълнително [...] (*). Освен това Airport Handling възнамерява да оптимизира използването на ресурси чрез въвеждане на мерки като работа на смени и договори с модулация на дневните и седмичните графици съгласно действителните изисквания в съответствие с новите възможности, предлагани от колективните трудови договори на национално равнище. Тези механизми ще позволят на Airport Handling да увеличи ефикасността най-малко с още [...] (*) %;
- *Адаптиране на организационната структура, за да се постигне ефективно използване на ресурсите* с [...] (*): още от 2015 г. ще има увеличение на ефективността, произтичащо от сезонното модернизиране на матриците като функция от ръста на трафика и от преразпределението на отпуските в девет периода, което води до [...] (*). Очакваните икономии ще бъдат [...] (*) %;
- *Оптимизиране на капацитета на съществуващия персонал*: прогресивното използване на [...] (*) ще доведе до положително увеличение в производствената ефективност от 0,5 %. Намалването на постове [...] (*), отчасти вече извършено [...] (*) и отчасти в процес на изпълнение през 2015 г. [...] (*)), ще допринесе допълнително за увеличаване на ефективността.
- *Икономии от мащаба, произтичащи от по-големия трафик*: увеличаването на трафика на съществуващите клиенти и договорите с нови превозвачи, в това число и тези, които работят извън пиковите периоди, ще даде възможност за подобряване на факторите за насищане с персонал с ефект по отношение на производствената ефективност от + [...] (*) % през 2017 г.
- *Структурни корекции в промишлените процеси*: Тръстът посочи следните ходове, предвидени за насърчване на ефективността: по-добро планиране и организация на работата; инвестиции в технически решения, за да се предостави възможност за частична или пълна автоматизация на някои дейности; свързване на разходите за работна ръка с крайните продукти и резултати от дейността на дружеството. Що се отнася до планирането на работата, Тръстът посочи, че Airport Handling е предвиждало инвестиции в нови ИТ системи за управление на персонала и разпределение на смените, водещи до по-рационално използване на ресурсите с ефективност от [...] (*) %. В допълнение на това Airport Handling започна процес на придобиване на ново оборудване, снабдено с модерни системи за геолокализация. Постигнатата ефективност по отношение на използването на персонала се оценява на [...] (*) %.

(189) Според Тръста резултатите, постигнати от Airport Handling през първите месеци от неговата дейност, позволяват на Комисията последващо да потвърди, че допусканията в бизнес плана са били надеждни. Тръстът изтъкна резултатите от първите четири месеца на своята дейност, показващи [...] (*) EBIT от [...] EUR (*) и [...] (*) от [...] EUR (*) в сравнение с прогнозите в бизнес плана от 6 август 2014 г. Тази положителна тенденция беше резултат от [...] (*) приходи [...] EUR (*) и [...] (*) разходи [...] EUR (*).

5.2. Мнения на SEAH (в ликвидация)

5.2.1. Относно активите на SEAH

(190) Според SEAH оборудването за наземно обслужване е имало балансова стойност от [...] (*) EUR преди влизането на SEAH в ликвидация. Средната възраст на тези активи е била [...] (*). От приблизително [...] (*) елемента с по-висока стойност [...] (*) оборудване, с изключение на [...] (*)), само [...] (*) са били придобити след 31 декември 2006 г.

(*) Търговска тайна.

- (191) Когато SEAH е било поставено в ликвидация, единствените други активи на дружеството са се състояли от работен капитал, свързан с дейността, преустановена на 1 септември 2014 г. В допълнение на това бяха налице някои [...] (*). Тези позиции бяха ликвидирани междувременно. Следователно, според SEAH, ликвидаторът може да разчита само на продажбата на оборудването за наземно обслужване за финансиране на разходите за ликвидация и на всички други остатъчни дебитни позиции.

5.2.2. Относно търга за продажбата на активите на SEAH

- (192) Една от основните задачи на ликвидатора е била да приключи откритата, публична и недискриминационна тържна процедура за продажбата на активите на SEAH, която вече е била стартирана преди влизането на дружеството в производство по ликвидация.
- (193) Според SEAH активите са били групирани в девет партии, които са включвали допълнителни активи на различна стойност, и с функционална самостоятелност. Целта е била да се гарантира широко участие в търга. Разпределението на активите в партидите целяло да се отговори на изискванията на пазара, определени въз основа на дейността на основните доставчици на услуги по наземно обслужване на италианските летища. Наличната информация показва, че процедурата за продажба е била ограничена до лицата, отговарящи за обслужването, летищните оператори, въздушните превозвачи, производителите на видовете продавано оборудване, търговците и лизинговите дружества. Освен това са били определени някои минимални изисквания за платежоспособност, включващи по-конкретно i) оборот от на най-малко 1 милион евро на партия от активи, за който възнамеряват да подадат оферта; ii) нетни активи от най-малко 1 милион евро или 2 милиона евро, в случай че потенциалните купувачи представят оферта за повече от една партия; iii) съотношение на дълга към общите активи не по-голямо от 3. Поканата за представяне на оферти не включваше критерии за подбор, различни от задължителните изисквания, посочени по-горе.
- (194) SEAH отбелязва, че нито един потенциален кандидат не е изразил интерес към придобиването на тези активи. Единственото искане за информация е било подадено извън рамките на процедура от страни, заинтересовани от придобиването само на някои активи, обаче по цени, значително по-ниски от определените от независимите експерти. SEAH също така заяви, че Airport Handling е изразило интерес да придобие въпросните активи, но не е представило оферта. Комисията отбелязва, че италианските органи вече са били обявили на 27 ноември 2013 г., когато са се консултирали с Комисията относно плана на SEA да ликвидира SEAH, да създаде Airport Handling и да му предостави капитал, че Airport Handling няма да участва в процедурата по продажба и съответно няма да представи оферта в тази процедура.
- (195) След неуспешния опит да се продадат активите на SEAH ликвидаторът се е свързал с главните оператори в сектора, за да обсъдят възможността за продажба на тези активи и условията, които биха могли да се прилагат за тази продажба.

5.2.3. Относно оценката на активите

- (196) SEAH припомни, че преди влизането на SEAH в ликвидация неговият Съвет на директорите е избрал IMQ като независим експерт, натоварен с оценката на активите. Оценката е била представена на 25 юни 2014 г. и в нея е била предложена лизингова такса от [...] (*) EUR на година като стойност, приемана за съответстваща на пазарните условия. На 1 септември 2014 г. SEAH е възложило на E&Y втора оценка на активите. По искане на довереника SEAH и довереникът съвместно са възложили на E&Y изготвянето на такава втора оценка. E&Y след това предложи лизингова такса от 1,4 милиона евро на година.
- (197) SEAH добави, че Airport Handling понастоящем използва активите на SEAH съгласно договор за лизинг и отговаря за тяхната поддръжка (разходите за поддръжка се изчисляват на [...] (*) EUR годишно).

5.2.4. Относно договора за лизинг

- (198) Според SEAH договарът за лизинг, преди неговото сключване, е бил предмет на интензивни преговори между страните, без никаква намеса от страна на SEA. SEAH заяви, че сключването на договора за лизинг е задължително условие за запазването на стойността на активите с оглед на тяхното отписване. Без лизинговия договор с Airport Handling SEAH би било принудено да махне оборудването от територията на летището, като по този начин направи значителни транспортни разходи и разходи за поддръжка.
- (199) SEAH също така заяви, че предвид изтичането на договора за лизинг на 31 август 2015 г., ликвидаторът е обмислял възможности за освобождаване от активите. SEAH изтъква, че евентуална продажба на активите на Airport Handling, след като са били разсеяни съмненията на Комисията относно икономическата приемственост, би позволила на SEAH максимално да увеличи стойността на тези активи в процедурата по ликвидация.

(*) Търговска тайна.

5.3. Мнения на SEA

5.3.1. Относно икономическата приемственост

- (200) Според SEA съдебната практика, цитирана в решението за откриване на процедурата от 2014 г., се различава значително от разглеждания случай.
- (201) Първо, тази съдебна практика се позовава изключително на ситуации, характеризиращи се с наличието на прехвърляне на активи от получателя на помощта към новосъздаденото дружество. Съдебната практика по същество се отнася за случаите, когато предприятието, което се е възползвало от несъвместима държавна помощ и не е било в състояние да възстанови тази помощ, е създадо ново предприятие, на което е прехвърлило част от своята дейност. Второ, във всички цитирани от Комисията случаи прехвърлянето между получателя на помощта и новото предприятие е засягало активи на значителна стойност (дейности, съоръжения, стоки, имоти, търговски марки, права на индустриална собственост).
- (202) Според SEA характеристиките на настоящия случай водят до заключението, че Airport Handling не е могло да продължава да се възползва от конкурентното предимство, свързано с предполагаемата помощ, получена от SEAH, предвид това, че то не е получило никакви активи от SEAH. По-скоро предполагаемото конкурентно предимство, предоставено на SEAH, би било прекратено с ликвидацията на дружеството и следователно не би могло да бъде прехвърлено.
- (203) SEA припомня, че в решението за възстановяване от 2012 г. Комисията стига до заключението, че предполагаемото конкурентно предимство, предоставено на SEAH, се е изразявало във финансирането на понесените от дружествата загуби, които са били генерирани главно от високите разходи за персонал. Като припомня, че разходите за персонал оказват значително въздействие върху структурата на разходите при услугите по наземно обслужване, представляващи между 65 % и 80 % от общите разходи, SEA изтъква, че за разлика от цитираните от Комисията случаи, настоящият случай не засяга прехвърлянето на акции или активи, необходими за упражняването (или по-скоро за продължаването) на дейността на SEAH, нито операция, чиято цел е да се защитят активите на получателя на помощта и следователно да се заобиколи нареждането за възстановяване на средствата.
- (204) Според SEA също така следва да се отбележи, че тъй като предимството, произтичащо от предполагаемата държавна помощ, получена от SEAH, е било използвано за покриване на загуби, произтичащи от прекомерно високи разходи за труд, това предимство определено е било прекратено с ликвидацията на дружеството и освобождаването на работниците. Според SEA фактът, че бившите служители на SEAH впоследствие са били наети от Airport Handling при условия, които са по форма и същество различни, не може съществено да промени това заключение.
- (205) SEA добавя, че дори и ако се приеме, че липсата на прехвърляне на активите от SEAH на Airport Handling не е достатъчна да се направи заключение за липсата на икономическа приемственост, обстоятелствата на сделката, която лежи в основата на създаването на Airport Handling, разглеждани като цяло, не могат да се приемат като оказващи ефект на заобикаляне на нареждането за възстановяването на средствата.
- (206) Според SEA решението за създаване на ново дружество за наземно обслужване, работещо при пазарни условия и в конкуренция с други доставчици на услуги, се основава на икономическа логика и е оправдано от модел на управление, който значително се различава от този на предишния оператор SEAH ([...] (*)), за да се преследва цел за устойчива рентабилност в средносрочен до дългосрочен план.
- (207) SEA твърди, че съобщението на SEAH, че дружеството ще преустанови извършването на операции на летищата в Милано, и влизането на SEAH в ликвидация са създали импулс за ефективна конкуренция на пазара, по време на който въздушните превозвачи, извършващи полети от летищата в Милано, биха могли да изберат доставчика на услуги по наземно обслужване въз основа на сравнителна оценка на офертите, представени от различните доставчици.
- (208) Според SEA след тази конкурентна процедура Airport Handling успешно е сключило договори с въздушните превозвачи, напълно независимо от SEA. Действително, някои превозвачи, бивши клиенти на SEAH, са решили да не използват услугите на Airport Handling, като същевременно Airport Handling е сключило договори с превозвачи, които преди това не са били обслужвани от SEAH.
- (209) В допълнение на това според SEA, по смисъла на Директиви 78/660/ЕИО⁽¹⁸⁾ и 83/349/ЕИО⁽¹⁹⁾ на Съвета относно консолидираните финансови отчети, транспонирани в италианското законодателство със Законодателен указ № 127 от 9 април 1991 г., при липса на контрол и управление от SEA над Airport Handling след прехвърлянето на неговото дялово участие на Тръста, Airport Handling вече не е част от SEA Group за счетоводни цели и следователно неговият бюджет не се консолидира с този на SEA.

(*) Търговска тайна.

⁽¹⁸⁾ Четвърта Директива 78/660/ЕИО на Съвета от 25 юли 1978 г. приета на основание член 54, параграф 3, буква ж) от Договора относно годишните счетоводни отчети на някои видове дружества (ОВ L 222, 14.8.1978 г., стр. 11).

⁽¹⁹⁾ Седма Директива 83/349/ЕИО на Съвета от 13 юни 1983 г. приета на основание член 54, параграф 3, буква ж) от Договора относно консолидираните счетоводни отчети (ОВ L 193, 18.7.1983 г., стр. 1).

- (210) Освен това, за да се ускори влизането на трети страни в капитала на Airport Handling, на 26 януари 2015 г. SEA и довереникът са подписали „правилник за прилагане на член 20 от акта за доверително управление“, с цел да се възложи на довереника отговорността за търсене на трета страна инвеститор. Довереникът и SEA са решили да назначат BNP Paribas като независим съветник по изпълнението на тази задача.
- (211) BNP Paribas е помогнала на Airport Handling при изготвянето на офертата за продажба на дялове, осъществила е контакт с няколко инвеститора, потенциално заинтересовани да влязат в капитала на Airport Handling и също така е провела срещи с потенциални инвеститори.
- (212) SEA добави, че след като частен инвеститор придобие най-малко 30 % от Airport Handling, SEA ще обмисли възможността да потърси инвеститори, проявяващи интерес да придобият мажоритарното дялово участие в дружеството.

5.3.2. Относно държавните ресурси и приписването на отговорност на държавата

- (213) SEA счита, че фактът, че Airport Handling е публично предприятие, не е достатъчен да се заключи, че неговите ресурси са държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. В допълнение на това, след създаването на Тръста, финансовите ресурси на Airport Handling не са под контрола на SEA и следователно не може да се твърди, че те са държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (214) Във връзка с това SEA добавя, че:
- първо увеличение на капитала, възлизащо на 3,7 милиона евро, е било одобрено от общото събрание на акционерите на Airport Handling на 27 август 2014 г. На същата дата Тръстът е придобил цялото дялово участие на SEA в SEAH. На тази дата довереникът е станал за всички правни цели едноличен собственик на Airport Handling;
 - на същата дата довереникът, като едноличен акционер на Airport Handling, емитира 20 000 SFP на обща стойност 20 милиона евро. SFP са били записани и изцяло внесени от SEA на 28 август 2014 г.
- (215) SEA подчертава, че от момента на прехвърлянето си нататък, финансовите ресурси на Airport Handling са били непрекъснато под контрола на довереника, т.е. едноличният собственик на Airport Handling.
- (216) Според SEA гореизложеното показва, че публичният акционер в SEA (Община Милано) не може да упражнява — пряко или непряко — каквото и да е влияние върху използването на финансови инструменти по отношение на Airport Handling и че за срока на действие на Тръста тези ресурси ще останат под контрола на довереника. Във всеки случай, в резултат от създаването на Тръста, SEA е загубило своите правомощия да назначава членовете на съвета на директорите на Airport Handling.

5.4. Мнения на заинтересована страна

- (217) Комисията получи мнения от заинтересована страна, която поиска нейната самоличност и нейните мнения да не се разкриват пред трети страни.

6. МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (218) Италия изрази мнение относно съображенията, представени от страна на Тръста и SEA в рамките на разследването.
- (219) Италия подкрепи изцяло съображенията, представени от горепосочените заинтересовани страни, и подчерта, че те доказват, от една страна, липсата на намеса от италианските органи в дейността на SEA и решението на последния да инвестира в Airport Handling, и, от друга страна, че Airport Handling не продължава икономическата дейност на SEAH.

7. ОЦЕНКА

- (220) В този случай Комисията трябваше да оцени два отделни въпроса: Първо, възможното прехвърляне на задължението за възстановяване, произтичащо от решението за възстановяване, от SEA Handling на Airport Handling; второ, възможната помощ, присъща за вливането на капитал от 25 милиона евро в Airport Handling.

7.1. Икономическа приемственост и прехвърляне на задължението за възстановяване

- (221) Въз основа на установената съдебна практика незаконната и несъвместимата помощ трябва да бъде възстановена от предприятията, които действително са се възползвали от нея ⁽²⁰⁾.
- (222) В случай на получатели на държавна помощ, обявени в несъстоятелност, задължението за възстановяване може да бъде изпълнено чрез вписване на задължението, отнасящо се до възстановяването на помощта в списъка на задълженията, при условие че получателят на помощта излезе от пазара ⁽²¹⁾. Когато обаче предприятието получател на неправомерната помощ е в несъстоятелност и е било учредено дружество, за да продължи някои от дейностите на неплатежоспособното предприятие, упражняването на тези дейности може, когато съответната помощ не е възстановена в нейната цялост, да продължи нарушението на конкуренцията, причинено от конкурентното предимство, от което дружеството се е ползвало на пазара в сравнение със своите конкуренти. Така например подобно новоучредено дружество може, ако запази това предимство, да бъде задължено да възстанови разглежданата помощ. Такъв е случаят, когато е установено, че това дружество продължава реално да извлича конкурентно предимство от получаването на тази помощ, особено когато то придобива активите на дружеството в ликвидация без заплащане на пазарната цена за тях, или когато е установено, че ефектът от създаването на това дружество представлява заобикаляне на задължението за възстановяване на помощта ⁽²²⁾.
- (223) В контекста на прехвърлянето на активи от получател на държавна помощ на друго дружество, което продължава дейността на първото, Съдът потвърди, че следните фактори *могат да се вземат предвид* при оценката на икономическата приемственост между двете дружества ⁽²³⁾: обхватът на прехвърлянето (активи и пасиви, запазване на работната ръка, партии с активи и др.), цената на прехвърлянето, идентичността на акционерите или на собствениците на предприятието приобретател и на предприятието прехвърлител, моментът на извършване на прехвърлянето (след началото на разследването, откриването на процедурата или окончателното решение); и накрая — икономическата логика на сделката.
- (224) Съгласно съдебната практика гореспоменатите фактори могат да се вземат предвид в различна степен според специфичните характеристики на разглеждания случай ⁽²⁴⁾. От това следва, че Комисията не е задължена да вземе предвид всички тези фактори, както се вижда от използването на изрече „*могат да бъдат взети предвид*“ ⁽²⁵⁾.
- (225) За да се реши дали е налице икономическа приемственост между SEAH и Airport Handling и дали последното може да носи отговорност за възстановяване на несъвместимата помощ, отпусната на първото, Комисията приложи горепосочените показатели към конкретните обстоятелства по разглежданото дело.

7.1.1. Обхват на прехвърлянето

7.1.1.1. Прехвърляне на работна ръка и трудови договори

- (226) След като SEAH е било поставено в ликвидация, много от неговите бивши служители са били преназначени от Airport Handling, като първоначално са представлявали по-голямата част от работната ръка на последното. Следователно е необходимо да се анализира дали тази ситуация не дава индикации за заобикаляне на решението за възстановяване. За тази цел следва да се оцени дали процесът, довел до този резултат, не се е изразил в прехвърляне на работната ръка от SEAH в Airport Handling, запазвайки нейните основни характеристики. Това е от още по-голямо значение, тъй като за едно дружество за наземно обслужване работната ръка е основният ресурс, необходим за извършване на нейната дейност ⁽²⁶⁾.
- (227) Според Италия няма приемственост на работната ръка между SEAH и Airport Handling, тъй като трудовите договори са били прекратени от SEAH и персоналът е бил пренает от Airport Handling съгласно нови договори, основаващи се на съществено различни условия. Това становище беше подкрепено и от Airport Handling, и от SEA.

⁽²⁰⁾ Решение от 3 октомври 1991 г., *Италия/Комисия*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:367, т. 57; решение от 29 април 2004 г., *Германия/Комисия* („SMI“), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, т. 75. Чрез възстановяване на помощта получателят ѝ трябва да загуби предимството, с което преди това се е ползвал на пазара, и ситуацията преди предоставянето на помощта ще бъде възстановена.

⁽²¹⁾ Решение от 13 октомври 2011 г., *Комисия/Италия* („Помощ в полза на New Interline SpA“), C-454/09, ECLI:EU:C:2011:650, т. 36.

⁽²²⁾ Решение от 11 декември 2012 г., *Комисия/Испания*, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, т. 106.

⁽²³⁾ Решение от 8 май 2003 г., *Италия и SIM 2 Multimedia/Комисия* („Seleo-Multimedia“), съединени дела C-328/99 и C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, т. 69, 77—78. Този набор от показатели след това е бил потвърден в решението от 28 март 2012 г., *Ryanair/Комисия*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, т. 155.

⁽²⁴⁾ Решение от 13 септември 2010 г., *Република Гърция и др./Комисия*, T-415/05, T-416/05 и T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, т. 135.

⁽²⁵⁾ Решение от 28 март 2012 г., *Ryanair/Комисия*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, т. 156.

⁽²⁶⁾ Вж. бележка под линия 40.

- (228) Според Италия споразумението, подписано от SEA, SEAH и профсъюзите на 4 ноември 2013 г., не следва да се тълкува като гарантиращо на бившите служители на SEAH правата, придобити съгласно предишните договори със SEAH. Такова едно споразумение по същество би било програмен документ, който впоследствие е бил заменен със споразуменията, подписани на 4 юни 2014 г. Видно е от текста на тези споразумения, че на бившите служители на SEAH не са гарантирани придобитите преди това права, а те по-скоро са били повторно наети от Airport Handling при нови условия.
- (229) Въз основа на информацията, получена в хода на официалната процедура по разследване, Комисията оцени i) процеса, чрез който значителна част от работната ръка на SEAH е била преназначена от Airport Handling, ii) и споразуменията с профсъюзите за повторното наемане на работната ръка на SEAH.
- (230) Първо, що се отнася до процеса, следва да се отбележи още в началото, че не е имало *de jure* прехвърляне на трудови договори от SEAH на Airport Handling. Договорите със SEAH са били законно прекратени и нови договори са били сключени с Airport Handling. Освен това трудовите договори не са били нито автоматично, нито като цяло (в пакет) прехвърлени от SEAH на Airport Handling. В действителност не се е извършило никакво прехвърляне на трудови договори. По-скоро бившото дружество е прекратило трудовите договори преди повторното наемане на част от работниците от новото дружество при различни условия.
- (231) Второ, що се отнася до обхвата на прехвърлянето, трябва да се отбележи следното: На 22 април 2014 г., когато SEAH е стартирало схема за мобилност на съкратените работници, неговите служители са наброявали [...] (*), равняващи се на [...] (*) ЕПРВ. Наличните данни показват, че на 31 май 2015 г., 9 месеца след започване на своята дейност, Airport Handling е имало [...] (*) служители, от които [...] (*) преди това са били наети от SEAH. Следователно Airport Handling до този момент е било наело приблизително [...] (*) % от служителите на SEAH. Следователно прехвърлянето не е било завършено и дори не е било практически завършено. Въпреки това е необходимо също така да се отбележи, че работната ръка на Airport Handling, поне в ранна фаза след започване на неговата дейност, се е състояла почти изключително от бивши служители на SEAH.
- (232) Трето, що се отнася до съществените условия на повторното наемане, Комисията отбелязва, че подписаните от Airport Handling договори с бивши служители на SEAH са се различавали както по форма, така и по съдържание от предишните договори със SEAH, по-специално в това, че се прилагат различни условия относно:
- [...] (*) се прилага за служителите на Airport Handling;
 - Airport Handling не прилага [...] (*), допълващо националния колективен трудов договор;
 - Съществените промени в условията по трудовите договори включват:
 - [...] (*);
 - [...] (*), които SEAH е прилагало спрямо своите служители;
 - организация на работата, напр. [...] (*).
 - Измерим резултат от посочените по-горе промени е намаляването на разходите за труд с около [...] (*) % в сравнение с разходите за труд на SEAH, като резултат от промените в приложимия национален колективен трудов режим и допълващия корпоративен договор; теглото на условията на последния върху разходите за труд е било намалено с 50 %.
- (233) И накрая, също така и обстоятелствата, при които са водени преговори относно условията на трудова заетост между участващите страни и в крайна сметка тези условия са били договорени, в този случай показват, че условията на трудова заетост са променени съществено: SEA, SEAH и Airport Handling са преговаряли отделно с профсъюзите и са постигнали отделни споразумения с тях. На Airport Handling и профсъюзите е отнело повече от осем месеца да постигнат споразумение по процедурата за назначаване, правното и финансовото съдържание на трудовите договори, социалната политика и организацията на работа. Според Тръста работниците на SEAH първоначално са се противопоставяли на промените, с които синдикатите, представляващи работниците, са се съгласили в споразумението от юни 2014 г. Работниците са отхвърлили тези промени на референдум. Според документацията, предоставена от Тръста, профсъюзите след това са се съгласили с новите условия на трудова заетост, едва след като Airport Handling

(*) Търговска тайна.

е приело да въведе някои разяснения по горепосоченото споразумение. Комисията отбелязва, че Airport Handling е водило отделно преговори с профсъюзите и въпреки първоначалните разногласия е успяло да приложи описаните по-горе промени. Както беше описано в съображение 38 по-горе, споразумението между Airport Handling и синдикатите от 4 юни 2014 г. не е било променяно съществено, след като профсъюзите са го отхвърлили на референдум, на който са поискали редица разяснения по това споразумение.

- (234) С оглед на горепосочените съображения действителното прехвърляне на работната ръка не е било нито пълно, нито пък е предполагало копиране по същество на условията на трудовата заетост, преобладаващи съгласно договорите на SEAH.
- (235) Тази констатация не е засегната от споразуменията съответно на SEA, SEAH и Airport Handling с профсъюзните организации по отношение на работната ръка. Действително, целта на споразуменията нито показва, че работната ръка ще бъде прехвърлена изцяло от SEAH в Airport Handling, нито че преобладаващите условия съгласно трудовите договори на SEAH ще се запазят. Комисията отбелязва по-специално, че според първоначалния проект за уреждане от 4 ноември 2013 г. между SEA и синдикатите едно бъдещо споразумение за изпълнение трябва да бъде ръководено от целта за гарантиране на работните места на всички служители на SEAH⁽²⁷⁾. Това споразумение съдържа редица мерки за постигането на тази цел, по същество всички механизми, предоставени на разположение от съответното законодателство, уреждащо трудовата заетост и колективното договаряне, като например механизми за социална закрила и доброволни уволнения, които да бъдат приложени също така и в рамките на групата SEA Group, и решения, включващи преместване в рамките на групата. Следователно споразумението действително е означавало, че работните места е трябвало да се преразпределят в рамките на SEA Group като цяло⁽²⁸⁾, но не само за Airport Handling, и само като една мярка сред няколко. Освен това тези споразумения не са били сключени с Airport Handling, което е сключило отделни споразумения с персонала. Следователно броят на работните места, преразпределени на Airport Handling, не е бил предварително определен от страните, а е бил определен съобразно нуждите на дружеството от персонал след сключване на договорите с авиокомпаниите.
- (236) Комисията също така отбелязва, че няма индикация, че Airport Handling е имало задължение, наложено от публични органи или от неговото дружество майка SEA, да наема бивши служители на SEAH.
- (237) В заключение, по отношение на обхвата на прехвърлянето на работната ръка, Комисията счита, че обстоятелствата показват *prima facie* по-силен елемент на икономическа приемственост поради пренаемането на значителна част от работната ръка на SEAH от Airport Handling. Въпреки това фактите около повторното наемане трябва да се вземат предвид, по-специално прекратяването на всички договори и сключването на нови договори с нови договорни условия. Ето защо Комисията стига до заключението, че прехвърлянето на работната ръка не може да се тълкува като силна индикация за икономическа приемственост между SEAH и Airport Handling.

7.1.1.2. Договори с въздушните превозвачи

- (238) В своето решение за откриване на процедурата от 2014 г. Комисията зае предварителното становище, че очакваните пазарни дялове на Airport Handling за първите шест месеца от дейността могат да се разглеждат като реалистични само поради вътрешното прехвърляне на дейност, преди това извършвана от SEAH.
- (239) В хода на разследването Италия, SEA и Airport Handling твърдяха, че тези очаквания са се основали на бизнес плана на Airport Handling от август 2014 г. Те са станали възможни чрез определяне на значителни намаления в оперативните разходи, постигнати чрез ефективност на работната ръка и намаляване на персонала.
- (240) Освен това, договорите с авиокомпаниите, извършващи полети на летищата в Милано, са били сключени *ex novo* от Airport Handling. Според Италия тези договори не биха могли да бъдат законно прехвърлени от SEAH на Airport Handling. Те е трябвало да бъдат договорени *ex novo* в конкуренция с другите доставчици на услуги, работещи на летищата в Милано.
- (241) Действително, както е описано по-горе в съображения 133 и 208, портфейлът от клиенти на Airport Handling се различава от този на SEAH. Когато SEAH е излязло от пазара, редица негови клиенти са решили да възложат услугите по наземно обслужване на оператори, различни от Airport Handling. И обратното, Airport Handling е успяло да привлече клиенти, които преди това не са били обслужвани от SEAH.

⁽²⁷⁾ „запазване на целта за гарантиране на работните места на всички служители на SEAH.“, „Вж. точка 6, алинея 1 на споразумението от 4 ноември 2013 г.

⁽²⁸⁾ „Прибягване към всички механизми, предоставени на разположение от съответното законодателство, уреждащо трудовата заетост и колективното договаряне (главно механизми за социална закрила и доброволни уволнения, които също трябва да бъдат извършени в рамките на SEA Group, безпроблемно с оглед на предстоящия краен срок 31 декември 2013 г.) и решения, включващи преместване в рамките на групата (в съответствие с новите бизнес възможности и според процесите на вътрешно прехвърляне, проведени след фирмените споразумения за премахване на центровете, както и с вътрешната мобилност, предназначена за изпълнение на организационните изисквания на SEA SpA)“; пак там.

- (242) За да осигури допълнителни доказателства за факта, че новите договори, сключени от Airport Handling с въздушните превозвачи, не само са били обект на *ex novo* преговори, но също така предвиждат съществено различни договорни условия, Италия представи информация, показваща, че някои авиокомпании, обслужвани преди това от SEAH (като например [...] (*)), са успели да получат значително по-благоприятни условия от Airport Handling, отколкото от SEAH. По-специално, в хода на преговорите с Airport Handling, [...] (*) е поискало [...] (*). В резултат на това [...] (*) е получило [...] (*) (*²⁹).
- (243) В хода на разследването Италия обясни, че SEA не е поставило като условие за предоставянето на отстъпки от летищните такси за въздушни превозвачи, работещи на летищата в Милано, сключването от последните на договори за наземно обслужване с Airport Handling. Според получените коментари в разследването няма писмени доказателства, че SEA ефективно е имало такова поведение, целящо да принуди авиокомпаниите, работещи на летищата в Милано, да сключат нови договори за наземно обслужване с Airport Handling.
- (244) В решението за откриване на процедурата от 2014 г. Комисията изрази съмнения, че договорите с авиокомпаниите ще бъдат предоговорени. В този контекст Комисията посочва информация, която предполага, че дори преди изтичането на срока на тези договори, SEA и Airport Handling са положили съвместни търговски усилия с цел да успокоят авиокомпаниите, извършващи дейност на летището, че SEA ще продължи дейността си по наземно обслужване. При официалната процедура по разследване обаче не е достигнато до никакви фактически доказателства, че SEA и Airport Handling са организирали, чрез съвместни търговски усилия, проста смяна на изпълнителя, без да оставят на авиокомпаниите като титуляри марж за преговаряне на договорните условия. По-специално Комисията не е получила никакви доказателства, че SEA или Airport Handling са били в състояние ефективно да осуетят опитите на бившите клиенти на SEAH да получат по-благоприятни условия от други доставчици на услуги по наземно обслужване.
- (245) Комисията оцени дали Airport Handling, при подготовката на своето навлизане на пазара, *de-facto* е било в положение на нов участник или по-скоро се е възползвало от пазарната позиция и контактите с клиенти на SEAH, така че да гарантира приемственост на операциите. При конкретните обстоятелства на разглеждания случай, ако излизането от пазара на SEAH не беше довело до възможност за клиентите му да договорят нови споразумения с доставчиците на наземно обслужване, различни от Airport Handling, това можеше да е показател за заобикаляне на решението за възстановяване, тъй като това би довело до прехвърляне на клиенти от SEAH към Airport Handling.
- (246) Във връзка с това следната информация е от особено значение: в бизнес плана на Airport Handling не са се предвиждали алтернативни сценарии с по-ниски пазарни дялове. Това може да означава, че Airport Handling е било сигурно, че ще поеме клиентската база на SEAH с относително голяма степен на вероятност и по този начин е можело евентуално да очаква да се възползва от предишната пазарна позиция и контакти с клиенти на SEAH, за да привлече своите клиенти и да сключи съответните договори без да се изправя пред конкуренция с други дружества за наземно обслужване, за да спечели тези договори.
- (247) Въпреки това определени формални и съществени фактори показват, че случаят не е бил такъв.
- (248) Първо, що се отнася до формата на прехвърлянето, договорите за услуги не са били законно прехвърлени от SEAH на Airport Handling. Въздушните превозвачи по този начин са били свободни да изберат доставчик, различен от Airport Handling, веднага след като договорите им със SEAH са били прекратени, както е описано в съображение 43 от настоящото решение.
- (249) Второ, наличната информация предполага, че клиентите са били в състояние да се обърнат към други доставчици на услуги, когато SEAH ги е информирало, че ще прекрати своята дейност. Действително фактът, че определен брой клиенти са преминали към конкурентни доставчици, е доказателство, че такава възможност е съществувала. Най-важното е, че SEAH не е имало правни основания за едностранно прехвърляне на договорите на трета страна, освен в извънредни ситуации. Според информация, предоставена от италианските органи, обаче не е имало позоваване на клаузата за извънредни ситуации. Италианските органи предоставиха преглед на клиентската база на Airport Handling към 14 февруари 2014 г., който показва, че от 68 бивши клиенти на SEAH [...] (*) са преминали към други доставчици на услуги по наземно обслужване, че от [...] (*) клиенти на Airport Handling по това време 1 е преминал от конкурент, 3 са били нови оператори на летището и [...] (*) са били бивши клиенти на SEAH. [...] (*) от тези [...] (*) бивши клиенти на SEAH са договорили нови договорни условия, по-благоприятни за клиентите, предвиждащи по-ниски цени (13 клиенти), променен портфейл от услуги ([...] (*) клиента) или дори комбинация от двете ([...] (*) клиента). Следователно само 20 клиента са сключили договори за услуги, които по същество предвиждат същите условия като предишните договори със SEAH. Намаленията на цените варират от [...] (*) до [...] (*) % в сравнение с цените, договорени преди това със SEAH.

(*) Търговска тайна.

(²⁹) [...] (*).

- (250) С оглед на гореизложеното като цяло Комисията не вижда индикация за заобикаляне на решението за възстановяване (и по този начин икономическа приемственост) в процеса, довел Airport Handling до сключването на споразумения с редица бивши клиенти на SEAH. Действително, Airport Handling изглежда е било изложено на реална конкуренция при преговорите с превозвачи, извършващи полети на летищата в Милано, и има индикации, че конкуренцията между доставчиците на услуги на летищата в Милано е била реално отворена, когато SEAH е планирало да излезе от пазара.

7.1.1.3. Активи на SEAH

- (251) Като трета точка в анализа на обхвата на прехвърлянето, Комисията оцени обхвата на прехвърлянето на активите.
- (252) Комисията отбелязва, че когато Airport Handling е започнало да извършва операции то е получило 100 % от цялото си оборудване за наземно обслужване от SEAH чрез лизинг. Пет месеца по-късно то е започнало постепенно да заменя това оборудване с активи, закупени на пазара, и накрая, през септември 2015 г., е закупило [...] (*) от [...] (*) партии с активи от SEAH.
- (253) По-конкретно, Airport Handling е започнало предоставяне на услуги по наземно обслужване, като е използвало активи на SEAH съгласно договор за лизинг. Договорът е трябвало да изтече на 31 август 2015 г. Преди изтичането на договора за лизинг Airport Handling е изразило интерес към придобиването на [...] (*) от [...] (*) тържни партии, а именно партии с номера [...] (*). Според Airport Handling, въпреки че реалистично около една трета от оборудването за наземно обслужване, притежавано от SEAH и предоставено на лизинг на Airport Handling, е било остаряло, Airport Handling е имало желание да придобие около [...] (*) % от това оборудване (което би било достатъчно на Airport Handling за осъществяване на неговата дейност), като се има предвид, че Airport Handling междувременно е придобило на пазара значително количество резервни части, които биха могли да се използват за подмяна на някои части от най-старото оборудване на SEAH.
- (254) Наличната документация сочи, че преговорите за продажбата между Airport Handling и SEAH са били започнали, когато с писмо от 3 юни 2015 г. Airport Handling е направило следните предложения:
- че е налице [...] (*) % намаление от [...] (*) с оглед, първо, на възрастта и състоянието на машините, и второ, на резултата от процедурата по продажба, стартирана от SEA;
 - че е налице плащане [...] (*) от 31 юли до 31 декември 2015 г.;
 - че първоначалният лизингов договор ще бъде прекратен по взаимно съгласие на 30 юни 2015 г. и SEAH ще предостави временен и ограничен безплатен лизинг (*comodato*) на приблизително [...] (*) избрани елемента [...] (*) до 31 декември 2015 г. най-късно, като всички разходи за застраховка и поддръжка са за сметка на Airport Handling.
- (255) На същия ден е проведена среща между страните. С писмо от 10 юни 2015 г. ликвидаторът на SEAH отговори на предложенията на Airport Handling в смисъл, обобщен по-долу:
- Въпреки че SEAH има желание да приеме предложението, то не е готово да предостави отстъпки, тъй като всички цени са били определени чрез експертни оценки. Ликвидаторът изтъкна, че Airport Handling дори е нямало нужда да поема никакви транспортни разходи;
 - SEAH не приема плащане на вноски, освен ако Airport Handling не предостави подходящи гаранции;
 - при липсата на отстъпки SEAH желае да прехвърли автопарка на 30 юни 2015 г. и да се съгласи да предостави под наем посочените елементи обаче само до 30 ноември 2015 г. най-късно.
- (256) Според италианските органи преговорите са се проточили до септември 2015 г., когато SEAH се е съгласило с покупната цена от [...] (*) за продажбата на [...] (*) партии, [...] (*). Покупната цена е била [...] (*) EUR, което е цената, първоначално посочена в неуспешната тържна процедура. Първоначалният лизинг е бил по изключение удължен до [...] (*), за [...] (*) елемента от автопарка и срещу заплащане на цялостна лизингова такса от [...] (*) EUR, която се е основавала на стойността, дадена на тези елементи в горепосочените независими оценки. Airport Handling е върнало тези [...] (*) елементи на SEAH на [...] (*).

(*) Търговска тайна.

(257) Според Airport Handling покупката въпреки това е била икономически оправдана, по-специално поради следните причини:

- Бизнес моделът на Airport Handling по същество се състои в разполагането на неговия оперативен център само на едно място, а именно летищата в Милано, и следователно се основава на организационен модел, който предвижда човешките ресурси и техническите средства да задоволяват търсенето на услуги на едно единствено място (бизнес модел на възлов доставчик). Според Airport Handling този модел осигурява по-добра ефективност и по-сигурни маржове на печалба. Следователно възрастта и ефективността на оборудването биха били по-малко важни за Airport Handling, отколкото за оператори, които извършват дейност на няколко летища, и следователно трябва задължително да провеждат „стройно управление“ на тяхното оборудване.
- Макар че част от оборудването е било остаряло, редица елементи са били относително скоростни и биха могли да се използват ефикасно.
- Някои от тях вече са били на място и следователно не биха изисквали транспортни разходи.
- Airport Handling се е надявало да намали разходите за поддръжка, тъй като повечето елементи са дошли от един и същи производител и са били от един и същи модел.
- Когато се е опитало да закупи оборудване втора ръка на пазара в целия ЕС, Airport Handling е установило, че на пазара не се предлага достатъчно оборудване втора ръка за задоволяване на изискванията на Airport Handling на приемлива цена.
- Балансирана комбинация от използвани и нови активи следва да се използва по време на началната фаза, главно защото доставчиците на оборудване изглежда не са били в състояние да предоставят ново оборудване на един път, а също така и защото Airport Handling е имало основание да смята, че внезапно значително увеличение на търсенето може да предизвика увеличения на цените. Ето защо Airport Handling по-скоро е възнамерявало постепенно да изведе от експлоатация използваните елементи и да ги замени с нови.
- И накрая, един нов автопарк и подходящо обучение на персонала за работа при редовни операции би било трудно, особено в началната фаза.

(258) Airport Handling междувременно е стартирало тръжна процедура, от ноември 2014 г. до януари 2015 г., за закупуване на ново оборудване на пазара. Според италианските органи стойността на оборудването, закупено в тази първа тръжна процедура, е приблизително [...] (*) EUR.

(259) Комисията оцени дали сравняването на стойността и броя на активите на Airport Handling, закупени на пазара, със стойността и броя на активите, взети на лизинг и след това закупени от SEAH, е надежден показател за икономическа приемственост. Що се отнася до сравнимостта на двата вида активи, Комисията установи, че:

- Ликвидаторът на SEAH е формирал партидите така, че да групира във всяка партида елементи в добро работно състояние с активи и елементи, които са в по-лошо работно състояние.
- Като цяло оборудването на SEAH е било остаряло.
- Според италианските органи грубо [...] (*) от [...] (*) елементи, закупени от SEAH, са били в добро или приемливо работно състояние. Около 1/3 в най-добрия случай са могли да се използват за резервни части. По-късно е било установено, че 700 от закупените елементи имат минимална или никаква стойност/приложение; 270 елемента след това са били паркирани и извадени от употреба за скрап.
- Оборудването за наземно обслужване на летища включва широк набор от различни елементи като стълби, камиони, вилкови товарачи, карго товарачи и лебедки.

(*) Търговска тайна.

— Не е изключено дори едно ново най-модерно превозно средство, което се използва на пълно работно време, да може да се експлоатира много по-ефективно, отколкото няколко стари превозни средства, които като правило изискват повече време за поддръжка.

- (260) Въз основа на това Комисията стига до заключението, че сравняването на стойността и броя на новото оборудване със стойността на оборудването, взето на лизинг и след това закупено, не може да се използва като показател за икономическа приемственост в този случай.
- (261) В този контекст Комисията оцени важността на активите (работните инструменти) като производствен фактор за Airport Handling пропорционално на труда като производствен фактор и също така пропорционално на оборота на SEAH и Airport Handling.
- (262) Що се отнася до значението на активите спрямо труда, в последния счетоводен баланс на SEAH преди ликвидацията стойността на работните инструменти е възлизала приблизително на [...] (*) EUR. Airport Handling, от своя страна, през 2015 г. е притежавало капиталови активи на стойност [...] (*) EUR⁽³⁰⁾. За разлика от това разходите за труд на Airport Handling са възлизали на [...] (*) EUR в периода септември 2014 г. — август 2015 г. според отчета за приходите и разходите на Airport Handling за този период⁽³¹⁾.
- (263) Стойността на активите също е от по-малко значение в сравнение с оборота: отчетът за приходите и разходите на Airport Handling за периода септември 2014 г. — август 2015 г. показва оборот на стойност [...] (*) EUR. Следователно въпросните активи изглежда представляват производствен фактор от второстепенно значение в сравнение в работната ръка. Тяхната стойност също така е много скромна в сравнение с оборота, генериран както с труд, така и с активи. Информацията, получена в хода на официалната процедура по разследване, по-скоро показва, че и SEAH, и Airport Handling са възприели бизнес модел, в който подчертано се залага на интензивно използване на труд, а не на интензивно използване на активи.
- (264) Ето защо Комисията стига до заключението, че макар Airport Handling първоначално да е взело всички свои активи от SEAH, това не може да се тълкува като *per se* показател за икономическа приемственост, тъй като активите са само производствен фактор от второстепенно значение при наземното обслужване.

7.1.1.4. Резюме на оценката за обхвата на прехвърлянето

- (265) Оценката на въпроса доколко обхватът на прехвърляне може да е показател, че е налице икономическа приемственост между SEAH и Airport Handling, води до следните индикации:
- (266) Първо, няма прехвърляне на портфейла от клиенти от SEAH на Airport Handling. Вместо това, с ликвидацията на SEAH, всички договори са били прекратени и Airport Handling е трябвало отново да сключва договори, при което е успяло да привлече някои от предишните клиенти на SEAH и някои нови клиенти, и при което е загубило някои от клиентите в полза на конкуренти. Договорните условия са били договорени независимо от предходните условия съгласно споразуменията със SEAH. В тази връзка Airport Handling е било в същото положение, в което би бил всеки друг конкурент или нов участник. Комисията разглежда факта, че не е имало прехвърляне на портфейла от клиенти, като силна индикация срещу икономическата приемственост.
- (267) Второ, Airport Handling е набрало своята първоначална работна ръка изцяло от SEAH, но с нови договори и при нови договорни условия. Не е имало групово прехвърляне на трудовите договори, автоматично прехвърляне на такива договори и копиране на техните условия на трудово заетост.
- (268) Трето, макар да е вярно, че Airport Handling първоначално е взело на лизинг всички активи на SEAH за наземно оборудване, накрая, след изтичането на договора за лизинг, то е придобило само част от активите на SEAH, тъй като междувременно е започнало да закупува оборудване от трети страни. Наличната информация освен това предполага, че активите представляват само малка част от производствените фактори при наземното обслужване и не са решаващи за структурата на разходите и ефективността на Airport Handling.
- (269) Като цяло, съдейки от перспективата на обхвата на прехвърлянето, Комисията счита, че всички обстоятелства около създаването на Airport Handling в резултат на ликвидацията на SEAH, разгледани заедно, не са достатъчно силен показател, че е била налице икономическа приемственост между двете дружества, целяща да се заобиколи решението за възстановяване.

(*) Търговска тайна.

⁽³⁰⁾ Комисията отбелязва, че според отчетите и пълните описи, предоставени от Airport Handling, по-голямата част от активите на SEAH са били остарели, изискващи чест ремонт и изцяло отписани.

⁽³¹⁾ Според горепосочения доклад на Brattle за бизнес плана на Airport Handling, разходите за труд на дружеството са били [...] (*).

7.1.2. Плащане на пазарната цена

- (270) Според съдебната практика прехвърлянето на активи по цена, по-ниска от пазарната, също би било показател за икономическа приемственост между ликвидираното дружество, дължащо възстановяване на държавната помощ, и новосъздаденото дружество.

7.1.2.1. Активи на SEAH — общи бележки

- (271) В контекста на производството по несъстоятелност заобикаляне на отрицателно решение за държавна помощ чрез прехвърлянето на активи може да се случи, по-специално когато:

- активите са продадени — или отдадени под наем — на по-ниска от пазарната цена (например след процедура за продажба, която не е достатъчно отворена, прозрачна и недискриминационна), или
- синдикът е извършил действия, които са измамили кредиторите и може да са намалили активите на неплатежоспособното дружество, или е нарушил принципа за равнопоставеност на кредиторите, причинявайки загуби за публичните кредитори ⁽³²⁾.

- (272) Точно обратното, Комисията счита, че прехвърлянето — или лизингът — на активи от неплатежоспособно дружество, което е получило несъвместима помощ, в ново дружество не е показател за заобикаляне на решение за възстановяване, ако:

- нищо не е било направено, за да се намали стойността на активите на неплатежоспособното дружество в полза на новото дружество и в ущърб на кредиторите (тъй като целта на ликвидацията е максимално увеличаване на постъпленията от продажби на активи, за да се възстановят средствата на кредиторите в максималната възможна степен);
- публичните кредитори (предявяващи иска, свързан с несъвместимата помощ) не са били неправомерно поставени в неравностойно положение в сравнение с другите кредитори (включително евентуално и новото дружество или неговите учредители) в контекста на производството по несъстоятелност.

- (273) В този случай:

- лизинговата такса е била определена въз основа на две външни оценки. Тя е била коригирана в посока нагоре в съответствие с втората оценка, която е била основана на цялостна проверка на наетото оборудване. Следователно няма индикация, че цената, по която активите на SEAH са били получени на лизинг от Airport Handling, се е отклонявала от нормалните пазарни условия.
- Освен това няма индикация и че с извършените по инициатива на ликвидатора сделки кредиторите са били измамени и стойността на активите на SEAH може да е била намалена. По-специално, както е показано по-подробно по-долу, цялата налична информация показва, че са били организирани подходящи търгове за продажбата на активите на SEAH, като на всички потенциално заинтересовани купувачи е била предоставена възможност да участват. Фактите, че лизинговата цена е била определена от външни експерти и коригирана в посока нагоре след втората оценка и че ликвидаторът на SEAH не е бил готов да предостави на Airport Handling отстъпка от продажната цена на оборудването, показва, че процесът по продажбата, организиран от ликвидатора, е бил насочен към максимално увеличаване на приходите от разглежданите активи, в полза на кредиторите на SEAH, и по този начин не е довел до конкретно прехвърляне на икономическо предимство към Airport Handling.
- Комисията също така отбелязва, че нито една от заинтересованите страни не е твърдяла, че производството по ликвидация е нарушило правата на кредиторите или е намалило стойността на активите, притежавани от SEAH, или че тези активи са били дадени на Airport Handling на лизинг под пазарните цени. Оборудването за наземно обслужване на SEAH е включвало около 4 000 актива. Съгласно първоначално обявения от Италия план тези активи е трябвало да бъдат предоставени на лизинг от SEAH по пазарна цена в очакване на тяхната продажба на свободния пазар в рамките на процедурата по ликвидация.

7.1.2.2. Предоставяне на активите на SEAH на лизинг в полза на Airport Handling — Определяне на лизинговата такса

- (274) След неуспеха на тържната процедура оборудването за наземно обслужване е било отдадено под наем на Airport Handling по силата на договор за лизинг, първоначално предвиден със срок до 31 август 2015 г.

⁽³²⁾ Решение от 29 април 2004 г., *Германия/Комисия („SMI“)*, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, т. 93.

- (275) Съгласно съдебната практика самият факт, че дадено дружество е взело на лизинг за определен период от време част или всички активи на неплатежоспособно дружество, не означава непременно, че новото дружество се е възползвало от конкурентно предимство, свързано с помощ, преди това предоставена на лизингодателя⁽³³⁾. Лизинг на активи от получателя на помощта, предоставени на дружество, изпълняващо подобна дейност, не е показател за икономическа приемственост, ако лизинговата цена отразява пазарната цена. Ако обаче лизинговата цена, платена от новото дружество на получателя на помощта, е по-ниска от пазарната цена, това би могло да бъде показател за икономическа приемственост, тъй като предимството, предоставено на получателя от неправомерната и несъвместимата помощ, може да се каже, че е било напълно или частично прехвърлено на новото дружество чрез цена, по-ниска от пазарната стойност.
- (276) Наличната информация предполага, че SEAH и довереникът са сключили договора за лизинг при пазарни условия. Освен това лизинговата такса е била определена с две последващи външни оценки. За да се потвърди надеждността на първата оценка, при която беше определена годишната лизингова такса в размер на [...] (*) EUR, SEAH и Airport Handling съвместно са възложили на E&Y задачата за повторно оценяване на лизинговата такса. В тази втора оценка първоначално е била препоръчана [...] (*) лизингова такса, равняваща се на [...] (*) EUR. След това, след като SEAH и Airport Handling са се споразумели да разширят втората оценка с цел да се включи новата информация, събрана в докладите за доставка на оборудването, експертите са установили, че определен брой машини и оборудване не са били подходящи за използване и са коригирали тяхната първоначална оценка [...] (*), на [...] (*) EUR. Въз основа на този втори доклад за оценка SEAH и Airport Handling са се съгласили да намалят лизинговата такса на [...] (*) EUR годишно.
- (277) В заключение според наличната информация се предполага, че SEAH и Airport Handling са сключили договора при справедливи пазарни условия и са разчитали на експертни доклади за стойността на въпросните активи. Фактът, че втората оценка е била преразгледана по взаимно искане на двете страни, показва, че и двете са възнамерявали да поддържат лизинговата такса в колкото е възможно по-голямо съответствие с условията на пазара и да възпрепятстват всяко възможно съмнение за тайни споразумения. Комисията следователно счита договорената лизингова такса за най-малкото равна на пазарната цена.

7.1.2.3. Закупуване на част от активите на SEAH от Airport Handling — покупната цена

- (278) Airport Handling е закупило активите след неуспеха на тръжната процедура и след изтичането на договора за лизинг. Комисията оцени дали Airport Handling чрез тази сделка е получило предимство, произтичащо от предишна неправомерна помощ, предоставена на SEAH. Тази оценка започва с презумпцията, че предимство се изключва, ако покупната цена от [...] (*) EUR съответства най-малко на пазарната цена.
- (279) Поканата за изразяване на интерес към активите на SEAH е била публикувана на 12 ноември 2014 г. в притурката към Официален вестник на Европейския съюз. С оглед на големия брой елементи с помощта на независимото консултантско дружество IMQ ликвидаторът е решил да раздели елементите в девет партии. Според SEAH причината за това е било да се избегне неефективност поради прекалена разпокъсаност. С цел да се привлекат колкото е възможно повече участници в търга всяка партида е била определена като самостоятелна комбинация от активи, включваща допълващи се елементи на различна стойност. Външен експерт е определил минимална цена за всяка от партидите.
- (280) Процедурата за продажба е била ограничена до лицата, отговарящи за наземното обслужване, летищните оператори, въздушните превозвачи, производителите на видовете продавано оборудване, търговците и лизинговите дружества, отговарящи на определени минимални критерии за платежоспособност.
- (281) Според Италия в тръжната процедура не е било получено официално изразяване на интерес. SEAH е получило само неофициални запитвания от трети страни, имащи за цел да проучат възможността за придобиване само на определени активи, но на по-ниски цени от посочените в търга. Тези комуникации са били предоставени на Комисията по време на разследването.
- (282) Италия заяви, че след отрицателния резултат от търга ликвидаторът на SEAH се е опитал да повиши интереса на потенциалните купувачи на активите на SEAH, като се е свързал с определени оператори, осъществяващи дейност в обслужващия сектор, както и с операторите, които неофициално са изразили своя интерес по време на тръжната процедура, и като е разрешил достъп до базата данни, както и до активите, така че да даде възможност на заинтересованите оператори да инспектират активи на място.

⁽³³⁾ Решение от 29 април 2004 г., Германия/Комисия („SMI“), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, т. 88.

(*) Търговска тайна.

- (283) Някои от известията за изразяване на интерес към закупуване на оборудване на SEAH са били получени в резултат на това, но обаче на цени, по-ниски от посочените в търга. В крайна сметка единственият надежден купувач с интерес към закупуване на оборудването на SEAH е бил Airport Handling.
- (284) Комисията оцени дали въпросната тръжна процедура по-ефективно е отразила пазара, така че нейният неуспех да може да се разглежда като индикация, че пазарът не е бил заинтересован от закупуването на активите на SEAH. Комисията приема, че една тръжна процедура е реално отворена за пазара и готова за максимално увеличаване на приходите, ако процедурата е отворена, прозрачна, недискриминационна и безусловна.
- (285) Що се отнася до отвореността на въпросната процедура, Комисията отбелязва, че продажбата е била обявена в притурката към Официален вестник на ЕС и по този начин ѝ е била дадена подходяща широка публичност.
- (286) Процедурата обаче е била ограничена до определен тип купувачи, а именно лица, отговарящи за наземното обслужване, летищни оператори, въздушни превозвачи, производители, търговци и лизингови дружества, отговарящи на определени минимални критерии за платежоспособност (съображение 193 по-горе).
- (287) Освен това италианските органи не са представили основателни причини за *a priori* ограничаване на кръга от потенциални купувачи. Следователно тръжната процедура не е била напълно отворена, тъй като критериите за допустимост може да са ограничили тръжната процедура по такъв начин, че публичният собственик да не може да бъде сигурен, че е получил икономически най-изгодната оферта.
- (288) На практика обаче Комисията счита, че няма признаци, предполагащи, че ако търгът не е бил ограничен до операторите за наземно обслужване или свързаните с това предприятия, търгът би бил успешен. Това е подкрепено с факта, че опитите да се привлекат участници в търга неофициално извън обхвата на тръжната процедура също не е довел до получаването на оферти, достигащи търсените цени.
- (289) Ликвидаторът на SEAH е получил редица известия за заявяване на интерес към покупката на оборудването на SEAH по цени, по-ниски от посочените в тръжната процедура. Това е достатъчна индикация, че пазарните оператори извън ограничената област на първоначално имащите право да участват в търга не са били готови да платят поисканата от SEAH цена.
- (290) Горепосоченият резултат от процедурата по продажба и от преговорите между SEAH като продавач и Airport Handling като купувач показват, че първоначалната продажна цена е била над цената, която пазарните оператори са били готови да платят. По-специално ликвидаторът на SEAH като продавач се е договарял при справедливи пазарни условия, за да получи максимална икономическа полза от продажбата на съответните активи. Предоставената от италианските органи документация показва, че офертата на Airport Handling действително е била икономически най-изгодната оферта, получена от SEAH. Airport Handling, от своя страна, е имало икономически причини да придобие активите, независимо от отказа на SEAH да предостави отстъпка или по-благоприятни условия на плащане. Покупната цена може да се счита за най-малкото равна на пазарната цена. Следователно няма индикация, че Airport Handling чрез покупката на част от активите на SEAH е получило предимство, което да произтича от предишна неправомерно предоставена помощ за SEAH.

7.1.2.4. Заключение относно пазарната цена като потенциален показател за икономическа приемственост

- (291) С оглед на горепосоченото Комисията стига до заключението, че обстоятелствата около лизинга и последващата продажба ефективно изключват всякакво прехвърляне на икономическо предимство от SEAH на Airport Handling. Следователно лизинговата цена и продажната цена не могат да се разглеждат като показател за икономическа приемственост в този случай.

7.1.3. Сатоличност на акционерите

- (292) В решението за откриване на процедурата от 2014 г. Комисията отбелязва, че Италия се е ангажирала да възложи управлението на Airport Handling на независим довереник за период от три години⁽³⁴⁾. Освен това Италия предложи да отвори 20 % от акционерния капитал на Airport Handling за инвеститори. След това Комисията установи, първо, че дружеството за наземно обслужване има същия собственик, SEA, и второ, че предложението на Италия да обяви на търг 20 % от капитала на новия доставчик на услуги за наземно обслужване не е достатъчно, за да се гарантира липсата на приемственост от SEAH, тъй като, първо, предложението е ограничено само до миноритарно дялово участие и, второ, не са били предоставени гаранции в това отношение. Освен това отварянето на капитала ще бъде извършено само след като Airport Handling навлезе на пазара.

⁽³⁴⁾ Съображение 16 от решението за откриване.

- (293) В хода на разследването Италия твърдеше, че създаването на Тръста ще гарантира липсата на приемственост между SEAH и Airport Handling. Довереникът ще осигури независимото управление на дяловото участие на SEA в Airport Handling, като поеме едноличен контрол над дружеството и по този начин гарантира липсата на интерес и/или информационен поток между Airport Handling и SEA Group.
- (294) Комисията оцени хронологичните и материалните характеристики на самоличността на собствениците в разглеждания случай.
- (295) Първо, що се отнася до хронологията, Комисията отбелязва, че SEA е създадо Airport Handling на 9 септември 2013 г. Тръстът е създаден на 30 юни 2014 г., като акта за доверително управление е подписан на същия ден. Комисията отбелязва, че Тръстът е поел действителното управление на Airport Handling едва по-късно, на 27 август 2014 г., когато SEA е прехвърлило цялото дялово участие на Airport Handling на Тръста и е назначило довереника. Последното, от своя страна, тогава е назначило нов Съвет на директорите на Airport Handling. Airport Handling е започнало дейност няколко дни по-късно — на 1 септември 2014 г. Комисията обаче отбелязва, че според наличната информация дружеството вече е извършвало икономическа дейност, като е предлагало услугите си на пазара преди тази дата и очевидно още през април 2014 г., тъй като са били сключени редица договори за услуги [...] (*)⁽³⁵⁾. Тогава обаче Airport Handling е било изцяло притежавано и контролирано от SEA.
- (296) Второ, що се отнася до материалните характеристики на прехвърлянето на собствеността и контрола на Тръста, Комисията оцени дали фактът, че Airport Handling малко преди да започне дейност е било временно управлявано от доверено лице, е достатъчен да се изключи, че SEA е можело да упражнява права по отношение на управлението на Airport Handling, така че да може едностранно да взема търговски решения. Във връзка с това Комисията отбелязва следното.
- (297) Съгласно акта за доверително управление дейността на довереника е предмет на определени материални ограничения, по-специално довереникът не трябва да разследва:
- дали представители на SEA са участвали в преговорите със служителите, които е трябвало да бъдат наети отново от Airport Handling;
 - дали SEA предоставя персонал на Airport Handling, включително своя генерален директор;
 - дали определени централни услуги, включително връзки с инвеститорите и грижа за клиентите, ще продължат да се предоставят от SEA;
 - дали решенията за финансиране са изцяло по преценка на SEA.
- (298) В допълнение на това, макар и основано на акта за доверително управление, управлението на Airport Handling се предполага да е отделно от това на SEAH, Airport Handling се управлява от бившия ръководител на отдел „Развитие на авиационния бизнес“ на SEA.
- (299) Действително, Комисията отбелязва, че SEA е командировало двама висши управители в АН. И двамата понастоящем заемат висши управленски позиции в Airport Handling. Според Италия няма йерархична връзка между SEA и тези управители и последните не извършват никаква дейност в полза на SEA. Тяхното възнаграждение също така се определя самостоятелно от Airport Handling.
- (300) Според Италия решението на SEA да командирова тези управители в Airport Handling е било взето с оглед на предложенията на Италия относно отварянето на капитала на Airport Handling за трети страни. За тази цел би било необходимо да се гарантира, от една страна, че управленският състав на Airport Handling е напълно квалифициран, и, от друга страна, че условията на трудова заетост на ръководителите са гъвкави. В действителност Италия разясни, че Airport Handling е подписало договори за командироване със SEA за [...] (*) (*) служители.
- (301) В заключение Комисията установява, че както хронологията, така и материалните разпоредби на възлагането, потвърждават, че SEA през цялата начална фаза на Airport Handling и започването на икономически дейности е упражнявало контрол върху дружеството до степен, която макар и променлива, постоянно е осигурявала значително влияние върху неговото ежедневие управление.
- (302) Комисията отбеляза гореописаното Рамково инвестиционно споразумение от 21 септември 2015 г. между довереника и частния пазарен оператор D'Nata относно продажбата на [...] (*) % дял в Airport Handling, заедно с правото да назначава мнозинството от съвета на директорите и също така изпълнителния директор на Airport Handling, както и относно опция за придобиване на допълнителен [...] (*) % дял в Airport Handling.

(*) Търговска тайна.

(35) Дати на подписването на договора съгласно списък, предоставен от Италия: напр. [...] (*).

- (303) D'Nata ще има ефективен контрол над Airport Handling, когато назначи мнозинството от членовете на Съвета на директорите и също така изпълнителния директор на Airport Handling. Освен това наличната информация за тръжната процедура, която е била организирана от частна банка, независимо от SEA и довереника, потвърждава че D'Nata е придобило дял в Airport Handling на пазарна цена. И накрая, наличната информация потвърждава, че D'Nata не е едно цяло със SEA или по друг начин свързано с него.
- (304) Въпреки това предаването на контрола над Airport Handling от SEA и довереника на D'Nata се е осъществило повече от две години след като SEA е създадо Airport Handling и повече от една година след като това дружество е започнало да упражнява дейността си.
- (305) Следователно Комисията не може да заключи единствено въз основа на критерия за самоличността на акционерите, че няма икономическа приемственост. При все това Комисията оцени този критерий заедно с другите уместни критерии, за да направи заключение относно това дали липсата на икономическа приемственост може да бъде установена.

7.1.4. Време на извършване на сделката

- (306) Ликвидацията на SEAH на 1 юли 2014 г. и създаването на Airport Handling на 9 септември 2013 г. са се извършили, след като Комисията на 12 декември 2012 г. беше приела решението за възстановяване. Дружеството в ликвидация е извършвало операции по наземно обслужване, докато Airport Handling не е започнало своята дейност на 1 септември 2014 г.
- (307) Моментът на настъпване на събитията по този начин би могъл *prima facie* да бъде индикация, че процесът, който е довел до създаването на Airport Handling, е имал като последица заобикаляне на решението за възстановяване, което беше прието преди този процес да бъде осъществен. Комисията обаче припомня, че съдебната практика не изисква Комисията да разглежда, по-специално и с предимство пред другите критерии, времето на извършване на прехвърлянето на активите, което е един от факторите, които „могат“ да се вземат предвид, за да се разграничи икономическата приемственост между тези две дружества ⁽³⁶⁾.

7.1.5. Икономическа логика на сделката

- (308) Наличната информация потвърждава, че Airport Handling по същество продължава същия вид бизнес дейност като дейността на SEAH, а именно предлагане на услуги по наземно обслужване на летища Linate и Malpensa.
- (309) В тази връзка Комисията се позовава на съдебната практика, според която самото обстоятелство, че придобиващото дружество всъщност продължава дейността на дружество, което е задължено да възстанови помощ, не означава непременно, че първото дружество се е възползвало от конкурентното предимство, свързано с помощта, предоставена на последното. В конкретния посочен случай първото дружество е взело на лизинг завод по пазарна цена от дружество, което е получило помощ почти три години преди създаването на първото дружество ⁽³⁷⁾. Комисията припомня, че в разглеждания случай Airport Handling е взело на лизинг, а след това е закупило активите на SEAH по цена, която може да се разглежда като най-малкото равна на пазарната цена, и че неправомерно предоставената помощ, която трябва да се възстанови от SEAH, е била предоставена през периода 2002—2010 г., т.е. 3 години преди Airport Handling да бъде създадено и 4 години преди Airport Handling да започна своята икономическа дейност.
- (310) По-специално по отношение на икономическата логика на сделката Комисията отбелязва следното:
- (311) Както беше описано по-горе в точки 2.6.1 и 2.6.2, бизнес планът на Airport Handling се различава от този на SEAH по редица точки, и по-специално:
- [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*).

⁽³⁶⁾ Решение от 28 март 2012 г., *Ryanair/Комисия*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, т. 156.

⁽³⁷⁾ Решение от 29 април 2004 г., *Германия/Комисия* („SMI“), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, т. 86—89.

(*) Търговска тайна.

- (312) Следователно Airport Handling е управлявало дейността си при различни условия на работа от тези на SEAH съгласно свой собствен бизнес план. Освен това италианските органи не са изисквали от Airport Handling да следва конкретен бизнес модел, нито да поддържа определен обхват от дейности, нито да поеме конкретни активи или служители.

7.1.6. Цялостно заключение относно икономическата приемственост между SEAH и Airport Handling

- (313) По мнение на Комисията разглежданият случай съдържа както елементи, които биха били в полза на икономическата приемственост, така и елементи, които биха подкрепили обратната констатация.
- (314) Във връзка с елементите в подкрепа на тезата за икономическа приемственост Комисията установи факта, че бившият собственик на SEAH е създал Airport Handling, дружество, което действа в същия сектор като SEAH, което е наело първоначалната си работна ръка почти изцяло измежду бившите служители на SEAH и е поело голяма част от неговите активи, като всичко това е станало след решението на Комисията за възстановяване.
- (315) Въпреки това редица други фактори по-скоро показват, че Airport Handling не е създадено с цел заобикаляне на това решение, а като истинско ново дружество. Най-силният фактор в тази връзка е, че портфейлът от клиенти е трябвало да бъде създаден наново чрез контакт с авиокомпаниите и предлагане на оферти, независими от предишните договори на SEAH, и чрез сключване на нови споразумения при нови условия с тях. Airport Handling следователно е трябвало наново да спечели клиенти и пазарен дял, както би направил всеки друг конкурент или нов участник. Като се има предвид, че портфейлът от клиенти е основата за осъществяване на дейността за наземно обслужване, Комисията отдава голяма тежест на този фактор.
- (316) Що се отнася до активите, взети от SEAH, Airport Handling е платило най-малко пазарната цена за лизинга на активите, а по-късно, когато е закупило част от тези активи, то е платило цена, която е най-малкото равна на цената, която пазарните оператори са били готови да платят.
- (317) Освен това работната ръка не е била прехвърлена вкупом. Airport Handling е сключило нови договори при нови условия. Всеки конкурент или нов участник би имал същата възможност да наеме бивши служители на SEAH, а бившите работници на SEAH просто са изглеждали най-подходящият целеви сегмент за нови попълнения. Само част от активите са били прехвърлени; в допълнение на това те представляват само малка част от общия производствен фактор в дейността по наземно обслужване.
- (318) Що се отнася до икономическата логика на упражняваната дейност, Airport Handling е управлявало дейността си при различни условия на работа от тези на SEAH и съгласно свой собствен бизнес план. Освен това италианските органи не са изисквали от Airport Handling да следва конкретен бизнес модел, нито да поддържа определен обхват от дейности, нито да поеме конкретни активи или служители.
- (319) В този контекст Комисията счита, че като цяло няма икономическа приемственост между SEAH и Airport Handling и създаването на последното не може да се разглежда като заобикаляне на решението за възстановяване. Съответно Airport Handling не може да носи отговорност за възстановяването на помощта, намерена за несъвместима в решението за възстановяване.

7.2. Инвестицията на SEA в Airport Handling — наличие на държавна помощ

- (320) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- (321) Критериите, определени в член 107, параграф 1 от Договора, са кумулативни. Поради това, за да се определи дали мерките представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, всички от посочените по-горе условия трябва да бъдат изпълнени. А именно финансовата подкрепа следва:
- а) да бъде предоставена от държава или чрез държавни ресурси,
- б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки,

в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията;

г) да засяга търговията между държавите членки.

7.2.1. *Избирателно икономическо предимство — принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика*

- (322) Италия счита, че вливането на капитал от SEA в Airport Handling е било в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика, поради това не е било предоставено предимство на Airport Handling и следователно мярката не е представлявала държавна помощ. Въпреки че SEAH постоянно е отчитало загуби след 2000 г., би било основателно да се предположи, че дейността на Airport Handling на свой ред би донесла достатъчна възвръщаемост, за да направи вливането на собствен капитал рентабилно, особено с оглед на действията, определени в бизнес плана за Airport Handling за периода 2014—2017 г. Когато е вземало решение да инвестира в капитала на Airport Handling, SEA следователно би действало като благоразумен пазарен инвеститор.
- (323) За целите на оценката на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика е необходимо да се определи дали, при сходни обстоятелства като тези около приемането на разглежданата мярка, един хипотетичен инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност, а не от цели на публичната политика, би действал по подобен начин. С цел да се провери дали държавата е възприела поведението на благоразумен инвеститор, функциониращ в условията на пазарна икономика, или не, е необходимо да се изходи от гледна точка на периода, през който са предприети мерките за финансово подпомагане, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и следователно да не се прави оценка въз основа на ситуацията след това ⁽³⁸⁾.
- (324) Следователно пазарната логика на една публична инвестиция трябва да се оценява, като се вземе предвид наличната информация и развитието, предвидимо към момента на извършване на инвестицията ⁽³⁹⁾.
- (325) В хода на разследването Италия обясни, че решението да инвестира в Airport Handling е било основано на бизнес плана от 6 август 2014 г. Въпреки това Комисията отбелязва, че този бизнес план е изготвен, едва след като е било взето окончателното решение за увеличаване на капитала на дружеството до 25 милиона евро на 30 юни 2014 г. Комисията счита, че първоначалното решение за създаване на Airport Handling и за инвестиране на 25 милиона евро е трябвало да бъде взето най-късно преди създаването на дружеството на 9 септември 2013 г. Бизнес планът на разположение на Комисията, който е най-близо до тази дата, е бизнес планът от 14 ноември 2013 г. Комисията също така отбелязва, че в този бизнес план вече се допуска наличието на инвестицията от 25 милиона евро. Ето защо Комисията счита, че бизнес планът от ноември 2013 г. е съответният план за тестване на принципа за инвеститор в условията на пазарна икономика.
- (326) В решението за откриване на процедурата от 2014 г. Комисията изрази съмнения, че SEA е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика. Първо, тъй като SEA не е отчело риска Airport Handling да понесе отговорност за възстановяване на несъвместимата помощ, отпусната преди това на SEAH, след констатация за икономическа приемственост от страна на Комисията. Второ, Комисията изрази съмнения дали бизнес планът на SEA, който е в основата на решението му да инвестира в Airport Handling, се основава на достатъчно надеждни допускания. В крайна сметка, Комисията трябва да прецени дали решението да се инвестира в Airport Handling е взето при пазарни условия. С други думи Комисията трябва да оцени дали инвеститорият е можел да очаква разумна възвръщаемост при отчитане на предвидимите рискове, свързани с инвестицията.

7.2.2. *Мерки за намаляване на риска, взети от SEA*

- (327) Що се отнася до първото съмнение, Комисията отбелязва, че SEA е било запознато с риска от констатиране на икономическа приемственост и е предприело мерки за намаляване на риска:
- (328) SEA е знаело за този риск, както се вижда от документите, представени на Комисията в контекста на предварителното уведомление от ноември 2013 г. Рискът това задължение да бъде прехвърлено на Airport Handling чрез икономическа приемственост от SEAH е бил правен риск. Възприемането и претеглянето на риска и подходящите мерки за намаляване на риска зависят от правните допускания, направени по време на инвестицията.

⁽³⁸⁾ Решение от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, цитирано, т. 71.

⁽³⁹⁾ Решение от 30 април 1998 г., *Cityflyer Express/Комисия*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, т. 76.

- (329) Наличната информация показва, че SEA е обмисляло следните свързани с работната ръка мерки за намаляване на риска: В споразумението между SEA и синдикатите от 4 ноември 2013 г. SEA е декларирало, че „фундаментално значение се отдава на изискването за „липса на приемственост“, което трябва да е част от всяко алтернативно решение за плащане в брой, като гаранция за това, че не е възможно задължението за възстановяване на помощта да бъде прехвърлено на трета страна.“ В хода на преговорите за частичното прехвърляне на работната ръка от SEAH на Airport Handling структурата на работа и някои условия на трудова заетост са били значително променени, както е обяснено подробно в съображения 232—234 по-горе. Приложимите принципи са били определени в гореописаните споразумения за изпълнение със синдикатите от 4 юни 2014 г. и вече са били обявени в споразумението с профсъюзите от 13 ноември 2013 г., и по този начин — преди двете големи вливания на капитал от 10 март и 30 юни 2014 г. (съображения 45 и 46 по-горе).
- (330) SEA е въвело следните мерки за намаляване на риска, за да гарантира липса на приемственост при прехвърлянето на активите от SEAH: Първо, довереникът е изключил Airport Handling от публичната тръжна процедура за продажбата на активите. Второ, Airport Handling е взело активи на лизинг от SEAH срещу пазарна лизингова такса, която е била определена от два доклада на независими експерти.
- (331) SEA е взело мерки за липса на приемственост между Airport Handling и SEAH също така и с оглед на клиентската база. Клиентите на SEAH са били информирани предварително за ликвидацията на дружеството. Нови договори за услуги с нови финансови условия са били подписани с авиокомпаниите, които са избрали Airport Handling като техен доставчик на услуги.
- (332) Като допълнителна мярка за намаляване на риска SEA е учредило Тръста. Както е обяснено в раздел 2.3 по-горе, основната цел на Тръста е била да действа като единствен акционер на Airport Handling и да гарантира, че Airport Handling работи при липса на икономическа приемственост от SEAH.
- (333) Комисията отбелязва, че рискът, произтичащ от възможно бъдещо задължение за възстановяване на помощта, не е споменат в бизнес плана на Airport Handling от ноември 2013 г. В тази връзка Комисията отбелязва, че SEA е изготвило бизнес плана за своите собствени цели. Като дружество майка на установен участник на пазара за наземно обслужване и тъй като е явно запознат с рисковете, произтичащи от различни фактори за приемственост, SEA е било в състояние да взема информирани инвестиционни решения без изрично споменаване на този риск в бизнес плана. В допълнение на това окончателното решение да се увеличи капитала на 25 милиона евро е било взето едва след като мерките за намаляване на риска са били осигурени. Освен това, описаната по-горе външна оценка на бизнес плана от ноември 2013 г. (съображение 114 по-горе) потвърждава, че един разумен инвеститор би преценил, че вероятността за икономическа приемственост, и по този начин задължението за възстановяване на помощта, е по-малко от [...] (*) %, и следователно би намерил за икономически обосновано да инвестира в АН.

7.2.3. Бизнес планът на Airport Handling

- (334) Що се отнася до второто съмнение, а именно дали бизнес планът, лежащ в основата на решението на SEA да инвестира в Airport Handling, се основава на достатъчно правдоподобни допускания, Комисията прави следните забележки:

7.2.3.1. Допускания за развитието на трафика (STOP)

- (335) Прогнозите за въздушния трафик на летищата в Милано, съчетани с пазарните дялове на Airport Handling, представляват определящ фактор в този бизнес план на дружеството. Както е потвърдено от външни експерти (BCG), които са оценили бизнес плановите на Airport Handling, прогнозите за трафика на дружеството са били в съответствие с прогнозите, издадени от ИАТА и Евроконтрол. Комисията счита тези органи за надеждни източници на данни за изготвяне на прогнози за трафика в сектора на въздухоплаването. Що се отнася до прилагането на тези прогнози за летище Malpensa, Комисията отбелязва, че съгласно доклада на BCG намерението на Airport Handling да поддържа постоянен микс от превозвачи на това летище не би било в съответствие с историческото развитие и че един нов регламент може да доведе до преместването на някои превозвачи на Linate.

7.2.3.2. Допускания относно разходите за персонал

- (336) Съгласно бизнес плана от ноември 2013 г. разходите за персонал средно представляват [...] (*) % от оперативните разходи през периода 2014—2017 г.
- (337) Комисията оцени правдоподобността на допусканията, лежащи в основата на това значително разходно перо.

(*) Търговска тайна.

- (338) Първо, Комисията отбелязва, че с оглед на доклада на Brattle процентът на разходите за персонал в общите оперативни разходи, очаквани от Airport Handling, е като цяло в съответствие със структурата на разходите на сектора за наземно обслужване в ЕС, която показва дял на разходите за персонал от общите оперативни разходи в размер на 65 %—80 %. В тази връзка докладът се позовава на данните, посочени в оценката за въздействието на Комисията, придружаваща нейното предложение за нов регламент за наземното обслужване⁽⁴⁰⁾.
- (339) Второ, въз основа на информацията, предоставена от Италия, Комисията отбелязва, че средните почасови разходи за персонал на Airport Handling в ЕПРВ изглежда са [...] (*)^(*). Средните почасови разходи за персонал в бизнес плана от ноември 2013 г. са [...] (*) EUR и [...] (*) EUR в бизнес плана от август 2014 г., което е съответно [...] (*)^(*), отколкото средните почасови разходи, платени от SEAH през 2013 г. от около [...] (*) EUR⁽⁴¹⁾. В доклада на Brattle се потвърждава, че Airport Handling действително е постигнало тези разходи за труд, и се стига до заключението, че бизнес планът не е бил прекалено оптимистичен.
- (340) Комисията установи, че предполагаемото намаляване на разходите за труд не изглежда нереалистично с оглед на типичната структура на разходите в сектора.

7.2.3.3. Допускания относно пазарния дял

- (341) Комисията изрази опасенията си относно допусканията за относително високия пазарен дял в бизнес плана на Airport Handling от ноември 2013 г. Предвижда се пазарният дял за обслужване на пероните да е [60—70] (*) % през 2014 г. и да се увеличи до [70—80] (*) % през 2017 г. Предвижда се пазарният дял за услуги на рампа да е [60—70] (*) % през 2014 г. и да се увеличи до [60—70] (*) % през 2017 г.
- (342) През 2013 г. общият пазарен дял на SEAH е бил [70—80] (*)%⁽⁴²⁾. Комисията отбелязва, че очакваният пазарен дял на Airport Handling е под пазарния дял на SEAH. Следователно не се очакваше Airport Handling да получи всички договори на SEAH. Някои загуби на пазарен дял на новото дружество в действителност са взети предвид.
- (343) Стратегията на Airport Handling е да предлага по-високо ниво на наличност в сравнение с другите оператори на летища Linate и Malpensa. Тя гарантира 24-часово обслужване, така че наземно обслужване да се предоставя дори и ако някой самолет пристигне късно. Това е конкурентно предимство, което може да бъде особено ценно за въздушните превозвачи със значителни операции и висока честота на полетите на летищата в Милано, като например Alitalia и EasyJet. Тези въздушни превозвачи може да са склонни да запазят доставчика, който е в състояние да предоставя тези услуги. Това може разумно да обясни защо Airport Handling е можело да очаква относително висок пазарен дял още от старта на своите операции.
- (344) Комисията също така отбелязва, както е отбелязано в доклада на Brattle, че съгласно данни от 2013 г. очакваният пазарен дял на Airport Handling е бил по-нисък в сравнение с оценения пазарен дял на по-големи доставчици на услуги за наземно обслужване на други италиански летища: i) Бергамо (78,23 %), ii) Каляри (75,61 %), iii) Катания (77,18 %), iv) Палермо (75,85 %), v) Торино (68,8 %).
- (345) Освен това Комисията отбелязва, че пазарният дял на Airport Handling, постигнат през 2014 г., в действителност е бил по-висок от предвидения в бизнес плана от ноември 2013 г. Такъв висок пазарен дял може да бъде обяснен основно с факта, че Airport Handling е успяло да подпише договори с [...] (*)^(*). Взети заедно, на тях се пада значителен дял от трафика на двете летища, а именно [...] (*) % от въздушния трафик на Linate и [...] (*) % от въздушния трафик на Malpensa.

⁽⁴⁰⁾ Приложение към оценката на въздействието, придружаваща документа „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива 96/67/ЕО“, от 16 януари 2012 г., SEC(2011) 1439 окончателен. На стр. 95 от този документ Комисията отбелязва, че „Либерализацията на услугите по наземно обслужване и края на монополите или дуопоите (летище/възлов превозвач) на летищата означаваха, че доставчиците на наземно обслужване трябваше да се адаптират, за да станат по-конкурентоспособни и трябваше да се изправят пред по-сериозна конкуренция. Най-видимата последица за работниците по наземно обслужване е било увеличаването на гъвкавостта и производителността на труда. Доставчиците на наземно обслужване често обясняват, че това увеличение на производителността на труда е задължително, тъй като разходите за персонал възлизат на 65—80 % от общите им разходи, докато работническите асоциации обикновено твърдят, че дружествата за наземно обслужване се съсредоточават твърде много върху трудовия фактор за намаляване на разходите.“

^(*) Търговска тайна.

⁽⁴¹⁾ Съгласно доклада на Brattle, т. 48, стр. 11

⁽⁴²⁾ Доклад на Brattle, т. 40, стр. 9

- (346) В заключение Комисията не се съмнява в правдоподобността на допусканията за пазарния дял на Airport Handling: първо, те се основават на конкурентните предимства, предлагани от Airport Handling. Второ, тези допускания изглеждат консервативни в сравнение с пазарните дялове на подобна група от дружества за наземно обслужване по времето, когато бизнес планът е бил изготвен. Комисията също така отбелязва, че тези допускания са били реализирани на практика.

7.2.3.4. Допускания относно рентабилността

- (347) В бизнес плана от ноември 2013 г. се очаква печалба преди лихви и данъци (EBIT) [...] (*) и [...] (*) печалба преди данъчно облагане от втората година на функциониране. EBIT и печалба след данъчно облагане [...] (*). В бизнес плана от ноември 2013 г. не се представят обичайните показатели за рентабилност, например вътрешната норма на възвръщаемост (IRR) или нетната настояща стойност (ННС). Въпреки това в доклада на Brattle тези изчисления са представени въз основа на данните в бизнес плана.
- (348) За да инвестира в Airport Handling, един рационален частен инвеститор трябва да очаква възвръщаемост, равна или по-голяма от алтернативната цена на капитала, която може да се изчисли приблизително чрез среднопретеглената цена на капитала (WACC).
- (349) В доклада на Brattle е изчислена BNB на собствения капитал за инвестицията в Airport Handling и е проверено дали тя е равна на или по-висока от неговата средна претеглена цена на капитала (WACC). В доклада се използват две алтернативни стойности на среднопретеглената цена на капитала (WACC). Първата е [...] (*) %, която съгласно доклада е среднопретеглената цена на капитала (WACC) след данъчно облагане и без ливъридж, използвана в бизнес плана⁽⁴³⁾. Втората е [...] (*) % и е изчислена в доклада като долната граница на алтернативната цена на капитала. В зависимост от крайната стойност на инвестицията в доклада на Brattle се изчислява, че очакваната възвръщаемост на капитала за инвестицията в Airport Handling варира от [...] (*) % до [...] (*) %. Изчисленията показват, че във всички сценарии очакваната BNB надвишава алтернативната цена на капитала и следователно инвестицията е печеливша.
- (350) Комисията отбелязва, че времевият хоризонт на бизнес плана (2014—2017 г.) е относително кратък. По тази причина бизнес планът може да бъде повлиян от промени в основните допускания. Този период обаче следва да се разглежда с оглед на следните факти. Първо, бизнес планът е бил изготвен за оператора на летището, SEA, който в продължение на много години е притежавал дъщерно дружество за наземно обслужване на летището. Второ, реструктурирането вече е било в ход и вече е бил постигнат значителен ръст на производителността в SEAH. Следователно не изглежда неразумно да се ограничи обхватът на бизнес плана до минимално необходимото за един опитен инвеститор като SEA.
- (351) Комисията отбелязва, че някои от основните допускания в бизнес плана от ноември 2013 г. са се осъществили в голяма степен на практика, по-специално по отношение на рентабилността и пазарните дялове. Airport Handling вече беше печеливш през първата година от своята дейност: Съгласно отчета за приходите и разходите за периода от септември 2014 г. до август 2015 г. дружеството е постигнало EBIT от [...] (*) EUR.
- (352) В заключение Комисията счита, че чрез използването на допускания за развитието на разходите за труд и пазарния дял, които не изглеждат необосновани, бизнес планът показва, че увеличението на капитала с 25 милиона евро от страна на SEA води до достатъчно висока възвръщаемост на собствения капитал..

7.2.4. Заключение относно избиращото икономическо предимство

- (353) Комисията стига до заключението, че SEA е предприело достатъчни мерки за ограничаване на рисковете от икономическа приемственост. Бизнес планът се е основавал на допускания, които един рационално мислещ частен инвеститор, който има значителен опит в наземното обслужване на летища и който цели да реструктурира дружеството, би счел за правдоподобни и достатъчни за определяне на бъдещата рентабилност на Airport Handling. Инвестицията на SEA в Airport Handling не съдържа предимство, което Airport Handling не би могло да получи при нормални пазарни условия.

7.2.5. Заключение относно наличието на държавна помощ при инвестицията на SEA в Airport Handling

- (354) Инвестицията не съдържа предимство, което Airport Handling не би могло да получи при нормални пазарни условия. Следователно един от кумулативните критерии съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС не е изпълнен. Поради това инвестицията не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(*) Търговска тайна.

⁽⁴³⁾ Тази среднопретеглена цена на капитала (WACC) според доклада на Brattle е по-висока, тъй като при нея се вземат предвид специфични за проекта рискове чрез увеличаване на бета на собствения капитал

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Предприетите действия, довели до ликвидацията на SEA Handling S.p.A. и създаването на Airport Handling S.p.A., не водят до икономическа приемственост между първото и второто предприятие.

2. Airport Handling не е задължено да възстанови държавната помощ, определена като несъвместима с вътрешния пазар с Решение C(2012) 9448 на Комисията от 19 декември 2012 г., поправено с Решение C(2013) 1668 от 22 март 2013 г. относно помощта, предоставена от SEA на нейното дъщерно дружество SEA Handling S.p.A. в периода 2002—2010 г.

Член 2

Създаването и капитализацията, осъществени от Италия за Airport Handling S.p.A., в размер на 25 милиона евро, не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 5 юли 2016 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията
