

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/2111

ze dne 5. července 2016

**o založení a kapitalizaci společnosti Airport Handling S.p.A. SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN)
provedených Itálií**

(oznámeno pod číslem C(2016) 4103)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dne 23. června 2010 informovala Komise, na základě stížnosti, italské orgány o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“) v souvislosti s kapitálovými injekcemi uskutečněnými v letech 2002 až 2010 podnikem SEA S.p.A. (dále jen „SEA“), který je státním provozovatelem milánských letišť Malpensa a Linate, do jeho dceřiné společnosti SEA Handling S.p.A. (dále jen „SEAH“), která je provozovatelem poskytujícím na těchto letištích pozemní odbavení.
- (2) V tomto období vlastnil podnik SEA téměř výhradně veřejné orgány, konkrétně město Milán (84,56 %) a provincie Milán (14,56 %) společně s menšími akcionáři (0,88 %). V prosinci 2011 bylo 29,75 % kapitálu SEA prodáno soukromému fondu F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*). Na konci roku 2012 navýšil F2i svůj podíl v SEA na 44,31 %. Při uzavření formálního vyšetřovacího řízení tímto rozhodnutím bylo 54,81 % podniku SEA ve vlastnictví města Milán, 44,31 % fondu F2i a 0,88 % jiných akcionářů.
- (3) Dne 19. prosince 2012 přijala Komise rozhodnutí C(2012) 9448, opravené rozhodnutím C(2013) 1668 ze dne 22. března 2013 (dále jen „rozhodnutí o vrácení podpory“) týkající se podpory poskytnuté podnikem SEA jeho dceřiné společnosti SEAH v letech 2002 až 2010. Komise došla k závěru, že veškeré injekce provedené podnikem SEA do kapitálu jeho dceřiné společnosti představují protiprávní státní podporu. Komise došla též k závěru, že ačkoli mohl být podnik SEAH klasifikován jako podnik v obtížích, nemohly být tyto kapitálové injekce prohlášeny podle pokynů EU pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích za slučitelné s vnitřním trhem ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 44, 6.2.2015, s. 30.⁽²⁾ Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

- (4) V důsledku toho bylo Itálii nařízeno, aby v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy přijala veškeré nezbytné kroky k tomu, aby od podniku SEAH získala tuto podporu neslučitelnou s vnitřním trhem ve výši přibližně 359,644 milionu EUR (plus úroky při navrácení) zpět.
- (5) Ve dnech 4. března 2013, 15. března 2013 a 18. března 2013 podaly postupně Itálie, SEAH a město Milán k Tribunálu žalobu na neplatnost proti rozhodnutí o vrácení podpory (věci T-125/13, T-152/13 a T-167/13). Ve věcech T-125/13, T-152/13 a T-167/13 dosud nebylo rozhodnuto.
- (6) Dne 18. března 2013 a 21. března 2013 podaly SEAH a město Milán žádosti o pozastavení účinnosti rozhodnutí o vrácení podpory (věci T-152/13 R a T-167/13 R). Dne 21. května 2013 nařídil správní soud Lombardie (dále jen „lombardský správní soud“) pozastavení provádění rozhodnutí o vrácení podpory. Dne 25. září 2013 Státní rada usnesení lombardského správního soudu zrušila. Žádost o pozastavení vznesená k Tribunálu byla stažena v červnu 2013 ⁽³⁾.
- (7) Dne 27. listopadu 2013 Itálie konzultovala Komisi v neformálním postupu předběžného oznámení ohledně následujících projektů: zaprvé o plánu podniku SEA provést likvidaci společnosti SEAH, zadruhé o záměru podniku SEA založit novou dceřinou společnost poskytující služby pozemního odbavení na milánských letištích, pojmenovanou Airport Handling S.p.A. (dále jen „Airport Handling“), a vložit do ní počáteční kapitál. V tomto postupu předběžného oznámení požádala Itálie Komisi o potvrzení, že:
- a) prodej aktiv podniku SEAH v likvidačním řízení neobsahuje s ohledem na podnik Airport Handling žádné prvky hospodářské kontinuity, a nepřevádí tak závazky podniku SEAH na podnik Airport Handling, a to zejména požadavek vrácení protiprávní a s vnitřním trhem neslučitelné státní podpory, kterou podnik SEAH obdržel;
 - b) kapitálová injekce podniku SEA do kapitálu podniku Airport Handling není klasifikována jako státní podpora.
- (8) Dopisem ze dne 9. července 2014 Komise Itálii sdělila, že v souvislosti se založením podniku Airport Handling podnikem SEA rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014“). Tímto řízením Komise Itálii vyzvala k tomu, aby jí do jednoho měsíce od data doručení tohoto dopisu poskytla veškeré informace, které mohou pomoci posoudit otázku převedení povinnosti vrácení podpory z podniku SEAH na Airport Handling, jakož i případnou podporu spojenou s kapitálovou injekcí SEA do podniku Airport Handling.
- (9) Dne 19. září 2014 podaly Itálie a podniky SEA a Airport Handling k Tribunálu žaloby na neplatnost proti rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 (věci T-673/14, T-674/14 a T-688/14). Tribunál (čtvrtý senát) žalobu ve věci T-673/14 usnesením ze dne 8. prosince 2015 zamítl, žaloby ve věcech T-674/14 a T-688/14 byly dne 14. července 2015, resp. 15. července 2015 staženy.
- (10) Dne 23. září 2014 a 25. září 2014 podaly podniky SEA a Airport Handling žádosti o předběžné opatření k pozastavení účinnosti rozhodnutí Komise o zahájení řízení z roku 2014 (věci T-674/14 R a T-688/14 R). Dne 29. září 2014 předseda Tribunálu nařídil pozastavit zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 v *Úředním věstníku Evropské unie*. Dne 28. listopadu 2014 zamítl předseda Tribunálu žádosti podniků SEA a Airport Handling o předběžná opatření a zrušil prozatímní předběžné opatření, jímž bylo Komisi nařízeno, aby rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 nezveřejňovala ⁽⁴⁾.
- (11) Dne 6. února 2015 bylo rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽⁵⁾ a Komise tím vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k posuzovaným opatřením.
- (12) Itálie zaslala své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 dopisem datovaným dne 9. září 2014.

⁽³⁾ Viz usnesení ze dne 20. června 2013, věc T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, a usnesení ze dne 1. července 2013, věc T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Viz usnesení ze dne 28. listopadu 2014, věc T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Předseda Tribunálu zamítl žádost ve věci T-674/14 R usnesením ze dne 27. listopadu 2014, ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 44, 6.2.2015, s. 30.

- (13) Komise obdržela připomínky od čtyř zúčastněných stran. Tyto připomínky postoupila Itálii a dala jí příležitost, aby se k nim vyjádřila. Itálie informovala Komisi o svém vyjádření k uvedeným připomínkám dopisem ze dne 26. května 2015.
- (14) Komise požádala Itálii dopisem ze dne 20. května 2015 o poskytnutí doplňujících informací. Itálie odpověděla dopisy ze dne 19. a 22. června 2015 a 2. července 2015.
- (15) Jednání útvarů Komise a zástupců italských orgánů a svěřenství Milan Airport Handling Trust proběhla dne 30. ledna 2015, 7. května 2015 a 15. září 2015. Po těchto jednáních následovalo několik podání Komisi ze strany fondu dne 6. února 2015, 8. června 2015, 13. srpna 2015 a 23. září 2015, jejichž cílem bylo v podstatě informovat Komisi o stavu procesu prodeje menšinového podílu v podniku Airport Handling. Povaha a úkol fondu budou vysvětleny v oddíle 2.3 níže.
- (16) Dopisem ze dne 23. října 2015 požádala Komise Itálii o doplňující informace. Itálie odpověděla dopisem ze dne 10. listopadu 2015.
- (17) Dne 25. listopadu 2015 se konalo jednání mezi útvary Komise a italskými orgány, svěřenstvím Milan Airport Handling Trust a společností D'Nata, která se připravovala na získání podílu na základním kapitálu podniku Airport Handling.
- (18) Dopisem ze dne 16. prosince 2015 informovala Itálie Komisi o plánech částečně změnit rozsah hospodářských činností podniku Airport Handling.
- (19) V dopise ze dne 18. prosince 2015 představila Itálie shrnutí hlavních prvků, které poskytla v průběhu řízení. Komise na něj odpověděla dopisem ze dne 19. ledna 2016.
- (20) V dopisech ze dne 29. ledna a 15. února 2016 sdělila Itálie Komisi aktuální informace o procesu privatizace podniku Airport Handling.

2. POPIS OPATŘENÍ

- (21) Jsou posuzována dvě opatření. Zaprvé, vytvoření podniku Airport Handling v souvislosti s likvidací podniku SEAH. Komise posuzovala, zda toto opatření vyvolalo hospodářskou kontinuitu mezi oběma podniky, vedoucí k převodu povinnosti vrátit podporu z podniku SEAH na podnik Airport Handling. Zadruhé, poskytnutí vlastního kapitálu podniku Airport Handling jeho veřejnou mateřskou společností SEA. Komise posuzovala, zda je toto opatření prováděno v souladu s trhem. Níže je uveden popis okolností těchto transakcí.

2.1. Smlouvy s odbory a nové pracovní smlouvy

- (22) V období, během kterého byla posuzovaná opatření prováděna, uzavřela skupina SEA (SEA a SEAH) a podniky SEAH a Airport Handling smlouvy s odbory, které zastupovaly zaměstnance podniku SEAH, na pozadí dobrovolné likvidace podniku SEAH, iniciované podnikem SEA. Obecným cílem těchto smluv bylo chránit pracovní místa všech pracovníků podniku SEAH a zajistit pokračující a udržitelné činnosti odbavování ve společnosti SEA Group. Byly uzavřeny tyto dohody:
- (23) Poté, co podnik SEA rozhodl, že by měla v zájmu splnění rozhodnutí o vrácení podpory proběhnout likvidace podniku SEAH, uzavřela skupina SEA dne 4. listopadu 2013 smlouvu s odborovými organizacemi, aby byla vyřešena problematika hrozící nadbytečnosti pracovníků podniku SEAH. Smlouva stanovila plán pobídek k dobrovolnému ukončení pracovního poměru pro všechny zaměstnance SEAH, prováděný formou hromadných výpovědí, a založení nové 100 % vlastněné dceřiné společnosti podniku SEA, která by přijala část pracovníků SEAH.
- (24) Tato smlouva upřesnila „návrh vyrovnání“ a stanovila, že je nutná „prováděcí smlouva“, která určí pravidla pro nové smluvní podmínky a novou pracovní strukturu zaměstnanců podniku Airport Handling, jelikož požadavek přerušení kontinuity vyslovený Komisí by vyžadoval zcela nové vytvoření pracovních poměrů. Navíc uzavření takové prováděcí smlouvy by podle smlouvy bylo možné až po ukončení „obchodních jednání mezi podnikem Airport Handling a dopravci působícími na letištích Linate a Malpensa v kontextu volné hospodářské soutěže“⁽⁶⁾. Stručně řečeno, prováděcí smlouva se musela opírat o následující principy:

— pokračování cíle chránit pracovní místa všech pracovníků podniku SEAH,

⁽⁶⁾ Bod 5 smlouvy ze dne 4. listopadu 2013.

- identifikace jasných kritérií pro možné přearažení pracovníků v rámci skupiny SEA,
 - ekonomická životaschopnost činností v rámci odbavování,
 - definice vhodného, inkluzivního systému pracovněprávních vztahů,
 - pokračující uplatňování sociálního systému skupiny SEA.
- (25) Dne 22. dubna 2014 zahájil podnik SEAH program mobility propuštěných pracovníků (*Collocamento in mobilità*), program sociálního zabezpečení zavedený italským státem především s cílem podpořit zaměstnance podniků v obtížích v období nezaměstnanosti⁽⁷⁾. V té době měl podnik SEAH 2 214 zaměstnanců, což odpovídá 1 980 zaměstnancům na plný pracovní úvazek.
- (26) Dne 31. května 2015 měl podnik Airport Handling [...] (*) zaměstnanců ([...] (*) v přepočtu na plné pracovní úvazky, dále jen „FTE“, z čehož [...] (*) zaměstnanců ([...] (*) FTE) bylo původně zaměstnanci podniku SEAH.
- (27) Dne 4. června 2014 podepsaly podnik SEAH a odborové svazy prováděcí smlouvu, jejímž cílem bylo provést ustanovení návrhu vyrovnání popsaného ve (24). bodě odůvodnění výše.
- (28) V souladu se smlouvou dal podnik SEA zaprvé souhlas s tím, že podnik Airport Handling zaměstná pracovníky podniku SEAH v rozsahu a s výhradou profilů pracovních míst požadovaných podnikem Airport Handling, a zadruhé, že jednání s odborovými organizacemi budou zahájena s ohledem na kritéria výběru pracovníků. Smlouva též poukazuje na to, že jakákoli nová pracovní smlouva uzavřená s podnikem Airport Handling by se nutně vyznačovala nesouladem s formálním a věcným obsahem pracovní smlouvy s podnikem SEAH.
- (29) Podle této smlouvy podnik SEAH ukázal, že je schopen poskytnout program finančních pobídek pro pracovníky, kteří do 30. června 2014 vysloví svůj souhlas s tím, že nebudou protestovat proti podmínkám propouštění.
- (30) Dne 4. června 2014 uzavřel smlouvu s odborovými organizacemi i podnik Airport Handling. Tato smlouva upřesňuje počet zaměstnanců s pracovní smlouvou na dobu neurčitou, o které podnik Airport Handling požádal dne 1. července 2014. Dále upřesnila, že podnik Airport Handling souhlasí s tím, že přednostně zaměstná bývalé zaměstnance podniku SEAH.
- (31) Tato smlouva naznačuje předpokládanou poptávku podniku Airport Handling po pracovních silách, vyjádřenou v FTE. V této souvislosti smlouva zdůrazňuje, že tyto údaje se mohou změnit z hlediska celkového počtu a/nebo proměnných v ní stanovených. Odhady týkající se zaměstnanců byly následující: [...] (*) FTE stálých zaměstnanců pro provozní činnosti, [...] (*) FTE administrativních pracovníků, [...] (*) FTE pracovníků se smlouvou na dobu určitou na sezónní práce. Smlouva stanovuje, že v zájmu uspokojení této poptávky bude prioritní strategií podniku Airport Handling oslovit jednotlivé osoby, které v současnosti zaměstnává podnik SEAH. Stanovuje též proces nábory, právní a finanční obsah pracovních smluv, sociální politiku a organizaci práce. Ustanovení dohody implikují, že bývalí pracovníci podniku SEAH budou přijati na základě nových smluv s podstatně odlišnými ekonomickými podmínkami.
- (32) Pracovní ujednání v této smlouvě se odlišují od pracovních ujednání, která v souvislosti se svými zaměstnanci uplatňoval podnik SEAH. Zejména:
- v rámci celostátní kolektivní pracovní smlouvy pro letecké pracovníky by podnik Airport Handling uplatnil oddíl Poskytovatelé odbavování, zatímco oddíl Provozovatelé letišť se týká pracovních smluv s pracovníky, kteří byli původně zaměstnání v podniku SEAH. Podle Itálie stanoví oddíl Poskytovatelé odbavování odlišné podmínky týkající se volna (20 místo 22 dnů ročně), pracovní doby (7:30 hodin denně místo 7:15 hodin denně) a odměnu a dávky (zrušení šestidenní odměny),
 - různá organizace platových práv, např. neuplatňování některých kapitol podnikové kolektivní smlouvy doplňující celostátní kolektivní smlouvu, která se uplatňovala na zaměstnance v podniku SEAH,
 - různá organizace zaměstnanců (např. [...] (*)).

⁽⁷⁾ Zákon č. 223 ze dne 23. července 1991 o pravidlech týkajících se fondu pro případ nezaměstnanosti, mobility propuštěných zaměstnanců, dávek v nezaměstnanosti, provádění směrnic EU, umístění do zaměstnání a dalších ustanovení týkajících se trhu práce (GURI č. 175 ze dne 27. července 1991).

(*) Obchodní tajemství.

(33) Podle Itálie v důsledku toho:

- klesly celkové náklady práce podniku Airport Handling v porovnání s celkovými náklady práce podniku SEAH o 30 %,
- váha nákladů doplňující podnikové kolektivní smlouvy podniku Airport Handling se v porovnání s podnikem SEAH snížila o [...] (*)%, přičemž průměrné roční snížení platů představuje [...] (*) násobek měsíčního platu.

(34) Dne 9. června 2014 schválila mimořádná valná hromada akcionářů podniku SEAH zrušení podniku a jeho dobrovolnou likvidaci a za den nabytí účinnosti zrušení stanovila 1. červenec 2014⁽⁸⁾.

(35) Insolvenční správce byl jmenován a dostal za úkol prodat aktiva podniku, vyplatit věřitele a připravit konečnou rozvahu a zprávu o likvidaci.

(36) Odborové organizace podmínily vstup v platnost smluv ze dne 4. června 2014 pozitivním výsledkem referenda mezi zaměstnanci podniku SEAH. Toto referendum se konalo ve dnech 11. až 13. června 2014. V něm byla dohoda ze dne 4. července 2014 odmítnuta.

(37) Z tohoto důvodu rozhodla valná hromada akcionářů podniku SEAH dne 1. července 2014 o prodloužení lhůty pro ukončení činnosti podniku SEAH do 31. srpna 2014 a zmocnila insolvenčního správce (který se ujal své úlohy dne 1. července 2014) k prozatímnímu řízení podniku až do tohoto data a po jeho uplynutí k pokračování v likvidaci aktiv podniku SEAH a ukončení jeho činnosti.

(38) Aby byl překonán negativní výsledek referenda ze dne 14. června 2014, navrhly odborové organizace dne 4. července 2014 určitá vyjasnění bodů stanovených ve smlouvě ze dne 4. června 2014, například to, že další dny práce musí být rozloženy rovnoměrně po dobu celého roku, že odkaz na „efektivnost pracovní doby“ znamená, že musí být odpracováno alespoň 7,5 hodiny denně v pětidenním pracovním týdnu a že si pracovníci mohou vybrat ze dvou možností, jak budou pracovat o určitých svátcích, které nejsou podle nové smlouvy již placeny. Dne 7. července 2014 podnik Airport Handling tyto návrhy schválil. Dne 15. července 2014 podnik podepsal doplňkovou smlouvu, která potvrdila platnost smlouvy ze dne 4. června 2014 a obsahovala vyjasnění požadovaná odborovými organizacemi. Tato nová smlouva však nezavedla žádné zásadní změny v porovnání s původně odmítnutou smlouvou ze dne 4. června 2014.

(39) V srpnu 2014 přistoupil podnik SEAH k propuštění všech svých pracovníků. Současně začal podnik Airport Handling nabírat z řad bývalých pracovníků podniku SEAH ty, které pokládal za zásadní pro své činnosti. Obrátil se též na společnost Adecco, poskytovatele služeb v oblasti dočasné práce, s žádostí o dočasné pracovníky.

(40) Podnik SEAH ukončil činnost k 1. září 2014. V ten den zahájil na milánských letištích svou činnost podnik Airport Handling. K 1. září 2014 měl podnik Airport Handling [...] (*) zaměstnanců ([...] (*) FTE), a zaměstnával tudíž [...] (*)% pracovníků zaměstnaných v podniku SEAH k 22. dubnu 2014, což je datum, kdy SEAH zahájil oficiální řízení pro hromadné propuštění svých zaměstnanců. Kromě toho podnik Airport Handling využíval [...] (*) dočasných pracovníků ([...] (*) FTE) [...] (*).

2.2. Smlouva s leteckými dopravci

(41) Dopisem ze dne 22. dubna 2014 informoval podnik SEAH letecké dopravce, dodavatele a další zúčastněné strany, že k 1. červenci 2014 ukončí svou činnost, a že tudíž v ten den přestane poskytovat služby pozemního odbavování na milánských letištích.

(*) Obchodní tajemství.

(8) Dobrovolná likvidace se v zásadě podobá zrušení soudem kromě skutečnosti, že je na akcionářích na valné hromadě, a nikoli na soudu, aby přijali rozhodnutí o zrušení podniku, jmenovali insolvenčního správce a určili jejich pravomoci. Jedině když se nemůže sejít většina akcionářů, musí podnik podat návrh na zahájení likvidace k soudu. Soud poté určí insolvenčního správce v souladu se stanovami podniku nebo podle rozhodnutí akcionářů na valné hromadě, ledaže je jasné, že neshody mezi akcionáři způsobí, že nebudou schopni na valné hromadě přijmout rozhodnutí. V takovém případě jmenuje insolvenčního správce sám soud.

- (42) Na základě výše uvedeného sdělení se deset leteckých společností rozhodlo, že služby pozemního odbavování na milánských letištích svěří jiným poskytovatelům, než jsou podniky SEAH a Airport Handling.
- (43) Současně si podnik Airport Handling vybralo za poskytovatele pozemního odbavování na základě otevřených výběrových řízení 19 leteckých společností působících na milánských letištích. Další letecké společnosti si podnik Airport Handling vybraly na základě postupů soutěžního dialogu. Podle Itálie se výběr poskytovatele služeb opírá zpravidla o posouzení určitých faktorů, jako jsou cena, finanční zdraví poskytovatele, dostupnost účinného vybavení, existence sítě, dosavadní výsledky, zkušenosti a schopnosti provozovatele.

2.3. Založení podniku Airport Handling a převod účasti podniku SEA na svěřenství Milan Airport Handling Trust; kapitalizace podniku Airport Handling

- (44) Podnik Airport Handling byl založen dne 9. září 2013 jako společnost s ručením omezeným na akcie se základním kapitálem ve výši 10 000 EUR.
- (45) Dne 10. března 2014 představenstvo podniku SEA rozhodlo o navýšení kapitálu podniku Airport Handling až na 2,5 milionu EUR, aby tento podnik splnil požadavky Národního úřadu pro civilní letectví (ENAC) k certifikaci pro poskytovatele pozemního odbavování. Podle platných vnitrostátních pravidel uděluje úřad ENAC licence poskytovatelům služeb pozemního odbavování, kteří splňují tyto požadavky ⁽⁹⁾.
- kapitál ve výši nejméně jedné čtvrtiny pravděpodobného obrátu,
 - provozní zdroje a organizační kapacita přiměřené k výkonu služeb,
 - potvrzení dokládající, že byly splněny všechny povinnosti vyplývající z pracovněprávních předpisů a právních předpisů týkajících se bezpečnosti.
- (46) Dne 30. června 2014 představenstvo podniku SEA rozhodlo o zřízení svěřenství Milan Airport Handling Trust (dále jen „trust“) a o navýšení kapitálu podniku Airport Handling až na 25 milionů EUR.
- (47) Trust byl založen dne 30. června 2014 a tentýž den byla podepsána zřizovací listina. Podle zakládací listiny trust: i) jedná jako jediný akcionář podniku Airport Handling při čekání na prodej menšinového podílu podniku a ii) zajišťuje, aby podnik Airport Handling nepůsobil v hospodářské kontinuitě na společnost SEA Handling.
- (48) Podle zřizovací listiny byl trust zřízen pro konkrétní účely:
- potvrdí a ověří, že mezi podnikem Airport Handling a podniky SEA a SEAH není hospodářská kontinuita, což je zajištěno zejména řízením podniku Airport Handling nezávisle na podniku SEA,
 - povolí vstup nezávislých externích investorů do základního kapitálu podniku Airport Handling u podílu nejméně 30 %.
- (49) Podle zřizovací listiny vykonává trust za účelem splnění tohoto poslání svou pravomoc:
- jmenovat členy představenstva, statutární auditory a jiné právnické osoby, přičemž vybírá způsobilé kandidáty, kteří nemají žádnou odpovědnost za provoz nebo jakýkoli pracovní poměr v podnicích SEA nebo SEAH,
 - žádat členy představenstva o zprávu týkající se událostí přerušení hospodářské kontinuity, k němuž došlo před založením trustu, a
 - zajistit, aby byly zavedeny vhodné postupy, a předešlo se tak tomu, že by obchodní informace podniku SEA nevhodně zvýhodňovaly podnik Airport Handling při získávání nebo udržování smluv s leteckými společnostmi v porovnání s konkurencí, a to při dodržení omezení obsažených v příloze A zřizovací listiny.

⁽⁹⁾ Podnik Airport Handling podal žádost o licenci na poskytování služeb pozemního odbavování na letištích Linate a Malpensa dne 21. ledna 2014. Úřad ENAC mu licenci udělil dne 17. dubna 2014.

- (50) Podle zřizovací listiny musí správce trustu zejména ověřit, zda od založení podniku Airport Handling nevstoupily v platnost žádné právní akty, na jejichž základě by podnik SEAH převedl na podnik Airport Handling jakákoli aktiva, movitý i nemovitý majetek, smlouvy s leteckými společnostmi a/nebo s dodavateli odbavovacích služeb, práva duševního vlastnictví nebo jednostranné závazky s hospodářskými důsledky (tj. skutečné nebo osobní záruky) neuvedené ve zřizovací listině.
- (51) V tomto smyslu vylučuje zřizovací listina z rozsahu kontrolní pravomoci správce majetku:
- skutečnost, že podnik Airport Handling byl založen a kapitalizován podnikem SEA,
 - skutečnost, že podnik Airport Handling převzal pracovníky podniku SEAH,
 - skutečnost, že si Airport Handling pronajímá svá aktiva a odbavovací zařízení od podniku SEAH na základě nájemní smlouvy, jejíž platnost vyprší dne 28. února 2015.
- (52) Kromě toho zřizovací listina stanoví též, že správce trustu musí ověřit, že:
- s výjimkou pravomocí udělených podniku SEA podle zřizovací listiny je provozní řízení podniku Airport Handling odděleno od řízení podniku SEA a je pod kontrolou a dohledem představenstva, jehož členy jmenuje nezávisle správce trustu,
 - před vytvořením trustu nebo po něm podniky SEA a Airport Handling neuvádí do praxe právní listiny, na jejichž základě by podnik SEA převedl aktiva, movitý nebo nemovitý majetek, smlouvy, jednostranné závazky s hospodářskými důsledky nebo práva duševního vlastnictví, neuvedené ve zřizovací listině nebo nepožadované podnikem SEA jakožto držitelem koncese na milánských letištích, a
 - podnik Airport Handling zavádí postupy a kontroly, aby zabránil tomu, že by mohl mít prospěch z majetkových obchodních informací podniku SEA, které by ho mohly nevhodně zvýhodnit při získávání nebo udržování smluv s leteckými společnostmi, jako jsou informace o smlouvách, které podnik SEAH v minulosti uzavřel, nebo požadavky leteckých společností sdělené podniku SEA jakožto provozovateli letišť.
- (53) Podle zřizovací listiny však není úkolem správce trustu ověřovat nebo posuzovat okolnosti, že:
- představitelé podniku SEA se účastnili jednání se zaměstnanci, které měl přijmout podnik Airport Handling,
 - podnik Airport Handling využívá zaměstnance podniku SEA na základě outsourcingu, včetně generálního ředitele, což mělo být zachováno po dobu trvání trustu,
 - některé centralizované služby by i nadále poskytoval podnik SEA,
 - podnik SEA může ověřovat kvalitativní úroveň služeb, aby splnil své povinnosti coby provozovatele infrastruktury milánských letišť,
 - rozhodnutí o budoucím financování podniku Airport Handling jsou ponechána zcela na podniku SEA, aniž jsou dotčena práva představenstva podniku Airport Handling rozhodovat o plnění obchodního plánu.
- (54) Pokud jde o vstup externího investora do podniku Airport Handling, stanovuje zřizovací listina, že počáteční fázi procesu k otevření kapitálu tohoto podniku „způsobilým akcionářům“ (konkrétně fyzickým nebo právnickým osobám či subjektům, které coby subjekty se sídlem v Itálii nejsou klasifikovány jako veřejné subjekty nebo podniky ovládané italským státem, s výjimkou kótovaných společností) měl řídit podnik SEA a že se předpokládalo, že bude dokončena do 28. února 2015.
- (55) Zřizovací listina stanovuje, že pokud bude do 1. března 2015 podnik SEA stále akcionářem podniku Airport Handling a jeho podíl bude vyšší než [...] (*) %, začne správce trustu hledat investory, kteří budou muset splnit podmínky, jež mu původně sdělil podnik SEA prostřednictvím listiny, s níž musí být seznámen právník jednající jako osoba vykonávající dohled nad trustem, a s výhradou včasné revize podnikem SEA. V každém jiném případě nesmí správce trustu převést podíl v podniku Airport Handling bez souhlasu podniku SEA.

(*) Obchodní tajemství.

- (56) Zřizovací listina dále stanovuje, že po prodeji [...] (*) % podílu podniku SEA v podniku Airport Handling bude SEA hledat soukromé investory ochotné převzít další podíly na kapitálu podniku Airport Handling, přičemž vezme v úvahu sociální ohledy a svou povinnost i nadále zajišťovat služby pozemního odbavování na milánských letištích.
- (57) Dne 26. srpna 2014 schválilo představenstvo podniku Airport Handling dodatek ke zřizovací listině. Tento dodatek stanovil, že podnik Airport Handling vydá podle čl. 2346 odst. 6 italského občanského zákoníku ⁽¹⁰⁾ 20 000 zúčastněných kapitálových nástrojů – SFP (*strumenti finanziari partecipativi*) s nominální hodnotou 1 000 EUR za kus, které budou nabídnuty podniku SEA. Dodatek byl podepsán následující den.
- (58) Dne 27. srpna 2014 valná hromada akcionářů podniku Airport Handling ⁽¹¹⁾ rozhodla o navýšení kapitálu podniku z 1,3 mil. EUR na 5 milionů EUR, upsaných a splacených podnikem SEA.
- (59) Týž den převedl podnik SEA veškerý podíl v podniku Airport Handling na trust a jmenoval správce trustu, konkrétně společnost Crowe Horwath Trustee Services (dále jen „správce trustu“), a pověřil ho řízením podniku Airport Handling.
- (60) Dne 27. srpna 2014 jmenoval správce trustu nové představenstvo podniku Airport Handling. [...] (*) vyšší manažery podniku SEA [...] (*), z pěti, [...] (*). Podle Itálie oba vykonávají své činnosti ve výhradním zájmu podniku Airport Handling na základě smlouvy o dočasném pověření od mateřské společnosti SEA.
- (61) Ještě dne 27. srpna 2014, po svěření podílu podniku SEA trustu, rozhodla valná hromada akcionářů podniku Airport Handling ⁽¹²⁾ o jeho přeměně ze společnosti s ručením omezeným (S.R.L.) na akciovou společnost (S.p.A.) a o vydání 20 000 SFP, nabídnutých k upsání podniku SEA v ceně 1 000 EUR za kus. Podnik SEA tyto SFP upsal a splatil následující den, čímž byl kapitál podniku Airport Handling zvýšen na 25 milionů EUR celkem (5 milionů EUR základního kapitálu a 20 milionů EUR ve formě SFP).

2.4. Pokus o prodej aktiv podniku SEAH; nájemní smlouva uzavřená s podnikem Airport Handling

- (62) Dne 12. listopadu 2014 vydal insolvenční správce výzvu k vyjádření zájmu o koupi aktiv podniku SEAH; výzva byla zveřejněna v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie:

„Itálie – Milán: Prodej zařízení, které zahrnuje mimo jiné tyto prvky: zařízení pro uložení nákladu do letadla, transportéry, zdvihačové plošiny, vysokozdvizné vozíky, samojezdící/tažené dopravní pásy, samojezdící/tažené schody/schody BAE, elektrické/naftové/hybridní traktory, sudy, generátory, klimatizační jednotky, kompresory, vozíky na zavazadla/zboží 2014/5 218-385934 – výzva k vyjádření zájmu“ ⁽¹³⁾. Pro účely výzvy k vyjádření zájmu byla aktiva seskupena do devíti sad.

- (63) Podnik SEAH pověřil institut *Istituto del Marchio di Qualità S.p.A.* (dále jen „IMQ“) provedením komplexního ocenění jeho aktiv a na základě něj stanovením částky za pronájem jeho zařízení pro pozemní odbavování, jakož i stanovením prodejní ceny těchto aktiv. Institut IMQ předložil dvě zprávy: dne 25. června 2014 zprávu o nájemném, dne 16. října 2014 zprávu o rozdělení aktiv na sady k prodeji. Podle IMQ se musí odhadovaná hodnota aktiv chápat jako pravděpodobná tržní hodnota, kterou by měla z peněžního hlediska aktiva podobných technických charakteristik, výkonu, stavu z hlediska oprav a uchovávání, používání a stárí.
- (64) Uzavření podávání nabídek na devět sad k prodeji bylo stanoveno na 26. ledna 2015.
- (65) IMQ navrhl jako nájemné za zařízení pro pozemní odbavování podniku SEAH částku ve výši [...] (*) EUR za pololetí [...] (*) EUR za rok).

(*) Obchodní tajemství.

⁽¹⁰⁾ SFP jsou kapitálové nástroje, a tudíž se na ně nevztahuje povinnost splatit částku, kterou přispěl podnik SEA. Neudělují administrativní práva, ale podobají se akciím z hlediska kapitálových práv. Tyto nástroje poskytují zejména právo na podíl na zisku a rezervě a práva na jiné kapitálové položky, a to i v případě zrušení podniku.

⁽¹¹⁾ V ten den byl podnik SEA stále jediným akcionářem podniku Airport Handling.

⁽¹²⁾ V ten den byl jediným akcionářem podniku Airport Handling trust.

⁽¹³⁾ Oznámení o zahájení zadávacího řízení č. 2014/S218-385934 ze dne 12. 11. 2014 v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie „tenders electronic daily“ (TED): <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:CS:HTML&tabId=0>.

- (66) Dne 1. září 2014 uzavřely podniky SEAH a Airport Handling nájemní smlouvu, podle níž si Airport Handling pronajme zařízení pro pozemní odbavování za nájemné ve výši [...] (*) EUR, tj. za částku, kterou navrhl institut IMQ. Platnost nájemní smlouvy měla skončit dne 31. srpna 2015.
- (67) Pro potvrzení správnosti oceňovacího procesu, který IMQ provedl, najaly podniky Airport Handling a SEAH dne 1. září 2014 druhého nezávislého odborníka, společnost *Ernst & Young* financial-business Advisors SpA (dále jen „E&Y“), aby znovu stanovil cenu nájemného. V této souvislosti se podniky SEAH a Airport Handling smluvně dohodly, že pokud by z druhého ocenění vyplynulo, že se tržní hodnota odchyluje od úrovně stanovené institutem IMQ nejméně o [...] (*) %, byla by smluvní částka náležitě upravena se zpětným účinkem.
- (68) Dne 15. října 2014 předložila společnost E&Y svou zprávu a stanovila tržní hodnotu pronájmu aktiv podniku SEAH na [...] (*) EUR ročně. Dne 25. října 2014 souhlasily podniky Airport Handling a SEAH s tím, že analýzu provedenou společností E&Y rozšíří, a pověřily ji úkolem zanalyzovat skutečné provozní podmínky a fyzický stav aktiv (E&Y původně vycházel při svém posuzování z fyzické kontroly vzorku aktiv). Tato analýza odhalila, že řada strojů a zařízení není vhodná k použití s přihlédnutím ke krátké době pronájmu a vysokým nákladům nutným na opravy z hlediska zastaralé povahy mnoha zařízení. Podle trustu v den, kdy předložil své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014, zvažovaly podniky SEAH a Airport Handling řešení, jímž by se vyhnuly soudnímu sporu. V důsledku toho bylo nájemné retroaktivně upraveno na [...] (*) EUR ročně.
- (69) Dne 26. listopadu 2014 rozhodlo představenstvo podniku Airport Handling o zahájení veřejného výběrového řízení na nákup nového zařízení na trhu. Dne 11. února 2015 nahradil podnik Airport Handling díky tomuto výběrovému řízení přibližně [...] (*) % svého zařízení aktivy koupenými na trhu za přibližnou cenu [...] (*) EUR. Podle italských orgánů financoval Airport Handling tento nákup výhradně z vlastních zdrojů.
- (70) Dne 9. února 2015 bylo výběrové řízení na prodej aktiv podniku SEAH prohlášeno za neúspěšné, jelikož žádný uchazeč nevyjádřil zájem o koupi kterékoli sady.
- (71) Dne 26. února 2015 obdržel podnik SEAH první oznámení od podniku Airport Handling, jímž Airport Handling vyjádřil svůj zájem o koupi šesti z devíti nabízených sad. Dne 3. června 2015 Airport Handling své oznámení zájmu obnovil. Dne 18. září 2015 byly podniku Airport Handling prodány [...] (*) za cenu uvedenou v počátečním výběrovém řízení, tedy [...] (*) EUR.

2.5. Prodej menšinového podílu v podniku Airport Handling

- (72) Jak stanovuje zřizovací listina, zahájil správce trustu řízení o prodeji menšinového podílu na kapitálu podniku Airport Handling.
- (73) Za tímto účelem jmenoval správce trustu dne 27. ledna 2015 italskou pobočku společnosti *BNP Paribas* finančním poradcem při prodeji „nejméně 30 %“ základního kapitálu podniku Airport Handling externím investorům. Italské orgány upozornily na to, že společnost *BNP Paribas* jakožto finanční poradce organizovala proces prodeje zcela nezávisle. Naplánovala tyto fáze prodeje: 1. předběžné prověřování; 2. organizace transakce; 3. uzavření transakce.
- (74) Nezávazné nabídky na koupi [...] (*)–[...] (*)% podílu v podniku Airport Handling předložilo pět investorů se zájmem. [...] (*), [...] (*), [...] (*), [...] (*) a [...] (*).
- (75) Aby měl investor provozní kontrolu nad podnikem Airport Handling, zavazuje se správce trustu podle návrhu kupní smlouvy poskytnutého Itálií k tomu, že na celou dobu až do uplynutí odkladné lhůty⁽¹⁴⁾ udělí investorovi právo jmenovat většinu, tj. tři z pěti členů představenstva, mezi nimiž bude výkonný ředitel podniku, zatímco předsedu představenstva jmenuje valná hromada akcionářů.

(*) Obchodní tajemství.

⁽¹⁴⁾ „Datum mezního termínu“ 18 kalendářních měsíců od provedení a výměny všech dokumentů a výkonu a završení všech závazků vyplývajících z kupní smlouvy.

- (76) Dne 21. září 2015 podepsal správce trustu závaznou rámcovou investiční smlouvu s podnikem D'Nata na prodej [...] (*) % akcií podniku Airport Handling. Podle této smlouvy se uplatňují následující ujednání:
- (77) Počáteční investice: poté, co orgány pro kontrolu fúzí akvizici povolí, nabude podnik D'Nata [...] (*) % akcií podniku Airport Handling s právem jmenovat většinu členů představenstva a výkonného ředitele. Cílem tohoto ujednání bylo to, aby byl podnik D'Nata navzdory svému menšinovému podílu skutečně v postavení většinového akcionáře.
- (78) Dodatečná investice: podle ujednání o kupní opci je podnik D'Nata oprávněn získat další [...] (*) % podíl v podniku Airport Handling. Specifická prodejní opce v případě státní podpory stanoví, že podnik D'Nata bude mít právo svůj [...] (*) % podíl prodat zpět za upravenou počáteční pořizovací cenu, pokud Komise přijme záporné rozhodnutí nebo pokud bude 18 měsíců po dokončení počáteční investice řízení o státní podpoře stále probíhat.
- (79) Dne 8. února 2016 italský úřad pro hospodářskou soutěž, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, nabytí výhradní kontroly nad podnikem Airport Handling ze strany podniku D'Nata podle italského zákona o kontrole fúzí povolil. Správce trustu informoval Komisi, že po tomto povolení přistoupí s podnikem D'Nata k uzavření investice dne 8. března 2016.

2.6. Obchodní plán na období 2014–2017

2.6.1. Obchodní plán ze dne 14. listopadu 2013

- (80) V průběhu fáze předběžného vyšetřování dala Itálie k dispozici obchodní plán podniku Airport Handling na období 2014–2017 ze dne 14. listopadu 2013 (dále jen „obchodní plán z listopadu 2013“), aby doložila, že investice podniku SEA do kapitálu podniku Airport Handling byla v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Hlavní prvky tohoto plánu jsou shrnuty níže:
- (81) Obchodní plán se zaměřuje na služby na rampě⁽¹⁵⁾ a pro cestující⁽¹⁶⁾, které představují hlavní část podnikatelské činnosti podniku Airport Handling. Očekávalo se, že celkový tržní podíl podniku na obou letištích, tj. Malpensa a Linate, bude ve druhém pololetí roku 2014 [50–70] (*) %, resp. [50–70] (*) % a že do roku 2017 vzroste na [60–80] (*) %, resp. [60–80] (*) %.
- (82) Předpoklady vypracované v plánu znázorňují rostoucí provozní výnosy díky předpovídanému rostoucímu podílu na trhu. Předpokládalo se, že celkové výnosy vzrostou z [...] (*) EUR za druhou polovinu roku 2014 na [...] (*) EUR v roce 2017, a to na základě předpokladu, že osobní doprava za období 2014–2017 poroste o [...] (*)–[...] (*) % ročně.
- (83) Očekávalo se, že se díky nárůstu počtu smluv na dobu určitou zvýší průměrný počet zaměstnanců z [...] (*) FTE v roce 2014 na [...] (*) FTE v roce 2017. Náklady práce byly odhadovány na zhruba [...] (*) % celkových provozních nákladů. Podnik SEA zvýšil v referenčním období produktivitu pomocí tří hlavních určujících aspektů o 12 %:
- zvýšení účinnosti během počáteční fáze činnosti podniku Airport Handling (úprava podílu smluv na dobu určitou a smluv na částečný pracovní úvazek, lepší vymezení pracovního programu², úprava organizační struktury za účelem účinnějšího využívání zdrojů omezením počtu sezónních pracovníků, maximalizace kapacity stávajících pracovních sil),
 - úspory z rozsahu vyplývající z růstu dopravy,
 - strukturální změny v obchodních procesech (lepší plánování a organizace práce, investice do technických řešení s cílem umožnit částečnou nebo úplnou automatizaci některých činností, propojení výdajů na pracovní síly s výstupy a výsledky podniku).

(*) Obchodní tajemství.

⁽¹⁵⁾ Služby v neveřejných prostorách letiště, včetně nástupu/výstupu cestujících, zavazadel a nákladu, vyvažování letadel a distribuce zavazadel.

⁽¹⁶⁾ Služby poskytované ve veřejných prostorách letiště.

- (84) Počáteční náklady začínajícího podniku na opětovné vyjednání smluv mezi klientem a dodavatelem, pracovní smlouvy, nábor, sepsání organizačních, administrativních a provozních postupů, právní náklady, bankovní poplatky, poradenství a nákup drobných položek a různých zásob byly odhadnuty na částku [...] (*) EUR.
- (85) Provozní náklady začínajícího podniku, tj. kapitálové výdaje vyžadované na to, aby podnik Airport Handling začal fungovat, byly odhadnuty na [...] (*) EUR za nové zařízení. Pro účely obchodního plánu z listopadu 2013 se však předpokládalo, že podnik Airport Handling získá použitá zařízení pro pozemní odbavování oceněná na [...] (*) EUR.
- (86) Aby mohly být pokryty výlohy na všechny odhadované náklady začínajícího podniku, požaduje obchodní plán zvýšení kapitálu ve výši [...] (*) EUR v [...] (*).

2.6.2. Obchodní plán ze dne 6. srpna 2014

- (87) Dále v průběhu vyšetřování předložila Itálie upravený obchodní plán na období 2014–2017 ze dne 6. srpna 2014 (dále jen „obchodní plán ze srpna 2014“) schválený představenstvem podniku Airport Handling dne 26. srpna 2014. Podle informací poskytnutých Itálií byla tato revize dokončována již v červenci 2014. Hlavní předpoklady tohoto plánu jsou shrnuty níže:
- (88) Podíl na trhu: Pokud jde o [...] (*), předpokládá obchodní plán ze srpna 2014 na základě aktualizovaných předpokladů úrovní provozu [...] (*) o něco nižší růst než předchozí plán s podílem na trhu ve výši [70–80] (*) % v [...] (*) a [...] (*).
- (89) Ceny: Jednotkové ceny (za pohyb letadla) jsou vyšší než ceny předpokládané v obchodním plánu z listopadu 2013 a jsou z nominálního hlediska po celé období 2014–2017 konstantní.
- (90) Náklady na zaměstnance: Odhadované náklady na zaměstnance v obchodním plánu ze srpna 2014 jsou o něco vyšší než náklady předpokládané v obchodním plánu z listopadu 2013 a pohybují se mezi [...] (*) a [...] (*) % provozních nákladů. Tento nárůst je způsoben [...] (*).
- (91) Dalšími zohledněnými náklady byly externí náklady, odpisy a opravné položky a rezervy, které společně tvořily asi [...] (*) % celkových provozních nákladů, a regulované náklady na (asi [...] (*) %) služby, které podnik SEA poskytuje podniku Airport Handling za využívání společné sdílené infrastruktury letiště (zejména [...] (*)). Podle odhadu obchodního plánu ze srpna 2014 by se muselo [...] (*) EUR investovat do nákupu zařízení, z toho [...] (*) % do nákupu nového zařízení a [...] (*) % do nákupu ojetých vozidel na trhu. Tato čísla se opírala o nabídky potenciálních dodavatelů, které podnik Airport Handling obdržel v březnu 2014.
- (92) Stejně jako obchodní plán z listopadu 2013 ukazuje obchodní plán ze srpna 2014 snížení provozních nákladů v porovnání se strukturou nákladů podniku SEAH, dosažené v zásadě díky zvýšení efektivity a snížení počtu pracovníků.

2.6.3. Hospodářská posouzení obchodního plánu

2.6.3.1. Zpráva BCG

- (93) Podnik Airport Handling pověřil společnost *Boston Consulting Group* předběžným nezávislým posouzením obchodního plánu na období 2014–2017 (dále jen „zpráva BCG“). Společnost BCG doručila svou zprávu dne 14. října 2014.
- (94) Zpráva BCG vychází z obchodního plánu schváleného dne 26. srpna 2014, obchodního plánu vypracovaného v listopadu 2013, vlastních zkušeností z oboru a know-how, jakož i veřejných údajů týkajících se vývoje na trhu a hlavních provozovatelů odbavování.
- (95) Stručně řečeno, společnost BCG zhodnotila následující předpoklady, z nichž obchodní plán vychází: vyhlídky výnosů (na základě předpokládaného potenciálu růstu provozu, předpokládaného růstu objemu odbaveného podnikem Airport Handling), náklady na zaměstnance (na základě nákladů na FTE, předpokládaný růst produktivity), plánované investice (celková částka ve výši [...] (*) EUR).

(*) Obchodní tajemství.

- (96) Společnost BCG svá zjištění shrnula takto:
- (97) Předpoklady týkající se objemu provozu na úrovni podniku SEA se v zásadě jeví jako udržitelné a ve shodě s opatřeními přijatými významnými organizacemi, zejména IATA a Eurocontrol. Společnost BCG však konstatovala, že záměr zachovat konstantní mix přepravců, tvořený nízkonákladovými přepravci a tzv. tradičními přepravci, by nebyl v souladu s historickým vývojem mixu na terminálu Malpensa, kde měl podíl nízkonákladových přepravců v průběhu minulých čtyř let vzrůst o [...] (*) procentních bodů. Navíc by mohlo nové vnitrostátní nařízení (*Decreto Linate*) vést k přesunu některých přepravců z Malpensity do Linate.
- (98) Předpoklad možného vývoje objemů odbavených podnikem Airport Handling se jeví jako obecně dosažitelný, neboť zaprvé smlouvy podepsané s novými přepravci k datu, kdy společnost BCG napsala zprávu, by zajistily podíl na trhu ve výši [60–70] (*) %; zadruhé, cílový podíl na trhu ve výši [70–80] (*) % pro rok 2017 by byl udržitelný s ohledem na současnou dynamičnost hospodářské soutěže v odvětví, jakož i podíl ve výši [70–80] (*) %, který měl podnik SEAH na trhu v minulosti.
- (99) Podle společnosti BCG se zdálo, že předpoklady ohledně výnosů ze služeb pro provozovatele letiště jsou při probíhajících jednáních s podnikem SEA ve značném rozsahu sledovány. Z důvodu předpokládaného dvouletého trvání smlouvy však nemohla posoudit očekávané výnosy v posledním roce plánu (2017).
- (100) Předpoklady růstu průměrných jednotkových nákladů na zaměstnance ve výši [...] (*) % ročně od roku 2014 do roku 2017 by byly obecně v souladu se smlouvou uzavřenou mezi Italským sdružením provozovatelů letišť (*Assaeroporti*) a odborovými svazy v říjnu 2014.
- (101) [...] (*) zlepšení produktivity zdrojů se jeví jako obecně udržitelné zaprvé z toho důvodu, že [...] (*) % zvýšení produktivity bylo dosaženo již v době, když byla zpráva sepsána, a zadruhé z toho důvodu, že zbývajících [...] (*) % se zdá být rozumných vzhledem k současným organizačním pákám a technickému stavu provádění.
- (102) Společnost BCG rovněž shledala, že rozpočet ve výši [...] (*) EUR určený na investice je podle všeho obecně v souladu s nákupem nové flotily tvořené především novými vozidly (95 %), jak ukazují podrobné kupní hodnoty uvedené v nabídkách, které podnik Airport Handling obdržel k březnu 2014.
- (103) Společnost BCG zjistila, že v souhrnu by se zisková rozpětí předpokládaná v obchodním plánu do roku 2017 [...] (*) %, [...] (*) EUR) jevíla obecně v souladu s průměrnou ziskovostí významného vzorku jiných evropských společností působících v soukromém a veřejném sektoru nebo mírně pod touto průměrnou ziskovostí (na základě srovnání se společnostmi *Portway*, *Acciona*, *Aviapartner*, *Fraport* a *ATA-Handling*). Společnost BCG však poukázala na to, že vlastní vývoj dopravního mixu a případné dopady nového nařízení týkajícího se Linate (*Decreto Linate*) by mohly vést k menšímu provozu v Malpense.

2.6.3.2. Zpráva skupiny Brattle

- (104) Podnik SEA pověřil skupinu Brattle analýzou své kapitálové injekce do podniku Airport Handling a především analýzou toho, zda je tato investice v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Skupina Brattle doručila svou zprávu dne 30. března 2015.
- (105) Podle této zprávy se analýza opírá o informace, které byly podniku SEA známy v době rozhodnutí o investici do podniku Airport Handling, jakož i o veřejné údaje týkající se konkurenčního postavení podniku SEA. Podle zprávy jsou předpoklady v obchodním plánu z listopadu 2013 nejrelevantnější pro kritérium investora v tržním hospodářství, jelikož představují základ, ze kterého podnik SEA vycházel při realizaci investice ⁽¹⁷⁾.
- (106) Podle zprávy skupiny Brattle lze pochybnosti vyslovené Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014, konkrétně to, že obchodní plán podniku Airport Handling je příliš optimistický, rozptýlit, jelikož klíčové předpoklady obchodního plánu jsou v praxi realizovány. Konkrétně např. podíl podniku Airport Handling na trhu v roce 2014 překročil prognózu obchodního plánu z listopadu 2013.

(*) Obchodní tajemství.

⁽¹⁷⁾ Zpráva skupiny Brattle, s. 1 bod 1 a s. 7 bod 34.

- (107) Podle zprávy skupiny Brattle se jednotkové ceny (ceny, které podnik Airport Handling účtuje za každý pohyb letadla) uvedené v obchodním plánu ze srpna 2014 opírají o již uzavřené smlouvy s leteckými společnostmi a v průměru činí [...] (*) EUR, což je více než cena předpokládaná v obchodním plánu z listopadu 2013, která se pohybuje v rozpětí od [...] (*) EUR v roce 2014 do [...] (*) EUR v roce 2017. To odborníky vedlo k následujícím závěrům: zaprvé tržní ceny v obchodním plánu ze srpna 2014 se více podobají skutečnému dosaženému procesu, jelikož vycházely z podepsaných smluv. Zadruhé obchodní plán z listopadu 2013, o který podnik SEA opíral své rozhodnutí o investici, tržní cenu, kterou by podnik Airport Handling mohl účtovat, ve skutečnosti podhodnotil. Zatřetí to potvrzuje, že tržní ceny v obchodním plánu z listopadu 2013 nebyly jen přiměřené, ale ve skutečnosti byly příliš nízké.
- (108) A pak také odborníci konstatovali, že tržní ceny, které podnik Airport Handling vyjednal s leteckými společnostmi, jsou nižší než ceny, které ve skutečnosti účtoval podnik SEAH.
- (109) Odborníci souhlasí s tím, že se počáteční podíl podniku Airport Handling na trhu, jak ho předpokládá obchodní plán z listopadu 2013, může na poměry nového subjektu na trhu jevit jako vysoký. Předpokládají však, že investor v tržním hospodářství by věděl, že zánik podniku SEAH vyvolá neobvyklou situaci, přičemž na letištích podniku SEA je „k máni“ velký počet smluv o odbavování. Odborníci došli k závěru, že by podnik Airport Handling tudíž této situace využil stejným způsobem, jak by to mohli učinit ostatní provozovatelé na milánských letištích. Podle zprávy by předpokládaný podíl podniku Airport Handling na trhu byl navíc podílem, který je typický pro velká italská letiště, kde největší poskytovatel pozemního odbavování zpravidla drží podíl ve výši zhruba 70 % trhu. Odborníci také konstatovali, že podnik Airport Handling je jediným poskytovatelem pozemního odbavování s dostatečnými aktivy a zařízením pro zaručení 24hodinového kompletního servisu, což bude s ohledem na konkurenci klíčovou výhodou.
- (110) Odborníci též zjistili, že nižší náklady na zaměstnance jsou jednou z hlavních příčin, proč se čekalo, že podnik Airport Handling bude ziskový, ačkoli podnik SEAH byl ve ztrátě. Takový předpoklad pokládali za rozumný, neboť podnik Airport Handling dojednával nové pracovní smlouvy, kde pracovníci souhlasili s tím, že v porovnání s předchozími smlouvami s podnikem SEAH budou pracovat dalších 20 dnů ročně.
- (111) Kromě toho podle zprávy skupiny Brattle uváděl obchodní plán ze srpna 2014 náklady na FTE ve výši [...] (*) EUR za hodinu, [...] (*), ačkoli obchodní plán z listopadu 2013 náklady práce mírně podhodnotil.
- (112) Dle názoru odborníků by investor v tržním hospodářství při investování do podniku Airport Handling očekával, že v souladu se standardní finanční teorií dosáhne míry návratnosti (vnitřní míra návratnosti) ve výši váženého průměru nákladů kapitálu (WACC) nebo vyšší. V tomto případě výpočty potvrdily, že ve všech scénářích přesahuje očekávaná vnitřní míra návratnosti projektu WACC, a soukromý investor by tudíž očekával, že jeho investice do podniku Airport Handling bude zisková.
- (113) Konzultant též poznamenal, že v době, kdy podnik SEA v roce 2013 rozhodl o zřízení podniku Airport Handling, vlastnil soukromý kapitálový fond F2i 44,31 % podniku. Fond F2i jmenuje dva členy představenstva podniku SEA a podle zprávy skupiny Brattle nikdo z představenstva nehlasoval proti návrhu, aby podnik SEA investoval do podniku Airport Handling, což by dokládalo, že se očekávalo, že investice bude zisková, a tudíž v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.
- (114) Dále podle zprávy skupiny Brattle by investor v tržním hospodářství pokládal pravděpodobnost, že Komise konstatuje hospodářskou kontinuitu mezi podniky SEAH a Airport Handling, a bude tudíž vyžadovat, aby posledně jmenovaný podnik podporu považovanou v rozhodnutí o vrácení podpory za neslučitelnou vrátil, za poměrně nízkou. A to proto, že podnik SEA podnikl opatření s cílem omezit účel podniku Airport Handling a zabránit hospodářské kontinuitě, např. zřízením trustu. Podle finančních odhadů skupiny Brattle ohledně obchodního plánu z listopadu 2013 byla investice podniku SEA s podnikem Airport Handling v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, dokud byla pravděpodobnost nalezení hospodářské kontinuity nižší než [...] (*) % (s ohledem na odhad nákladů kapitálu navržený podnikem SEA) nebo nižší než [...] (*) % (s ohledem na odhad nákladů kapitálu navržený skupinou Brattle). Podle skupiny Brattle bylo rozumné předpokládat, že vzhledem k okolnostem, a zejména k oznámení Komisi, by investor v tržním hospodářství posoudil takovou pravděpodobnost za nižší než [...] (*) % a investoval by do podniku Airport Handling z čistě ekonomického hlediska.

(*) Obchodní tajemství.

2.7. Oznámené omezení rozsahu ekonomických činností podniku Airport Handling

- (115) Itálie navrhla další omezení rozsahu činností, které v současnosti podnik Airport Handling vykonává, v porovnání s činnostmi, které v minulosti vykonával podnik SEAH. Zejména s ohledem na [...] (*).
- (116) Podle nové a odlišné smlouvy s platností do 31. prosince 2018 poskytuje podnik SEA v současnosti [...] (*).
- (117) Podnik SEA prohlásil, že je ochoten vypovědět nejpozději do 31. prosince 2016 smlouvu týkající se [...] (*), čímž ji vezme podniku Airport Handling, a též přijmout přibližně [...] (*) jeho zaměstnanců, kteří v současnosti [...] (*). V důsledku této změny by se obrat podniku Airport Handling, který byl v prvním roce jeho činnosti v řádu [...] (*) EUR, snížil zhruba o [...] (*) EUR.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

3.1. O hospodářské kontinuitě a převedení povinnosti vrácení podpory

- (118) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 měla Komise předběžně za to, že v tomto případě jsou kritéria stanovená Soudním dvorem pro účely rozhodnutí o tom, zda podnik, který není původním příjemcem podpory, může nést odpovědnost za vrácení podpory, z velké části splněna. Zejména:
- i když byli pracovníci opětovně zaměstnáni podnikem Airport Handling, ze smlouvy uzavřené mezi podniky SEA a SEAH a odborovými svazy dne 4. listopadu 2013 vyplývalo, že bývalým zaměstnancům podniku SEAH byla zaručena práva nabytá podle předchozích smluv s podnikem SEAH,
 - podle informací, které měla Komise v této fázi k dispozici, se podniky SEA a Airport Handling zapojily ještě před skončením platnosti hlavních smluv s leteckými společnostmi do společného marketingového úsilí s cílem ujistit letecké společnosti působící na daném letišti, že podnik SEA bude po dokončení likvidace podniku SEAH pokračovat v pozemním odbavování prostřednictvím své nové dceřiné společnosti Airport Handling,
 - zařízení nezbytné k poskytování služeb pozemního odbavování by si podnik Airport Handling pronajal od podniku SEAH, a to až do (případného) prodeje těchto aktiv třetím stranám v otevřeném výběrovém řízení. Komise se dospěla k závěru, že argument Itálie, že podnik Airport Handling by si taková aktiva pronajal za tržní cenu, mohl být akceptován do té míry, že hodnota předmětných aktiv byla posouzena odborníkem, jehož jmenovala mateřská společnost SEA, a že konečný prodej těchto aktiv nebyl jistý,
 - nový podnik provádějící pozemní odbavování by měl stejného vlastníka jako SEAH, tedy podnik SEA. Komise pokládala návrh Itálie nabídnout 20 % kapitálu nového poskytovatele pozemního odbavování ve výběrovém řízení za nedostatečnou záruku přerušení kontinuity s podnikem SEAH, neboť zaprvé byl návrh omezen pouze na menšinový podíl a zadruhé nebyly poskytnuty žádné záruky, že k tomu skutečně dojde. Kromě toho by byl kapitál soukromým investorům nabídnut až po vstupu podniku Airport Handling na trh,
 - načasování (po přijetí rozhodnutí o vrácení podpory) a ekonomická logika založení nového poskytovatele služeb pozemního odbavování naznačily, že plán předběžně oznámený Itálií představuje mechanismus, kterým Itálie zamýšlí obejít vrácení podpory.
- (119) Komise tudíž předběžně došla k závěru, že účelem založení nového podniku je zřejmě obejít povinnost vrácení podpory a že Airport Handling je nástupcem podniku SEAH. Na základě toho měla Komise předběžně za to, že podnik Airport Handling by mohl nést odpovědnost za vrácení podpory poskytnuté v minulosti podniku SEAH a shledané neslučitelnou podle rozhodnutí o vrácení podpory z roku 2012.

3.2. O kapitálové injekci

- (120) Komise zaujala předběžné stanovisko, že rozhodnutí podniku SEA zřídit Airport Handling a vložit do něj kapitál, bylo možné přičíst státu: Zaprvé Komise konstatovala, že město Milán vlastnilo v podniku SEA většinový podíl ve výši 54,81 %, a že by se tudíž mělo předpokládat, že rozhodovací procesy tohoto podniku ovlivňoval stát, který se rovněž zapojoval do rozhodnutí učiněných podnikem. Zadruhé se Komise odvolala na některé výroky zástupců italských orgánů v souvislosti s touto problematikou, které podle všeho naznačovaly, že založení podniku Airport Handling proběhlo pod taktovkou italských orgánů, zejména v zájmu ochrany zaměstnanosti na milánských letištích.

(*) Obchodní tajemství.

- (121) Jelikož podnik SEA byl zřejmě ovládán italskými orgány, došla Komise k předběžnému závěru, že součástí kapitálové injekce, která byla financována podnikem SEA, byly státní zdroje.
- (122) Komise též zaujala předběžné stanovisko, že SEA nejednal při realizaci kapitálové injekce do kapitálu podniku Airport Handling jako investor v tržním hospodářství.
- (123) Zprvce Komise vyjádřila pochybnosti, zda by soukromý investor poskytl podniku Airport Handling kapitál v době, kdy tak učinil SEA, neboť útvary Komise již informovaly italské orgány, že zamýšlené zřízení nového poskytovatele pozemního odbavování pravděpodobně povede k hospodářské kontinuitě, a tudíž k odpovědnosti nového podniku uhradit podporu, jež byla v rozhodnutí o vrácení podpory z roku 2012 shledána za neslučitelnou se společným trhem. Obchodní plán z listopadu 2013 však riziko převedení odpovědnosti za vrácení podpory z podniku SEAH na Airport Handling nezohlednil.
- (124) Zadruhé Komise vyjádřila pochybnosti, zda se obchodní plán, z něhož vycházelo rozhodnutí podniku SEA investovat do podniku Airport Handling, zakládal na dostatečně solidních předpokladech.
- (125) Komise se tudíž domnívala, že investice SEA ve výši 25 milionů EUR do podniku Airport Handling se zřejmě neopírá o ekonomická hodnocení srovnatelná s těmi, která by rozumný soukromý investor v podobné situaci za příslušných okolností před takovými investicemi provedl, aby určil jejich budoucí ziskovost. Na tomto základě zaujala Komise předběžné stanovisko, že kapitálová injekce ve výši 25 milionů EUR představovala státní podporu ve prospěch podniku Airport Handling.

4. PŘIPOMÍNKY ITÁLIE

4.1. K hospodářské kontinuitě

- (126) Itálie připomněla, že podle ustálené judikatury je cílem vrácení protiprávní a neslučitelné státní podpory odstranit narušení hospodářské soutěže, které způsobila konkurenční výhoda poskytnutá nezákonnou podporou. V důsledku toho musí protiprávní a neslučitelnou podporu vrátit podnik, který z ní skutečně měl prospěch. Povinnost vrácení podpory může být rozšířena na jiné podniky než původní příjemce podpory jedině za předpokladu, že jsou splněny následující kumulativní podmínky:
- bylo shledáno, že podnik pokračuje v činnosti přijímajícího podniku, a
 - podnik si ponechává skutečný přínos konkurenční výhody spojené s přijetím podpory.
- (127) Podle Itálie lze v tomto případě převedení konkurenční výhody spojené s podporou udělenou podniku SEAH od samého začátku vyloučit.
- (128) Itálie konkrétně konstatuje, že Komise údajnou výhodu udělenou podniku SEAH definovala v 219. bodě odůvodnění a násl. svého rozhodnutí o vrácení podpory jako částku odpovídající kompenzaci ztrát podniku SEAH v průběhu období 2002–2010. Jak naznačuje Komise, tyto ztráty způsobily vysoké náklady na zaměstnance, které představují významný podíl struktury nákladů poskytovatele pozemního odbavování. Jelikož kapitálové injekce klasifikované Komisí jako státní podpora sloužily primárně k pokrytí ztrát vyplývajících z příliš vysokých nákladů na zaměstnance podniku SEAH, byla by podle názoru Itálie konkurenční výhoda, z níž měl podnik SEAH prospěch, tím pádem odstraněna jeho likvidací a odchodem z trhu.
- (129) Itálie rovněž konstatovala, že i když mohla být část – třebaže malá – konkurenční výhody spojené s podporou poskytnutou podniku SEAH spojena s aktivy podniku, tj. aktivy, které podnik SEAH používal k výkonu své činnosti v oblasti pozemního odbavování na milánských letištích, nevztahoval se na tato aktiva převod z podniku SEAH na Airport Handling. Ten si je dočasně až do prodeje na otevřeném trhu pronajal za tržních podmínek.
- (130) Itálie dále konstatovala, že i když převod konkurenční výhody z podniku SEAH na Airport Handling skutečně proběhl, nelze v tomto případě stanovit, že Airport Handling skutečně pokračuje v ekonomické činnosti podniku SEAH.
- (131) Zprvce nedošlo k převodu pracovních smluv, ve skutečnosti ani podle práva, mezi podniky SEAH a Airport Handling. Podle Itálie zaměstnal Airport Handling pouze za podstatně nových podmínek pracovníky, kteří jsou nezbytně nutní pro výkon pozemního odbavování. Nové pracovní smlouvy se navíc řídily jiným režimem (spíše oddílem *Poskytovatel pozemního odbavování* než oddílem *Provozovatelé letiště* v celostátní kolektivní smlouvě (*Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro* (CCNL)) a sdružením zaměstnanců (*Assohandlers* místo *Assoaeroporti*). Na základě toho Itálie upozornila, že Airport Handling dosáhl snížení nákladů na zaměstnance spolu s výrazným zvýšením produktivity.

- (132) Itálie rovněž dodala, že tvrzení Komise v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014, že bývalým zaměstnancům podniku SEAH byla zaručena práva v souvislosti s přechozími smlouvami se SEAH, nebylo doloženo faktickými důkazy. Podle Itálie neposkytla smlouva ze dne 4. listopadu 2013 žádnou záruku ve prospěch bývalých zaměstnanců podniku SEAH v souvislosti s nabytými právy a jasně stanovila nutnost, aby se nové pracovní smlouvy opíraly o nové podmínky.
- (133) Ani nedošlo k žádnému převodu smluv uzavřených mezi podnikem SEAH a leteckými dopravci působícími na milánských letištích na Airport Handling. Podle Itálie vyjednal Airport Handling po ukončení smluv mezi SEAH a leteckými dopravci nové smlouvy s leteckými dopravci působícími na milánských letištích. Kromě toho v rozporu s tvrzeními Komise v rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014, která nejsou podle Itálie podložena žádnými faktickými důkazy, se podniky SEA a Airport Handling podle Itálie nezapojily do společného marketingového úsilí za tímto účelem. Tato okolnost byla každopádně pro posouzení hospodářské kontinuity mezi podniky SEAH a Airport Handling irelevantní. V tomto ohledu Itálie připomněla, že současné portfolio klientů podniku Airport Handling se liší od portfolio klientů SEAH. Airport Handling uzavřel některé smlouvy spíše s leteckými dopravci, kteří nebyli zákazníky podniku SEAH, zatímco se mu současně nepodařilo udržet některé z bývalých zákazníků SEAH.
- (134) Itálie konstatovala, že skutečnost, že obchodní plán podniku Airport Handling stanoví podíl na trhu [...] (*), nemůže být sama o sobě pokládána za doklad o hospodářské kontinuitě. Takový podíl na trhu by měl být posouzen s ohledem na cíl podniku Airport Handling, jímž je dosažení životaschopnosti ve střednědobém horizontu.
- (135) Itálie rovněž uvedla, že podnik Airport Handling není zapojen do procesu prodeje aktiv podniku SEAH, a tudíž mezi oběma podniky nedojde k převodu aktiv. Dle názoru Itálie navíc pouhý fakt, že aktiva příjemce podpory jsou pronajata třetímu podniku, nemůže představovat dostatečný důkaz o tom, že třetí podnik užíval konkurenční výhody spojené s podporou. Aby byl pronájem těchto aktiv známkou kontinuity, musí podle Itálie probíhat za cenu nižší, než je tržní cena. V tomto případě však cenu pronájmu určila nezávislá společnost (IMQ).
- (136) Itálie rovněž připomněla, že podíl podniku SEA se výrazně liší od období, kdy byla podniku SEAH poskytnuta údajná podpora. Zatímco SEA byl v období 2002–2010 výhradně státním podnikem, v současnosti vlastní 44,31 % jeho kapitálu soukromý investor, F2i.
- (137) Podle názoru Itálie představuje též další záruku absence kontinuity mezi podniky SEAH a Airport Handling zřízení trustu. Ve skutečnosti, jak stanovuje zřizovací listina, by měly činnosti správce trustu napomoci při dosahování následujících cílů:
- zajištění nezávislého řízení podílu SEA v podniku Airport Handling, které předpokládá výhradní kontrolu nad podnikem, a tím zajištění absence jakéhokoli zájmu a/nebo informačního toku mezi podnikem Airport Handling a skupinou SEA, se zvláštním odkazem na SEAH a činnosti odbavování, které SEAH původně na milánských letištích prováděl,
 - povolení vstupu nových soukromých investorů nespojených se skupinou SEA do kapitálu podniku Airport Handling, v prvním kroku nejméně [...] (*) %.
- (138) V důsledku převodu 100 % podílu SEA v podniku Airport Handling na trust byl správce trustu zapsán do obchodního rejstříku jako jediný akcionář podniku. Na základě tohoto oprávnění má správce trustu plnou a podstatnou kontrolu nad podílem SEA v podniku Airport Handling.
- (139) Jako jediný akcionář podniku Airport Handling musí správce trustu mimo jiné:
- uplatňovat hlasovací práva při jmenování řídicích orgánů podniku Airport Handling nezávisle a bez jakýchkoli zásahů ze strany SEA, a to takovým způsobem, aby bylo zajištěno, že členové těchto orgánů nevykonávají nebo nevykonávali provozní úlohy ani nejsou závislí na podnicích SEA či SEAH. Ve chvíli převodu podílu podniku SEA na trust podali všichni členové řídicích orgánů podniku Airport Handling jmenovaní podnikem SEA svou rezignaci a byli nahrazeni těmi, které jmenoval správce trustu,

(*) Obchodní tajemství.

- sledovat přerušení hospodářské kontinuity mezi podniky SEAH a Airport Handling a požadovat při tom pravidelné zprávy o řízení podniku, správném provádění obchodního plánu, tržním podílu a vyhlídkách v oblasti rozvoje,
- zajistit, aby byly zavedeny postupy, které zabrání nepatřičným výhodám podniku Airport Handling plynoucím z informací, které má SEA, pro získání nebo zachování smluv s leteckými dopravci nebo dodavateli zboží či služeb,
- ověřit, zda mezi podniky SEAH a Airport Handling neproběhla žádná prodejní transakce.

4.2. Ke kapitálové injekci

4.2.1. Ke státním prostředkům a přičitatelnosti státu

- (140) Podle názoru Itálie status podniku SEA jako veřejného podniku nestačí k tomu, aby byl vyvozen závěr, že jeho zdroje jsou klasifikovány jako státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. V tomto ohledu Itálie připomněla, že finanční zdroje podniku Airport Handling nevlastní ani neovládá podnik SEA, jelikož jeho podíl v Airport Handling spravuje nezávislý orgán, díky čemuž je trust naprosto nezávislý na SEA.
- (141) Podnik SEA tudíž neměl možnost uplatňovat typické pravomoci většinového akcionáře, konkrétně mimo jiné pravomoc jmenovat členy řídicích orgánů dceřiné společnosti, a podílet se tudíž rozhodujícím způsobem na řízení podniku.
- (142) Podle Itálie nemůže Komise vyvozovat přičitatelnost napadeného opatření státu z pouhé skutečnosti, že je vysoce nepravděpodobné, že by tato opatření byla přijata bez zásahu státu. Podle ní je Komise povinna plnit vysoký standard, pokud jde o dokazování. Příslušná opatření mohou být pokládána za přičitatelná státu jen do té míry, že veřejný akcionář podniku SEA hrál klíčovou roli při přijetí kapitálové injekce ve prospěch podniku Airport Handling. V tomto smyslu je podle Itálie důležité uvést, že v souladu s článkem 15 stanov podniku SEA musí rozhodnutí týkající se mimo jiné zvýšení kapitálu dceřiných společností přijmout nejméně šest členů ze sedmi, což vyžaduje souhlas správců jmenovaných soukromým akcionářem F2i. V důsledku toho nemůže veřejný akcionář, bez ohledu na své vlastnictví většiny akcií podniku SEA, platně rozhodnout o zvýšení kapitálu bez souhlasu (nebo spíše rozhodujícího hlasu) členů představenstva, které jmenoval soukromý akcionář.
- (143) Itálie dále tvrdila, že takové výroky, jakými byly například výroky ministerstva pro infrastrukturu a dopravu k uklidnění pracovníků, citované Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení, jsou zcela v souladu s evropskou a italskou praxí, a nelze je tudíž použít jako důkaz o přičitatelnosti opatření státu. Na předmětná opatření je zapotřebí pohlížet jako na politická prohlášení, která mají zmírnit nepříznivé dopady nezaměstnanosti.
- (144) Na základě toho se Itálie domnívá, že investice SEA do podniku Airport Handling není přičitatelná státu a nezahrnuje státní prostředky, a nepředstavuje tak státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

4.2.2. K existenci hospodářské výhody

- (145) Itálie připomněla, že soukromý akcionář přispívá ke kapitálovým injekcím v poměru ke kapitálovému podílu, který má v podniku SEA, tj. 44,31 %. Podle ní má účast soukromého investora F2i skutečný hospodářský dopad a je významná. V tomto ohledu pokládá za důležité poznamenat, že podle praxe Komise byla za významnou považována soukromá investice ve výši jedné třetiny celkové investice. Podle názoru Itálie to samo o sobě stačí k tomu, aby nebyla kapitálová injekce kvalifikována jako státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
- (146) Zadruhé Itálie tvrdí, že obchodní plán podniku Airport Handling zhodnotil nezávislý odborník, který došel k závěru, že investice SEA je důvodná z čistě ekonomického hlediska, a je tudíž v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.
- (147) Na základě toho se Itálie domnívá, že investice SEA do podniku Airport Handling byla provedena za okolností, které by byly přijatelné pro soukromého investora působícího za běžných tržních podmínek, a opatření tak nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (148) Komise obdržela připomínky podniku SEAH (v likvidaci), trustu Milan Airport Handling Trust and Airport Handling, podniku SEA a zúčastněné třetí strany, která požádala o anonymitu.

5.1. Připomínky trustu Milan Airport Handling Trust and Airport Handling (dále jen „trust“)

5.1.1. K převodu pracovních sil

- (149) Podle trustu vytvořil podnik Airport Handling již na začátku své činnosti svůj obchodní model na základě ekonomické logiky odlišné od obchodního modelu SEAH tak, že měl za cíl fungovat na trhu samostatně a dosáhnout životaschopnosti bez kapitálových zásahů svého akcionáře.
- (150) Podnik Airport Handling se zejména vždy domníval, že jeho obchodní model by se měl řídit úpravou pracovních sil uspořádanou podle kritérií účinnosti a významnosti. Podle trustu jsou pro činnost odbavování charakteristické pracovní špičky v určitá období v roce (např. v létě). Aby tyto rychlé změny poptávky byly řešeny, musí poskytovatel služeb reagovat flexibilně tím, že přijme dočasné pracovníky na ta období, kdy je nábor odůvodněn ve vztahu k objemu požadované práce.
- (151) Zatímco podnik SEAH většinou využíval [...] (*) ([...] (*)), Airport Handling zavedl přístup opírající se o [...] (*) (např. [...] (*)). Ačkoli to vyžadovalo komplexnější odbornou přípravu, řízení a koordinaci, na druhou stranu to vedlo k vyšší flexibilitě a v důsledku k poklesu provozních nákladů. Podle trustu to umožnilo [...] (*) (dne 31. prosince 2014 měl Airport Handling [...] (*)).
- (152) Trust tvrdil, že nedošlo k převodu pracovních smluv mezi podniky SEAH a Airport Handling, jak dokládají následující okolnosti:
- Airport Handling přijal své pracovníky podle plánu definovaného zcela nezávisle, a to podle očekávaných objemů provozu a specifické organizace práce, čímž dosáhl významného poklesu počtu pracovních sil v porovnání s podnikem SEAH,
 - bývalé zaměstnance SEAH přijal podnik Airport Handling na základě podmínek, které jsou formálně a podstatně odlišné, podle obchodního modelu odlišného od obchodního modelu SEAH.
- (153) Kromě toho trust připomněl klima důrazné opozice a velmi složité vztahy s odborovými organizacemi v červnu 2014. Podle trustu je zjevné, že pokud by podnik Airport Handling opětovně zaměstnal bývalé zaměstnance SEAH za stejných podmínek, neměli by tito zaměstnanci žádný důvod ke stížnostem. Naopak, silný odpor odborových svazů vůči smlouvě z června 2014 dokládal skutečnost, že si zaměstnanci byli plně vědomi toho, že se jejich pracovní podmínky zhoršily.

5.1.2. Ke smlouvám s leteckými dopravci

- (154) Zprvce trust tvrdil, že smlouvy s leteckými dopravci jsou ze své povahy nepřevoditelné na třetí strany. Článek 3.2 standardní smlouvy o pozemním odbavování výslovně stanovuje, že kromě výjimečných případů sjednaných s podniky poskytujícími pozemní odbavování nemůže dopravce udělovat podle smlouvy úkoly třetím stranám:
- „S výjimkou zvláštních případů vzájemně sjednaných oběma stranami nesmí dopravce pověřit žádnou jinou osobu, společnost či organizaci poskytováním služeb, s jejichž poskytováním na základě této smlouvy souhlasila společnost poskytující odbavování.“*
- (155) Trust uvedl několik výroků leteckých společností, které neuskutečnily výběrové řízení ve smyslu postupů zadávání veřejných zakázek, aby jako poskytovatele pozemního odbavování vybraly Airport Handling. Tyto letecké společnosti ale daly najevo, že Airport Handling byl vybrán na základě výběrového řízení vycházejícího z referenčního srovnání s jinými poskytovateli pozemního odbavování.
- (156) Kromě toho trust připomněl, že trvání smlouvy o odbavování stanovuje letecký dopravce a často existuje možnost, aby smlouvu vypověděl. Například standardní smlouva podle IATA stanovuje, že každá strana může smlouvu vypovědět s 60denní výpovědní lhůtou. Smlouva s leteckým dopravcem nemusí tudíž být dlouhodobou smlouvou, na jejímž základě může být poskytovatel pozemního odbavování chráněn před konkurencí. Ve skutečnosti mohou dopravci od smlouvy odstoupit, pokud od jiných poskytovatelů služeb získají lepší podmínky.

(*) Obchodní tajemství.

- (157) Trust tvrdí, že když podnik SEAH opustil trh a Airport Handling jednal o nových smlouvách s leteckými dopravci, navrhli letečtí dopravci podniku Airport Handling, jakož i ostatním kontaktovaným poskytovatelům služeb, jiné – výhodnější – podmínky, než nabízel SEAH. Podle trustu je zcela běžné, že se letecký dopravce rozhodne ukončit smlouvu, pokud od jiných konkurenčních poskytovatelů odbavování dostane výhodnější podmínky; nebo ohrozí její pokračování, pokud současný poskytovatel odbavení není ochoten zlepšit svou nabídku v porovnání s nabídkou jiných poskytovatelů.
- (158) Podnik Airport Handling zahájil svou činnost na milánských letištích dne 1. září 2014 poté, co byl podíl podniku SEA převeden na trust. Ačkoliv Airport Handling na začátku informoval ENAC a letecké dopravce o zahájení své činnosti dne 1. července 2014, zpoždění vyplývající z převodu akci na trust a potíže s odborovými svazy toto spuštění provozu zpozdily až na 1. září 2014.
- (159) Dne 28. února 2015 uzavřel podnik Airport Handling smlouvy o pozemním odbavování s [...] (*) leteckými dopravci, z nichž [...] (*) jich působilo v Linate a [...] (*) v Malpense. Trust dále tvrdil, že Airport Handling neuzavřel smlouvy se všemi dopravci, kteří byli původně ve smluvním vztahu s podnikem SEAH. Konkrétně [...] (*).
- (160) Podle trustu se smlouvy, které podnik Airport Handling podepsal s leteckými dopravci, liší od smluv s podnikem SEAH:
- *Právní pohled:* Airport Handling uzavřel nový smluvní vztah a nestal se nástupcem bývalé smlouvy. Neodpovídá tudíž za předchozí závazky, nároky ani dluhy dopravců ve vztahu k podniku SEAH.
 - *Z hlediska obsahu:*
 - Airport Handling téměř systematicky dostává od dopravců (přímo nebo formou oznámení o vyhlášení výběrového řízení) žádosti o [...] (*),
 - někteří dopravci [...] (*)
 - někteří dopravci požadovali [...] (*).
- (161) Podle trustu především [...] (*) dopravci získali od podniku Airport Handling v rámci jednání o nové smlouvě o pozemním odbavování [...] (*). Současně [...] (*) dopravci měli smlouvu [...] (*) s podnikem SEAH.
- (162) Trust rovněž uvedl, že platnost některých z nejdůležitějších smluv s dopravci ([...] (*)) vyprší v těchto termínech:
- smlouva s [...] (*) dne [...] (*),
 - smlouva s [...] (*) dne [...] (*),
 - smlouva s [...] (*) dne [...] (*).

5.1.3. K předpokládanému společnému marketingovému úsilí

- (163) Stejně jako Itálie se trust domnívá, že by jakékoli společné marketingové úsilí vynaložené podniky SEA/SEAH a Airport Handling, lze-li jej doložit, bylo pro posouzení hospodářské kontinuity bezvýznamné.
- (164) Trust se navíc domnívá, že skutečnost, že podnik SEA mohl veřejně uvést a/nebo sdělit dopravcům, že skupina hodlá pokračovat s operacemi pozemního odbavování, je pro účely vyšetřování irelevantní vzhledem k tomu, že vznik a kapitalizace podniku Airport Handling byly Komisi známy od roku 2013.

5.1.4. K očekávanému podílu podniku Airport Handling na trhu

- (165) Podle trustu skutečnost, že podnik Airport Handling může dosáhnout významné přítomnosti na trhu se službami pozemního odbavování na milánských letištích, nevyplyvá z převodu aktiv z podniku SEAH na Airport Handling, ale z konkrétního kontextu milánských letišť a obchodních modelů různých poskytovatelů odbavování.

(*) Obchodní tajemství.

- (166) Dle stanoviska trustu skutečnost, že podnik a jiný provozovatel (ať už to je nová společnost, nebo již existující provozovatel), který odchází z trhu, získá podobné podíly na trhu, je na trhu běžným jevem a výsledkem křížové pružnosti mezi konkurenčními podniky. Na hypotetickém trhu s pouhými dvěma podniky A a B je pravděpodobné, že pokud se společnosti nebude dařit, její zákazníci a podíl na trhu přejdou k podniku B bez jakékoli právní či skutečné vazby mezi těmito dvěma podniky. V případě milánských letišť je pravda, že zde působí více než dva poskytovatelé odbavování, ale podle trustu zaměřovaly doposud pouze dva z nich svůj obchodní model na milánská letiště. Podobné podíly na trhu by podle názoru trustu mohly být odůvodněny odkazem na skutečnost, že Airport Handling je jediným poskytovatelem služeb, který svou činnost na milánských letištích organizuje jako centrální poskytovatel, aby z velké části uspokojil poptávku dopravců a poskytoval vysoce kvalitní služby.
- (167) Podle trustu se úvaha Komise točí v kruhu: buď je podíl na trhu, kterého měl Airport Handling dosáhnout podle odhadu obchodního plánu na milánských letištích, nerealistický a kapitálová injekce do něj představovala státní podporu, nebo je podíl na trhu skutečně realistický, avšak v tomto případě je pro otázku hospodářské kontinuity významná skutečnost, že Airport Handling mohl tohoto podílu na trhu dosáhnout.

5.1.5. K používání aktiv podniku SEAH podnikem Airport Handling

- (168) Trust zdůrazňuje, že výběrové řízení na prodej aktiv podniku SEAH bylo prohlášeno za neúspěšné, jelikož zájem o koupi sad, které byly dány do prodeje, nevyjádřil žádný uchazeč.
- (169) Podle podniku Airport Handling byla hlavní příčinou zastaralost těchto aktiv, a tudíž jejich neatraktivnost pro trh. Trust totiž tvrdí, že z [...] (*) nejhodnotnějších součástí (tj. [...] (*)) koupil podnik SEAH po 31. prosinci 2006 pouze asi [...] (*) aktiv. Většina aktiv byla více než 15 let stará, což způsobuje výrazné problémy při shánění náhradních dílů a v důsledku toho i problémy při zajišťování požadovaných úrovní výkonnosti.
- (170) Trust též připomněl, že ve výběrovém řízení na prodej aktiv podniku SEAH Airport Handling nepředložil žádnou nabídku. Domnívá se však, že jeho pořízení aktiv nebylo důkazem hospodářské kontinuity s podnikem SEAH.
- (171) Trust také tvrdil, že Airport Handling v současnosti používá aktiva podniku SEAH v rámci dvoustranné smlouvy, která byla uzavřena dne 1. září 2014. Podle trustu byla smlouva vyjednána dle tržních podmínek mezi podnikem SEAH a správcem trustu v období mezi datem zřízení trustu (30. června 2014) a datem skutečného převodu účasti SEA v podniku Airport Handling na trust (27. srpna 2014).
- (172) Správce trustu zanesl do smlouvy významné změny, např.
- ověření tržní hodnoty nájemného nezávislým odborníkem, kterého jmenovaly Airport Handling a SEAH, aby bylo zajištěno, že Airport Handling uhradí za používání aktiv SEAH tržní cenu,
 - úprava tohoto nájemného v případě odchylky od nájemného stanoveného nezávislým odborníkem o více než 10 %,
 - prodloužení smlouvy do 31. srpna 2015, aby byla sladěna s běžnou obchodní praxí,
 - možnost pronajmout zařízení třetím stranám,
 - podmínka, že Airport Handling bude provádět rutinní údržbu a opravy, zatímco za mimořádnou údržbu stále ponese odpovědnost podnik SEAH.
- (173) Trust připomněl, že nájemné bylo stanoveno na základě nezávislých ocenění různými odborníky, a tudíž odráželo tržní cenu.
- (174) Trust též uvedl, že podnik Airport Handling již zavedl postupy pro koupi významné části aktiv ([...] (*) %) nutných pro podnikání od třetích stran s cílem nahradit aktiva pronajatá od podniku SEAH při uplynutí platnosti nájemní smlouvy. V tomto smyslu:
- dne 26. listopadu 2014 se představenstvo podniku Airport Handling usneslo, že zahájí výběrové řízení na obnovu aktiv pronajatých od podniku SEAH za celkovou odhadovanou hodnotu přibližně [...] (*) EUR,

(*) Obchodní tajemství.

- tato výběrová řízení (všechna kromě jednoho, které v době podání připomínek trustu k rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 bylo stále v počáteční fázi) byla dokončena na začátku ledna 2015 a Airport Handling již schválil první objednávku nákupu ve výši zhruba [...] (*) % aktiv (včetně [...] (*)) dne 11. února 2015. Podle trustu mohla být druhá objednávka podána krátce nato s výhradou nalezení alternativních forem financování nebo dodání, jelikož výsledky výběrového řízení odhalily výrazný nárůst ceny nového zařízení.

5.1.6. K načasování a logice provozu

- (175) Podle trustu je závěr, že vytvoření nové dceřiné společnosti SEA věnující se pozemnímu odbavování má za cíl obejít příkaz k vrácení podpory, stejný, jako kdyby se řeklo, že negativní rozhodnutí o státní podpoře brání tomu, aby příjemce údajné podpory obnovil svou činnost za nových podmínek.

5.1.7. K opatřením správce trustu s cílem zajistit přerušení hospodářské kontinuity

- (176) Trust upozorňuje na to, že dne 1. srpna 2014 uzavřeli správce trustu a podnik SEA protokol, podle kterého správce trustu může začít vykonávat určité funkce, které budou vést a sledovat činnosti podniku Airport Handling v průběhu července a srpna 2014.
- (177) Navíc k opatřením přijatým v konzultaci s podnikem SEAH ohledně pronájmu aktiv SEAH a ohledně odborné zprávy správce trustu požadoval a získal v tomto stadiu finanční zdroje nezbytné k výkonu jeho práce v naprosté nezávislosti na SEAH. Kromě toho správce trustu naléhal na SEA, aby předefinoval své smlouvy o službách s podnikem Airport Handling, určil nového hlavního poradce pro Airport Handling a požadoval změny stanov Airport Handling, aby byla zajištěna plná autonomie podniku.
- (178) Po převodu účasti podniku SEA na trust jmenoval správce trustu dne 27. srpna 2014 nové členy představenstva.
- (179) Správce trustu též dohlédl na to, aby nové představenstvo:
- požádalo členy představenstva podniku Airport Handling, aby připravili a poskytli úplné hodnocení podniku s cílem zajistit, aby nebyly přijaty žádné akty, které nejsou slučitelné s požadavkem přerušení hospodářské kontinuity,
 - požadovalo zavedení postupů, které:
 - zajistí mimo jiné to, že nebudou zavedeny žádné právní akty mezi podniky SEAH a Airport Handling týkající se dodávky zboží, movitého a/nebo nemovitého majetku, smluv s leteckými společnostmi a/nebo dodavateli zboží a služeb souvisejících s činnostmi odbavování,
 - ověří, zda Airport Handling zavede nezbytné postupy a kontrolní opatření, aby předešel tomu, že bude mít prospěch z nedovolených obchodních informací, které má podnik SEA a které by mohly zvýhodnit Airport Handling vůči konkurenci při pořizování nebo udržování smluv s dopravci nebo které jsou významné pro postavení podniku Airport Handling na trhu s pozemním odbavováním,
 - zohlednilo stávající pozice začleněním vedoucích funkcí, jsou-li pokládány za nedostatečné (v první řadě ředitelství pro právní záležitosti a zdroje),
 - upravilo řízení podniku Airport Handling přenesením rozsáhlých rozhodovacích pravomocí na výkonného ředitele, který je členem správce trustu,
 - posoudilo a předběžně potvrdilo generálního ředitele,
 - rozhodlo, zda by podnik Airport Handling měl mít svou vlastní webovou stránku,
 - zahájilo intenzivní jednání s podnikem SEA pro účely důkladné revize smluv o službách, které existují mezi podniky Airport Handling a SEA, s cílem zajistit, aby všechny služby byly dostupné za nejlepších možných podmínek a dosáhly možnosti přerušení služby bez pokuty, pokud se Airport Handling rozhodne využít interní struktury nebo oslovit jiné a výhodnější dodavatele,

(*) Obchodní tajemství.

— informovalo zákazníky, dodavatele a příslušný orgán (ENAC) o změně v řízení podniku.

(180) Správce trustu též podnikl opatření k zajištění přerušení hospodářské kontinuity. V souhrnu tyto postupy zahrnují:

— seznam činností považovaných za významné pro zajištění přerušení hospodářské kontinuity,

— posouzení a schválení těchto operací,

— informační tok pro představenstvo,

— postupy týkající se správy, oddělování a uchovávání informací, které mohou být významné pro přerušení hospodářské kontinuity.

(181) Podle trustu byly tyto interní postupy vysvětleny na dvou školeních pro vyšší, resp. střední vedení podniku Airport Handling.

5.1.8. K přičitatelnosti opatření státu

(182) Podle trustu neuplatňovaly italské orgány v období od června do srpna 2014 přímý vliv na podnik SEA a jeho rozhodnutí investovat do Airport Handling. Neobjevil se žádný přímý ani nepřímý náznak, který by mohl vyvolat i sebemenší pochybnost o tom, že rozhodnutí o zřízení a/nebo kapitalizaci podniku Airport Handling záviselo na italských orgánech.

5.1.9. K obchodnímu plánu podniku Airport Handling a souladu se zásadou investora v tržním hospodářství

(183) Podle trustu není mezi podniky SEAH a Airport Handling žádná kontinuita, každý soukromý investor by proto vzal v úvahu křehkost posudku Komise v rozhodnutí o zahájení z roku 2014 a nenechal by se tímto posouzením při svém rozhodování o investici do podniku Airport Handling ovlivnit.

(184) Trust objasnil, že obchodní plán z listopadu 2013 původně předložený Komisi byl mezitím vylepšen. Proto obchodním plánem, na jehož základě vzešlo rozhodnutí kapitalizovat Airport Handling, byl obchodní plán ze srpna 2014 přijatý představenstvem Airport Handling dne 26. srpna 2014.

(185) Po převodu účasti SEA na trust přistoupil správce trustu k ověření toho, zda je obchodní plán podniku Airport Handling důvěryhodný. Podle trustu nově jmenované představenstvo Airport Handling nejprve přezkoumalo, zda je obchodní plán ze dne 6. srpna 2014 hodnověrný, přičemž tento úkol svěřilo společnosti Boston Consulting Group (dále jen „BCG“).

(186) Společnost BCG podala podniku Airport Handling zprávu o svých zjištěních dne 14. října 2014. Došla k závěru, že cíl obchodního plánu, tj. EBIT v roce 2017 ve výši [...] (*) EUR, s rozpětím [...] (*) %, je rozumný a že úroveň odchylky je obecně v souladu s průměrnou ziskovostí významného vzorku jiných veřejných a soukromých evropských společností působících v odvětví pozemního odbavování nebo je mírně nižší. BCG též potvrdila platnost obchodního plánu z listopadu 2013.

5.1.9.1. K zamýšlenému snížení počtu pracovních sil a zvýšení efektivnosti

(187) Podle trustu je podnik Airport Handling odhodlán dosáhnout maximální efektivnosti a flexibility pomocí [...] (*). Podle obchodního plánu ze dne 6. srpna 2014 se očekává, že tento podnik zaměstná [...] (*). Toho bude dosaženo zefektivněním koordinačních struktur a zavedením nových účinných zařízení a počítačových systémů pro řízení pracovníků, které podniku Airport Handling umožní nenahrazovat odcházející pracovníky.

(*) Obchodní tajemství.

5.1.9.2. Ke zvýšení efektivnosti spojenému s faktory specifickými pro organizaci práce

(188) Podle trustu přinese ještě větší míra efektivnosti následující soubory opatření:

- *optimalizace podílu smluv na dobu určitou a smluv na částečný pracovní úvazek*: podle odhadu vzroste efektivnost již v roce 2015 zhruba o [...] (*) %, a společně s [...] (*) by se do roku 2017 zvýšila o dalších [...] (*) %,
- *lepší vymezení pracovního programu*: pracovní smlouva uplatňovaná podnikem Airport Handling předpokládá [...] (*) než smlouva, kterou pro své zaměstnance používal podnik SEAH. To umožňuje úspory ve výši [...] (*) % s ohledem na počet pracujících zaměstnanců. Kromě toho denní pracovní doba pracovníků na plný pracovní úvazek byla [...] (*) s dopadem na potřeby náboru ve výši [...] (*) %. S obnovením kolektivní smlouvy, očekávané v průběhu roku 2015, další [...] (*). Podnik Airport Handling dále hodlá optimalizovat využívání zdrojů zavedením takových nástrojů, jako je práce na směny a smlouvy s úpravou denního a týdenního harmonogramu podle skutečných požadavků v souladu s novými možnostmi, které kolektivní smlouvy nabízejí na celostátní úrovni. Díky tomuto mechanismu bude moci Airport Handling zvýšit efektivnost nejméně o dalších [...] (*) %,
- *přijetí organizační struktury za účelem účinnějšího využívání zdrojů* o [...] (*): již od roku 2015 dojde ke zvýšení efektivnosti v důsledku sezónního vylepšení matic, které jsou funkcí růstu dopravy a redistribuce volna na devět období, což představuje [...] (*). Odhad úspor činí [...] (*) %,
- *optimalizace kapacity stávajících pracovníků*: progresivní využívání [...] (*) povede k pozitivnímu růstu produktivity o 0,5 %. Ke zvýšení efektivnosti bude dále přispívat omezení pozic pro [...] (*), zčásti již provedené [...] (*) a zčásti prováděné během roku 2015 [...] (*).
- *úspory z rozsahu vyplývající z růstu dopravy*: nárůst dopravy stávajících zákazníků a smlouvy s novými dopravci, a to i těmi, kteří fungují v časech mimo špičku, umožní zlepšení faktorů saturace pracovníků s účinkem z hlediska produktivní efektivnosti + [...] (*) % v roce 2017.
- *strukturální změny v odvětvových procesech*: trust zmínil následující cesty předpokládané pro účely podpory efektivnosti: lepší plánování a organizace práce, investice do technických řešení s cílem umožnit částečnou nebo úplnou automatizaci některých činností, propojení výdajů na pracovní síly s výstupy a výsledky podniku. Pokud jde o plánování práce, uvedl trust, že Airport Handling předpokládal investice do nových systémů informačních technologií pro řízení pracovníků a zařazování do směn vedoucí k racionálnějšímu využívání zdrojů s efektivností [...] (*) %. Airport Handling navíc zahájil proces pořizování nového zařízení s moderními geolokalizačními systémy. Efektivnost v souvislosti s využitím pracovníků se odhaduje na [...] (*) %.

(189) Podle trustu může Komise na základě výsledků, jichž podnik Airport Handling dosáhl v prvních měsících provozu, ověřit ex-post, že předpoklady v obchodním plánu byly rozumné. Trust poukázal na výsledky v prvních čtyřech měsících činnosti, tj. [...] (*) EBIT ve výši [...] (*) EUR a [...] (*) ve výši [...] (*) EUR v porovnání s prognózami obchodního plánu z 6. srpna 2014. Tento pozitivní trend byl výsledkem výnosů [...] (*) [...] (*) EUR) a nákladů [...] (*) [...] (*) EUR).

5.2. Přípomínky podniku SEAH (v likvidaci)

5.2.1. K aktivům podniku SEAH

(190) Podle podniku SEAH mělo zařízení pro pozemní odbavování před jeho vstupem do likvidace účetní hodnotu [...] (*) EUR. Průměrné stáří těchto aktiv bylo [...] (*). Z přibližně [...] (*) položek vyšší hodnoty (zařízení [...] (*) kromě [...] (*)) jich bylo po 31. prosinci 2006 nabyto pouze [...] (*).

(*) Obchodní tajemství.

- (191) Když byla zahájena likvidace podniku SEAH, zahrnovala jediná další aktiva podniku pracovní kapitál spojený s činností, která byla ukončena k 1. září 2014. Navíc byly přítomny určité [...] (*). Tyto položky byly mezitím zlikvidovány. Podle podniku SEAH proto likvidátor může v souvislosti s financováním nákladů na likvidaci a veškerých dalších zbývajících dlužných položek počítat pouze s prodejem zařízení pro pozemní odbavování.

5.2.2. K výběrovému řízení na prodej aktiv podniku SEAH

- (192) Jedním z hlavních úkolů likvidátora bylo dokončit otevřené, veřejné a nediskriminující výběrové řízení pro prodej aktiv podniku SEAH, které bylo zahájeno ještě před vstupem podniku do insolvenčního řízení.
- (193) Podle podniku SEAH byla aktiva seskupena do devíti svazků, které zahrnovaly doplňující se aktiva různé hodnoty, a to s funkční autonomií. Cílem bylo zaručit širokou účast ve výběrovém řízení. Aktiva byla do svazků rozdělena tak, aby řešila požadavky trhu, určené na základě činnosti významných poskytovatelů odbavování na italských letištích. Dostupné informace ukazují, že prodejní řízení bylo omezeno na poskytovatele odbavování, provozovatele letišť, letecké dopravce, výrobce typů prodáváného zařízení, distributory a leasingové společnosti. Kromě toho byly stanoveny určité minimální požadavky týkající se zejména i) obratu nejméně 1 milionu EUR za svazek aktiv, pro který hodlají předložit nabídku; ii) čistých aktiv v minimální hodnotě 1 milion EUR nebo 2 miliony EUR v případě, že potenciální kupující předloží nabídku na více než jeden svazek; iii) poměru dluhu k aktivům ve výši maximálně 3. Výzva k podávání nabídek nestanovila žádná jiná kritéria výběru než povinné požadavky stanovené výše.
- (194) Podnik SEAH poznamenává, že zájem o pořízení těchto aktiv nevyjádřil žádný potenciální uchazeč. Jediné žádosti o informace byly předloženy mimo rámec řízení od stran zájemajících se o nabytí pouze některých aktiv, avšak za ceny výrazně nižší, než byly ceny stanovené nezávislými odborníky. SEAH též uvedl, že zájem o nabytí předmětných aktiv vyjádřil i podnik Airport Handling, ale nepodal žádnou nabídku. Komise konstatuje, že již 27. listopadu 2013 při konzultaci s Komisí ohledně plánu podniku SEA poslat podnik SEAH do likvidace, zřídit Airport Handling a poskytnout mu kapitál, prohlásily italské orgány, že Airport Handling se nezúčastní prodejního řízení, a nepodá v něm tedy žádnou nabídku.
- (195) Po neúspěšném pokusu o prodej aktiv podniku SEAH přistoupil insolvenční správce k oslovení hlavních provozovatelů v odvětví, aby s nimi projednal možnost prodeje těchto aktiv a podmínky, které by se na takový prodej mohly vztahovat.

5.2.3. K ocenění aktiv

- (196) Podnik SEAH připomněl, že před jeho vstupem do likvidace jeho představenstvo vybralo jako nezávislého odborníka pověřeného oceněním aktiv společnost IMQ. Ocenění bylo doručeno dne 25. června 2014 a navrhlo nájemné ve výši [...] (*) EUR ročně jakožto hodnotu, která by měla být v souladu s tržními podmínkami. Dne 1. září 2014 pověřil podnik SEAH druhým oceněním aktiv společnost E&Y. Na žádost správce trustu zadali SEAH a správce trustu společnosti E&Y úkol poskytnout další ocenění. Společnost E&Y poté navrhla nájemné ve výši 1,4 milionu EUR ročně.
- (197) Podnik SEAH dodal, že Airport Handling v současnosti používá jeho aktiva na základě nájemní smlouvy a odpovídá za jejich údržbu (náklady na údržbu se odhadují na [...] (*) EUR ročně).

5.2.4. K nájemní smlouvě

- (198) Podle podniku SEAH proběhla před uzavřením nájemní smlouvy mezi stranami intenzivní jednání bez zásahu podniku SEA. SEAH tvrdil, že uzavření nájemní smlouvy je vzhledem k jejich odmítnutí povinnou podmínkou pro zachování hodnoty aktiv. Bez nájemní smlouvy s podnikem Airport Handling by SEAH musel zařízení odstranit z prostor letiště, což by způsobilo výrazné náklady na dopravu a údržbu.
- (199) Podnik SEAH rovněž uvedl, že vzhledem ke konci platnosti nájemní smlouvy dne 31. srpna 2015 zvažoval insolvenční správce možnosti pro odmítnutí aktiv. Poukazuje na to, že prodej aktiv podniku Airport Handling, jakmile byly zmírněny pochybnosti Komise o hospodářské kontinuitě, by mu umožnil maximalizovat hodnotu těchto aktiv v insolvenčním řízení.

(*) Obchodní tajemství.

5.3. Připomínky podniku SEA

5.3.1. K hospodářské kontinuitě

- (200) Podle stanoviska podniku SEA se judikatura citovaná v rozhodnutí o zahájení řízení v roce 2014 od tohoto případu poměrně výrazně odlišuje.
- (201) Zprvce, tato judikatura poukazuje výhradně na situace charakterizované přítomností převodu aktiv z příjemce podpory na nově vytvořený podnik. Týká se výhradně případů, kdy podnik, který měl prospěch z neslučitelné státní podpory a nebyl schopen tuto výhodu vrátit, založil nový podnik, na který převedl část svých činností. Z druhé, ve všech případech citovaných Komisí se převod mezi příjemcem a novým podnikem týkal aktiv značné hodnoty (činnosti, vybavení, zboží, nemovitosti, ochranné známky, práva průmyslového vlastnictví).
- (202) Podle podniku SEA vedou charakteristiky tohoto případu k závěru, že podnik Airport Handling nemohl požívat konkurenční výhody spojené s údajnou podporou, kterou obdržel podnik SEAH, jelikož nepřevzal od SEAH žádná aktiva. Údajná konkurenční výhoda poskytnutá SEAH naopak skončila likvidací podniku, a nemohla být tudíž převedena.
- (203) SEA připomíná, že v rozhodnutí o vrácení podpory z roku 2012 došla Komise k závěru, že údajná konkurenční výhoda udělená podniku SEAH odpovídala financování ztrát, které podniku vznikly a které byly způsobeny hlavně vysokými náklady na zaměstnance. SEA připomíná, že náklady na zaměstnance mají významný dopad na strukturu nákladů poskytovatelů pozemního odbavování, jelikož představují 65 % až 80 % celkových nákladů, a upozorňuje, že na rozdíl od případů citovaných Komisí se tento případ netýká převodu akcií nebo aktiv vyžadovaných při výkonu (nebo spíše při pokračování) činnosti podniku SEAH ani provozu, jehož cílem je chránit aktiva příjemce, a tudíž obejít příkaz k vrácení podpory.
- (204) Podle SEA je třeba konstatovat, že jelikož byla výhoda odvozená od údajné státní podpory pro podnik SEAH využita k pokrytí ztrát vyplývajících z příliš vysokých nákladů práce, skončila tato výhoda definitivně likvidací podniku a propuštěním pracovníků. Podle stanoviska SEA nemůže skutečnost, že bývalé zaměstnance SEAH následně přijal podnik Airport Handling za podmínek formálně a věcně odlišných, tento závěr zásadně změnit.
- (205) SEA dodává, že i kdyby bylo obecně uznáváno, že absence převodu aktiv z podniku SEAH na Airport Handling není dostatečná k vyvození závěru o absenci hospodářské kontinuity, nelze na okolnosti transakce podléhající vytvoření podniku Airport Handling, viděné jako celek, pohlížet jako na okolnosti, které představují obcházení příkazu k vrácení podpory.
- (206) Podle podniku SEA vychází rozhodnutí o zřízení nového podniku pro pozemní odbavování působícího na základě tržních podmínek v hospodářské soutěži s jinými poskytovateli služeb z ekonomické logiky a je odůvodněno modelem řízení, který se výrazně odlišuje od modelu předchozího provozovatele SEAH ([...]) (*) za účelem plnění cíle udržitelné ziskovosti ve střednědobém až dlouhodobém horizontu.
- (207) SEA konstatuje, že oznámení podniku SEAH, že ukončí činnost na milánských letištích a půjde do likvidace, dalo vzniknout vlně účinné hospodářské soutěže na trhu, během níž si letečtí dopravci působící na milánských letištích mohli vybrat poskytovatele služeb pozemního odbavování na základě srovnávacího hodnocení nabídek předložených různými poskytovateli.
- (208) Podle SEA po tomto soutěžním procesu uzavřel podnik Airport Handling úspěšně smlouvy s leteckými dopravci, a to naprosto nezávisle na SEA. Ve skutečnosti se někteří dopravci, původně klienti podniku SEAH, rozhodli, že služby podniku Airport Handling nevyužijí, a Airport Handling uzavřel smlouvy s dopravci, jimž SEAH služby původně neposkytoval.
- (209) Navíc podle SEA, ve smyslu směrnic Rady 78/660/EHS⁽¹⁸⁾ a 83/349/EHS⁽¹⁹⁾ o konsolidovaných účetních závěrkách, provedených do italských právních předpisů legislativním výnosem č. 127 ze dne 9. dubna 1991, Airport Handling již pro účetní účely není součástí skupiny SEA, a jeho rozpočet není tudíž konsolidován s rozpočtem SEA, jelikož po převodu účasti SEA na trust nemá v podniku Airport Handling žádnou pravomoc jej ovládat a řídit.

(*) Obchodní tajemství.

⁽¹⁸⁾ Čtvrtá směrnice Rady 78/660/EHS ze dne 25. července 1978, založená na čl. 54 odst. 3 písm. g) Smlouvy, o ročních účetních závěrkách některých forem společností (Úř. věst. L 222, 14.8.1978, s. 11).

⁽¹⁹⁾ Sedmá směrnice Rady 83/349/EHS ze dne 13. června 1983, založená na čl. 54 odst. 3 písm. g) Smlouvy o konsolidovaných účetních závěrkách (Úř. věst. L 193, 18.7.1983, s. 1).

- (210) V zájmu urychlení vstupu třetích stran do kapitálu podniku Airport Handling podepsali SEA a správce trustu navíc dne 26. ledna 2015 „prováděcí nařízení podle článku 20 zřizovací listiny“ s cílem převést na správce trustu odpovědnost za hledání externího investora. Správce trustu a SEA se rozhodli, že nezávislým poradcem pro tento úkol jmenují společnost BNP Paribas.
- (211) Společnost BNP Paribas asistovala podniku Airport Handling při přípravě nabídky k prodeji akcií, kontaktovala několik investorů, kteří by mohli mít o vstup do Airport Handling zájem, a vedla jednání s potenciálními investory.
- (212) Podnik SEA dodal, že jakmile soukromý investor získá nejméně 30 % podniku Airport Handling, zvaží SEA hledání investorů, kteří budou mít zájem převzít většinový podíl v podniku.

5.3.2. Ke státním prostředkům a přičitatelnosti státu

- (213) Podle SEA skutečnost, že podnik SEA je veřejný podnik, nestačí k tomu, aby byl vyvozen závěr, že jeho zdroje jsou klasifikovány jako státní zdroje ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Navíc po zřízení trustu nespádají finanční zdroje podniku Airport Handling pod kontrolu SEA, a tudíž nelze tvrdit, že jde o státní zdroje ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
- (214) V tomto ohledu SEA dodává, že:
- první zvýšení kapitálu, představující 3,7 mil. EUR, bylo dne 27. srpna 2014 schváleno valnou hromadou akcionářů podniku Airport Handling. V též den byla trustu svěřena celá účast podniku SEA v SEAH. V ten den se správce trustu stal pro veškeré právní účely jediným akcionářem podniku Airport Handling,
 - v též den vydal správce trustu jako jediný akcionář podniku Airport Handling 20 000 SFP v celkové hodnotě 20 milionů EUR. SFP byly upsány a plně splaceny podnikem SEA dne 28. srpna 2014.
- (215) SEA zdůrazňuje, že od svého převodu zůstaly finanční zdroje podniku Airport Handling vždy pod kontrolou správce trustu, jediného akcionáře podniku Airport Handling.
- (216) Podle stanoviska SEA výše uvedené skutečnosti ukazují, že veřejný akcionář SEA (město Milán) nemůže – přímo ani nepřímo – ovlivňovat používání finančních nástrojů v souvislosti s podnikem Airport Handling a že po celou dobu trvání trustu zůstanou tyto zdroje pod kontrolou jeho správce. V každém případě přišel podnik SEA v důsledku zřízení trustu o svou pravomoc jmenovat členy představenstva podniku Airport Handling.

5.4. Připomínky zúčastněné třetí strany

- (217) Komise obdržela připomínky zúčastněné strany, která požadovala, aby ani její totožnost, ani její připomínky nebyly sděleny žádné třetí straně.

6. VYJÁDŘENÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (218) Itálie se vyjádřila k připomínkám, které v rámci vyšetřování předložily trust a SEA.
- (219) Itálie plně podpořila připomínky výše uvedených zúčastněných stran a podtrhla, že jsou na jedné straně dokladem toho, že italské orgány do činnosti podniku SEA ani do jeho rozhodnutí investovat do podniku Airport Handling nezasahovaly, a na straně druhé toho, že Airport Handling nepokračuje v ekonomické činnosti podniku SEAH.

7. POSOUZENÍ

- (220) V tomto případě musela Komise posoudit dvě samostatné záležitosti: zaprvé možný převod povinnosti vrácení podpory vyplývající z rozhodnutí o vrácení podpory z podniku SEA Handling na podnik Airport Handling, zadruhé případnou podporu spojenou s kapitálovou injekcí 25 milionů EUR do podniku Airport Handling.

7.1. Hospodářská kontinuita a převod povinnosti vrácení podpory

- (221) Na základě zavedené judikatury musejí protiprávní a neslučitelnou podporu vrátit ty podniky, které z ní skutečně měly prospěch⁽²⁰⁾.
- (222) V případě nesolventních příjemců státní podpory lze povinnost vrácení podpory splnit registrací závazku týkajícího se vrácení podpory do harmonogramu závazků, pokud příjemce podpory na trhu existuje⁽²¹⁾. Soudní dvůr uvedl, že „nachází-li se přitom podnik, kterému byly poskytnuty protiprávní podpory, v úpadku a byla-li založena společnost s cílem pokračovat v části činnosti tohoto podniku v úpadku, pokračování v této činnosti, aniž byly zcela navráceny dotčené podpory, může způsobit přetrvávání narušení hospodářské soutěže v důsledku konkurenční výhody, ze které měla tato společnost na trhu prospěch na úkor svých konkurentů. Má-li taková nově založená společnost nadále prospěch z této výhody, může tak být povinna navrátit dotčené podpory. Tak je tomu zejména v případě, kdy je prokázáno, že tato společnost nadále účinně využívá konkurenční výhodu spojenou se získáním těchto podpor, zvláště tehdy, když tato společnost nabývá aktiv společnosti v likvidaci, aniž jako protiplnění zaplatí cenu odpovídající tržním podmínkám, nebo když je prokázáno, že důsledkem založení takové společnosti bylo obejití povinnosti vrátit uvedené podpory⁽²²⁾“.
- (223) V souvislosti s převodem aktiv z příjemce podpory na jinou společnost, která pokračuje v jejích činnostech, Soudní dvůr potvrdil, že pro posouzení hospodářské kontinuity mezi těmito dvěma společnostmi lze vzít v úvahu následující faktory:⁽²³⁾ rozsah převodu (aktiva a pasiva, převzetí pracovní síly, seskupená aktiva atd.), převodní cena; totožnost akcionářů nebo vlastníků nabývajících firmy a původní firmy, okamžik, ke kterému byl převod uskutečněn (po zahájení vyšetřování, po zahájení řízení nebo po přijetí konečného rozhodnutí), a konečně hospodářská logika transakce.
- (224) Podle judikatury lze výše uvedené faktory vzít v úvahu v různé míře podle specifických znaků daného případu⁽²⁴⁾. Z toho vyplývá, že Komise není povinna vzít v úvahu všechny tyto faktory, jak dokládá použití výrazu „lze vzít v úvahu“⁽²⁵⁾.
- (225) Aby bylo možné rozhodnout, zda je mezi podniky SEAH a Airport Handling hospodářská kontinuita a zda lze Airport Handling pokládat za podnik odpovědný za vrácení neslučitelné podpory, která byla poskytnuta prvně jmenovanému, uplatnila Komise výše uvedené ukazatele na specifické okolnosti předmětného případu.

7.1.1. Rozsah převodu

7.1.1.1. Převod pracovních sil a pracovních smluv

- (226) Po zahájení likvidace podniku SEAH podnik Airport Handling opětovně zaměstnal velkou část jeho bývalých zaměstnanců a ti zpočátku tvořili většinu jeho pracovních sil. Má tudíž smysl provést analýzu, zda tato situace nenaznačuje obcházení rozhodnutí o vrácení podpory. Za tímto účelem je třeba posoudit, zda proces, který vedl k tomuto výsledku, nepředstavuje převod personálu podniku SEAH na Airport Handling při současném zachování jeho základních znaků. To je o to relevantnější vzhledem k tomu, že pro podnik provádějící pozemní odbavování jsou pracovní síly primárním zdrojem, který potřebuje pro svou činnost⁽²⁶⁾.
- (227) Podle Itálie nedošlo mezi podniky SEAH a Airport Handling k žádnému převzetí pracovních sil, jelikož SEAH vypověděl pracovní smlouvy a Airport Handling pracovníky zaměstnal na základě nových smluv s podstatně odlišnými podmínkami. Toto stanovisko podpořil jak Airport Handling, tak i SEA.

⁽²⁰⁾ Věc C-303/88, *Itálie v. Komise*, ECLI:EU:C:1991:367, bod 57; věc C-277/00, *Německo v. Komise („SMI“)*, ECLI:EU:C:2004:238, bod 75. Splacením podpory musí příjemce pozbyť výhody, které předtím na trhu požíval, a je obnovena situace před podporou.

⁽²¹⁾ Věc C-454/09, *Komise v. Itálie* („Podpora ve prospěch společnosti New Interline SpA“), ECLI:EU:C:2011:650, bod 36.

⁽²²⁾ C-610/10, *Komise v. Španělsko*, ECLI:EU:C:2012:781, bod 106.

⁽²³⁾ Spojené věci C-328/99 a C-399/00 *Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise („Seleco-Multimedia“)* ECLI:EU:C:2003:252, body 69, 77–78. Tento soubor ukazatelů byl poté potvrzen ve věci T-123/09 *Ryanair v. Komise*, ECLI:EU:T:2012:164, bod 155.

⁽²⁴⁾ Spojené věci T-415/05, T-416/05 a T-423/05, *Řecká republika a další v. Komise*, ECLI:EU:T:2010:386, bod 135.

⁽²⁵⁾ Věc T-123/09, *Ryanair v. Komise*, ECLI:EU:C:2012:164, bod 156.

⁽²⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 40.

- (228) Podle názoru Itálie nelze smlouvu, kterou podniky SEA a SEAH a odborové svazy podepsaly 4. listopadu 2013, vykládat jako záruku práv nabytých podle předchozích smluv s podnikem SEAH pro bývalé zaměstnance SEAH. Tato smlouva byla v podstatě programovým dokumentem, který byl následně nahrazen smlouvami podepsanými dne 4. června 2014. Ze znění těchto smluv bylo zjevné, že bývalým zaměstnancům podniku SEAH nebyla zaručena původně nabytá práva, ale že je podnik Airport Handling zaměstnal za nových podmínek.
- (229) Na základě informací získaných při formálním vyšetřovacím řízení Komise posuzovala i) proces, jímž významnou část pracovních sil podniku SEAH zaměstnal Airport Handling, ii) a smlouvy s odborovými svazy týkající se opětovného zaměstnání pracovních sil SEAH.
- (230) Zaprvé, co se týče procesu, je zapotřebí hned na začátku poznamenat, že nedošlo k právnímu převodu pracovních smluv z podniku SEAH na Airport Handling. Smlouvy s SEAH byly právoplatně ukončeny a s podnikem Airport Handling byly uzavřeny nové smlouvy. Pracovní smlouvy nebyly navíc ani automaticky, ani globálně převedeny z podniku SEAH na Airport Handling. Ve skutečnosti nedošlo vůbec k žádnému převodu pracovních smluv. Prvně jmenovaný podnik je totiž ukončil předtím, než druhý jmenovaný podnik část pracovníků znovu zaměstnal za odlišných podmínek.
- (231) Zadruhé, pokud jde o rozsah převodu, je třeba poznamenat toto: Dne 22. dubna 2014, kdy podnik SEAH zahájil program mobility propuštěných pracovníků, jeho pracovní síly čítaly [...] (*) , což odpovídalo [...] (*) FTE. Dostupné údaje ukazují, že dne 31. května 2015, devět měsíců před zahájením jeho činnosti, měl podnik Airport Handling [...] (*) zaměstnanců, z nichž [...] (*) bylo původně zaměstnáno v SEAH. Airport Handling tak do té doby převzal přibližně [...] (*) % zaměstnanců SEAH. Převod tudíž nebyl úplný, a ani téměř úplný. Nicméně je také zapotřebí zmínit, že pracovní síly podniku Airport Handling, alespoň v rané fázi po zahájení činnosti, tvořili téměř výhradně bývalí zaměstnanci podniku SEAH.
- (232) Zatřetí, pokud jde o hmotněprávní podmínky opětovného zaměstnání, Komise poznamenává, že se smlouvy uzavřené mezi podnikem Airport Handling a bývalými zaměstnanci SEAH lišily od předchozích smluv s SEAH formálně i věcně zejména v tom, že se uplatňovaly odlišné podmínky týkající se tohoto:
- na zaměstnance podniku Airport Handling se vztahuje [...] (*) ,
 - Airport Handling neuplatňuje [...] (*) doplňující celostátní kolektivní smlouvu.
 - Hmotněprávní změny pracovních podmínek zahrnují:
 - [...] (*) ,
 - [...] (*) , což SEAH uplatňoval na své zaměstnance,
 - organizaci práce, např. [...] (*) .
 - Měřitelným výsledkem výše vyjmenovaných změn je snížení nákladů práce zhruba o [...] (*) % v porovnání s náklady práce SEAH, přičemž v obou případech byly důvodem změny příslušného režimu celostátní kolektivní smlouvy a doplňkové podnikové smlouvy, váha podmínek poslední jmenované smlouvy na náklady práce byla snížena o 50 %.
- (233) A konečně též okolnosti, za kterých byly vyjednány pracovní podmínky mezi zapojenými stranami a které byly v tomto případě nakonec sjednány, naznačují, že pracovní podmínky se podstatně změnily: podniky SEA, SEAH a Airport Handling jednaly s odborovými svazy samostatně a dosáhly s nimi samostatných smluv. Podniku Airport Handling a odborovým svazům trvalo déle než osm měsíců, než dosáhly shody ohledně podmínek přijímacího řízení, právního a finančního obsahu pracovních smluv, sociální politiky a organizace práce. Podle trustu byli pracovníci SEAH zpočátku proti změnám, s nimiž odborové svazy zastupující je souhlasily ve smlouvě z června 2014. Pracovníci tyto změny odmítli v referendu. Podle dokumentace, kterou poskytl trust, pak odborové svazy souhlasily s novými pracovními podmínkami až poté, co podnik Airport Handling akceptoval to, že zavede určitá

(*) Obchodní tajemství.

vyjasnění výše uvedené smlouvy. Komise konstatuje, že Airport Handling jednal s odborovými svazy samostatně a navzdory počátečním neshodám se mu podařilo provést výše popsané změny. Jak bylo popsáno v (38). bodě odůvodnění, smlouva mezi podnikem Airport Handling a odborovými svazy ze dne 4. června 2014 nebyla podstatně změněna poté, co ji odborové svazy odmítly v referendu, v němž k ní požadovaly řadu vysvětlení.

- (234) S ohledem na výše uvedené úvahy nebyl skutečný převod pracovních sil ani úplný, ani nenaznačoval duplikaci podstaty pracovních podmínek ve smlouvách se SEAH.
- (235) Toto zjištění není ovlivněno smlouvami, které podniky SEA, SEAH a Airport Handling uzavřely s odborovými organizacemi ohledně pracovních sil. Ve skutečnosti cíl smluv nenaznačuje, že budou pracovní síly zcela převedeny z podniku SEAH na Airport Handling, ani že budou pokračovat podmínky v pracovních smlouvách s SEAH. Komise zejména konstatuje, že podle počátečního návrhu vyrovnání ze dne 4. listopadu 2013 mezi SEA a odborovými svazy musí být budoucí prováděcí smlouva inspirována cílem chránit pracovní místa všech pracovníků podniku SEAH⁽²⁷⁾. Tato smlouva vyjmenovává řadu opatření k dosažení tohoto cíle, v podstatě všechny mechanismy stanovené v příslušných právních předpisech, které upravují zaměstnanost a kolektivní vyjednávání, jako jsou sítě sociálního zabezpečení a rozvázání pracovního poměru dohodou, které též mají být provedeny v rámci skupiny SEA, a řešení zahrnující přesun v rámci skupiny. Tato smlouva tak skutečně naznačovala, že pracovní místa měla být přesunuta v rámci skupiny SEA jako celek⁽²⁸⁾, ale nejen do podniku Airport Handling a pouze jako jedno z více opatření. Kromě toho tyto smlouvy nebyly uzavřeny s Airport Handling, který s pracovníky uzavřel samostatné smlouvy. Proto počet pracovních míst přesunutých do podniku Airport Handling smluvní strany neurčily předem, ale byl stanoven na základě personálních potřeb podniku po uzavření smluv s leteckými společnostmi.
- (236) Komise dále konstatuje, že nic nenaznačovalo tomu, že měl podnik Airport Handling povinnost, kterou by mu uložily buď veřejné orgány, nebo jeho mateřská společnost SEA, zaměstnat bývalé pracovníky podniku SEAH.
- (237) Závěrem, pokud jde o rozsah převodu pracovních sil, domnívá se Komise, že okolnosti naznačují zřejmý silnější prvek hospodářské kontinuity z důvodu opětovného zaměstnání významné části pracovních sil podniku SEAH v podniku Airport Handling. Avšak skutečnosti spojené s opětovným zaměstnáním musí být brány v úvahu, zejména ukončení všech smluv a uzavření nových smluv s novými smluvními podmínkami. Komise tudíž došla k závěru, že převod pracovních sil nemůže být vykládán jako jasná známka hospodářské kontinuity mezi podniky SEAH a Airport Handling.

7.1.1.2. Smlouvy s leteckými dopravci

- (238) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 zaujala Komise předběžné stanovisko, že očekávané podíly podniku Airport Handling na trhu po dobu prvních šesti měsíců činnosti lze pokládat za realistické díky insourcingu obchodní činnosti, kterou původně vykonával podnik SEAH.
- (239) V průběhu vyšetřování Itálie, SEA a Airport Handling tvrdily, že tato očekávání se opírají o obchodní plán podniku Airport Handling ze srpna 2014. Umožnilo je stanovení významného poklesu provozních nákladů, kterého bylo dosaženo díky efektivnosti práce a snížení počtu pracovníků.
- (240) Kromě toho smlouvy s leteckými společnostmi působícími na milánských letištích byly podnikem Airport Handling nově vyjednány. Podle Itálie nemohly být takové smlouvy z právního hlediska převedeny z podniku SEAH na Airport Handling. Musely být vyjednány nově v rámci hospodářské soutěže s ostatními poskytovateli služeb působícími na milánských letištích.
- (241) Jak bylo totiž popsáno výše ve (133). a (208). bodě odůvodnění, portfolio klientů podniku Airport Handling se liší od portfolia klientů podniku SEAH. Když podnik SEAH opustil trh, rozhodla se řada jeho klientů, že služby pozemního odbavování svěří jiným provozovatelům než podniku Airport Handling. A podniku Airport Handling se zase naopak podařilo přilákat zákazníky, jimž SEAH služby původně neposkytoval.

⁽²⁷⁾ „Pokračování cíle chránit pracovní místa všech pracovníků podniku SEAH.“ Viz bod 6, pododstavec 1 smlouvy ze dne 4. listopadu 2013.

⁽²⁸⁾ „Využití všech mechanismů poskytnutých příslušnými právními předpisy, které upravují zaměstnanost a kolektivní vyjednávání (v první řadě sítě sociálního zabezpečení a rozvázání pracovního poměru dohodou, které též mají být bezproblémově provedeny v rámci skupiny SEA s ohledem na blízkost se lhůtu 31. prosince 2013), a řešení zahrnujících přesun v rámci skupiny (v obou případech v souladu s novými obchodními příležitostmi a v souladu s insourcingovými procesy zavedenými na základě smluv společnosti po zrušení základny a s interní mobilitou navrženou pro řešení organizačních požadavků společnosti SEA SpA)“; tamtéž.

- (242) Aby byla doložena skutečnost, že nové smlouvy, které podnik Airport Handling uzavřel s leteckými dopravci, nebyly pouze předmětem nových jednání, ale že též stanovily zásadně odlišné smluvní podmínky, předložila Itálie informace dokládající, že některé letecké společnosti, jimž původně poskytoval služby SEAH (např. [...] (*)), mohly získat výrazně výhodnější podmínky od podniku Airport Handling než od SEAH. Zejména, v průběhu jednání s podnikem Airport Handling, [...] (*) požadovala, aby [...] (*). V důsledku toho [...] (*) získala [...] (*)⁽²⁹⁾.
- (243) V průběhu vyšetřování Itálie vysvětlila, že podnik SEA nepodmínil udělení slev z letištních poplatků leteckým dopravcům na milánských letištích uzavřením smluv o pozemním odbavování s podnikem Airport Handling. Na základě připomínek doručených během vyšetřování neexistují žádné listinné důkazy o tom, že se SEA choval tak, aby přiměl letecké společnosti působící na milánských letištích k uzavření nové smlouvy o pozemním odbavování s podnikem Airport Handling.
- (244) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 vyjádřila Komise pochybnosti o tom, že smlouvy s leteckými společnostmi byly vyjednány nově. V této souvislosti Komise poukázala na informace, které naznačují, že podniky SEA a Airport Handling přijaly ještě před skončením platnosti těchto smluv společná marketingová opatření s cílem ujistit letecké společnosti působící na daném letišti, že podnik SEA bude pokračovat v pozemním odbavování. Formální vyšetřovací řízení však nepřineslo žádné faktické důkazy o tom, že podniky SEA a Airport Handling na základě společného marketingového úsilí zorganizovaly pouhou změnu dodavatele, aniž by leteckým společností, jako hlavním subjektům, ponechaly prostor pro nové vyjednání smluvních podmínek. Komise zejména nezískala žádné důkazy o tom, že by buď SEA, nebo Airport Handling byly ve skutečnosti schopny zmařit pokusy bývalých zákazníků podniku SEAH získat výhodnější podmínky od jiných poskytovatelů pozemního odbavování.
- (245) Komise posoudila, zda byl Airport Handling při přípravě zahájení své činnosti skutečně v postavení nového subjektu, nebo zda spíše těžil z tržního postavení podniku SEAH na trhu a z kontaktů na zákazníky, aby zajistil kontinuitu činnosti. Pokud by odchod podniku SEAH z trhu nepřinesl – za specifických okolností zkoumaného případu – jeho zákazníkům příležitost vyjednat si nové smlouvy s jinými poskytovateli pozemního odbavování, než je Airport Handling, mohlo by to být známkou obcházení rozhodnutí o vrácení podpory v tom, že by to znamenalo převod zákazníků z podniku SEAH na Airport Handling.
- (246) V tomto ohledu má zvláštní význam toto: obchodní plán podniku Airport Handling nezohlednil alternativní scénáře s nižšími podíly na trhu. To by mohlo naznačovat, že Airport Handling si byl jist tím, že s poměrně vysokou pravděpodobností převezme zákaznickou základnu podniku SEAH, a mohl tak případně očekávat, že bude mít prospěch z bývalého postavení podniku SEAH na trhu a kontaktů na zákazníky, a bude tak moci přilákat zákazníky a příslušné smlouvy, aniž bude při získávání těchto smluv čelit konkurenci jiných podniků poskytujících pozemní odbavování.
- (247) Některé formální a věcné faktory však ukazují, že tomu tak nebylo.
- (248) Zaprvé, pokud jde o formu převodu, smlouvy o službách nebyly z právního hlediska převedeny z podniku SEAH na Airport Handling. Letecké společnosti si tak mohly svobodně vybrat jiného poskytovatele než Airport Handling, jakmile skončila platnost jejich smluv s SEAH, jak je popsáno ve (43). bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí.
- (249) Zadruhé, dostupné informace naznačují, že zákazníci byli v době, kdy je SEAH informoval o ukončení své činnosti, v postavení, kdy mohli oslovit jiné poskytovatele služeb. Ve skutečnosti fakt, že řada klientů přešla jinam, dokazuje, že taková příležitost existovala. A nejdůležitější je skutečnost, že SEAH neměl s výjimkou mimořádných situací žádné právní důvody k jednostrannému převodu smluv na jakoukoli třetí stranu. Podle informací, které poskytly italské orgány, však ustanovení o mimořádných situacích nebylo uplatněno. Italské orgány poskytly přehled zákaznické základny podniku Airport Handling ke dni 14. února 2014, který ukazuje, že z původních 68 zákazníků SEAH jich k jiným poskytovatelům služeb pozemního odbavování odešlo [...] (*), že z [...] (*) klientů podniku Airport Handling v té době odešel jeden od konkurence, tři byli na letišti nově a [...] (*) byli bývalými klienty podniku SEAH. [...] (*) z těchto [...] (*) bývalých klientů SEAH vyjednálo nové, pro ně výhodnější smluvní podmínky buď stanovením nižších cen (13 klientů), upraveným portfoliem služeb [...] (*) služeb), nebo dokonce kombinací obou možností [...] (*) klientů). Pouze dvacet klientů tak uzavřelo smlouvy o poskytování služeb, které v podstatě stanovovaly stejné podmínky jako předchozí smlouvy se SEAH. Snížené ceny se pohybovaly od [...] (*) do [...] (*) % v porovnání s cenami původně sjednanými s SEAH.

(*) Obchodní tajemství.

⁽²⁹⁾ [...] (*).

- (250) Vzhledem k výše uvedenému nenachází Komise v procesu, který vedl podnik Airport Handling k uzavření smluv s řadou bývalých zákazníků SEAH, žádnou známku obcházení rozhodnutí o vrácení podpory (a tudíž ani známku hospodářské kontinuity). Ve skutečnosti se zdálo, že Airport Handling byl při jednání s dopravci působícími na milánských letištích čelil skutečné hospodářské soutěži, a naznačuje to, že záměrem podniku SEAH opustit trh byla skutečně otevřena hospodářská soutěž mezi poskytovateli služeb na milánských letištích.

7.1.1.3. Aktiva podniku SEAH

- (251) Jako třetí bod v analýze rozsahu převodu posoudila Komise rozsah převodu aktiv.
- (252) Komise konstatuje, že když Airport Handling zahájil svou činnost, získal 100 % veškerého svého zařízení pro pozemní odbavování formou pronájmu od podniku SEAH. O pět měsíců později začal postupně toto zařízení nahrazovat aktivy, která koupil na trhu, a nakonec v září 2015 koupil [...] (*) z [...] (*) sad aktiv od podniku SEAH.
- (253) Konkrétně začal podnik Airport Handling poskytovat služby pozemního odbavování pomocí aktiv podniku SEAH na základě nájemní smlouvy. Platnost této smlouvy měla skončit dne 31. srpna 2015. Před koncem platnosti této nájemní smlouvy Airport Handling vyjádřil zájem o pořízení [...] (*) z [...] (*) sad ve výběrovém řízení, konkrétně sad č. [...] (*). Airport Handling uvedl, že ačkoli ve skutečnosti zhruba jedna třetina zařízení pro pozemní odbavování, které vlastnil SEAH a pronajal si Airport Handling, byla stará, byl Airport Handling ochoten pořídit si přibližně [...] (*) % tohoto zařízení (které by mu stačilo k vlastnímu podnikání) s uvážením toho, že mezitím sehnal na trhu významnou zásobu náhradních dílů, které by se mohly používat k výměně některých dílů nejzastaralejšího zařízení SEAH.
- (254) Dostupná dokumentace naznačuje, že jednání o prodeji mezi podniky Airport Handling a SEAH začala, když Airport Handling učinil v dopise ze dne 3. června 2015 následující návrhy:
- [...] (*) % sleva na [...] (*) zaprvé s ohledem na stáří a stav flotily a zadruhé s ohledem na výsledek prodeje, který zahájil SEA,
 - platba [...] (*) v období od 31. července do 31. prosince 2015,
 - původní nájemní smlouva má skončit na základě oboustranné dohody dne 30. června 2015 a SEAH poskytne nejdéle do 31. prosince 2015 prozatímní a omezený bezplatný pronájem (*comodato*) přibližně [...] (*) vybraných položek [...] (*), přičemž pojistné a údržbu bude hradit Airport Handling.
- (255) V týž den se konalo jednání stran. Dopisem ze dne 10. června 2015 odpověděl insolvenční správce podniku SEAH na návrhy podniku Airport Handling ve smyslu shrnutém níže:
- ačkoli je SEAH ochoten nabídku přijmout, není připraven poskytnout slevy, jelikož všechny ceny byly stanoveny na základě odborných ocenění. Insolvenční správce upozornil, že Airport Handling nebude dokonce muset hradit žádné náklady na dopravu,
 - SEAH nepřijímá platbu ve splátkách, ledaže Airport Handling poskytne náležité záruky,
 - při absenci slev je SEAH ochoten flotilu převést dne 30. června 2015 a souhlasí s půjčením konkrétních položek, avšak pouze nejdéle do 30. listopadu 2015.
- (256) Podle italských orgánů pokračovala jednání až do září 2015, kdy SEAH souhlasil s platbou kupní ceny [...] (*) za prodej [...] (*) sad, [...] (*). Kupní cena činila [...] (*) EUR, což byla cena původně uvedená v neúspěšném výběrovém řízení. Původní pronájem byl výjimečně prodloužen až do [...] (*) u [...] (*) položek flotily a za platbu celkového nájemného ve výši [...] (*) EUR, přičemž toto nájemné se opíralo o hodnotu připsanou těmto položkám výše uvedenými nezávislými hodnoceními. Airport Handling tyto [...] (*) položky vrátil podniku Airport Handling dne [...] (*).

(*) Obchodní tajemství.

(257) Podle podniku Airport Handling byla koupě nicméně ekonomicky ospravedlněna, zejména následujícími důvody:

- obchodní model podniku Airport Handling v podstatě spočívá v tom, že podnik má provozní centrálu pouze na jednom místě, konkrétně na milánských letištích, a opírá se tudíž o organizační model, který stanovuje, že lidské zdroje a technické prostředky musí uspokojovat poptávku po službách v jednom jediném místě (obchodní model poskytovatele se základnou). Podle názoru Airport Handling tento model zajišťuje lepší efektivnost a bezpečnější rozpětí ziskovosti. Stáří a efektivnost zařízení by tak Airport Handling znepokojovaly méně než provozovatele, kteří působí na několika letištích, a tudíž musejí nutně provádět „šťhlou správu“ svého zařízení.
- Ačkoli část zařízení byla stará, řada položek byla poměrně zánovní a mohla být provozována efektivně.
- Položky byly již na místě, a tudíž by nevznikly žádné náklady na dopravu.
- Podnik Airport Handling doufal, že sníží náklady na údržbu, jelikož většina položek pocházela od stejného výrobce a byla stejného modelu.
- Při pokusu o koupi použitého zařízení na trhu v celé EU zjistil Airport Handling, že trh nenabízí dostatek použitého zařízení na to, aby uspokojil jeho požadavky za přijatelnou cenu.
- Vyvážený mix použitých a nových aktiv by se měl používat během počáteční fáze hlavně z toho důvodu, že dodavatelé zařízení nejsou podle všeho schopni dodat nové zařízení najednou a že Airport Handling měl též důvod se domnívat, že náhlý obrovský nárůst poptávky by inicioval prudký vzestup cen. Airport Handling tak spíše hodlal postupně vyřazovat použité položky z provozu a nahrazovat je novými.
- A konečně složité by bylo také testovat novou flotilu a náležitě školit pracovníky ohledně jejího provozu během pravidelné činnosti, zejména v počáteční fázi.

(258) Airport Handling mezitím – v období od listopadu 2014 do ledna 2015 – zahájil výběrové řízení na nákup nového zařízení na trhu. Podle italských orgánů je hodnota zařízení koupeného během tohoto prvního výběrového řízení přibližně [...] (*) EUR.

(259) Komise posoudila, zda je porovnání hodnoty a počtu aktiv podniku Airport Handling koupených na trhu s hodnotou a počtem položek pronajatých a poté koupených od SEAH spolehlivým ukazatelem hospodářské kontinuity. Pokud jde o srovnatelnost obou typů aktiv, Komise zjistila, že:

- insolvenční správce podniku SEAH vytvořil sady, aby v každé sloučil položky, které byly ve funkčním stavu, společně s méně funkčními aktivy a položkami,
- zařízení SEAH bylo obecně staré,
- podle italských orgánů bylo zhruba [...] (*) z [...] (*) položek koupených od SEAH v dobrém nebo poměrně funkčním stavu. Zhruba jedna třetina mohla být přinejlepším využita na náhradní díly. U 700 koupených položek bylo později zjištěno, že mají minimální nebo nulovou hodnotu/využití; celkem 270 položek bylo poté zaparkováno a vyřazeno z provozu,
- zařízení pro pozemní odbavování se skládá z široké škály různých položek, jako jsou schody, nákladní vozy, vysokozdvizné vozíky, zařízení pro uložení nákladu do letadla a přepravní vozíky.

(*) Obchodní tajemství.

— Může se stát, že jedno nové, moderní vozidlo, které se používá neustále, může fungovat mnohem efektivněji než několik starých vozidel, která zpravidla vyžadují více odstávek na údržbu.

- (260) Z toho Komise vyvozuje, že porovnání hodnoty a počtu kusů nového zařízení s hodnotou pronajatého a koupeného zařízení nelze v tomto případě použít jako ukazatel hospodářské kontinuity.
- (261) Na tomto základě Komise posoudila důležitost aktiv (provozních nástrojů) jako produkčního faktoru v podniku Airport Handling v poměru k práci jako produkčnímu faktoru a též v poměru k obratu podniků SEAH i Airport Handling.
- (262) Pokud jde o důležitost aktiv v poměru k práci, činila v poslední rozvaze SEAH před likvidací hodnota provozních nástrojů přibližně [...] (*) EUR. Airport Handling naopak vlastnil v roce 2015 kapitálová aktiva v hodnotě [...] (*) EUR⁽³⁰⁾. Na rozdíl od toho náklady práce Airport Handling činily od září 2014 do srpna 2015 podle provozní výsledovky za toto období [...] (*) EUR⁽³¹⁾.
- (263) Hodnota aktiv má též nižší význam v porovnání s obratem: provozní výsledovka za období od září 2014 do srpna 2015 ukazuje, že obrat činil [...] (*) EUR. Dotčená aktiva se tudíž oproti práci jeví jako produkční faktor menší důležitosti. Jejich hodnota je v porovnání s obratem vytvořeným prací a aktivity také velmi nízká. Informace získané ve formálním vyšetřovacím řízení spíše naznačují, že SEAH i Airport Handling uplatňují obchodní model výrazně intenzivnější z hlediska pracovní síly než z hlediska aktiv.
- (264) Komise tudíž dospěla k závěru, že i když Airport Handling získal všechna svá aktiva zpočátku od SEAH, nelze to samo o sobě chápat jako známku hospodářské kontinuity, protože aktiva jsou v pozemním odbavování pouze produkčním faktorem menší důležitosti.

7.1.1.4. Shrnutí posouzení rozsahu převodu

- (265) Posouzení otázky, jak dalece by rozsah převodu mohl znamenat, že hospodářská kontinuita mezi podniky SEAH a Airport Handling, vede k následující domněnce:
- (266) Zaprvé, nedošlo k převodu portfolia klientů z SEAH na Airport Handling. Při likvidaci SEAH byly naopak všechny smlouvy ukončeny a Airport Handling musel smlouvy znovu získat, přičemž mohl přilákat některé předchozí klienty SEAH a některé nové klienty, o jiné klienty ve vztahu ke konkurenci zase přišel. Smluvní podmínky byly vyjednány nezávisle na předchozích podmínkách smlouvy s podnikem SEAH. V tomto ohledu měl Airport Handling stejné postavení jako jakýkoli jiný konkurent nebo nový subjekt. Komise bere v úvahu skutečnost, že nedošlo k žádnému převodu portfolia klientů, jako jasnou známku hovořící proti hospodářské kontinuitě.
- (267) Zadruhé, Airport Handling přijal své počáteční pracovní síly výhradně od SEAH, ale s novými smlouvami a novými smluvními podmínkami. Nedošlo k žádnému blokovému převodu pracovních smluv, automatickému převodu takových smluv a replikaci jejich pracovních podmínek.
- (268) Zatřetí, i když je pravda, že si Airport Handling zpočátku pronajal veškerá aktiva pro pozemní odbavování od podniku SEAH, nakonec, po uplynutí pronájmu, převzal pouze jejich část, jelikož mezitím začal zařízení nakupovat od třetích stran. Dostupné informace dále napovídají, že aktiva představují pouze menší podíl produkčních aktiv při pozemním odbavování a nejsou pro strukturu nákladů a efektivnost podniku Airport Handling rozhodující.
- (269) Celkově, soudě z pohledu rozsahu převodu, se Komise domnívá, že všechny okolnosti spojené se založením podniku Airport Handling těsně po likvidaci podniku SEAH sledované společně nejsou dostatečně přesvědčivé na to, aby naznačovaly, že mezi oběma podniky existuje hospodářská kontinuita s cílem obejít rozhodnutí o vrácení podpory.

(*) Obchodní tajemství.

⁽³⁰⁾ Komise konstatuje, že podle výkazů a úplného inventáře poskytnutých podnikem Airport Handling byla větší část aktiv SEAH stará, náročná na údržbu a zcela odepsaná.

⁽³¹⁾ Podle výše uvedené zprávy skupiny Brattle o obchodním plánu podniku Airport Handling činily náklady práce podniku [...] (*).

7.1.2. Platba tržní ceny

- (270) Podle judikatury by převod aktiv za cenu pod tržní cenou byl rovněž známkou hospodářské kontinuity mezi likvidovaným podnikem dlužícím státní podporu a nově vytvořeným podnikem.

7.1.2.1. Aktiva podniku SEAH – obecné poznámky

- (271) V kontextu insolvenčního řízení může k obcházení negativního rozhodnutí o státní podpoře převodem aktiv dojít, zejména když:

- jsou aktiva prodána – nebo pronajata – pod tržní cenou (například po prodeji, který není dostatečně otevřený, transparentní a nediskriminující), nebo
- insolvenční správce provedl kroky, které ošidily věřitele a které mohly zmenšit aktiva insolventního podniku, nebo porušil zásadu rovného postavení věřitelů vůči ztrátě veřejných věřitelů⁽³²⁾.

- (272) Naopak, Komise se domnívá, že převod – nebo pronájem – aktiv od insolventního podniku, který obdržel neslučitelnou podporu, na nový podnik není známkou obcházení rozhodnutí o vrácení podpory, pokud:

- nebylo uskutečněno nic, co by snížilo hodnotu aktiv insolventního podniku ve prospěch nového podniku, na úkor věřitelů (jelikož účelem likvidace je maximalizovat zisky z prodeje aktiv, aby věřitelé mohli být odškodněni v maximální možné míře),
- veřejní věřitelé (s nárokem spojeným s neslučitelnou podporou) nebyli v porovnání s jinými věřiteli nevhodně znevýhodněni (včetně případně nového podniku nebo jeho zakladatelů) v kontextu insolvenčního řízení.

- (273) V takovém případě:

- nájemné bylo stanoveno na základě dvou externích hodnocení. Podle druhého ocenění, které vycházelo z komplexní kontroly pronajatého zařízení, bylo upraveno směrem nahoru. Nic tedy nenaznačuje tomu, že cena, za kterou byla aktiva podniku SEAH pronajata podniku Airport Handling, se lišila od běžných tržních podmínek.
- Nic také nenavádí tomu, že transakce provedené z iniciativy insolvenčního správce ošidily věřitele a že mohly snížit hodnotu aktiv podniku SEAH. Konkrétně pak, jak je podrobněji ukázáno níže, všechny dostupné informace ukázaly, že pro účely prodeje aktiv podniku SEAH byla zorganizována řádná výběrová řízení, která všem případně zainteresovaným kupujícím dala příležitost k podání nabídky. Skutečnosti, že cenu pronájmu určili externí odborníci a že po druhém ocenění byla upravena směrem nahoru a že insolvenční správce podniku SEAH nebyl ochoten poskytnout podniku Airport Handling slevu z kupní ceny zařízení, ukazují, že proces likvidace organizovaný insolvenčním správcem byl řízen směrem k maximalizaci výnosů s ohledem na dotčená aktiva, ve prospěch věřitelů SEAH, a nevedl tudíž ke zvláštnímu převodu hospodářské výhody na podnik Airport Handling.
- Komise též poznamenává, že žádná ze zúčastněných stran netvrdila, že likvidační řízení porušilo práva věřitelů ani nesnížilo hodnotu aktiv, která dlužil SEAH, nebo že tato aktiva byla pronajata podniku Airport Handling pod tržní cenou. Zařízení SEAH pro pozemní odbavování tvořilo zhruba 4 000 aktiv. Podle plánu původně oznámeného Itálií měla být tato aktiva pronajata podnikem SEAH za tržní cenu až do prodeje na otevřeném trhu v rámci likvidačního řízení.

7.1.2.2. Pronájem aktiv podniku SEAH podniku Airport Handling – stanovení nájemného

- (274) Po neúspěchu nabídkového řízení byla zařízení pro pozemní odbavování pronajata podniku Airport Handling na základě nájemní smlouvy, která byla původně platná do 31. srpna 2015.

⁽³²⁾ Věc C-277/00, *Německo v. Komise*, („SMI“), ECLI:EU:C:2004:238, bod 93.

- (275) Podle judikatury pouhá skutečnost, že si podnik pronajal na určité období některá nebo všechna aktiva insolventního podniku, nemusí nutně znamenat, že nový podnik požívá konkurenční výhody spojené s podporou, která byla předtím poskytnuta pronajímateli⁽³³⁾. Pronájem aktiv příjemcem podpory podniku vykonávajícímu podobnou činnost nenaznačuje hospodářskou kontinuitu, pokud cena pronájmu odráží tržní cenu. Pokud by však cena pronájmu, placená novým podnikem příjemci podpory, byla nižší než tržní cena, mohlo by to znamenat hospodářskou kontinuitu v tom, že by mohlo být řečeno, že výhoda udělená příjemci formou protiprávní a neslučitelné podpory byla plně nebo zčásti převedena na nový podnik prostřednictvím ceny pod tržní hodnotou.
- (276) Dostupné informace naznačují, že podnik SEAH a správce trustu vyjednali nájemní smlouvu dle tržních podmínek. Kromě toho nájemné určila dvě po sobě jdoucí externí ocenění. Aby byla potvrzena správnost prvního ocenění, které stanovilo roční nájemné na [...] (*) EUR, podniky SEAH a Airport Handling společně pověřily společnost E&Y úkolem nájemné opětovně posoudit. Toto druhé ocenění původně doporučilo nájemné [...] (*) ve výši [...] (*) EUR. Poté, co SEAH a Airport Handling souhlasily s rozšířením tohoto druhého ocenění, aby zahrnuly nové informace shromážděné ve zprávách o dodávkách zařízení, zjistili odborníci, že řada strojů a položek zařízení není vhodná k použití, a svůj původní odhad [...] (*) upravili na [...] (*) EUR. Na základě této druhé zprávy o ocenění se podniky SEAH a Airport Handling dohodly, že nájemné sníží na [...] (*) EUR ročně.
- (277) Závěrem dostupné informace naznačují, že podniky SEAH a Airport Handling jednaly dle tržních podmínek a opíraly se o odborné zprávy o hodnotě předmětných aktiv. Skutečnost, že druhé ocenění bylo po vzájemné žádosti obou stran revidováno, znamená, že obě měly v úmyslu udržet cenu pronájmu co nejvíce v souladu s tržními podmínkami a předejít jakýmkoli případným pochybnostem ohledně koluze. Komise se tudíž domnívá, že sjednané nájemné je alespoň tržní cena.

7.1.2.3. Koupě části aktiv podniku SEAH podnikem Airport Handling – kupní cena

- (278) Podnik Airport Handling koupil aktiva po neúspěchu nabídkového řízení a po ukončení platnosti nájemní smlouvy. Komise posoudila, zda prostřednictvím této transakce získal nějakou výhodu pramenící z předchozí protiprávní podpory poskytnuté podniku SEAH. Toto posouzení vychází z předpokladu, že výhoda je vyloučena, pokud kupní cena [...] (*) EUR odpovídá alespoň tržní ceně.
- (279) Výzva k vyjádření zájmu o aktiva podniku SEAH byla zveřejněna dne 12. listopadu 2014 v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie. Vzhledem k vysokému počtu položek se likvidátor rozhodl za asistence nezávislé poradenské společnosti IMQ rozdělit položky do devíti sad. Podle SEAH bylo důvodem předejít neefektivnosti z důvodu příliš velké roztržitosti. S cílem přilákat co nejvíce uchazečů byla každá sada definována jako samostatná kombinace aktiv, včetně položek, které se vzájemně doplňují a mají různou hodnotu. Externí odborník stanovil minimální cenu každé sady.
- (280) Prodejní řízení bylo omezeno na poskytovatele odbavování, provozovatele letišť, letecké dopravce, výrobce typů prodáváného zařízení, distributory a leasingové společnosti splňující určitá kritéria minimální solventnosti.
- (281) Podle Itálie nebyl ve výběrovém řízení formálně vyjádřen žádný zájem. SEAH pouze obdržel neformální sdělení od třetích stran, které chtěly prověřit možnost pořízení pouze některých aktiv, ale za nižší ceny, než byly ceny uvedené ve výběrovém řízení. Tato sdělení byla v rámci vyšetřování předána Komisi.
- (282) Itálie tvrdila, že po negativním výsledku výběrového řízení se insolvenční správce podniku SEAH pokusil vzbudit zájem potenciálních kupců aktiv podniku tím, že kontaktoval některé provozovatele působící v odvětví služeb odbavování, jakož i ty provozovatele, kteří vyjádřili svůj zájem během výběrového řízení neformálně, a tím, že povolil přístup do tzv. data room, jakož i k aktivům, aby si každý provozovatel se zájmem mohl aktiva prohlédnout na místě.

⁽³³⁾ Věc C-277/00, *Německo v. Komise*, („SMI“), ECLI:EU:C:2004:238, bod 88.

(*) Obchodní tajemství.

- (283) Následně bylo doručeno několik oznámení zájmu o koupi zařízení podniku SEAH, avšak stále za ceny nižší, než byly ceny uvedené ve výběrovém řízení. Nakonec byl jediným důvěryhodným kupcem se zájmem o koupi zařízení SEAH podnik Airport Handling.
- (284) Komise posoudila, zda dotčené nabídkové řízení skutečně oslovilo trh, aby jeho neúspěch mohl být považován za známku toho, že trh neměl o koupi aktiv podniku SEAH zájem. Komise předpokládá, že nabídkové řízení je skutečně otevřeno trhu a vedeno směrem k maximalizaci výnosů, pokud je otevřené, transparentní, nediskriminující a nepodmíněné.
- (285) Pokud jde o otevřenost předmětného řízení, Komise poznamenává, že prodej byl zveřejněn v dodatku k Úřednímu věstníku EU, a dostalo se mu tak náležitě široké publicity.
- (286) Řízení však bylo omezeno na některé typy kupujících, konkrétně na poskytovatele odbavování, provozovatele letišť, letecké dopravce, výrobce, distributory a leasingové společnosti splňující určitá kritéria minimální solventnosti ((193). bod odůvodnění výše).
- (287) Mimoto italské orgány neuvedly platné důvody, proč předem omezily rozsah potenciálních kupujících. Z tohoto důvodu nebylo nabídkové řízení plně otevřené, jelikož kritéria způsobilosti mohla nabídkové řízení omezit tak, že si veřejný majitel nemohl být jistý, zda dostane ekonomicky nejvýhodnější nabídku.
- (288) V praxi však Komise zaujímá stanovisko, že neexistují nic, co by naznačovalo, že by výběrové řízení bylo úspěšné, pokud by nebylo omezeno na provozovatele pozemního odbavování nebo související podniky. To potvrzuje skutečnost, že nabídky dosahující požadovaných cen nepřinesly ani pokusy přilákat uchazeče neformálně mimo rámec výběrového řízení.
- (289) Insolvenční správce podniku SEAH obdržel několik vyjádření zájmu o koupi zařízení podniku SEAH za ceny nižší, než byly ceny uvedené v nabídkovém řízení. To je dostatečnou známkou toho, že tržní hospodářské subjekty mimo vymezenou oblast původně způsobilých uchazečů nebyly ochotny zaplatit cenu, kterou požadoval SEAH.
- (290) Výše popsany výsledek prodejního řízení i jednání mezi podnikem SEAH jakožto prodávajícím a podnikem Airport Handling jakožto kupujícím ukazuje, že počáteční požadovaná cena byla vyšší než cena, kterou byly tržní hospodářské subjekty ochotny zaplatit. Zejména insolvenční správce podniku SEAH jakožto prodávající jednal dle tržních podmínek, aby z prodeje předmětných aktiv získal maximální hospodářskou výhodu. Z dokumentace poskytnuté italskými orgány vyplývá, že nabídka podniku Airport Handling byla skutečně ekonomicky nejvýhodnější nabídkou, kterou SEAH dostal. Airport Handling měl naopak ekonomické důvody k pořízení aktiv navzdory odmítnutí podniku SEAH poskytnout mu slevu nebo výhodnější platební podmínky. Kupní cenu lze považovat za alespoň tržní cenu. Neexistuje tudíž nic, co by nasvědčovalo tomu, že Airport Handling získal koupí části aktiv podniku SEAH nějakou výhodu, která by vyplývala z předchozí protiprávní podpory pro SEAH.

7.1.2.4. Závěr týkající se tržní ceny jako potenciálního ukazatele hospodářské kontinuity

- (291) Vzhledem k výše uvedenému došla Komise k závěru, že okolnosti pronájmu a následného prodeje skutečně vylučují jakýkoli převod hospodářské výhody z podniku SEAH na podnik Airport Handling. Cenu pronájmu a kupní cenu nelze tudíž v tomto případě pokládat za ukazatel hospodářské kontinuity.

7.1.3. Totožnost akcionářů

- (292) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 Komise konstatovala, že se Itálie zavázala k tomu, že vedením podniku Airport Handling pověří na dobu tří let nezávislého správce trustu⁽³⁴⁾. Kromě toho Itálie navrhla otevřít 20 % základního kapitálu tohoto podniku investorům. Komise poté zjistila, že by zaprvé činnost pozemního odbavování měla stejného majitele, SEA, a zadruhé že návrh Itálie nabídnout 20 % kapitálu nového poskytovatele pozemního odbavování ve výběrovém řízení byl nedostatečnou zárukou přerušení návaznosti na podnik SEAH, jelikož zaprvé je návrh omezen jen na menšinový podíl a zadruhé nebyly v tomto ohledu poskytnuty žádné záruky. Kromě toho by byl kapitál soukromým investorům nabídnut až po vstupu podniku Airport Handling na trh.

⁽³⁴⁾ Viz 16. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

- (293) V průběhu vyšetřování Itálie tvrdila, že založení trustu by zaručilo absenci návaznosti mezi podniky SEAH a Airport Handling. Správce trustu by zajistil nezávislé řízení účasti podniku SEA v Airport Handling, které předpokládá výhradní kontrolu nad podnikem, a tím zaručení absence jakéhokoli zájmu a/nebo informačního toku mezi podnikem Airport Handling a skupinou SEA.
- (294) Komise posoudila chronologické a podstatné charakteristiky identity vlastnictví v předmětném případě.
- (295) Zaprvé, pokud jde o chronologii, Komise konstatuje, že SEA zřídil podnik Airport Handling dne 9. září 2013. Trust byl založen dne 30. června 2014; zřizovací listina byla podepsána též den. Komise konstatuje, že trust převzal skutečné řízení podniku Airport Handling až později, dne 27. srpna 2014, když podnik SEA převedl veškerý podíl v podniku Airport Handling na trust a jmenoval správce trustu. Ten pak jmenoval nové představenstvo podniku Airport Handling. Podnik zahájil svou činnost o několik dní později, dne 1. září 2014. Komise však uvádí, že podle dostupných informací podnik již vykonával ekonomickou činnost tím, že nabízel své služby na trhu před tímto datem a zjevně již v dubnu 2014, jelikož řada smluv o službách byla uzavřena [...] (*)⁽³⁵⁾. V té době však byl plně vlastněn a ovládán podnikem SEA.
- (296) Zadruhé, pokud jde o podstatné charakteristiky přechodu vlastnictví a kontroly na trust, Komise posuzovala, zda je skutečnost, že podnik Airport Handling byl dočasně řízen správcem trustu krátkou dobu před zahájením své činnosti, dostatečná k vyloučení toho, že SEA mohl vykonávat práva v souvislosti s řízením podniku Airport Handling tak, že mohl jednostranně přijímat obchodní rozhodnutí. V tomto ohledu Komise konstatuje:
- (297) Podle zřizovací listiny se na činnost správce trustu vztahují určitá podstatná omezení, zejména to, že správce trustu není povinen šetřit:
- zda se představitelé podniku SEA účastnili jednání se zaměstnanci, které měl opětovně zaměstnat podnik Airport Handling,
 - že SEA na základě outsourcingu dodává pracovníky podniku Airport Handling, včetně generálního ředitele,
 - že některé ústřední služby, včetně vztahů s investory a péče o zákazníky, bude i nadále poskytovat podnik SEA,
 - že rozhodnutí o financování jsou ponechána zcela na podniku SEA.
- (298) Navíc ačkoli se na základě zřizovací listiny předpokládá, že řízení podniku Airport Handling je oddělené od řízení podniku SEAH, Airport Handling řídí bývalý vedoucí oddělení rozvoje činnosti v oblasti letectví v podniku SEA.
- (299) Komise konstatuje, že podnik SEA ve skutečnosti vyslal do podniku Airport Handling dva vysoké manažery. Oba dva zastávají v Airport Handling v současnosti vysoké řídicí funkce. Podle Itálie není mezi SEA a těmito manažery žádný hierarchický vztah a manažeři nevykonávají žádnou činnost ve prospěch SEA. Jejich odměnu určuje Airport Handling též nezávisle.
- (300) Podle Itálie bylo rozhodnutí podniku SEA o vyslání těchto dvou manažerů do podniku Airport Handling přijato s ohledem na návrhy Itálie týkající se otevření kapitálu Airport Handling třetím stranám. Za tímto účelem bylo na jedné straně nutné zajistit, aby vedení podniku bylo plně kvalifikované, a na druhé straně, aby pracovní podmínky manažerů byly flexibilní. Ve skutečnosti Itálie objasnila, že Airport Handling podepsal s podnikem SEA smlouvy o vyslání u [...] (*) zaměstnanců.
- (301) Závěrem Komise shledává, že chronologie i podstatná ustanovení o pověření potvrzují, že SEA během počáteční fáze činnosti podniku Airport Handling a během zahájení ekonomické činnosti vykonával nad tímto podnikem kontrolu do té míry, která navzdory své proměnlivosti nepřetržitě zajišťovala významný vliv na každodenní řízení.
- (302) Komise vzala na vědomí výše popsanou rámcovou investiční smlouvu ze dne 21. září 2015, uzavřenou mezi správcem trustu a soukromým tržním hospodářským subjektem D'Nata, ohledně prodeje [...] (*) % podílu v podniku Airport Handling, ve spojení s právem jmenovat většinu členů představenstva a též výkonného ředitele podniku Airport Handling, a dále ohledně opce na další [...] (*) % podíl v tomto podniku.

(*) Obchodní tajemství.

(³⁵) Data podpisu smlouvy podle seznamu poskytnutého Itálií: např. [...] (*).

- (303) Společnost D'Nata bude mít skutečnou kontrolu nad podnikem Airport Handling, až jmenuje většinu členů představenstva a též výkonného ředitele podniku Airport Handling. Kromě toho dostupné informace o nabídkovém procesu, který byl zorganizován nezávisle na SEA i správci trustu soukromou bankou, potvrzují, že společnost D'Nata získala podíl v podniku Airport Handling za tržní cenu. A konečně dostupné informace potvrzují, že D'Nata není totožná ani jinak spojena s podnikem SEA.
- (304) Nicméně převod kontroly nad podnikem Airport Handling ze SEA a správce trustu na společnost D'Nata proběhl více než dva roky poté, co SEA založil podnik Airport Handling, a více než jeden rok poté, co tento podnik zahájil svou činnost.
- (305) Komise tudíž nemůže pouze na základě kritéria týkajícího se totožnosti akcionářů vyvodit, že neexistuje žádná hospodářská kontinuita. Komise nicméně toto kritérium posoudila společně s ostatními příslušnými kritérii, aby určila, zda lze absenci hospodářské kontinuity stanovit.

7.1.4. Načasování transakce

- (306) Likvidace podniku SEAH dne 1. července 2014 a založení podniku Airport Handling dne 9. září 2013 proběhly poté, co Komise dne 12. prosince 2012 přijala rozhodnutí o vrácení podpory. Podnik v likvidaci zajišťoval pozemní odbavování až do doby, než svou činnost zahájil dne 1. září 2014 podnik Airport Handling.
- (307) Načasování událostí by tak mohlo být na první pohled známkou toho, že dopadem procesu, který vyvrcholil vytvořením podniku Airport Handling, bylo obejití rozhodnutí o vrácení podpory, které bylo přijato před tímto procesem. Komise však připomíná, že judikatura nevyžaduje, aby Komise zkoumala – hlavně a nad rámec dalších kritérií – okamžik, kdy došlo k převodu aktiv, který je uveden mezi skutečnostmi, které „lze“ zohlednit k vyloučení hospodářské kontinuity mezi těmito dvěma subjekty⁽³⁶⁾.

7.1.5. Hospodářská logika transakce

- (308) Dostupné informace potvrzují, že podnik Airport Handling v podstatě pokračuje ve stejném typu podnikatelské činnosti, kterou vykonával podnik SEAH, nabízí tedy služby letištního odbavení na letištích Linate a Malpensa.
- (309) V tomto ohledu se Komise odvolává na judikaturu, podle níž pouhá okolnost, že nabyvatel ve skutečnosti pokračuje v činnosti podniku, který je povinen vrátit podporu, nemusí nutně znamenat, že prvně jmenovaný podnik požívá konkurenční výhody spojené s podporou poskytnutou druhému podniku. V konkrétním případě, na který se Komise odvolává, si první podnik pronajal zařízení za tržní cenu od podniku, který dostal podporu téměř tři roky před vznikem prvního podniku⁽³⁷⁾. Komise připomíná, že v projednávaném případě si podnik Airport Handling pronajal a poté koupil aktiva podniku SEAH za cenu, kterou lze považovat alespoň za tržní cenu, a že protiprávní podpora, kterou má SEAH vrátit, byla poskytnuta v letech 2002 až 2010, tj. tři roky před vznikem podniku Airport Handling a čtyři roky před zahájením jeho ekonomické činnosti.
- (310) Pokud jde o hospodářskou logiku transakce, konstatuje Komise konkrétně toto:
- (311) Jak bylo popsáno v bodech 2.6.1 a 2.6.2, obchodní plán podniku Airport Handling se liší od obchodního plánu podniku SEAH v řadě bodů, zejména:

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*).

⁽³⁶⁾ Věc T-123/09, *Ryanair v. Komise*, ECLI:EU:C:2012:164, bod 156.

⁽³⁷⁾ Věc C-277/00, *Německo v. Komise*, ECLI:EU:C:2004:238, body 86–89.

(*) Obchodní tajemství.

- (312) Podnik Airport Handling tedy své činnosti řídil podle svého vlastního obchodního plánu za odlišných provozních podmínek než podnik SEAH. Kromě toho italské orgány nevyžadovaly, aby Airport Handling postupoval podle konkrétního obchodního modelu, ani aby udržoval určitý rozsah činností či aby převzal nějaká konkrétní aktiva nebo zaměstnance.

7.1.6. Celkový závěr o hospodářské kontinuitě mezi podniky SEAH a Airport Handling

- (313) Podle názoru Komise obsahuje tento případ jak prvky, které by hovořily ve prospěch hospodářské kontinuity, tak i prvky, které by svědčily o opačném závěru.
- (314) Na straně prvků podporujících konstatování hospodářské kontinuity odhalila Komise skutečnost, že to byl bývalý majitel podniku SEAH, kdo vytvořil podnik Airport Handling, podnik, který působí v téže oblasti jako SEAH, přijal své první pracovní síly téměř výhradně z řad bývalých zaměstnanců podniku SEAH a převzal velkou část aktiv, a to vše po rozhodnutí Komise o vrácení podpory.
- (315) Avšak řada dalších faktorů spíše naznačuje, že podnik Airport Handling nebyl založen jako podnik k obejití rozhodnutí, ale spíše jako zcela nový podnik. Nejsilnějším prvkem v tomto ohledu je ten, že portfolio klientů muselo být vytvořeno nově oslovováním leteckých společností s nabídkou nezávisle na předchozích smlouvách podniku SEAH a uzavřením nových smluv s nimi za nových podmínek. Podnik Airport Handling musel tudíž nově získat zákazníky a podíly na trhu tak, jak by to musel učinit kterýkoli konkurent nebo nový subjekt. Vzhledem k tomu, že základem pro činnost pozemního odbavování je portfolio klientů, připisuje Komise tomuto prvku vysokou váhu.
- (316) Pokud jde o aktiva převzatá od podniku SEAH, zaplatil podnik Airport Handling za pronájem aktiv alespoň tržní cenu a později, když část aktiv kupoval, zaplatil cenu, která byla alespoň tržní cenou, kterou byly tržní hospodářské subjekty ochotny zaplatit.
- (317) Pracovní síly navíc nebyly převedeny blokově. Airport Handling uzavřel nové smlouvy za nových podmínek. Jakýkoli konkurent nebo nový subjekt by měl stejnou možnost přijmout bývalé zaměstnance podniku SEAH a bývalí pracovníci SEAH se ostatně jeví jako nejvhodnější cíl pro nový nábor. Byla převedena pouze část aktiv; aktiva navíc představují pouze menší část celkového produkčního faktoru v činnosti pozemního odbavování.
- (318) S ohledem na hospodářskou logiku provozu řídí podnik Airport Handling své činnosti podle svého vlastního obchodního plánu za odlišných provozních podmínek než podnik SEAH. Kromě toho italské orgány nevyžadovaly, aby Airport Handling postupoval podle konkrétního obchodního modelu, ani aby udržoval určitý rozsah činností či aby převzal nějaká konkrétní aktiva nebo zaměstnance.
- (319) Na tomto základě se Komise domnívá, že mezi podniky SEAH a Airport Handling není v podstatě žádná hospodářská kontinuita a vytvoření podniku Airport Handling nelze vykládat jako obcházení rozhodnutí o vrácení podpory. V důsledku toho nelze podnik Airport Handling pokládat za podnik odpovědný za vrácení podpory shledané v rozhodnutí o vrácení podpory za neslučitelnou.

7.2. Investice podniku SEA do podniku Airport Handling – existence státní podpory

- (320) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.
- (321) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Aby se opatření považovala za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být splněny všechny výše uvedené podmínky. Konkrétně by finanční podpora musela:
- a) být poskytnuta členským státem nebo ze státních prostředků,
 - b) zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby,

- c) narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit jejím narušením,
- d) ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

7.2.1. *Selektivní hospodářská výhoda – zásada investora v tržním hospodářství*

- (322) Itálie je toho názoru, že vklad podniku SEA do kapitálu podniku Airport Handling je v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, a proto nebyla tomuto podniku udělena žádná výhoda, a opatření tak nepředstavuje státní podporu. I když podnik SEAH evidoval soustavně od roku 2000 ztráty, bylo oprávněné předpokládat, že činnost podniku Airport Handling bude naopak dosahovat dostatečné návratnosti, aby kapitálová injekce byla zisková, zejména s ohledem na opatření stanovená v obchodním plánu pro Airport Handling na období 2014–2017. Při rozhodování o investici do kapitálu Airport Handling SEA tedy jednal jako obezřetný tržní investor.
- (323) Pro účely posouzení zásady investora v tržním hospodářství je nutné určit, zda by se za podobných okolností, jako jsou okolnosti, v nichž došlo k přijetí posuzovaného opatření, podobně choval hypotetický investor v tržním hospodářství, vedený vyhlídkami ziskovosti, a nikoli cíli veřejné politiky. Pro zjištění, zda se stát choval jako obezřetný investor v tržním hospodářství, je třeba se vrátit do kontextu období, v němž byla opatření finanční podpory přijata, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci ⁽³⁸⁾.
- (324) V důsledku toho se musí logika tržního hospodářství veřejné investice posuzovat s ohledem na dostupné informace a předvídatelný vývoj v době, kdy byla investice realizována ⁽³⁹⁾.
- (325) V průběhu vyšetřování Itálie vysvětlila, že rozhodnutí investovat do podniku Airport Handling vycházelo z obchodního plánu ze dne 6. srpna 2014. Komise však poznamenává, že tento obchodní plán byl vydán až po přijetí konečného rozhodnutí zvýšit kapitál podniku na 25 milionů EUR dne 30. června 2014. Komise se domnívá, že počáteční rozhodnutí založit podnik Airport Handling a investovat 25 milionů EUR muselo být přijato nejpozději před zřízením podniku dne 9. září 2013. Obchodní plán, který má Komise k dispozici a který je nejbližší k tomuto datu, je obchodní plán ze dne 14. listopadu 2013. Komise též připomíná, že tento obchodní plán již předpokládá investici ve výši 25 milionů EUR. Komise se proto domnívá, že obchodní plán z listopadu 2013 je relevantním plánem pro testování zásady investora v tržním hospodářství.
- (326) V rozhodnutí o zahájení řízení z roku 2014 vyjádřila Komise pochybnosti o tom, že podnik SEA jednal jako investor v tržním hospodářství. Zaprvé z toho důvodu, že SEA nezohlednil riziko, že by Airport Handling mohl být na základě zjištění existence hospodářské kontinuity Komisí shledán odpovědným za vrácení neslučitelné podpory, která byla předtím poskytnuta podniku SEAH. Zadruhé, Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda se obchodní plán, z něhož rozhodnutí podniku SEA investovat do Airport Handling vycházelo, zakládal na dostatečně realistických předpokladech. Nakonec musela Komise posoudit, zda bylo rozhodnutí investovat do podniku Airport Handling přijato na základě tržních podmínek. Jinými slovy musí Komise posoudit, zda investor mohl očekávat přiměřenou návratnost zohledňující předvídatelná rizika související s investicí.

7.2.2. *Opatření ke zmírnění rizik přijatá podnikem SEA*

- (327) Pokud jde o první pochybnosti, Komise konstatuje, že si byl podnik SEA vědom rizika zjištění hospodářské kontinuity a přijal opatření ke zmírnění rizik:
- (328) Podnik SEA si byl takových rizik vědom, jak ukazují dokumenty předložené Komisi v souvislosti s předběžným oznámením z listopadu 2013. Riziko, že by taková odpovědnost mohla být přenesena na podnik Airport Handling prostřednictvím hospodářské kontinuity, bylo právním rizikem. Vnímání a vážení rizika a patřičných opatření pro zmírnění rizik závisejí na právních předpokladech učiněných v době investice.

⁽³⁸⁾ Věc C-482/99 *Francie v. Komise*, citována, bod 71.

⁽³⁹⁾ Věc T-16/96 *Cityflyer Express v. Komise*, [1998], Sb. rozh. II-757, bod 76.

- (329) Dostupné informace ukazují, že podnik SEA zvážil následující opatření pro zmírnění rizik souvisejících s pracovními silami: Ve smlouvě mezi podnikem SEA a odborovými svazy ze dne 4. listopadu 2013 SEA prohlásil, že „základní význam byl připsán požadavku ‚přerušení kontinuity‘, jež musí tvořit součást jakéhokoli alternativního řešení týkajícího se splacení v penězích, jako záruka toho, že nebude možné, aby byl závazek vrátit podporu rozšířen na třetí stranu.“ V průběhu jednání o částečném převodu pracovních sil z podniku SEAH na Airport Handling se podstatně změnily struktura práce a některé pracovní podmínky, jak je podrobně vysvětleno v (232). až (234). bodě odůvodnění výše. Použitelné zásady byly stanoveny ve výše popsaných prováděcích smlouvách s odborovými svazy ze dne 4. června 2014 a byly již oznámeny ve smlouvě s odborovými svazy ze dne 13. listopadu 2013, a tedy před provedením dvou velkých kapitálových injekcí ze dne 10. března a 30. června 2014 ((45). a (46). bod odůvodnění výše).
- (330) S cílem zajistit přerušení kontinuity u převodu aktiv podniku SEAH zavedl podnik SEA následující opatření pro zmírnění rizik: Zaprvé správce trustu vyloučil podnik Airport Handling z veřejného nabídkového řízení ohledně prodeje aktiv. Zadruhé, Airport Handling si pronajal aktiva od podniku SEAH za tržní nájemné, které stanovily dvě nezávislé odborné zprávy.
- (331) Podnik SEA přijal opatření k zajištění přerušení kontinuity mezi podniky Airport Handling a SEAH též s ohledem na zákaznickou základnu. Zákazníci SEAH byli o likvidaci podniku informováni předem. Byly uzavřeny nové smlouvy o službách s novými finančními podmínkami s leteckými společnostmi, které si podnik Airport Handling vybraly za svého poskytovatele služeb.
- (332) Jako další opatření pro zmírnění rizik založil podnik SEA trust. Jak je vysvětleno v oddíle 2.3, hlavním účelem trustu bylo jednat jako jediný akcionář podniku Airport Handling a zajistit, aby mezi podniky Airport Handling a SEAH nebyla hospodářská kontinuita.
- (333) Komise konstatuje, že riziko vyplývající z případné budoucí odpovědnosti za vrácení podpory není uvedeno v obchodním plánu podniku Airport Handling z listopadu 2013. V tomto ohledu Komise podotýká, že podnik SEA vypracoval tento obchodní plán pro své vlastní potřeby. Jelikož je mateřskou společností zavedeného subjektu na trhu působícího v oblasti pozemního odbavování a očividně si je vědom rizik vyplývajících z různých faktorů kontinuity, byl SEA schopen přijímat informovaná investiční rozhodnutí, aniž toto riziko výslovně zmínil v tomto obchodním plánu. Konečné rozhodnutí zvýšit kapitál na 25 milionů EUR bylo navíc přijato až po zajištění opatření pro zmírnění rizik. Kromě toho výše popsané externí hodnocení obchodního plánu z listopadu 2013 ((114). bod odůvodnění) potvrzuje, že rozumný investor by odhadl pravděpodobnost hospodářské kontinuity, a tedy i odpovědnosti za vrácení podpory, na méně než [...] (*) %, a tudíž by pokládal za ekonomicky racionální do podniku Airport Handling investovat.

7.2.3. Obchodní plán podniku Airport Handling

- (334) Pokud jde o druhou pochybnost, tj. zda se obchodní plán, z něhož vycházelo rozhodnutí podniku SEA investovat do Airport Handling, zakládá na dostatečně realistických předpokladech, předkládá Komise následující připomínky:

7.2.3.1. Předpoklady týkající se vývoje provozu

- (335) V obchodním plánu podniku Airport Handling jsou určujícím faktorem prognózy leteckého provozu na milánských letištích, spolu s jeho podíly na trhu. Jak potvrdili externí odborníci (BCG), kteří obchodní plán podniku hodnotili, prognózy podniku ohledně provozu jsou v souladu s prognózami společností IATA a Eurocontrol. Komise pokládá tyto subjekty za spolehlivé zdroje údajů při tvorbě prognóz provozu v leteckém odvětví. Pokud jde o uplatnění těchto prognóz na letiště Malpensa, Komise konstatuje, že podle zprávy BCG by záměr podniku Airport Handling zachovat stálý mix dopravců na tomto letišti nebyl v souladu s historickým vývojem a že nová regulace by mohla vést k přesunu některých dopravců do Linate.

7.2.3.2. Předpoklady týkající se nákladů na zaměstnance

- (336) Podle obchodního plánu z listopadu 2013 tvoří náklady na zaměstnance v období 2014–2017 v průměru [...] (*) % provozních nákladů.
- (337) Komise posoudila reálnost předpokladů, z nichž tato výrazná nákladová položka vychází.

(*) Obchodní tajemství.

- (338) Zprvé, Komise konstatuje, že s ohledem na zprávu skupiny Brattle je procentní podíl nákladů na zaměstnance nad rámec celkových provozních nákladů předpovídaný podnikem Airport Handling zhruba ve shodě se strukturou nákladů evropského odvětví pozemního odbavování, které vykazuje výskyt nákladů na zaměstnance nad rámec celkových provozních nákladů ve výši 65–80 %. V tomto ohledu se zpráva odvolává na údaje uvedené v posouzení dopadů Komise přiloženém k jejímu návrhu nového nařízení o pozemním odbavování⁽⁴⁰⁾.
- (339) Zadruhé, na základě informací poskytnutých Itálií Komise poznamenává, že průměrné hodinové náklady na zaměstnance podniku Airport Handling na FTE podle všeho činí [...] (*)^(*). Průměrné hodinové náklady na zaměstnance v obchodním plánu z listopadu 2013 činí [...] (*)^(*) EUR a v obchodním plánu ze srpna 2014 [...] (*)^(*) EUR, což je [...] (*)^(*) než průměrné hodinové náklady placené podnikem SEAH v roce 2013 v přibližné výši [...] (*)^(*) EUR⁽⁴¹⁾. Zpráva skupiny Brattle potvrzuje, že podnik Airport Handling těchto nákladů práce skutečně dosáhl, a tudíž dochází k závěru, že obchodní plán není přespříliš optimistický.
- (340) Komise zjišťuje, že se s ohledem na typickou strukturu nákladů v odvětví se předpokládané snížení nákladů práce nejví jako nerealistické.

7.2.3.3. Předpoklady týkající se podílu na trhu

- (341) Komise vyjádřila znepokojení ohledně předpokladů poměrně vysokého podílu na trhu v obchodním plánu podniku Airport Handling z roku 2013. U podílu na trhu u služeb na rampě se předpokládá, že v roce 2014 bude [60–70] (*)^(*) % a že v roce 2017 vzroste na [70–80] (*)^(*) %. U podílu na trhu týkajícího se služeb pro cestující se předpokládá, že v roce 2014 bude [60–70] (*)^(*) % a že v roce 2017 vzroste na [60–70] (*)^(*) %.
- (342) V roce 2013 činil celkový podíl podniku SEAH na trhu [70–80] (*)^(*) %⁽⁴²⁾. Komise konstatuje, že očekávaný podíl podniku Airport Handling na trhu je nižší než podíl podniku SEAH. V důsledku toho se nečekalo, že by Airport Handling získal všechny smlouvy SEAH. Některé ztráty podílu nového podniku na trhu jsou ve skutečnosti zohledněny.
- (343) Strategii podniku Airport Handling je nabízet vyšší úroveň dostupnosti v porovnání s jinými podniky poskytujícími odbavování v Linate a Malpense. Zaručuje 24 hodinový servis, a služby pozemního odbavování jsou tedy poskytovány, i když má letadlo zpoždění. To je konkurenční výhoda, která je obzvláště cenná pro letecké dopravce s významnými operacemi a vysokou letovou frekvencí na milánských letištích, jako jsou Alitalia a EasyJet. Tito letečtí dopravci mohou mít tendenci zůstat u dodavatele, který je schopen tyto služby poskytovat. To může rozumně vysvětlit, proč mohl podnik Airport Handling očekávat poměrně vysoký podíl na trhu od zahájení své činnosti.
- (344) Komise též poznamenává, že jak bylo uvedeno ve zprávě skupiny Brattle, na základě údajů z roku 2013 byl předpokládán podíl podniku Airport Handling na trhu nižší než odhad pro větší poskytovatele pozemního odbavování na jiných italských letištích: i) Bergamo (78,23 %), ii) Cagliari (75,61 %), iii) Catania (77,18 %), iv) Palermo (75,85 %), v) Turín (68,8 %).
- (345) Kromě toho Komise uvádí, že podíl podniku Airport Handling na trhu dosažený v roce 2014 je ve skutečnosti vyšší, než předpokládal obchodní plán z listopadu 2013. Takový vysoký podíl na trhu lze vysvětlit hlavně skutečností, že se podniku Airport Handling podařilo podepsat smlouvy s [...] (*)^(*). Společně tvoří významný podíl provozu na obou letištích, konkrétně [...] (*)^(*) leteckého provozu v Linate a [...] (*)^(*) % v Malpense.

⁽⁴⁰⁾ Příloha k posouzení dopadů, provádějící dokument „návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o službách pozemního odbavování na letištích Unie a o zrušení směrnice Rady 96/67/ES“, 16.1.2012, SEK(2011) 1439 v konečném znění. Na straně 95 tohoto dokumentu Komise konstatuje, že „[l]iberalizace služeb pozemního odbavování a konec monopolů nebo duopolů (letiště/přepřavce se základnou) na letištích znamenaly, že se poskytovatelé pozemního odbavování museli přizpůsobit, aby byli konkurenceschopnější, a museli se vypořádat s tvrdší hospodářskou soutěží. Nejviditelnějším důsledkem pro pracovníky pozemního odbavování byl nárůst produktivity práce a flexibility. Poskytovatelé pozemního odbavování často vysvětlují, že tento nárůst produktivity je zásadní, jelikož náklady na zaměstnance představují 65–80 % jejich celkových nákladů, zatímco sdružení pracovníků obvykle tvrdí, že se podniky pozemního odbavování příliš soustřeďují na faktor práce, aby snížily náklady.“

^(*) Obchodní tajemství.

⁽⁴¹⁾ Podle zprávy skupiny Brattle, bod 48, s. 11.

⁽⁴²⁾ Zpráva skupiny Brattle, bod 40, s. 9.

- (346) Závěrem Komise nepochybuje o reálnosti předpokladů podílu podniku Airport Handling na trhu: Zaprvé vycházejí z konkurenčních výhod, které Airport Handling nabízí. Zadruhé, tyto předpoklady se jeví jako konzervativní v porovnání s podíly na trhu rovnocenné skupiny společností poskytujících letištní odbavování v době, kdy byl obchodní plán vypracován. Komise též konstatuje, že se tyto předpoklady v praxi vyplnily.

7.2.3.4. Předpoklady týkající se ziskovosti

- (347) Obchodní plán z listopadu 2013 předpokládal EBIT [...] (*) a zisk před zdaněním [...] (*) od druhého roku činnosti. EBIT a zisk po zdanění [...] (*). Obchodní plán z listopadu 2013 neukazuje obvyklou metriku ziskovosti, jako je například vnitřní míra návratnosti nebo čistá současná hodnota. Zpráva skupiny Brattle však tyto výpočty obsahuje a vychází při nich z údajů v obchodním plánu.
- (348) Za účelem investice do podniku Airport Handling musí rozumný soukromý investor očekávat návratnost rovnající se minimálně implicitním nákladům na kapitál, které přibližně vyjadřuje vážený průměr nákladů kapitálu (WACC).
- (349) Zpráva skupiny Brattle počítá kapitálovou vnitřní míru návratnosti investice do podniku Airport Handling a kontroluje, zda se rovná jejímu WACC nebo je vyšší. Zpráva používá dvě alternativní hodnoty WACC. První je [...] (*) %, která je podle zprávy WACC po zdanění bez úvěru použitý v obchodním plánu ⁽⁴³⁾. Druhá je [...] (*) % a je ve zprávě vypočítaná jako nižší mez implicitních nákladů na kapitál. V závislosti na konečné hodnotě investice odhaduje zpráva skupiny Brattle, že se očekávaná kapitálová návratnost investice do Airport Handling pohybuje od [...] (*) % do [...] (*) %. Výpočty ukazují, že ve všech scénářích přesahuje očekávaná vnitřní míra návratnosti implicitní náklady na kapitál, a tudíž je investice zisková.
- (350) Komise poznamenává, že časový horizont obchodního plánu (2014–2017) je poměrně krátký. Z tohoto důvodu může být citlivý vůči odchylkám v základních předpokladech. Avšak na tuto časovou linii je třeba pohlížet ve světle následujících skutečností. Zaprvé, obchodní plán byl vypracován pro provozovatele letiště SEA, který po mnoho let vlastnil dceřinou společnost pro letištní odbavování. Zadruhé, v SEAH restrukturalizace již probíhala a bylo již dosaženo významného zvýšení produktivity. Proto se nezdá nerozumné omezovat rozsah obchodního plánu na minimum nezbytné pro zkušeného investora, jakým SEA je.
- (351) Komise konstatuje, že se některé klíčové předpoklady obchodního plánu z listopadu 2013 obecně naplnily, zejména z hlediska ziskovosti a podílu na trhu. Podnik Airport Handling byl v zisku již v prvním roce své činnosti: Podle výsledovky za období od září 2014 do srpna 2015 dosáhl podnik EBIT [...] (*) EUR.
- (352) Závěrem se Komise domnívá, že pomocí předpokladů týkajících se vývoje nákladů práce a podílu na trhu, které se nejeví jako nerozumné, vykazuje obchodní plán u kapitálové injekce ve výši 25 milionů EUR dostatečně vysokou návratnost vlastního kapitálu pro podnik SEA.

7.2.4. Závěr týkající se selektivní hospodářské výhody

- (353) Komise vyvozuje, že podnik SEA učinil dostatečná opatření k omezení rizik konstatování hospodářské kontinuity. Obchodní plán se opíral o předpoklady, které by rozumný soukromý investor, jenž má velké zkušenosti z odvětví letištního odbavování a jehož cílem je restrukturalizace podniku, pokládal za proveditelné a dostatečné k určení budoucí ziskovosti podniku Airport Handling. Investice SEA do podniku Airport Handling tudíž nepředstavuje výhodu, kterou by Airport Handling nemohl získat za běžných tržních podmínek.

7.2.5. Závěr o přítomnosti státní podpory v investici podniku SEA do podniku Airport Handling

- (354) Investice neobsahuje žádnou výhodu, kterou by podnik Airport Handling nemohl získat za běžných tržních podmínek. Jedno z kumulativních kritérií podle čl. 107 odst. 1 SFEU tak není splněno. V důsledku toho investice nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,

(*) Obchodní tajemství.

⁽⁴³⁾ Tento WACC je podle zprávy skupiny Brattle vyšší, jelikož zohledňuje rizika specifická pro daný projekt prostřednictvím zvýšení beta faktoru vlastního kapitálu.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Proces, který vedl k likvidaci podniku SEA Handling S.p.A. a založení podniku Airport Handling S.p.A., neměl za následek hospodářskou kontinuitu mezi těmito dvěma podniky.
2. Podnik Airport Handling nenese odpovědnost za vrácení státní podpory, která byla v rozhodnutí Komise C(2012) 9448 ze dne 19. prosince 2012, opraveném rozhodnutím C(2013) 1668 ze dne 22. března 2013 o podpoře poskytnuté podnikem SEA jeho dceřiné společnosti SEA Handling S.p.A. v letech 2002–2010, shledána neslučitelnou.

Článek 2

Založení a kapitalizace, kterou Itálie provedla ve prospěch společnosti Airport Handling S.p.A., ve výši 25 milionů EUR, nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 5. července 2016.

Za Komisi

Margrethe VESTAGER

členka Komise
