

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2017/2111,

5. juuli 2016,

mis käsitleb ettevõtja Airport Handling S.p.A. rajamist ja kapitaliseerimist

SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN), mida rakendas Itaalia

(teatavaks tehtud numbri C(2016) 4103 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele⁽¹⁾ ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 23. juunil 2010 teavitas komisjon pärast kaebuse saamist Itaalia ametiasutusi oma otsusest alutada ametlik uurimismenetlus kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „alusleping“) artikli 108 lõikega 2 seoses kapitalisüstidega, mida oli aastatel 2002–2010 teinud SEA S.p.A. (edaspidi „SEA“), kes on riigile kuuluv Milano Malpensa ja Linate lennujaamade käitaja, oma tütarettvõtjasse SEA Handling S.p.A. (edaspidi „SEAH“), kes on nendes lennujaamades maa pealse teeninduse teenuste osutaja.
- (2) Selle ajavahemiku jooksul oli SEA kuulunud peaaegu täielikult avalik-õiguslikele asutustele, nimelt Milano omavalitsusüksusele (84,56 %) ja Milano provintsile (14,56 %), ning väiksematele osanikele (0,88 %). 2011. aasta detsembris müüdi 29,75 % ettevõtja SEA kapitalist eraõiguslikule fondile F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*). 2012. aasta lõpus suurendas F2i oma osalust SEAs 44,31 %ni. Käesoleva otsusega ametliku uurimismenetluse lõpetamisel kuulus 54,81 % SEAst Milano omavalitsusüksusele, 44,31 % F2i-le ja 0,88 % teistele osanikele.
- (3) Komisjon võttis 19. detsembril 2012 vastu otsuse C(2012)9448, mida on parandatud 22. märtsi 2013. aasta otsusega C(2013)1668 (edaspidi „tagasinõudmisotsus“) seoses abiga, mida SEA on andnud oma tütarettvõtjale SEAH aastatel 2002–2010. Komisjon tegi järelduse, et kõik kapitalisüstid, mille SEA tegi oma tütarettvõtjasse, kujutasid endast ebaseaduslikku riigiabi. Komisjon tegi ka järelduse, et ehkki SEAHi võib liigitada raskustes olevaks ettevõtjaks, ei saanud neid kapitalisüste tunnistada siseturuga kokkusobivaks vastavalt ELi suunistele raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta⁽²⁾.

⁽¹⁾ ELT C 44, 6.2.2015, lk 30.

⁽²⁾ ELT C 249, 31.7.2014, lk 1.

- (4) Seega paluti Itaalia võtta kohaldatavate riigisiseste õigusaktide alusel viivitamata kõik vajalikud meetmed, et nõuda ettevõtjalt SEAH tagasi ligikaudu 359,644 miljoni euro suurune siseturuga kokkusobimatu riigiabi koos tagasinõudmisel kohaldatavate intressidega.
- (5) Itaalia, SEAH ja Milano omavalitsusüksus esitasid vastavalt 4. märtsil 2013, 15. märtsil 2013 ja 18. märtsil 2013 tagasinõudmisotsuse peale Üldkohtule tühistamishagid (kohtuasjad T-125/13, T-152/13 ja T-167/13). Menetlus kohtuasjades T-125/13, T-152/13 ja T-167/13 on pooleli.
- (6) SEAH ja Milano omavalitsusüksus esitasid 18. märtsil 2013 ja 21. märtsil 2013 taotluse tagasinõudmisotsuse kohaldamise peatamiseks (kohtuasjad T-152/13 R ja T-167/13 R). Lombardia halduskohus (edaspidi „TAR Lombardia“) andis 21. mail 2013 välja korralduse tagasinõudmisotsuse rakendamise peatamise kohta. 25. septembril 2013 tühistas riiginõukogu (CdS) TAR Lombardia korralduse. Üldkohtule esitatud kohaldamise peatamise taotlus võeti tagasi 2013. aasta juunis ⁽³⁾.
- (7) 27. novembril 2013 konsulteeris Itaalia mitteametliku eelteavitamismenetluse teel komisjoniga järgmiste kavade teemal: esiteks seoses SEA kavaga likvideerida SEAH ning teiseks seoses SEA kavatsusega asutada uus tütaretevõtja, kes osutab Milano lennujaamades maapealse teeninduse teenuseid ja kelle nimi on Airport Handling S.p.A. (edaspidi „Airport Handling“), ja teha sellesse esialgne kapitalisüst. Selles eelteavitamismenetluses palus Itaalia komisjonil kinnitada, et:
- a) ettevõtja SEAH varade müük likvideerimismenetluses ei hõlma majandusliku järjepidevuse elemente ettevõtja Airport Handling jaoks ning seega ei kanta Airport Handlingule üle ettevõtja SEAH kohustusi, eelkõige kohustust maksta tagasi ettevõtjale SEAH antud ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu riigiabi;
- b) SEA omakapitalisüst Airport Handlingule ei kvalifitseeru riigiabiks.
- (8) 9. juuli 2014. aasta kirjaga teatas komisjon Itaaliale oma otsusest algatada aluslepingu artikli 108 lõike 2 kohane menetlus seoses SEA poolt Airport Handlingu asutamisega (edaspidi „2014. aasta menetluse algatamise otsus“). Selle menetlusega kutsus komisjon Itaaliat üles esitama kogu selline teave, mis võib aidata hinnata tagasimaksmiskohustuse SEAHilt Airport Handlingule ülekandmise küsimust, samuti võimalikku abi, mis kaasneb SEA kapitalisüstiga Airport Handlingule, ühe kuu jooksul alates selle kirja kättesaamise kuupäevast.
- (9) 19. septembril 2014 esitasid Itaalia, SEA ja Airport Handling 2014. aasta menetluse algatamise otsuse peale Üldkohtule tühistamishagid (kohtuasjad T-673/14, T-674/14 ja T-688/14). Üldkohus (neljas koda) jättis 8. detsembri 2015. aasta määrusega hagi kohtuasjas T-673/14 läbi vaatamata; hagiavaldused kohtuasjades T-674/14 ja T-688/14 võeti vastavalt 14. ja 15. juulil 2015 tagasi.
- (10) SEA ja Airport Handling esitasid 23. septembril 2014 ja 25. septembril 2014 taotlused ajutiste meetmete kohaldamiseks, et peatada komisjoni 2014. aasta menetluse algatamise otsuse (kohtuasjad T-674/14 R ja T-688/14 R) täitmine. 29. septembril 2014 tegi Üldkohtu president määruse 2014. aasta menetluse algatamise otsuse *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise peatamiseks. 28. novembril 2014 jättis Üldkohtu president SEA ja Airport Handlingu ajutiste meetmete kohaldamise taotlused rahuldamata ning tühistas esialgse ajutise meetme, millega oli komisjonile antud korraldus mitte avaldada 2014. aasta menetluse algatamise teadet ⁽⁴⁾.
- (11) 6. veebruaril 2015 avaldati 2014. aasta menetluse algatamise otsus *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽⁵⁾ ja komisjon kutsus sellega huvitatud isikuid üles esitama uurimiseluse meetme kohta omapoolseid märkusi.
- (12) Itaalia esitas oma märkused 2014. aasta menetluse algatamise otsuse kohta 9. septembri 2014. aasta kirjaga.

⁽³⁾ Vt kohtumäärus, 20.6.2013, kohtuasi T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, ja kohtumäärus, 1.7.2013, kohtuasi T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Vt kohtumäärus, 28.11.2014, kohtuasi T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Üldkohtu president jättis 27. novembri 2014. aasta määrusega rahuldamata ajutiste meetmete kohaldamise taotluse kohtuasjas T-674/14 R, ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ ELT C 44, 6.2.2015, lk 30.

- (13) Komisjonile laekusid märkused neljalt huvitatud poolelt. Ta edastas need märkused Itaaliale ja andis talle võimaluse vastata. Itaalia teavitas komisjoni oma tähelepanekutest asjaomaste märkuste kohta 26. mai 2015. aasta kirjaga.
- (14) Komisjon palus 20. mai 2015. aasta kirjaga Itaaliale esitada lisateavet. Itaalia vastas 19. ja 22. juuni 2015. aasta ja 2. juuli 2015. aasta kirjadega.
- (15) Kohtumised komisjoni talituste ning Itaalia ametiasutuste ja usaldusfondi Milan Airport Handling Trust esindajate vahel toimusid 30. jaanuaril 2015, 7. mail 2015 ja 15. septembril 2015. Nende kohtumiste järel tegi usaldusfond komisjonile mitu esildist 6. veebruaril 2015, 8. juunil 2015, 13. augustil 2015 ja 23. septembril 2015 peamiselt eesmärgiga teavitada komisjoni Airport Handlingu vähemusosaluse müügi menetluse seisust. Usaldusfondi laadi ja ülesannet selgitatakse punktis 2.3.
- (16) Komisjon palus 23. oktoobri 2015. aasta kirjaga Itaaliale esitada lisateavet. Itaalia vastas 10. novembri 2015. aasta kirjaga.
- (17) 25. novembril 2015 kohtusid komisjoni talitused ning Itaalia ametiasutused, Milan Airport Handling Trust ja äriühing D'Nata, kes valmistas omandama osalust Airport Handlingu kapitalis.
- (18) Itaalia teavitas komisjoni 16. detsembri 2015. aasta kirjaga kavades muuta osaliselt Airport Handlingu majandustegevuse ulatust.
- (19) Itaalia esitas 18. detsembri 2015. aasta kirjaga kokkuvõtte põhielementidest, mille ta oli menetluse käigus esitanud. Komisjon vastas 19. jaanuari 2016. aasta kirjaga.
- (20) Itaalia andis komisjonile 29. jaanuari ja 15. veebruari 2016. aasta kirjadega ajakohastatud teavet Airport Handlingu erastamise protsessi kohta.

2. MEETME KIRJELDUS

- (21) Uurimisel on kaks meetet: esiteks Airport Handlingu rajamine koos SEAHi likvideerimisega; komisjon hindas, kas see meede tekitab majandusliku järjepidevuse kahe äriühingu vahel, mis toob kaasa tagasimaksmise kohustuse ülekandmise SEAHilt Airport Handlingule; teiseks Airport Handlingule omakapitali tagamine tema avalik-õiguslikust isikust emaettevõtja SEA poolt; komisjon hindas, kas seda meetet rakendati turutingimustel. Järgmisena esitatakse nende tehingutega kaasnevate asjaolude kirjeldus.

2.1. Kokkulepped ametiühingutega ja uued töölepingud

- (22) Ajavahemikul, mille jooksul uuritavaid meetmeid rakendati, sõlmisid SEA kontsern (SEA ja SEAH), SEAH ja Airport Handling vastavalt kokkulepped ametiühingutega, kes esindasid SEAHi töötajaid, arvestades SEAHi vabatahtlikku likvideerimist, mille algatas SEA. Nende kokkulepete üldesmärk oli kaitsta kõikide SEAHi töötajate töökohti ning tagada jätkuv ja jätkusuutlik käitlemistevõime SEA kontsernis. Sõlmiti järgmised kokkulepped.
- (23) Pärast seda, kui SEA oli otsustanud, et SEAHi tegevus tuleks tagasinõudmisotsuse järgimiseks lõpetada, sõlmis SEA kontsern ametiühingute organisatsioonidega 4. novembril 2013 kokkuleppe, et lahendada SEAHi töötajate koondamise küsimus. Kokkuleppes sätestati vabatahtlik lõpetamise motiveerimise kava kõikide SEAHi töötajate jaoks, mida pidi rakendatama kollektiivse koondamise ja uue täielikult SEA-le kuuluva tütarettevõtja asutamise kaudu, mis võtaks tööle osa SEAHi töötajatest.
- (24) Selles kokkuleppes määrati kindlaks „esialgne tasaarvestus“ ja sätestati, et vaja on „rakenduskokkulepet“, et sätestada eeskirjad Airport Handlingu töötajate uuteks lepingulisteks tingimusteks ja uueks tööstruktuuriks, sest komisjoni märgitud mittejärgipidevuse nõue nõuaks uute töösuhete loomist. Samuti oleks kokkuleppe kohaselt sellise rakenduskokkuleppe sõlmimine võimalik üksnes pärast „kaubanduslääbirääkimiste pidamist Airport Handlingu ning Linate ja Malpensa lennujaamades tegutsevate vedajate vahel vaba konkurentsi olukorras“⁽⁶⁾. Rakenduskokkuleppe pidi kokkuvõttes tuginema järgmistele põhimõtetele:

— kõikide SEAHi töötajate töökohtade kaitsmise eesmärgi jätkumine;

⁽⁶⁾ 4. novembri 2013. aasta kokkuleppe punkt 5;

- SEA kontsernis töötajate võimaliku ümberpaigutamise selgete kriteeriumide kindlakstegemine;
 - käitlemistevuse majanduslik elujõulisus;
 - asjakohase ja kaasava töösuhete süsteemi kindlaksmääramine;
 - SEA kontserni äriühingu hüvitiste süsteemi jätkuv kohaldamine.
- (25) 22. aprillil 2014 algatas SEAH koondatud töötajate liikuvuse kava (*Collocamento in mobilità*), see on sotsiaalkindlustuskava, mille kehtestas Itaalia riik peamiselt eesmärgiga toetada raskustes olevate äriühingute töötajaid töötuse perioodidel⁽⁷⁾. Sel ajal oli SEAHil 2 214 töötajat, mis on samaväärne 1 980 täistööaja ekvivalendiga.
- (26) 31. mail 2015 oli Airport Handlingul [...] (*) töötajat ([...] (*) täistööajale taandatud töötajate arv, edaspidi „täistööaja ekvivalent“), kellest [...] (*) töötajat ([...] (*) täistööaja ekvivalenti) olid endised SEAHi töötajad.
- (27) 4. juunil 2014 allkirjastasid SEAH ja ametiühingud rakenduskokkuleppe, mille eesmärk oli rakendada põhjenduses 24 kirjeldatud esialgse tasaarvelduse sätteid.
- (28) Kokkuleppes sätestati, et SEA oli nõustunud esiteks sellega, et Airport Handling võtab tööle SEAHi töötajad Airport Handlingu nõutavas ulatuses ja tema kehtestatud ametikohtade kirjelduste kohaselt, ning teiseks sellega, et läbirääkimised ametiühingute organisatsioonidega algavad seoses töötajate valimise kriteeriumidega. Kokkuleppes märgitakse ka seda, et igal uuel töölepingul Airport Handlinguga peaks tingimata olema vahe SEAHiga sõlmitud töölepingu vormilise ja olulise sisuga.
- (29) Selle kokkuleppe kohaselt näitas SEAH oma valmisolekut pakkuda rahaliste stiimulite kava töötajatele, kes annavad 30. juuniks 2014 nõusoleku koondamismeetmeid mitte vaidlustada.
- (30) 4. juunil 2014 sõlmis Airport Handling ka ametiühingute organisatsioonidega kokkuleppe. Selles kokkuleppes sätestatakse tähtjatu lepinguga töötajate arv, keda Airport Handling 1. juulil 2014 vajab. Lisaks märgiti selles, et Airport Handling nõustus võtma uuesti tööle eelkõige SEAHi endised töötajad.
- (31) Selles kokkuleppes viidatakse Airport Handlingu eeldatavale tööjõunõudlusele, mis on väljendatud täistööaja ekvivalentides. Seoses sellega rõhutatakse kokkuleppes, et need näitajad võivad muutuda kokkuleppes märgitud koguarvu ja/või näitajate poolest. Hinnangulised töötajate arvud olid järgmised: [...] (*) täistööaja ekvivalenti põhitegevusega seotud valdkonnas; [...] (*) täistööaja ekvivalenti halduspersonali puhul; [...] (*) täistööaja ekvivalenti tähtjalise lepinguga töötajate puhul seoses hooajalise tegevusega. Kokkuleppes sätestatakse, et selle nõudluse rahuldamiseks on Airport Handlingu prioriteetne strateegia pöörduda praegu SEAHis töötavate isikute poole. Kokkuleppes sätestatakse ka töölevõtmise kord, töölepingute õiguslik ja finantssisu, hüvitiste maksmise põhimõtted ja töökorraldus. Kokkuleppe sätetes märgitakse, et SEAHi endised töötajad võetakse tööle uute lepingute alusel, mille majanduslikud tingimused on olulisel määral erinevad.
- (32) Selles kokkuleppes sätestatud töökorraldus erineb sellest, mida SEAH oma töötajate suhtes kohaldas. Eelkõige:
- lennundustöötajate riikliku kollektiivlepingu alusel peaks Airport Handling kohaldama käitlejaid käsitlevat punkti, samal ajal kui SEAHi endiste töötajate töölepingute suhtes kohaldati lennujaama käitajaid käsitlevat punkti. Itaalia andmetel sätestatakse käitlejaid käsitlevas punktis teistsugused tingimused seoses puhkusega (22 päeva asemel 20 päeva aastas), töö kestusega (7 tunni ja 15 minuti asemel 7 tundi ja 30 minutit päevas) ning töötasu ja hüvitistega (kuue päeva tasu kaotamine);
 - palgaõiguste erinev korraldus, näiteks asjaolu, et Airport Handling ei kohalda teatavaid riiklikku kollektiivlepingut täiendava korporatiivlepingu punkte, mida SEAH oma töötajate suhtes kohaldas;
 - teistsugune töötajate korraldus (nt [...] (*)).

⁽⁷⁾ 23. juuli 1991. aasta seadus nr 223, mis käsitleb eeskirju, mis on seotud koondamisfondiga, koondatud töötajate liikuvusega, töötushüvitistega, ELi direktiivide rakendamise ja muude tööturuga seotud sätetega (GURI nr 175, 27. juuli 1991).

(*) Ärisaladus.

(33) Itaalia leiab, et selle tulemusena:

— vähenesid Airport Handlingu kogutööjõukulud 30 % võrreldes SEAHi kogutööjõukuludega;

— vähenes Airport Handlingu täiendava korporatiivlepingu kulude osakaal [...] (*) % võrreldes SEAHi omadega ning keskmine palgalangus aasta arvestuses on [...] (*) kordne kuupalk.

(34) 9. juunil 2014 kiitis SEAHi osanike erakorraline üldkoosolek heaks äriühingu tegevuse lõpetamise ja tema suhtes vabatahtliku likvideerimise algatamise, kehtestades tegevuse lõpetamise tähtajaks 1. juuli 2014⁽⁸⁾.

(35) Likvideerija nimetati ja talle tehti ülesandeks müüa äriühingu varad, tasuda võlausaldajatele võlad ning koostada lõplik likvideerimisbilanss ja -aruanne.

(36) Ametiühingute organisatsioonid olid kehtestanud 4. juuni 2014. aasta kokkulepete jõustumise tingimuseks SEAHi töötajate seas läbi viidud hääletuse positiivse tulemuse. Hääletus toimus 11.–13. juunil 2014. Sellel hääletusel lükati 4. juuni 2014. aasta kokkulepe tagasi.

(37) Seepärast otsustas SEAHi osanike üldkoosolek 1. juulil 2014 lükata SEAHi tegevuse lõpetamise tähtaja edasi 31. augustini 2014, volitades likvideerijat (kes oli asunud oma ülesandeid täitma 1. juulil 2014) äriühingut ajutiselt kuni selle kuupäevani juhtima ning jätkama selle tähtaja lõppemisel SEAHi varade võõrandamisega ja selle tegevuse lõpetamisega.

(38) 14. juuni 2014. aasta hääletuse negatiivse tulemusega seotud olukorra lahendamiseks pakkusid ametiühingute organisatsioonid 4. juulil 2014 välja teatavad selgitused punktide kohta, mis on sätestatud 4. juuni 2014. aasta kokkuleppes; näiteks selgitasid nad, et lisatööpäevad peavad jagunema ühtlaselt kogu aasta peale, et viide tööaja tõhususele tähendab seda, et töötama peab vähemalt 7,5 tundi päevas viiepäevase töönädala kohta, ning et töötajatel on võimalus valida kahe võimaluse vahel, kuidas töötada teatavate puhkepäevade ajal, mis ei ole uue kokkuleppe alusel enam tasustatud. Airport Handling kinnitas need ettepanekud 7. juulil 2014. 15. juulil 2014 allkirjastas Airport Handling lisakokkuleppe, milles kinnitati 4. juuni 2014. aasta kokkuleppe kehtivust, ning lisas ametiühingute organisatsioonide nõutavad selgitused. Samas ei tehtud selle uue kokkuleppega olulisi muudatusi võrreldes varem tagasilükatud 4. juuni 2014. aasta kokkuleppega.

(39) 2014. aasta augustis jätkas SEAH oma kõikide töötajate koondamisega. Samal ajal hakkas Airport Handling võtma SEAHi endiste töötajate seast tööle neid töötajaid, keda ta pidas oma tegevuse jaoks vajalikuks. Airport Handling võttis ajutiste töötajate leidmiseks ühendust ka Adeccoga, kes on ajutise töö valdkonna teenuseosutaja.

(40) SEAH lõpetas tegevuse 1. septembril 2014. Sel kuupäeval alustas Airport Handling tegevust Milano lennujaamades. 1. septembri 2014. aasta seisuga oli Airport Handlingul [...] (*) töötajat ([...] (*) täistööaja ekvivalenti), seega töötas tema juures [...] (*) % töötajatest, kes olid olnud SEAHi töötajad 22. aprilli 2014. aasta seisuga, s.o kuupäev, millal SEAH alustas ametlikku menetlust oma töötajate kollektiivseks koondamiseks. Lisaks kasutas Airport Handling [...] (*) ajutist töötajat ([...] (*) täistööaja ekvivalenti) [...] (*).

2.2. Leping lennuettevõtjatega

(41) 22. aprilli 2014. aasta kirjaga teavitas SEAH lennuettevõtjaid, tarnijaid ja teisi huvitatud isikuid, et ta lõpetab tegevuse alates 1. juulist 2014 ning lõpetab seega sel kuupäeval maapealse teeninduse teenuste osutamise Milano lennujaamades.

(*) Ärisaladus.

(8) Vabatahtlik likvideerimine on iseenesest sarnane kohtu poolt tegevuse lõpetamisega, välja arvatud asjaolu, et mitte kohus vaid osanike üldkoosolek teeb otsuse äriühingu tegevuse lõpetamise kohta, nimetab likvideerijad ja määrab kindlaks nende volitused. Üksnes juhul, kui osanike enamus ei saa koguneda, peab äriühing pöörduma likvideerimismenetluse algatamiseks kohtu poole. Kohus nimetab seejärel likvideerijad kooskõlas äriühingu põhikirjaga või vastavalt osanike üldkoosoleku otsusele, välja arvatud juhul, kui on selge, et osanike vahel kokkuleppele mittejätkamine takistab neid üldkoosolekul otsust tegemast, mil kohus nimetab ise likvideerija.

- (42) Ülalnimetatud teate järel otsustasid kümme lennuettevõtjat kasutada maapealse teeninduse teenuste osutamiseks Milano lennujaamades muid teenuseosutajaid kui SEAH ja Airport Handling.
- (43) Samal ajal valisid avatud pakkumismenetluse põhjal Airport Handlingu maapealse teeninduse teenuste osutajaks 19 lennuettevõtjat, kes Milano lennujaamades tegutsevad. Teised lennuettevõtjad valisid Airport Handlingu võistleva dialoogi menetluse põhjal. Itaalia kinnituse kohaselt põhineb teenuseosutaja valimine tavaliselt teatavate tegurite hindamisel, nagu hind, teenuseosutaja rahaline usaldusväarsus, tõhusate seadmete kättesaadavus, võrgustiku olemasolu ning ettevõtja varasem tegevus, kogemus ja pädevus.

2.3. Airport Handlingu rajamine ja SEA osaluse ülekandmine usaldusfondile Milan Airport Handling Trust; Airport Handlingu kapitaliseerimine

- (44) Airport Handling asutati 9. septembril 2013 osühinguna, mille osakapital oli 10 000 eurot.
- (45) 10. märtsil 2014 otsustas SEA juhatus suurendada Airport Handlingu kapitali 2,5 miljoni euroni, et Airport Handling vastaks riikliku tsiviillennundusameti (ENAC) kehtestatud maapealse teeninduse teenuste osutaja sertifitseerimise nõuetele. Kehtivate siseriiklike õigusnormide kohaselt annab ENAC litsentsi maapealse teeninduse teenuste osutajatele, kes vastavad järgmistele nõuetele⁽⁹⁾:
- kapital moodustab vähemalt ühe neljandiku tõenäolisest käibest;
 - tegevusega seotud ressursid ja organisatsiooniline suutlikkus, mis on piisavad teenuste osutamiseks;
 - tõend selle kohta, et kõik töö- ja tööohutusõigusest tulenevad kohustused on täidetud.
- (46) 30. juunil 2014 otsustas SEA juhatus luua usaldusfondi Milan Airport Handling Trust (edaspidi „usaldusfond“) ja suurendada Airport Handlingu kapitali 25 miljoni euroni.
- (47) Usaldusleping allkirjastati 30. juunil 2014. Usalduslepingu kohaselt teeb usaldusfond järgmist: i) tegutseb Airport Handlingu ainuosanikuna kuni äriühingu vähemusosaluse müümiseni ning ii) tagab, et Airport Handling teostab oma majandustegevust SEA Handlingust sõltumatult.
- (48) Usalduslepingu kohaselt loodi usaldusfond konkreetsete eesmärkidega, et:
- kinnitada ja kontrollida Airport Handlingu majandusliku järjepidevuse puudumist SEA ja SEAHiga, mis tagatakse eelkõige sellega, et Airport Handlingut juhitakse SEAst sõltumatult;
 - võimaldada sõltumatutel kolmandatest isikutest investoritel omandada Airport Handlingu kapitalis vähemalt 30 % osalus.
- (49) Usalduslepingus on märgitud, et selle ülesande täitmiseks kasutab usaldusfond oma volitusi:
- nimetada juhatuse liikmed, seadusjärgsed audiitorid ja teised juhtorganid, valides nõuetele vastavate kandidaatide seast, kellel ei ole tegevusega seotud vastutust ega töösuhet SEA või SEAHiga;
 - nõuda juhatuselt aruannet majandusliku järjepidevuse katkemist kajastavate sündmuste kohta, mis toimusid enne usaldusfondi asutamist, ning
 - tagada asjakohase korra kehtestamine, et ära hoida olukord, kus Airport Handling saab lennuettevõtjatega lepinguid sõlmides või jõus hoides võrreldes konkurentidega SEA äriteabest lubamatult kasu, järgides usalduslepingu A lisas sätestatud piiranguid.

⁽⁹⁾ Airport Handling esitas litsentsitaotluse maapealse teeninduse teenuste osutamiseks Linate ja Malpensa lennujaamades 21. jaanuaril 2014. ENAC andis Airport Handlingule litsentsi 17. aprillil 2014.

- (50) Eelkõige peab usaldusisik usalduslepingu kohaselt kontrollima, et alates Airport Handlingu asutamisest ei oleks kehtestatud õigusakte, mille tulemusena kannab SEAH Airport Handlingule üle mis tahes muid varasid, vallas- ja kinnisvara, lennuettevõtjatega ja/või käitlemisteenuste osutajatega sõlmitud lepinguid, intellektuaalomandi õigusi või majandusliku mõjuga ühepoolseid kohustusi (st reaalsed või isiklikud garantiid) kui need, mis on sätestatud usalduslepingus.
- (51) Seoses sellega jäetakse usalduslepinguga usaldusisiku kontrollivolituste alt välja:
- asjaolu, et Airport Handlingu rajas ja kapitaliseeris SEA;
 - asjaolu, et Airport Handling oli üle võtnud SEAHi töötajad;
 - asjaolu, et Airport Handling rendib oma varasid ja käitlemisseadmeid SEAHilt rendilepingu alusel, mis lõppeb 28. veebruaril 2015.
- (52) Lisaks peab usaldusisik usalduslepingu kohaselt kontrollima, et:
- Airport Handlingu tegevuse juhtimine oleks eraldi SEA juhtimisest ning toimuks sellise juhatuse kontrolli ja järelevalve all, mille liikmed on nimetanud usaldusisik iseseisvalt, välja arvatud SEA-le usalduslepingu alusel antud volituste korral;
 - enne või pärast usaldusfondi loomist ei kehtestaks SEA ja Airport Handling õiguslikke dokumente, mis toovad kaasa SEA poolt mis tahes muude varade, vallas- või kinnisvara, lepingute, majandusliku mõjuga ühepoolsete kohustuste (st reaalsete või isiklike garantiide) või intellektuaalomandi õiguste ülekandmise kui need, mis on sätestatud usalduslepingus või mida SEA nõuab Milano lennujaamade kontsessiooniomanikuna, ning
 - Airport Handling kehtestaks korra ja kontrolli, et ära hoida võimalus SEA ärisaladusega kaitstud äriteabe kasutamiseks, mis annaks Airport Handlingule lubamatu eelise lennuettevõtjatega lepinguid sõlmides või jõus hoides; selline teave on näiteks teave SEAHi poolt varem sõlmitud lepingute kohta või SEA-le lennujaama käitajana tegutsemise ajal edastatud lennuettevõtjate nõuete kohta.
- (53) Usalduslepingu kohaselt ei ole samas usaldusisiku ülesanne kontrollida või hinnata asjaolusid, et:
- SEA esindajad osalesid läbirääkimistel töötajatega, kelle Airport Handling peaks üle võtma;
 - Airport Handling saab kasutada allhanke korras palgatud SEA töötajaid, sealhulgas tema tegevdirektorit, mis pidi jääma nii usaldusfondi kestuse ajaks;
 - teatavaid keskseid teenuseid pakub endiselt SEA;
 - SEA võib kontrollida kvaliteetsete teenuste tasemeid, et täita oma kohustusi Milano lennujaamade taristu lennujaama käitajana;
 - otsuseid Airport Handlingu tulevase rahastamise kohta teeb täielikult SEA, ilma et see piiraks Airport Handlingu juhatuse õigusi teha otsuseid äriplaani elluviimiseks.
- (54) Seoses kolmandast isikust investori lisandumisega on usalduslepingus sätestatud, et Airport Handlingu kapitali nii-öelda nõuetekohastele osanikele (füüsilistele või juriidilistele isikutele, kes, olles Itaalia residendid, ei kvalifitseeru avalik-õigusliku asutusena ega Itaalia riigi kontrolli all olevate äriühingutena, välja arvatud börsil noteeritud ettevõtted) avamise menetluse esimest etapp pidi juhtima SEA ning see pidi viidama lõpule 28. veebruariks 2015.
- (55) Usalduslepingus on sätestatud, et kui SEA on 1. märtsiks 2015 endiselt Airport Handlingu osanik rohkem kui [...] (*) % ulatuses, siis hakkab usaldusisik otsima investoreid, kes peavad vastama tingimustele, mille SEA on talle eelnevalt edastanud dokumendi kaudu, millest tuleb teatada usaldusisiku järelevalvajana tegutsevale juristile, ning mille SEA peab õigel ajal läbi vaatama. Ühelgi muul juhul ei või usaldusisik võõrandada osalust Airport Handlingus ilma SEA nõusolekuta.

(*) Ärisaladus.

- (56) Usalduslepingus on lisaks sätestatud, et pärast [...] (*) % SEA osaluse müüki Airport Handlingus hakkab SEA otsima erainvestoreid, kes soovivad omandada osalust Airport Handlingu kapitalis, võttes arvesse sotsiaalseid kaalutlusi ja SEA kohustust tagada jätkuvalt maapealse teeninduse teenuste osutamine Milano lennujaamades.
- (57) 26. augustil 2014 kiitis Airport Handlingu juhatus heaks usalduslepingu lisa. Lisas sätestati, et Airport Handling emiteerib 20 000 kapitaliinstrumenti (*strumenti finanziarii partecipativi* ehk SFPd) kooskõlas Itaalia tsiviilseadustiku artikli 2346 lõikega 6 ⁽¹⁰⁾ nimiväärtusega 1 000 eurot üks instrument, mille kohta peab ettepaneku tegema SEA. Lisa allkirjastati järgmisel päeval.
- (58) 27. augustil 2014 otsustas Airport Handlingu osanike üldkoosolek ⁽¹¹⁾ suurendada Airport Handlingu kapitali 1,3 miljonilt eurolt 5 miljoni euroni; kapitali märkis ja maksis sisse SEA.
- (59) Samal kuupäeval kandis SEA kogu Airport Handlingu osaluse üle usaldusfondile ja nimetas Airport Handlingut juhtima usaldusisiku, nimelt äriühingu Crowe Horwath Trustee Services (edaspidi „usaldusisik“).
- (60) 27. augustil 2014 nimetas usaldusisik ametisse Airport Handlingu uue juhatuse. SEA [...] (*) tippjuhti [...] (*) viiest, [...] (*) Itaalia andmetel tegutsevad mõlemad üksnes Airport Handlingu ainuhuvides emaettevõtjast SEA lähetamise lepingu alusel.
- (61) Samal kuupäeval ehk 27. augustil 2014 tegi Airport Handlingu osanike üldkoosolek ⁽¹²⁾ pärast SEA osaluse üleandmist usaldusfondis otsuse kujundada Airport Handling ümber osaühingust (S.R.L) aktsiaseltsiks (S.p.A) ning emiteerida 20 000 SFPd, mida pakuti märkimiseks SEA-le hinnaga 1 000 eurot üks instrument. SEA märkis ja maksis SFPd sisse järgmisel päeval, suurendades seega Airport Handlingu kapitali kokku 25 miljoni euroni (5 miljonit eurot osakapitalina ja 20 miljonit eurot SFPdena).

2.4. SEAHi varade müümise katse; rendileping Airport Handlinguga

- (62) 12. novembril 2014 avaldas likvideerija ettepanekute esitamise kutse SEAHi varade ostmiseks; kõnealune kutse avaldati Euroopa Liidu Teataja lisas.

„Itaalia – Milano: Seadmete müük, mis hõlmab järgmist (üksnes teabeks): lasti laadimisseadmed, transpordivahendid, tõsteplatvormid, kahvelkärud, teisaldatavad/haagisele paigaldatud lintkonveierid, teisaldatavad/haagisele paigaldatud/BAE trepid, elektri-/diisel-/ hübriidtraktorid, vaadid, generaatorid, kliimaseadmed, kompressorid, pagasi-/kaubakärud 2014/5 218-385934 – ettepanekute esitamise kutse“ ⁽¹³⁾. Ettepanekute esitamise kutse puhul jaotati varad üheksaks osaks.

- (63) SEAH tellis äriühingult Istituto del Marchio di Qualità S.p.A. (edaspidi „IMQ“) SEAHi varade põhjaliku hindamise, et kehtestada selle põhjal SEAHi maapealse teeninduse seadmete rentimise tasu ja varade müügihind. IMQ esitas kaks aruannet: 25. juunil 2014 renditasu kohta ning 16. oktoobril 2014 müügi eesmärgil varade osadeks jaotamise kohta. IMQ kinnitusel tuleb varade hinnangulist väärtust käsitleda tõenäolise turuväärtusena, mis sarnaste tehniliste omaduste, toimivuse, remondi- ja hoiustamisseisukorra, kasutamise ja vanusega varadel rahalises väärtuses oleks.
- (64) Müügi eesmärgil üheksaks osaks jaotatud varade pakkumuste esitamise lõpptähtajaks kehtestati 26. jaanuar 2015.
- (65) IMQ tegi ettepaneku kehtestada SEAHi maapealse teeninduse seadmete rentimise tasuna [...] (*) eurot poolaastas [...] (*) eurot aastas).

(*) Ärisaladus.

⁽¹⁰⁾ SFPd on omakapitaliinstrumentid, seega ei kehti nende suhtes SEA eraldatud summa tagasimaksmise kohustus. Nendega ei kaasne haldamise õigusi, aga need sarnanevad aktsiatega omakapitaliõiguste mõttes. Eelkõige nähakse nende instrumentidega ette kasumi jaotamise ja reserviga seotud õigused ning õigused muudele omakapitali osadele, sealhulgas äriühingu tegevuse lõpetamise korral.

⁽¹¹⁾ Sel kuupäeval oli SEA endiselt Airport Handlingu ainuosanik.

⁽¹²⁾ Sel kuupäeval oli usaldusfond Airport Handlingu ainuosanik.

⁽¹³⁾ 12. novembri 2014. aasta hanketeade nr 2014/S218-385934 ELT lisas TED (Tenders Electronic Daily): <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:ET:HTML&tabId=0>.

- (66) 1. septembril 2014 sõlmisid SEAH ja Airport Handling rendilepingu, millega Airport Handling pidi rentima seadmed renditasuga [...] (*) eurot, s.o IMQ välja pakutud summa. Rendileping pidi lõppema 31. augustil 2015.
- (67) Selleks et kinnitada IMQ ellu viidud väärtuse hindamise õigsust, sõlmisid IMQ, Airport Handling ja SEAH 1. septembril 2014 lepingu teise sõltumatu eksperdiga Ernst & Young Financial Business Advisors SpA (edaspidi „E&Y“), et hinnata uuesti renditasu taset. Seoses sellega olid SEAH ja Airport Handling lepingus kokku leppinud, et kui teisel hindamisel tehakse järeldus, et turuväärtus kaldub vähemalt [...] (*) % IMQ kehtestatud tasemest kõrvale, tuleks lepingulist tasu tagasiulatuvalt korrigeerida.
- (68) 15. oktoobril 2014 esitas E&Y oma aruande ja kehtestas SEAHi varade rentimiseks turumäära [...] (*) eurot aastas. 25. oktoobril 2014 leppisid Airport Handling ja SEAH kokku, et nad laiendavad E&Y tehtud analüüsi ja andsid talle ülesande analüüsida tegelikke tegevustingimusi ja varade füüsilist seisundit (E&Y oli esialgu tuginenud oma hinnangu puhul varade valimi füüsilisele kontrollile). See analüüs näitas, et mitu masinat ja seadet ei olnud kasutamiseks sobivad, võttes arvesse rendilepingu lühikest kestust ja vajaliku remondi suuri kulusid, mis tulenesid mitme seadme vananemisest. Usaldusfondi andmetel arutasid kuupäeval, mil ta esitas oma märkused 2014. aasta menetluse algatamise otsuse kohta, SEAH ja Airport Handling lahendust, mis hoiaks ära kohtumenetluse. Seega korrigeeriti renditasu tagasiulatuvalt [...] (*) euron aastas.
- (69) 26. novembril 2014 otsustas Airport Handlingu juhatus alustada turul uue seadme ostmise avalikku hankemenetlust. 11. veebruaril 2015 asendas Airport Handling selle hankemenetluse tulemusena ligikaudu [...] (*) % oma seadmetest turult ostetud varaga maksumusega ligikaudu [...] (*) eurot. Itaalia ametiasutuste andmetel rahastas Airport Handling seda ostu üksnes omavahenditest.
- (70) 9. veebruaril 2015 kuulutati SEAHi varade müügi hange mitteedukaks, sest ükski pakkuja ei olnud väljendanud huvi ühegi osa ostmise vastu.
- (71) 26. veebruaril 2015 sai SEAH Airport Handlingult esimese teate, millega Airport Handling väljendas oma huvi hanke üheksast osast kuue ostmise vastu. 3. juunil 2015 uuendas Airport Handling oma ettepanekute esitamise kutset. 18. septembril 2015 müüdi [...] (*) Airport Handlingule esialgses hankemenetluses märgitud hinnaga [...] (*) eurot.

2.5. Vähemusosaluse müük Airport Handlingus

- (72) Nagu usalduslepingus sätestatud, algatas usaldusisik menetluse Airport Handlingu kapitali vähemusosaluse müügiks.
- (73) Sel eesmärgil määras usaldusisik 27. jaanuaril 2015 BNP Paribase Itaalia filiaali finantsnõustajaks seoses vähemalt 30 % Airport Handlingu aktsiakapitali müügiga kolmandatest isikutest investoritele. Itaalia ametiasutused märkisid, et BNP Paribas korraldas finantsnõustajana tegutsedes müügiprotsessi täiesti sõltumatult. BNP Paribas kavandas järgmised müügietaapid: 1. esialgne sõelumine; 2. tehingu korraldamine; 3. tehingu lõpuleviimine.
- (74) Viis huvitatud investorit esitasid mittesiduvad pakkumused [...] (*)–[...] (*) % osaluse ostmiseks Airport Handlingus: [...] (*), [...] (*), [...] (*), [...] (*) ning [...] (*).
- (75) Itaalia esitatud müügilepingu kavandi kohaselt kohustub usaldusisik selleks, et võimaldada investoril omandada kontroll Airport Handlingu tegevuse üle, kogu ajavahemiku jooksul kuni maksepuhkuse perioodi lõpuni ⁽¹⁴⁾ andma investorile õiguse määrata enamik juhatuse liikmeid, st viiest juhatuse liikmest kolm, kelle seas oli äriühingu tegevjuht, samal ajal kui juhatuse esimehe nimetab osanike koosolek.

(*) Ärisaladus.

⁽¹⁴⁾ Lõpptähtaeg 18 kalendrikuud alates kõikide dokumentide koostamisest ja vahetamisest ning kõikide kohustuste täitmisest ja lõpuleviimisest, mis müügilepingust tulenevad.

- (76) 21. septembril 2015 allkirjastas usaldusisik D'Nataga siduva raaminvesteeringislepingu [...] (*) % Airport Handlingu osade müügiks. Selle lepingu kohaselt kohaldatakse järgmist korda.
- (77) Esialgne investeering: pärast seda, kui ühinemist kontrollivad ametiasutused on omandamise kinnitanud, omandab D'Nata [...] (*) % Airport Handlingu osadest õigusega nimetada enamik juhatuse liikmeid ja tegevjuht. Selle kokkuleppe eesmärk oli tagada D'Nata jaoks, olenemata sellest, et ta on vähemusosanik, tegelikku kontrolli omava osaniku seisund.
- (78) Lisainvesteering: D'Natal on ostuoptsiooni alusel õigus omandada veel [...] (*) % suurune osalus Airport Handlingus. Asjaomases riigiabi müügioptsioonis on sätestatud, et D'Natal on õigus oma [...] (*) % osalus korrigeeritud esialgse soetamishinnaga tagasi müüa, kui komisjon teeb negatiivse otsuse või kui esialgse investeeringu tegemisest 18 kuu möödudes on riigiabimenetlus veel pooleli.
- (79) 8. veebruaril 2016 kinnitas Itaalia konkurentsiamet (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*) Airport Handlingus ainukontrolli omandamise D'Nata poolt Itaalia ühinemiste kontrolli seaduse alusel. Usaldusisik teavitas komisjoni, et pärast seda kinnitamist jätkab ta D'Nata investeeringu lõpuleviimisega 8. märtsil 2016.

2.6. 2014.–2017. aasta äriplaan

2.6.1. 14. novembri 2013. aasta äriplaan

- (80) Esialgse uurimise etapis oli Itaalia esitanud 14. novembril 2013 Airport Handlingu äriplaani ajavahemikuks 2014–2017 (edaspidi „2013. aasta novembri äriplaan“), et tõendada SEA poolt Airport Handlingu kapitali tehtud investeeringu vastavust turumajandusliku investori põhimõttele. Selle plaani põhielementide kokkuvõte on esitatud allpool.
- (81) Äriplaan keskendub perrooni-⁽¹⁵⁾ ja reisijateenustele,⁽¹⁶⁾ mis moodustavad põhiosa Airport Handlingu äritegevusest. Äriühingu koguturuosa nii Malpensa kui ka Linate lennujaamades pidi 2014. aasta teisel poolaastal olema eelduste kohaselt vastavalt [50–70] (*) % ja [50–70] (*) % ning suurenema 2017. aastaks vastavalt [60–80] (*) % ja [60–80] (*) %ni.
- (82) Äriplaanis koostatud prognoosid viitavad tegevustulu suurenemisele tänu turuosa prognoositud suurenemisele. Kogutulu pidi suurenema [...] (*) eurolt 2014. aasta teisel poolaastal [...] (*) euronil 2017. aastal, tuginedes eeldusele, et ajavahemikul 2014–2017 suureneb reisijate liiklus [...] (*)–[...] (*) % aastas.
- (83) Keskmine töötajate arv pidi prognoosi kohaselt kasvama [...] (*) täistööaja ekvivalendilt 2014. aastal [...] (*) täistööaja ekvivalendini 2017. aastal tulenevalt tähtajaliste lepingute arvu kasvust. Tööjõukulud pidid olema hinnanguliselt ligikaudu [...] (*) % kogutegevuskuludest. SEA tootlikkus pidi vaatlusperioodil suurenema 12 % tänu kolmele peamisele tegurile:
- tõhususe suurenemine Airport Handlingu tegevuse alustamisel (korrigeerides tähtajalisi ja osalise tööajaga lepingute osakaalu; töökava parem määratlemine; organisatsioonilise struktuuri kohandamine, et kasutada vahendeid tõhusalt, piirates hooajatöötajate kasutamist; olemasoleva tööjõu võimsuse suurendamine);
 - mastaabisääst, mis tuleneb liikluse suurenemisest;
 - äriprotsesside struktuuri kohandamine (parem töö planeerimine ja organiseerimine; investeeringud tehnilistesse lahendustesse, et võimaldada teatava tegevuse osalist või täielikku automatiseerimist; tööjõukulude seostamine tegevuse väljundite ja tulemustega).

(*) Ärisaladus.

⁽¹⁵⁾ Lennuallteenused, sealhulgas reisijate, pagasi ja kauba peale- ja mahalaadimine, lennuki tasakaalustamine ning pagasi jaotamine.

⁽¹⁶⁾ Avatud ala teenused.

- (84) Esialgsed tegevuse alustamise kulud seoses kliendi- ja tarnijalepingute uute läbirääkimistega, töölepingutega, värbamisega, organisatsiooniliste/halduslike/tegevusega seotud menetlustega, õigusabiga, panga teenustasudega, nõustamisega ning väikevahendite ja mitmesuguste muude varude ostuga olid eelduste kohaselt kuni [...] (*) eurot.
- (85) Põhitegevusega seotud tegevuse alustamise kulud, st kapitalikulud, mis on vajalikud, et Airport Handling saaks hakata tegutsema, olid hinnanguliselt [...] (*) eurot uute seadmete eest. Samas eeldati 2013. aasta äriplaani puhul, et Airport Handling soetab kasutatud maapealse teeninduse seadmed väärtusega [...] (*) eurot.
- (86) Kõikide hinnanguliste tegevuse alustamisega seotud kulude katmiseks tuleb äriplaani kohaselt suurendada [...]. (*) aastal kapitali [...] (*) euro võrra.

2.6.2. 6. augusti 2014. aasta äriplaani

- (87) Edasise uurimise käigus esitas 6. augustil 2014 Itaalia läbivaadatud äriplaani ajavahemiku 2014–2017 kohta (edaspidi „2014. aasta augusti äriplaani“), mille Airport Handlingu juhatus 26. augustil 2014 heaks kiitis. Itaalia esitatud teabe kohaselt viidi see läbivaatamine lõpule juba 2014. aasta juulis. Selle plaani põhieelduste kokkuvõte on järgmine.
- (88) Turuosa: mis puutub [...] (*), siis eeldatakse 2014. aasta augusti äriplaanis veidi väiksemat kasvu kui eelmises plaanis, nii et turuosa on [...] (*). aastal [70–80] (*) %, tuginedes [...] (*) ja [...] (*) liikluse ajakohastatud prognoositud tasemele.
- (89) Hinnad: ühikuhinnad (õhusõiduki liikumise kohta) on kõrgemad kui 2013. aasta äriplaanis eeldatud hinnad ning on kogu 2014.–2017. aasta jooksul nominaalselt samad.
- (90) Tööjõukulud: 2014. aasta augusti äriplaanis esitatud hinnangulised tööjõukulud on veidi suuremad kui 2013. aasta novembri äriplaanis eeldatud kulud ning jäävad vahemikku [...] (*)–[...] (*) % tegevuskuludest. Kasv tuleneb [...] (*).
- (91) Muud arvesse võetud kulud olid välised kulud, amortisatsioon ja eraldised, mis moodustasid koos ligikaudu [...] (*)% kogutegevuskuludest, ning nende teenuste reguleeritud kulud (ligikaudu [...] (*) %), mida SEA osutab Airport Handlingule lennujaama ühise jagatava infrastruktuuri kasutamise eest (nimelt [...] (*)). 2014. aasta augusti äriplaani hinnangu kohaselt tuleks seadmete ostmiseks investeerida [...] (*) eurot, millest [...] (*) % kuluks uute seadmete ostmiseks ja [...] (*) % kasutatud seadmete ostmiseks turul. Need näitajad põhinesid võimalike pakujate pakumustel, mis saadi lennujaama käitamisel 2014. aasta märtsis.
- (92) Nii nagu 2013. aasta äriplaanis, on ka 2014. aasta augusti äriplaanis osutatud SEAHi kulude struktuuriga võrreldes tegevuskulude vähenemisele, mis saavutatakse peamiselt tõhususe suurendamise ja töötajate arvu vähendamise kaudu.

2.6.3. Äriplaani majanduslikud hinnangud

2.6.3.1. BCG aruanne

- (93) Airport Handling tellis Boston Consulting Groupilt 2014.–2017. aasta äriplaani esialgse sõltumatu hindamise (edaspidi „BCG aruanne“). BCG esitas oma aruande 14. oktoobril 2014.
- (94) BCG aruanne põhineb 26. augustil 2014 heaks kiidetud äriplaanil, 2013. aasta novembris koostatud äriplaanil, BCG enda kogemustel ja oskusteabel selles valdkonnas, samuti turu arengut ja peamisi käitamisettevõtjaid käsitlevatel avalikel andmetel.
- (95) Kokkuvõttes hindas BCG järgmisi äriplaani aluseks olnud eelduseid: tuluprognoosid (tuginedes eeldatavale liikluse kasvu potentsiaalile, Airport Handlingu käideldavate mahtude eeldatavale kasvule); tööjõukulud (tuginedes kuludele täistööaja ekvivalendi kohta; eeldatavale töövõime kasvule); kavandatavad investeeringud (kogusumma [...] (*) eurot).

(*) Ärisaladus.

- (96) BCG tegi oma järelduste kohta järgmise kokkuvõtte.
- (97) SEA tasandil esineva liikluse mahu eeldused tunduvad üldiselt olevat jätkusuulikud ja suuremate organisatsioonide, eelkõige IATA ja Eurocontrol'i tehtud korraldustega kooskõlas. BCG märkis samas, et kavatsus säilitada muutumatu vedajate kooslus, kuhu kuuluvad odavad vedajad (*low-cost carriers*) ja nii-öelda pikaajalised vedajad (*legacy carriers*), ei oleks kooskõlas vedajate koosluse ajaloolise arenguga Malpensa terminalis, kus viimase nelja aasta jooksul oleks odavate vedajate osakaal suurenenud [...] (*) protsendipunkti. Lisaks sellele võib uus riiklik määrus (*Decreto Linate*) kaasa tuua mõne vedaja ümberpaigutamise Malpensa lennujaamast Linate lennujaama.
- (98) Airport Handlingu käideldavate mahtude võimaliku arengu eeldus tundub olevat üldiselt saavutatav, sest esiteks peaksid uute vedajatega kuupäeval, mil BCG aruande koostas, sõlmitud lepingud tagama [60–70] (*) % turuosa; teiseks oleks 2017. aasta eesmärgiks seatud [70–80] (*) % turuosa jätkusuutlik, pidades silmas kehtivat konkurentsikäitumise seadust, samuti SEAHi ajaloolist [70–80] (*) % turuosa.
- (99) BCG andmetel tundusid lennujaama käitajale osutatud teenustest saadud tulu eeldused olevat üldiselt tehtud SEAgas käimasolevate läbirääkimiste käigus. BCG ei saanud samas hinnata eeldatavat tulu äriplaani viimasel aastal (2017) tingituna lepingu kestusest, mis oli kaks aastat.
- (100) Eeldused keskmise tööjõuhikukulu kasvu kohta [...] (*) % aastast alates 2014. aastast kuni 2017. aastani olid üldjoontes kooskõlas Itaalia lennujaamade käitajate ühingu Assaeroporti ja ametiühingute vahel 2014. aasta oktoobris sõlmitud lepingutega.
- (101) Ressursside tootlikkuse [...] (*) % suurenemine tundus üldiselt jätkusuutlik esiteks tingituna tootlikkuse [...] (*) % suurenemisest, mis oli aruande koostamise ajal juba saavutatud, ning teiseks tulenevalt sellest, et ülejäänud [...] (*) % tundub olevat mõistlik, arvestades olemasolevaid organisatsioonilisi tegureid ja tehnilist rakendamisetappi.
- (102) BCG leidis ka seda, et [...] (*) euro suurune eelarve investeeringuteks tundub olevat üldiselt kooskõlas uue sõidukipargi ostuga, kuhu kuuluvad peamiselt uued sõidukid (95 %), nagu on näidatud üksikasjalike ostuväärtustega, mis on esitatud pakkumustes, mille Airport Handling sai 2014. aasta märtsis.
- (103) BCG leidis, et kokkuvõttes oli 2017. aastaks äriplaanis prognoositud kasumimarginaal [...] (*) %, [...] (*) eurot üldiselt kooskõlas teistest sellistest Euroopa äriühingutest koosneva märkimisväärse valimi keskmise kasumlikkusega, kes tegutsevad era- ja avalikus sektoris (tuginedes võrdlusele Portway, Acciona, Aviapartneri, Fraporti ja ATA-Handlinguga). BCG märkis samas, et liikluse koosluse tegelik areng, samuti Linatet käsitleva uue määruse (*Decreto Linate*) võimalik mõju võib tuua kaasa väiksema liikluse Malpensal.

2.6.3.2. Brattle'i aruanne

- (104) SEA tellis Brattle'i kontsernilt aruande, et analüüsida SEA kapitalisüsti Airport Handlingule ja eelkõige seda, kas investeeringud vastasid turumajandusliku investori põhimõttele. Brattle esitas oma aruande 30. märtsil 2015.
- (105) Brattle'i aruande kohaselt põhines analüüs tabelil, mis oli SEA'le teada sel ajal, kui tehti otsus investeerida Airport Handlingusse, samuti avalikel andmetel SEA konkurentsiolekordade kohta. Brattle'i aruande kohaselt on 2013. aasta äriplaani eeldused kõige asjakohasemad turumajandusliku investori katsetamiseks, sest need on SEA investeeringu aluseks ⁽¹⁷⁾.
- (106) Brattle'i aruande kohaselt saab komisjoni 2014. aasta menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtluse, et Airport Handlingu äriplan on liiga optimistlik, hajutada, kuna äriplaani põhieeldused on tegelikkuses realiseerunud. Eelkõige ületas Airport Handlingu turuosa 2014. aastal 2013. aasta äriplaani prognoosi.

(*) Ärisaladus.

⁽¹⁷⁾ Brattle'i aruanne, lk 1 p 1 ja lk 34 p 7.

- (107) Kooskõlas Brattle'i aruandega põhinevad ühikuhinnad (hinnad, mida Airport Handling võtab iga õhusõiduki liikumise eest), mis on esitatud 2014. aasta augusti äriplaanis, lennuettevõtjatega juba sõlmitud lepingutel ning on keskmiselt [...] (*) eurot, mis on kõrgem kui 2013. aasta novembri äriplaanis esitatud hind, ulatudes [...] (*) eurost 2014. aastal [...] (*) euron 2017. aastal. Selle põhjal said eksperdid teha järgmised järeldused: esiteks on 2014. aasta äriplaani turuhinnad tegelikule saavutatud protsessile lähemal, sest need põhinesid sõlmitud lepingutel. Teiseks alahinnati 2013. aasta novembri äriplaanis, millele SEA oma investeerimisotsuse tegemisel tugines, tegelikult turuhinda, mida Airport Handling võiks küsida. Kolmandaks kinnitab see asjaolu, et 2013. aasta novembri äriplaanis ei olnud turuhinnad üksnes mõistlikud, vaid olid tegelikult liiga madalad.
- (108) Lisaks märkisid eksperdid, et turuhinnad, mille Airport Handling oli lennuettevõtjatega läbi rääkinud, olid madalamad, kui hinnad, mille SEAH tegelikult kehtestas.
- (109) Eksperdid nõustuvad, et Airport Handlingu esialgne turuosa, mida on eeldatud 2013. aasta novembri äriplaanis, võib tunduda uue turule siseneja jaoks suur. Samas eeldavad nad, et turumajanduslik investor oleks teadnud, et SEAHi tegevuse lõpetamine tekitab ebatavalise olukorra, mille puhul suur osa käitlemislepinguid SEA lennujaamades oleksid olnud omandatavad. Eksperdid teevad järelduse, et Airport Handling oleks seda olukorda seega samal viisil ära kasutanud, nagu seda oleksid saanud teha teised ettevõtjad Milano lennujaamades. Lisaks oleks aruande kohaselt Airport Handlingu eeldatav turuosa olnud tüüpiline suurtele Itaalia lennujaamadele, kus suurim käitajaid omab tavaliselt ligikaudu 70 % turuosa. Peale selle leidsid eksperdid, et Airport Handling on ainus käitaja, kellel on piisavad varad ja seadmed ööpäevaringse täisteenus tagamiseks, mis oleks peamine eelis konkurentide ees.
- (110) Eksperdid leidsid ka seda, et väiksemad tööjõukulud oli üks peamisi põhjuseid, miks Airport Handling eeldas enda kasumlikkust, ehkki SEAH oli kandnud kahjumit. Eksperdid käsitlesid sellist eeldust mõistlikuna, sest Airport Handling pidas läbirääkimisi uute töölepingute üle, mille puhul töötajad nõustusid töötama 20 lisapäeva aastas võrreldes varasemate SEAHi lepingutega.
- (111) Peale selle oli Brattle'i aruande kohaselt 2014. aasta äriplaanis täistööaja ekvivalendi kulu [...] (*) eurot tunnis ehk [...] (*), ehkki 2013. aasta novembri äriplaanis olid tööjõukulud veidi alahinnatud.
- (112) Airport Handlingusse investeerides oleks turumajanduslik investor ekspertide arvates eeldanud kooskõlas standardse finantsteooriaga sisemist tulumäära (IRR), mis on võrdne kapitali kaalutud keskmise hinnaga (WACC) või sellest suurem. Selle juhtumi puhul kinnitasid arvutused, et kõikide stsenaariumide korral ületab projekti eeldatav sisemine tulumäär kapitali kaalutud keskmist hinda, ning seega oleks erainvestor eeldanud, et ta teenib oma investeringult Airport Handlingus kasumit.
- (113) Konsultant märkis ka seda, et kui SEA tegi 2013. aastal otsuse asutada Airport Handling, omas börsivälistes ettevõtetesse investeeriv fond F2i äriühingus 44,31 %. F2i nimetab kaks liiget SEA juhatusse ning Brattle'i aruande kohaselt ei hääletanud kumbki juhatuse liige SEA Airport Handlingusse investeerimise ettepaneku vastu, mis tõendas, et investeringut peeti kasumlikuks ja see oli seega turumajandusliku investori põhimõttega kooskõlas.
- (114) Pealegi oleks Brattle'i aruande kohaselt turumajanduslik investor pidanud tõenäosust, et komisjon tuvastab majandusliku järjepidevuse SEAHi ja Airport Handlingu vahel ja nõuab Airport Handlingult tagasinõudmisotsuses siseturuga kokkusobimatu abi tagasimaksmist, suhteliselt väikeseks. Seda seetõttu, et SEA võttis meetmeid Airport Handlingu sihtotstarbe kaitsmiseks ja majandusliku järjepidevuse ärahoidmiseks, luues näiteks usaldusfondi. Kooskõlas Brattle'i finantshinnangutega 2013. aasta novembri äriplaani kohta, kuivõrd majandusliku järjepidevuse järelduse tegemise võimalus oli väiksem kui [...] (*) % (eeldades SEA välja pakutud kapitalikulu hinnangut) või [...] (*) % (eeldades Brattle'i välja pakutud kapitalikulu hinnangut), oli SEA investering Airport Handlingusse turumajandusliku investori põhimõttega kooskõlas. Brattle pidas mõistlikuks eeldada, et arvestades konteksti ja eelkõige komisjoni teavitamist, hindaks turumajanduslik investor sellist tõenäosust väiksemaks kui [...] (*) % ning investeeriks seega Airport Handlingusse puhtalt majanduslikel tingimustel.

(*) Ärisaladus.

2.7. Teade Airport Handlingu majandustegevuse ulatuse vähenemise kohta

- (115) Itaalia tegi ettepaneku veelgi vähendada Airport Handlingu tegevuse mahtu võrreldes SEAHi varasema tegevuse mahuga. Eelkõige seoses [...] (*).
- (116) SEA osutab praegu [...] (*) kooskõlas uue ja erineva lepinguga, mis lõpeb 31. detsembril 2018.
- (117) SEA väitis, et ta soovis hiljemalt 31. detsembriks 2016 lõpetada kokkuleppe, mis on seotud [...] (*), võttes sellega selle Airport Handlingult ära, ning võtta tööle ligikaudu [...] (*) Airport Handlingu töötajat (praegu [...] (*)). Selle muudatuse tulemusena vähendatakse Airport Handlingu käivet, mis oli tema esimesel tegevusaastal [...] (*) eurot, ligikaudu [...] (*) euro võrra.

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

3.1. Majanduslik järjepidevus ja tagasimaksmiskohustuse ülekandmine

- (118) Komisjon asus 2014. aasta menetluse algatamise otsuses seisukohale, et Euroopa Kohtu kindlaks tehtud kriteeriumid, mille alusel saab teha kindlaks, kas kui muud äriühingut kui esialgne abisaaja saab pidada abi tagasimaksmise eest vastutavaks, olid selle juhtumi puhul suures osas täidetud. Eelkõige:
- isegi kui Airport Handling oleks töötajad uuesti tööle võtnud, siis kooskõlas SEA, SEAHi ja ametiühingute vahel 4. novembril 2013 sõlmitud kokkuleppega ilmnis, et SEAHi endistele töötajatele tagati õigused, mis omandati varasemate lepingute alusel SEAHiga;
 - komisjonile selles etapis kättesaadava teabe põhjal olid SEA ja Airport Handling juba enne lennuettevõtjatega sõlmitud põhilepingute kehtivusaja lõppu ühise turundustegevuse kaudu veennud lennuettevõtjaid, et SEA jätkab kõnealuses lennujaamas maapealse teeninduse teenuste osutamist oma uue tütarettevõtja Airport Handling poolt pärast SEAHi likvideerimise lõpuleviimist;
 - maapealse teeninduse teenuste osutamiseks vajalikud seadmed rendib Airport Handling SEAHilt kuni avatud pakkumismenetluse kaudu nende varade (võimaliku) müüginii kolmandatele isikutele. Komisjon leidis, et Itaalia argument, et neid varasid rendiks Airport Handling turuhinnaga, võiks olla vastuvõetav määral, mil kõnealuste varade väärtust hindas ekspert, kelle nimetas ametisse SEA emettevõtja, ja nende varade lõplik müük ei ole kindel;
 - uuel maapealse teeninduse äriühingul oleks sama omaniku kui SEAHil, nimelt SEA. Komisjon pidas Itaalia ettepanekut hankida uuel maapealse teeninduse teenuste osutajalt 20 % kapitali ebapiisavaks, et tagada SEAHiga esineva järjepidevuse katkemine, sest esiteks piirdus ettepanek vähemusosalusega ning teiseks ei esitatud tagatist, et see tegelikult juhtub. Lisaks sellele toimuks kapitali erainvesteeringutele avamine alles pärast ettevõtja Airport Handling turule sisenemist;
 - uue maapealse teeninduse teenuste osutaja loomise ajastus – pärast tagasinõudmisotsuse vastuvõtmist – ja majanduslik loogika viitas sellele, et Itaalia poolt eelnevalt avaldatud kava on mehhanism tagasinõudmisest hoidumiseks.
- (119) Komisjon tegi seega esialgse järelduse, et uue ettevõtja rajamise eesmärk ja mõju tundus olevat hoiduda riigiabi tagasimaksmise kohustusest ning et Airport Handling tundus on SEAHi õigusjärglane. Selle alusel asus komisjon esialgsele seisukohale, et Airport Handlingut saaks käsitleda vastutavana SEAHile varem antud ja 2012. aasta tagasinõudmisotsuses siseturuga kokkusobimatuks tunnistatud abi tagasimaksmise eest.

3.2. Kapitalisüüst

- (120) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et SEA otsused asutada Airport Handling ja teha talle kapitalisüüst, ei olnud riigile omistatavad. Esiteks märkis komisjon, et Milano omavalitsusüksusel oli SEAs 54,81 % enamusosalus ning seetõttu tuleks riiki käsitleda SEA otsustusprotsessides mõju omavana ja äriühingute tehtud otsustes osalenuna. Teiseks viitas komisjon teatavatele seisukohtadele, mille Itaalia ametiasutuste esindajad olid seoses selle küsimusega esitanud, mis tundusid viitavat sellele, et Airport Handlingu rajamist juhtisid Itaalia ametiasutused eelkõige, et kaitsta töökohti Milano lennujaamades.

(*) Ärisaladus.

- (121) Pealegi kuna tundus, et SEA üle omavad kontrolli Itaalia ametiasutused, tegi komisjon esialgse järelduse, et kapitalisüst, mida rahastas SEA, hõlmas riigi vahendeid.
- (122) Komisjon asus ka esialgsele seisukohale, et SEA ei tegutsenud turumajandusliku investorina Airport Handlingu kapitalisüsti tegemisel.
- (123) Esiteks väljendas komisjon kahtluseid, kas erainvestor oleks andnud kapitali Airport Handlingule ajal, mil SEA seda tegi, sest komisjoni talitused olid juba teavitanud Itaalia ametiasutusi, et uue maapealse teeninduse teenuste osutaja asutamine tooks tõenäoliselt kaasa majandusliku järjepidevuse ja seega uue äriühingu kohustuse hüvitada abi, mis on tunnistanud 2012. aasta tagasinõudmisotsus siseturuga kokkusobimatuks. Samas 2013. aasta äriplaanis ei võetud tagasinõudmise vastutuse SEAHilt Airport Handlingule ülekandmise riski arvesse.
- (124) Teiseks väljendas komisjon kahtluseid selles suhtes, kas äriplaani, mis toetas SEA otsust investeerida Airport Handlingusse, tugines piisavalt kindlatele eeldustele.
- (125) Komisjon leidis seega, et SEA 25 miljoni euro suurune investeering Airport Handlingusse ei tuginenud majanduslikele hinnangutele, mis oleksid võrreldavad hinnangutega, mille samadel asjaoludel oleks samas olukorras olev kaalutlev erainvestor enne selliste investeeringute tegemist teinud, et selgitada välja oma tulevane kasumlikkus. Sellele tuginedes asus komisjon esialgsele seisukohale, et 25 miljoni euro suurune kapitalisüst kujutas endast riigiabi Airport Handlingu kasuks.

4. ITAALIA MÄRKUSED

4.1. Majanduslik järjepidevus

- (126) Itaalia tuletas meelde, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ebaseadusliku ja ühisturuga kokkusobimatu riigiabi tagasinõudmise eesmärk kõrvaldada konkurentsi moonutamine, mida põhjustab ebaseadusliku abiga antud konkurentsieelis. Seega tuleb ebaseaduslik ja ühisturuga kokkusobimatu abi tagasi nõuda ettevõtjalt, kes sellest tegelikult kasu sai. Tagasinõudmise kohustust võib laiendada muudele äriühingutele kui esialgne abisaaja üksnes siis, kui järgmised kumulatiivsed tingimused on täidetud:
- on tehtud kindlaks, et äriühing on jätkanud abi saava ettevõtja tegevust, ning
 - äriühing saab abi saamisega seotud konkurentsieelisest jätkuvalt tegelikku kasu.
- (127) Itaalia arvates võib SEAHile antud abiga seotud konkurentsieelise ülekandmise algusest saadik välistada.
- (128) Itaalia märgib eelkõige, et komisjon määratles SEAHile antud väidetava eelise oma tagasinõudmisotsuse põhjendustes 219 jj kui SEAHi kahjude hüvitamisele vastava ajavahemikul 2002–2010. Nagu komisjon on märkinud, on nende kahjumite põhjuseks suured tööjõukulud, mis moodustavad märkimisväärse osa maapealse teeninduse teenuste osutaja kuludest. Kuna komisjoni poolt riigiabiks liigitatud kapitalisüstide eesmärk oli katta eelkõige tehumeid, mis tulenesid SEAHi ülemäärastest tööjõukuludest, siis oleks Itaalia seisukoha järgi konkurentsieelis, mida SEAH sai kasutada, tema likvideerimise ja turult lahkumisega iseenesest kõrvaldatud.
- (129) Itaalia märkis ka seda, et isegi kui osa – ehkki väike – SEAHile antud abiga seotud konkurentsieelisest oleks olnud seotud äriühingu varadega, st SEAHi kasutatavate varadega, et viia ellu tema maapealse teeninduse tegevust Milano lennujaamades, ei kantaks neid varasid samas SEAHilt Airport Handlingule üle. Airport Handling pigem rendiks neid ajutiselt turutingimustel kuni nende müümiseni avatud turul.
- (130) Itaalia märkis lisaks, et isegi kui konkurentsieelis kandus tegelikult SEAHilt Airport Handlingule üle, ei saa selle juhtumi puhul väita, et Airport Handling jätkab tegelikult SEAHi majandustegevust.
- (131) Esiteks ei oleks SEAHi ja Airport Handlingu vahel toimunud mingit tegelikku ega õiguslikku töölepingute üleminekut. Itaalia seisukoha järgi oli Airport Handling võtnud sisuliselt uute tingimuste alusel tööle üksnes töötajad, keda oli tingimata vaja maapealse teeninduse teenuste osutamiseks. Lisaks reguleeris uusi töölepinguid teistsugune kord (riikliku kollektiivlepingu (*Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro* (CCNL) käitleja punkt, mitte lennujaama käitaja punkt) ja teistsugune töötajate ühing (*Assohandlers* ja mitte *Assoaeroporti*). Selle põhjal märkis Itaalia, et Airport Handling oleks saavutanud tööjõukulude vähendamise koos märkimisväärse tööviljakuse kasvuga.

- (132) Itaalia lisas ka seda, et komisjoni väite kohta 2014. aasta menetluse algatamise otsuses, et SEAHi endistele töötajatele tagati õigused, mis olid omandatud eelnevate lepingutega SEAHiga, puuduvad faktilised tõendid. Itaalia seisukoha kohaselt ei sätestatud 4. novembri 2013. aasta kokkuleppes SEAHi varasemate töötajate kasuks ühtegi garantiid omandatud õiguste kohta ning sätestati selgelt vajadus, et uued töölepingud põhineksid uutel tingimustel.
- (133) Samuti ei läinud SEAHi ja Milano lennujaamades tegutsevate lennuettevõtjate vahelised lepingud üle Airport Handlingule. Itaalia seisukoht oli, et SEAHi ja lennuettevõtjate vaheliste lepingute lõpetamise korral rääkis Airport Handling Milano lennujaamades tegutsevate lennuettevõtjatega läbi uued lepingud. Lisaks ei tegelenud Itaalia seisukoha järgi SEA ja Airport Handling sel eesmärgil ühise turundustegevusega, vastupidiselt komisjoni väidetele 2014. aasta menetluse algatamise otsuses, millel puuduvad Itaalia arvates faktilised tõendid. Need asjaolud oleksid SEAHi ja Airport Handlingu vahelise majandusliku järjepidevuse hindamisel igal juhul mitteasjakohased. Seoses sellega tuletas Itaalia meelde, et Airport Handlingu praegune kliendiportfell on SEAHi omast erinev. Airport Handling oleks pigem sõlminud teatavad lepingud lennuettevõtjatega, kes ei olnud veel SEAHi kliendid, ehkki samal ajal ei õnnestunud tal mõnesid SEAHi endisi kliente säilitada.
- (134) Itaalia märkis, et asjaolu, et Airport Handlingu äriplaanis on sätestatud [...] (*) turuosa, ei saa iseenesest käsitleda majandusliku järjepidevuse tõendina. Sellist turuosa oleks pidanud hindama, tuginedes Airport Handlingu eesmärgile saavutada elujõulisus keskmise aja jooksul.
- (135) Itaalia väitis ka, et Airport Handling ei ole seotud SEAHi varade müügi menetlusega ning seega ei toimu kahe äriühingu vahel varade ülekandmist. Peale selle ei saa Itaalia arvates üksnes fakti, et abisaaja varad renditakse kolmandast isikust ettevõtjale, pidada piisavaks tõendiks, et see kolmandast isikust ettevõtja saab kasu abiga seotud konkurentsieelisest. Itaalia arvates peaks selleks, et see viitaks järjepidevusele, toimuma nende varade rentimine turuhinnast madalama hinnaga. Samas sellisel juhul oleks rendihinna määranud sõltumatu äriühing (IMQ).
- (136) Itaalia tuletas ka meelde, et SEA osalus erineb märkimisväärselt ajavahemikust, kui SEAHile väidetavat abi anti. Samal ajal kui SEA kuulus ajavahemikul 2002–2010 täielikult riigile, kuulub praegu 44,31 % tema kapitalist erainvestorile F2i.
- (137) Peale selle tähendab Itaalia seisukoha järgi usaldusfondi loomine lisagarantiid SEAHi ja Airport Handlingu vahelise järjepidevuse puudumise kohta. Nagu usalduslepingus sätestatud peaks usaldusisiku tegevus olema oluline järgmiste eesmärkide saavutamisel:
- tagada SEA-le Airport Handlingus kuuluva osaluse sõltumatu haldamine, omades ainukontrolli äriühingu üle ja tagades seega mis tahes huvi ja/või teabevoo puudumise Airport Handlingu ja SEA kontserni vahel, viidates eelkõige SEAHile ja käitlemisele, millega SEAH varem Milano lennujaamades tegeles;
 - võimaldada uutel SEA kontserniga mitteseotud erainvestoritel omandada osalus Airport Handlingus, esialgu vähemalt [...] (*) % ulatuses.
- (138) SEA-le Airport Handlingus kuuluva 100 % osaluse usaldusfondile ülekandmisega sisestati usaldusisik äriregistrisse äriühingu ainuosanikuna. Selles rollis on usaldusisikul täielik ja oluline kontroll SEA osaluse üle Airport Handlingus.
- (139) Usaldusisik peab Airport Handlingu ainuosanikuna muu hulgas tegema järgmist:
- kasutama hääleõigusi Airport Handlingu juhtorganitesse nimetamiseks sõltumatult ja SEA sekkumiseta ning sellisel viisil, et tagada, et nende organite liikmetel ei oleks ega oleks olnud tegevusega seotud rolli SEAs või SEAHis või nendest sõltuvust. SEA osaluse usaldusfondile ülekandmise hetkel esitasid kõik SEA nimetatud liikmed Airport Handlingu juhtorganites oma tagasiastumisavaldused ning nad asendati usaldusisiku nimetatud liikmetega;

(*) Ärisaladus.

- jälgima SEAHi ja Airport Handlingu vahelise majandusliku järjepidevuse puudumist, nõudes korrapäraseid aruandeid äriühingu juhtimise, äriplaani nõuetekohase rakendamise ning turuosa ja arenguväljavaadete kohta;
- tagama, et kehtib kord, et ära hoida Airport Handlingu mittenõuetekohane kasusaamine SEA-le kuuluvast teabest lennuettevõtjatega või kaupade või teenuste tarnijatega lepingute sõlmimisel või jõushoidmisel;
- kontrollima, et SEAHi ja Airport Handlingu vahel ei toimuks ühtegi tehingut.

4.2. Kapitalisüst

4.2.1. Riigi ressursid ja riigile omistatavus

- (140) Itaalia arvates ei ole SEA kui avalik-õigusliku äriühingu seisund piisav, et teha järeldus, et tema ressursid on riigi ressursid aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Seoses sellega tuletas Itaalia meelde, et Airport Handlingu finantsvahendid ei ole SEA omanduses ega kontrolli all, sest tema osalemine Airport Handlingus haldab sõltumatu asutus, s.o usaldusisik, SEAst täiesti sõltumatult.
- (141) SEA-l ei oleks seega olnud võimalust kasutada tavapäraseid enamusosaniku volitusi, nimelt muu hulgas volitust nimetada liikmeid tütarettevõtja juhtorganitesse ja seega osaleda otsustavalt äriühingu juhtimises.
- (142) Itaalia seisukoha kohaselt ei saa komisjon teha järeldust, et vaidlustatud meetmed saab omistada riigile lihtsalt asjaolu alusel, et on väga ebatõenäoline, et neid meetmeid oleks võetud riigi sekkumiseta. Itaalia arvates peab komisjon esitama kindlad tõendid. Asjaomaseid meetmeid ei saa käsitleda riigile omistatavana üksnes määral, mil SEA avaliku sektori osanikul oli võtmeroll Airport Handlingu kasuks tehtud kapitalisüsti otsuse tegemisel. Selles mõttes peab Itaalia oluliseks märkida, et SEA põhikirja artiklis 15 sätestatakse, et kaalutluste poolt, mis on muu hulgas seotud tütarettevõtjate kapitali suurendamisega, peab hääletama vähemalt kuus liiget seitsmest, mis nõuab F2i erasektori osaniku nimetatud juhtide nõusolekut. Järelikult olenemata SEA osade enamuse olemisest ei saa avaliku sektori teha kehtivat otsust kapitali suurendamise kohta ilma erasektori aktsionäri nimetatud juhatuse liikmete nõusolekuta (või pigem otsustava hääleta).
- (143) Peale selle märkis Itaalia, et väited, mille taristu- ja transpordiminister esitas töötajatele kindlustunde tagamiseks ja mida komisjon menetluse algatamise otsuses tsiteeris, on täielikult kooskõlas Euroopa ja Itaalia tavade ja seega ei saa neid kasutada tõendina, et meetet saaks omistada riigile. Asjaomaseid väiteid tuleb käsitleda poliitiliste deklaratsioonidena, mille eesmärk on leevendada tööpuuduse negatiivseid mõjusid.
- (144) Selle põhjal leiab Itaalia, et SEA investeering Airport Handlingusse ei ole omistatav riigile, ei kätke seega riigi ressursse ega kujuta endast riigiabi asutamislepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

4.2.2. Majandusliku eelise olemasolu

- (145) Itaalia tuletas meelde, et erasektori osanik osaleb kapitalisüstides proportsionaalselt SEAs omatava kapitaliga (44,31 %). Itaalia sõnul on erainvestori F2i osalemisel tegelik majanduslik mõju ja see on oluline. Seoses sellega peab Itaalia oluliseks märkida, et komisjoni tavade kohaselt peeti koguinvesteeringust ligikaudu kolmandiku suurust erasektori investeeringut oluliseks. Itaalia arvates piisab sellest juba iseenesest, et välistada kapitalisüsti riigiabi kvalifitseerumine aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (146) Teiseks väidab Itaalia, et Airport Handlingu äriplaani hinnati sõltumatu eksperdi poolt, kes tegi järelduse, et SEA investeering on põhjendatud üksnes majanduslikust seisukohast ning seega vastab turumajanduse investori põhimõttele.
- (147) Selle põhjal leiab Itaalia, et SEA investeering Airport Handlingusse tehti asjaoludel, mis ei oleks vastuvõetavad erainvestori jaoks, kes tegutseb tavapärasel turutingimustel, ning mis seega ei kujuta meede endast riigiabi asutamislepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

- (148) Komisjonile esitasid märkuseid SEAH (likvideerimisel), usaldusfond Milan Airport Handling Trust ja Airport Handling, SEA ja huvitatud isik, kes soovis anonüümseks jääda.

5.1. Usaldusfondi Milan Airport Handling Trust ja Airport Handlingu (edaspidi „usaldusfond“) märkused

5.1.1. Tööjõu ülekandmine

- (149) Usaldusfondi andmetel on Airport Handling alates oma tegevuse algusest struktureerinud oma ärimudelit, tuginedes SEAHi majandusloogikast erinevale loogikale, eesmärgiga tegutseda turul üksinda ja saavutada elujõulisus oma aktsionäride poolse kapitali sekkumiseta.
- (150) Elukõige on Airport Handling alati märkinud, et tema ärimudel peaks järgima tõhususe ja asjakohasuse kriteeriumide kohaselt korraldatud tööjõu loomist. Usaldusfondi arvates iseloomustab käitlemistevõimet tööjõu maksimumvajadus teataval ajal aasta jooksul (nt suvel). Selliste kiirete nõudluse muutustega toime tulekuks peab teenuseosutaja reageerima paindlikult, värvates ajutisi töötajaid nendeks ajavahemikeks, kui värbamine on põhjendatud seoses nõutava töö mahuga.
- (151) Samal ajal kui SEAH kasutas enamasti [...] (*) ([...] (*)), on Airport Handling võtnud kasutusele lähenemisviisi, mis põhineb [...] (*) (nt [...] (*)). Ehkki see nõuab keerulisemat koolitust, juhtimist ja kooskõlastamist, toob see omakorda kaasa suurema paindlikkuse ja seega tegevuskulude vähenemise. Usaldusfondi sõnul võimaldas see [...] (*) (31. detsembril 2014, Airport Handlingul oli [...] (*)).
- (152) Usaldusfond kinnitas, et SEAHi ja Airport Handlingu vahel ei toimunud töölepingute ülekandmist, nagu näitavad järgmised asjaolud:
- Airport Handling värbas oma töötajad vastavalt täielikult autonoomselt kindlaks määratud kavaga, mille kohaselt eeldatava liikluse maht ning töö erikorraldus, seega saavutades tööjõu märkimisväärse vähendamise SEAHiga võrreldes;
 - Airport Handling võttis SEAHi endised töötajad tööle tingimustel, mis erinevad vormiliselt ja sisuliselt, tuginedes SEAHi ärimudelist erinevale ärimudelile.
- (153) Lisaks puutus usaldusfond kokku väga suure vastuseisuga ja väga keeruliste suhetega ametiühingute organisatsioonidega 2014. aasta juunis. Usaldusfondi seisukoha järgi on ilmne, et kui Airport Handling oleks tõepoolest võtnud SEAHi töötajad uuesti tööle samadel tingimustel, ei oleks nendel töötajatel olnud põhjust kaebusi esitada. Seevastu ametiühingute suur vastuseis 2014. aasta juuni kokkuleppele tõendab asjaolu, et töötajad olid täielikult teadlikud oma töötingimuste halvenemisest.

5.1.2. Lennuettevõtjatega sõlmitud lepingud

- (154) Esiteks väitis usaldusfond, et lennuettevõtjatega sõlmitud lepinguid ei saa nende laadist tulenevalt kolmandatele isikutele üle anda. Maapealse teeninduse standardlepingu artikli 3 lõikes 2 on selgelt sätestatud, et välja arvatud erandlikel juhtudel, mis tuleb maapealse teeninduse äriühingutega kokku leppida, ei saa vedaja anda lepingu alusel ülesandeid kolmandatele isikutele:
- „Lennuettevõtja ei nimeta mis tahes isikut, äriühingut või organisatsiooni osutama teenuseid, mille käitlemisettevõtte oli kokku leppinud selle lepingu alusel, välja arvatud sellistel erijuhtudel, mis lepatakse poolte vahel vastastikku kokku.“
- (155) Usaldusfond esitas mitu väidet lennuettevõtjate poolt, kes ei olnud läbi viinud pakkumismenetlust hankemenetluse tähenduses, et valida Airport Handling maapealse teeninduse teenuste osutajaks. Need lennuettevõtjad väitsid, et Airport Handling oli samas olnud valitud konkurentsimenetluse alusel, mis põhines võrdlemisel teiste maapealse teeninduse teenuste osutajatega.
- (156) Lisaks tuletas usaldusfond meelde, et käitlemislepingu kestuse kehtestab lennuettevõtja ning sageli sätestatakse selles lennuettevõtja jaoks võimalus etteteatamise korral lepingust taganeda. Näiteks IATA standardlepingus on sätestatud, et iga pool võib lõpetada lepingu 60päevase etteteatamisega. Seega ei ole leping lennuettevõtjaga tingimata pikaajaline leping, mille põhjal võib käitleja konkurentsist hoiduda. Tegelikult võivad vedajad lepingust taganeda, kui teised teenuseosutajad pakuvad neile paremaid tingimusi.

(*) Ärisaladus.

- (157) Usaldusfondi seisukoha järgi lahkus SEAH turult ja Airport Handling pidas läbirääkimisi uute lepingute sõlmimiseks lennuettevõtjatega, kes tegid Airport Handlingule ning teistele teenuseosutajatele, kellega ühendust võeti, ettepaneku teistsuguste – soodsamate – tingimuste kohta kui SEAHi tingimused. Usaldusfondi sõnul on üsna tavaline, et lennuettevõtja otsustab lõpetada lepingu, kui teised konkureerivad käitlejad pakuvad talle soodsamaid tingimusi; või ähvardab lepingut mitte jätkata, kui olemasolev käitleja ei soovi oma pakutavaid tingimusi parandada võrreldes teiste teenuseosutajatega.
- (158) Airport Handling alustas oma tegevust Milano lennujaamades 1. septembril 2014 pärast seda, kui SEA osalus anti üle usaldusfondile. Ehkki Airport Handling teatas esialgu ENACile ja lennuettevõtjatele oma tegevuse alustamisest 1. juulil 2014, on usaldusfondile osade ülekandmisest tulenev viivitus ja ametiühingutega tekkinud raskused tema tegevuse alustamist 1. septembrini 2014 veelgi edasi lükanud.
- (159) 28. veebruaril 2015 oli Airport Handling sõlminud maaapealse teeninduse lepingud [...] (*) lennuettevõtjaga, kellest [...] (*) tegutseb Linates ja [...] (*) Malpensas. Usaldusfond väitis lisaks, et Airport Handling ei sõlminud lepinguid kõikide vedajatega, kes olid varem SEAHiga lepingulises suhtes. Täpsemalt [...] (*).
- (160) Usaldusfondi sõnul on Airport Handlingu poolt lennuettevõtjatega sõlmitud lepingud SEAHi lepingutest erinevad.
- *Õiguslikust seisukohast* Airport Handling on sõlminud uue lepingulise suhte ning temast ei saanud eelmise lepingu õigusjärglast. Seepärast ei vastuta Airport Handling vedajate varasemate kohustuste, nõuete ega võlgade eest SEAHi suhtes.
- *Sisulisest seisukohast*
- Airport Handling on peaaegu süsteemselt saanud vedajatelt (otse või hanketeadete kaudu) taotlusi [...] (*);
- mõnedel vedajatel on [...] (*);
- mõned vedajad taotlesid [...] (*).
- (161) Eelkõige on usaldusfondi seisukoha järgi [...] (*) vedajat sõlminud Airport Handlinguga uue maaapealse teeninduse lepingu läbirääkimiste raames, [...] (*). Samal ajal on [...] (*) vedajat sõlminud [...] (*) SEAHiga.
- (162) Usaldusfond esitas ka mõned kõige olulisemad lepingud vedajatega ([...] (*)), mis aeguksid järgmiselt:
- leping järgmise isikuga: [...] (*), sõlmimise kuupäev: [...] (*);
- leping järgmise isikuga: [...] (*), sõlmimise kuupäev: [...] (*);
- leping järgmise isikuga: [...] (*), sõlmimise kuupäev: [...] (*).

5.1.3. Eeldatav ühine turundustegevus

- (163) Nagu Itaalia, leiab usaldusfond, et võimalik SEA/SEAHi ja Airport Handlingu ühine turundustegevus, kui see tõendataks, ei oleks majandusliku järjepidevuse hindamisel asjakohane.
- (164) Lisaks leiab usaldusfond, et asjaolu, et SEA võib olla teatanud avalikult ja/või teatanud oma vedajatele, et kontsern kavatses jätkata maaapealse teeninduse tegevust, ei ole oluline uurimise seisukohast määral, mil Airport Handlingu loomine ja kapitaliseerimine oli olnud komisjonile alates 2013. aastast teada.

5.1.4. Airport Handlingu eeldatav turuosa

- (165) Usaldusfond andmetel asjaolu, et Airport Handling võib omandada märkimisväärse turuosa maaapealse teeninduse teenuste osutamisel Milano lennujaamades, tuleneb mitte SEAHi varade üleandmisest Airport Handlingule, vaid Milano lennujaamade asjaomastest olukorrast ja eri käitajate kasutatavatest ärimudelitest.

(*) Ärisaladus.

- (166) Usaldusfondi seisukoha järgi asjaolu, et turul oli olemas äriühing ning teine ettevõtja (olenemata, kas see oli uus turule siseneja või juba tegutsev ettevõtja) omandab sarnased turuosad, on nähtus, mida võib turgudel regulaarselt täheldada, ning tuleneb konkureerivate äriühingute omavahelisest paindlikkusest. Hüpoteetilisel turul, kus oleks ainult kaks ettevõtjat A ja B, on tõenäoline, et kui äriühing A läheks pankrotti, siis läheksid tema kliendid ja turuosa üle ettevõtjale B ilma õigusliku või tegeliku seoseta kahe ettevõtja vahel. Milano lennujaamade korral on rohkem kui kaks käitajat, samas usaldusfondi arvates on üksnes kaks neist ettevõtjatest keskendunud oma ärimudeliga Milano lennujaamadele. Samalaadsed turuosad võiksid usaldusfondi seisukohast olla põhjendatud viitega asjaolule, et Airport Handling on ainus teenuseosutaja, kes on korraldanud oma tegevust Milano lennujaamades kui sõmlennujaama teenuste pakkuja, et vastata ulatuslikult vedajate nõudlusele ja pakkuja kvaliteetseid teenuseid.
- (167) Usaldusfondi sõnul on komisjoni põhjendused omavahel kattuvad: kas turuosa, mille Airport Handling pidi Milano lennujaamades omandama, nagu äriplaanis hinnati, on ebarealistlik, ning seega kujutaks Airport Handlingule tehtud kapitalisüst endast riigiabi, või on turuosa tegelikult realistlik, samas sel juhul on asjaolu, et Airport Handling ei saavutanud seda turuosa, asjakohane majandusliku järjepidevuse küsimuse puhul.

5.1.5. Airport Handlingu poolt SEAHi varade kasutamine

- (168) Usaldusfond rõhutab, et SEAHi varade müügi pakkumus kuulutati mitteedukaks, sest ükski pakkuja ei väljendanud huvi müügiks pakutavate osade ostu vastu.
- (169) Airport Handlingu seisukoha järgi on selle peamine põhjus asjaolu, et SEAHi varad on iganenud ning ei ole seega turul atraktiivsed. Seejuures usaldusfond väidabki, et [...] (*) kõige väärtuslikumast komponendist (st [...] (*)) ostis SEAH üksnes ligikaudu [...] (*) varad pärast 31. detsembrist 2006. Enamik varasid on rohkem kui 15 aastat vanad, mis põhjustab märkimisväärsed raskusi varuosade hankimisel ning seega nõutava tulemuslikkuse tagamisel.
- (170) Usaldusfond tuletas ka meelde, et Airport Handling ei esitanud pakumust SEAHi varade müügiks. Samas leiab ta, et varade soetamine ei tõendaks majanduslikku järjepidevust SEAHiga.
- (171) Usaldusfond väitis ka seda, et Airport Handling kasutab praegu SEAHi varasid kahepoolse lepingu alusel, mis sõlmiti 1. septembril 2014. Usaldusfondi andmetel räägiti leping läbi turutingimustel SEAHi ja usaldusisiku poolt ajavahemikul alates usaldusfondi loomise kuupäevast (30. juuni 2014) ning SEA-le Airport Handlingus kuuluva osaluse tegeliku võõrandamise kuupäevast usaldusfondile (27. august 2014).
- (172) Usaldusfond oleks lisanud lepingule märkimisväärsed muudatused, näiteks:
- renditasu turuväärtuse kontrollimine sõltumatu eksperdi poolt, kelle nimetasid Airport Handling ja SEAH, et tagada, et Airport Handling maksab turupõhist tasu SEAHi varade kasutamise eest;
 - selle renditasu korrigeerimine juhul, kui kaldutakse kõrvale rohkem kui 10 % renditasust, mille sõltumatu ekspert on nimetanud;
 - lepingu pikendamine 31. augustini 2015, et viia see tavapäraste äritavadega kooskõlla;
 - võimalus seadmeid kolmandatele isikutele allrentida;
 - tingimus, et Airport Handling katab hoolduse ja kahjude kõrvaldamise, samal ajal kui erakorraline hooldus jääb SEAHi ülesandeks.
- (173) Usaldusfond tuletas meelde, et renditasu oli kehtestatud erinevate ekspertide sõltumatute hinnangute põhjal ning kajastas seega turuhinda.
- (174) Usaldusfond väitis ka, et Airport Handling on juba kehtestanud menetluse kolmandatelt isikutelt märkimisväärsse osa varade ([...] (*) %) ostmiseks, mis on vajalikud äritegevuse jaoks, et asendada SEAHilt renditud varad rendilepingu lõpus. Selles mõttes:
- otsustas Airport Handlingu juhatus 26. novembril 2014 algatada hankemenetluse SEAHilt renditud varade uuendamiseks hinnangulise koguväärtusega ligikaudu [...] (*) eurot;

(*) Ärisaladus.

- need hanked (kõik peale ühe, mis sel ajal, kui usaldusfond esitas 2014. aasta menetluse algatamise otsuse kohta märkuseid, oli endiselt alusetapis) viidi läbi 2015. aasta jaanuari alguses ning Airport Handling oli juba heaks kiitnud esimese tellimuse ligikaudu [...] (*) % varade (sealhulgas [...] (*)) ostmiseks 11. veebruaril 2015. Usaldusfondi seisukoha järgi võiks lähiajal esitada teise tellimuse, tuginedes alternatiivses vormis rahastamise leidmisele või pakkumisele, kuni valikumenetluse tulemused näitavad märkimisväärselt uute seadmete kulude kasvu.

5.1.6. Toimingu ajastus ja loogika

- (175) Usaldusfond leiab, et tehes järelduse, et SEA poolt uue maapealse teeninduse tütarettevõtja rajamise eesmärk on hoiduda tagasinõudmisotsuse täitmisest, on sama mis väita, et negatiivne riigiabi otsus takistab väidetava abi saajat taastamast oma äritegevust uutel tingimustel.

5.1.7. Usaldusisiku tehtud toimingud majandusliku järjepidevuse puudumise tagamiseks

- (176) Usaldusfond märgib, et 1. augustil 2014 sõlmisid usaldusisik ja SEA protokoli, et võimaldada usaldusisikul alustada teatavate funktsioonide täitmist, millega juhitakse ja jälgitakse Airport Handlingu tegevust 2014. aasta juulis ja augustis.
- (177) Lisaks SEAHiga konsulteerides võetud meetmetele seoses SEAHi varade rentimisega ja eksperdi aruandele taotles ja sai usaldusisik selles etapis SEA-lt finantsvahendid, mis on vajalikud tema töö tegemiseks SEAst täiesti sõltumatult. Lisaks innustas usaldusisik SEAd uuesti määratlema oma teenuslepingud Airport Handlinguga, tuvastas Airport Handlingu üldnõukogu ning nõudis muudatuste tegemist Airport Handlingu põhikirja, et tagada äriühingu täielik autonoomia.
- (178) Pärast SEA-le usaldusfondis kuuluva osaluse ülekandmist 27. augustil 2014 nimetas usaldusisik uue juhatuse.
- (179) Usaldusisik tagas ka selle, et uus juhatus:
- palus Airport Handlingu juhatuse liikmetel koostada ja esitada täielik hinnang äritegevuse kohta, et tagada, et puuduvad vastu võetud õigusaktid, mis ei ole majandusliku järjepidevuse puudumise nõudega vastavuses;
 - nõuaks korra kehtestamist, et:
 - kinnitada muu hulgas, et ükski õigusakt ei ole kehtestatud SEAHi ja Airport Handlingu vahel seoses kaupade tarnimisega, vallas- ja/või kinnisvaraga, lennuettevõtjatega ja/või kaupade ja teenuste tarnijatega seoses käitlemistevõimega;
 - kontrollida, et Airport Handling kasutaks vajalikke menetlusi ja kontrole, et ära hoida, et äriühing saab kasu ebakohasest äriteabest, mis kuulub SEA'le, mis võib Airport Handlingule kasuks tulla konkurentidega võrreldes lennuettevõtjatega lepingute sõlmimisel või hoidmisel või mis on asjakohased Airport Handlingu positsioneerimisel maapealse teeninduse turul;
 - võttis arvesse olemasolevaid ametikohti, lõimides ebapiisavana käsitletavat kõrgema tasandi ametikohad (eelkõige õiguslik ja ressurssidega seotud direktoraat);
 - muutis Airport Handlingu juhtimist, delegerides usaldusfondi liikmeks olev tegevjuhi ulatuslikud otsustusõigused;
 - hindas ja kinnitas esialgselt peadirektori;
 - otsustas, et Airport Handlingul peaks olema oma veebileht;
 - võttis ette pingelised läbirääkimised SEAGA Airport Handlingu ja SEA vahel kehtivate teenuslepingute põhjalikuks läbivaatamiseks eesmärgiga tagada, et kõik teenused on kättesaadavad parimate võimalike tingimustega, ning sai võimaluse mitte jätkata teenindust ilma trahvita juhul, kui Airport Handling otsustab kasutada siseseid struktuure või pöörduda erinevate ja mugavamate tarnijate poole;

(*) Ärisaladus.

- teavitas kliente, tarnijaid ja pädevat asutust (ENAC) äriühingu kontrolli muutusest.
- (180) Peale selle võttis usaldusisik meetmeid, et tagada majandusliku järjepidevuse puudumine. Kokkuvõttes hõlmavad need menetlused järgmist:
- sellise toimingute loetelu, mida peetakse oluliseks, et tagada majandusliku järjepidevuse puudumine;
 - selle tegevuse hindamine ja heakskiitmine;
 - teabevoog juhatusele;
 - teabe juhtimist, eraldamist ja hoiustamist käsitlev kord, mis võib olla majandusliku järjepidevuse puudumise jaoks asjakohane.
- (181) Usaldusfondi sõnul selgitati neid sisemenetlusi kahel Airport Handling tipp- ja keskastme juhtide koolitusel.

5.1.8. Meetmete riigile omistatavus

- (182) Usaldusfondi andmetel ei ole Itaalia ametiasutused ajavahemikul 2014. aasta juunist augustini kasutanud otsust mõju SEA ja tema otsuse üle investeerida Airport Handlingusse. Kunagi ei ole olnud ei otseseid ega kaudseid märke, mis oleksid tekitanud isegi kaudseid kahtluseid, et Airport Handlingu rajamise ja/või kapitaliseerimise otsus sõltus Itaalia ametiasutustest.

5.1.9. Airport Handlingu äriplaani ja vastavus turumajandusliku investori põhimõttele

- (183) Usaldusfondi andmetel puudub SEAHi ja Airport Handlingu vaheline järjepidevus, seega oleks iga erainvestor käsitlenud komisjoni 2014. aasta menetluse algatamise otsuses esitatud hinnangu mittepaikapidavust ega oleks olnud mõjutatud sellest hinnangust oma otsuses investeerida Airport Handlingusse.
- (184) Usaldusfond selgitas, et komisjonile esialgu esitatud 2013. aasta novembri äriplaani oli vahepeal täpsustatud. Seepärast tehti Airport Handlingu kapitaliseerimise otsus 2014. aasta äriplaani põhjal, mille Airport Handlingu juhatus võttis vastu 26. augustil 2014.
- (185) Pärast SEA osaluse usaldusfondile üleminekut kontrollis usaldusisik, kas Airport Handlingu äriplaani oli usaldusväärne. Fondi sõnul kontrollis äsja nimetatud Airport Handlingu juhatus esiteks, kas 6. augusti 2014. aasta äriplaani on usaldusväärne, tehes selle ülesandeks Boston Consulting Groupile (edaspidi „BCG“).
- (186) BCG esitas oma järeldused Airport Handlingule 14. oktoobril 2014. BCG jõudis järeldusele, et äriplaani eesmärk, st ärikasum 2017. aastal [...] (*) eurot marginaaliga [...] (*) % oli põhjendatud ning kõrvalekalde tase oli üldjoontes kooskõlas või veidi allpool keskmist kasumlikkust märkimisväärse valimi muude avaliku ja erasektori Euroopa äriühingute puhul, kes tegutsevad maapealse teeninduse sektoris. BCG kinnitas ka 2013. aasta novembri äriplaani kehtivust.
- #### 5.1.9.1. Kavandatud töötajate arvu vähendamine ja tõhususe kasv
- (187) Usaldusfondi andmetel peaks Airport Handling tagama maksimaalse tõhususe ja paindlikkuse [...] (*) abil. Airport Handling peaks 6. augusti 2014. aasta äriplaani kohaselt võtma tööle [...] (*). See saavutatakse kooskõlastuss-truktuuride ühtlustamise ning uute toimivate seadmete ja personalihalduse arvutisüsteemide kasutuselevõttuga, mis võimaldavad Airport Handlingul lahkuvaid töötajaid mitte asendada.

(*) Ärisaladus.

5.1.9.2. Tõhususe kasv seoses töökorraldusele omaste teguritega

(188) Usaldusfondi sõnul tuleneb veelgi suurem tõhusus järgmistest meetmetest.

— *Tähtajaliste lepingute ja osalise tööajaga lepingute osakaalu optimeerimine*: tõhusus peaks suurenema ligikaudu [...] (*) % juba 2015. aastal; ning koos [...] (*) suureneks see veel [...] (*) % 2017. aastaks.

— *Töökava parem määratlemine*: Airport Handlingu kohaldatava töölepinguga nähakse ette [...] (*) kui lepinguga, mida SEAH kohaldas oma töötajate suhtes. See võimaldab kokku hoida [...] (*) % seoses töötajate arvuga. Lisaks on olnud täistööajaga töötajate igapäevane tööaeg [...] (*), mis on mõjutanud personalivajadust [...] (*) %. Kollektiivlepingu pikendamisega, mida eeldatakse 2015. aastal, veel [...] (*). Peale selle kavatseb Airport Handling optimeerida ressursside kasutamist, kehtestades vahendid, nagu vahetustes töötamine ning päevase ja nädalagraafiku muutmise sätet sisaldavad lepingud, kooskõlas tegelike nõuetega vastavalt uutele võimalustele, mida pakuvad riigi tasandil kollektiivlepingud. Need mehhanismid võimaldavad Airport Handlingul suurendada tõhusust veel vähemalt [...] (*) %.

— *Organisatsioonilise struktuuri kohandamine, et kasutada tõhusalt ressursse* [...] (*): juba alates 2015. aastast suureneb tõhusus, mis tuleneb liikluse kasvu funktsiooni maatriksite hooajalisest ajakohastamisest ning puhkuse ümberjaotamisest üheksale perioodile, mis hõlmab [...] (*). Hinnanguline kokkuvõtte on [...] (*) %.

— *Olemasolevate töötajate suutlikkuse optimeerimine*: [...] (*) järkjärguline kasutamine toob kaasa tootmise efektiivsuse 0,5 % suuruse positiivse kasvu. [...] (*) ametikohtade vähendamine, mis on osaliselt juba toimunud ([...] (*)) ja osaliselt toimub rakendamise alusel 2015. aastal ([...] (*)), aitab tõhusust veelgi suurendada.

— *Suuremast liiklusest tulenev mastaabisääst*: olemasolevate klientide liikluse suurenemine ja uute lennuettevõtjatega lepingute sõlmimine, isegi nendega, kes tegutsesid muul ajal kui tippaeg, võimaldab parandada piisava arvu töötajate leidmise tegureid seoses tootliku tõhususe tingimustega +[...] (*) % 2017. aastal.

— *Tööstusprotsesside struktuuriline kohandamine*: usaldusfond märkis järgmisi marsruute, mis peaksid suurendama tõhusust: parem töö planeerimine ja korraldamine, investeringud tehnilistesse lahendustesse, et võimaldada teatava tegevuse osalist või täielikku automatiseerimist, tööjõukulude seostamine äritegevuse väljundite ja tulemustega. Mis puudutab töö planeerimist, siis märkis usaldusfond, et Airport Handling oli ette näinud investeringuid uutesse IT süsteemidesse personali juhtimiseks ja vahetuste määramiseks, mis tõid kaasa ressursside ratsionaalsema kasutamise tõhususega [...] (*) %. Lisaks on Airport Handling alustanud uute seadmete soetamise protsessi, mida toetavad tänapäevased geograafilise asukoha määramise süsteemid. Töötajate kasutamise seotud tõhusus on hinnanguliselt [...] (*) %.

(189) Usaldusfondi andmetel võimaldasid Airport Handlingu esimestel tegevuskuudel saavutatud tulemused kontrollida hiljem, et äriplaanis esitatud eeldused olid mõistlikud. Usaldusfond osutas esimese nelja tegevuskuu tulemustele, viidates [...] (*) ärikasumile [...] (*) eurot ja [...] (*) [...] (*) eurot võrreldes 6. augusti 2014. aasta äriplaanis tehtud prognoosidega. See positiivne suundumus tulenes [...] (*) tulust ([...] (*) eurot) ja [...] (*) kuludest ([...] (*) eurot).

5.2. SEAHi (likvideerimisel) märkused

5.2.1. SEAHi varad

(190) SEAHi andmetel oli maapealne teeninduse seadmete raamatupidamislik väärtus enne SEAHi likvideerimise alustamist [...] (*) eurot. Nende varade keskmine iga oli [...] (*). Ligikaudu [...] (*) suurema väärtusega [...] (*) seadme ühikust (välja arvatud [...] (*)) oli üksnes [...] (*) omandatud pärast 31. detsembrit 2006.

(*) Ärisaladus.

- (191) Kui alustati SEAHi likvideerimist, siis koosnes äriühingu ainus vara käibekapitalist, mis oli seotud 1. septembril 2014 peatunud äritegevusega. Lisaks esinesid teatavad [...] (*). Need positsioonid olid vahepeal likvideeritud. Seepärast saab likvideerija SEAHi andmetel võtta arvesse üksnes maaapealne teeninduse seadmete müüki, et rahastada likvideerimiskulusid või muid järelejäänud võlgasid.

5.2.2. SEAHi varade müügi pakkumus

- (192) Likvideerija üks peamisi ülesandeid oli viia lõpule SEAHi varade avatud, avalik ja mittediskrimineeriv hankemenetlus, mis käivitati juba enne äriühingu likvideerimismenetluse alustamist.
- (193) SEAHi andmetel jaotati varad üheksaks osaks, mis hõlmasid eri väärtusega omavahel täiendavaid ja funktsionaalselt iseseisvaid varasid. Eesmärk oli garanteerida ulatuslik osalemine pakkumuses. Varade osadeks jaotamise eesmärk oli käsitleda turunõudeid, mis on tuvastatud Itaalia lennujaamade peamiste käitlejate tegevuse põhjal. Kättesaadavad andmed näitavad, et müügimenetlus oli piiratud ja mõeldud üksnes käitlejatele, lennujaamade käitajatele, lennuettevõtjatele, müüdavate seadmete liikide tootjatele, edasimüüjatele ja rendileandjatele. Peale selle sätestati teatavad maksevõimelisuse miinimumnõuded, mis puudutasid eelkõige i) vähemalt ühe miljoni euro suurust käivet varade kogumi kohta, mille suhtes nad kavatsesid pakkumuse esitada; ii) netovarasid vähemalt ühe miljoni euro ulatuses või kahe miljoni euro ulatuses, kui võimalikud ostjad teevad pakkumuse rohkem kui ühe kogumi kohta; iii) võla ja koguvara suhtarv kuni kolm. Pakkumismenetluses ei sätestatud muid valikukriteeriumeid kui eespool sätestatud kohustuslikud nõuded.
- (194) SEAH märgib, et ükski võimalik pakkuja ei väljendanud huvi nende varade soetamise vastu. Ainsad teabenõuded oleks esitatud väljaspool menetluse raamistikku poolte poolt, kes olid huvitatud üksnes teatavate varade soetamisest, samas hindadega, mis olid märkimisväärselt madalamad kui sõltumatute ekspertide kehtestatud hinnad. SEAH teatas ka seda, et Airport Handling oli väljendanud huvi, et omandada kõnealused varad, aga tal ei olnud pakkumust. Komisjon märgib, et Itaalia ametiasutused olid juba teatanud 27. novembril 2013, kui nad konsulteerisid komisjoniga SEA kava üle likvideerida SEAH, asutada Airport Handling ja eraldada sellele kapitali, et Airport Handling ei osaleks müügimenetluses ega esitaks seega ühtegi pakkumust selles menetluses.
- (195) Pärast mitteedukat katset müüa SEAHi varad, võttis likvideerija ühendust peamiste ettevõtjatega sektoris, et arutada nende varade müügi võimalust ja tingimusi, mis võivad sellise müügi suhtes kohaldada.

5.2.3. Varade väärtuse hindamine

- (196) SEAH tuletas meelde, et enne SEAHi likvideerimise alustamist oli tema juhatus valinud IMQ sõltumatuks eksperdik, kes pidi hindama varade väärtust. Väärtuse hindamine esitati 25. juunil 2014 ning renditasuna pakuti välja [...] (*) eurot aastas, s.o turutingimustega kooskõlas olev väärtus. 1. septembril 2014 tegi SEAH E&Y-le ülesandeks varade väärtuse teise hindamise. Usaldusfondi taotlusel tegid SEAH ja usaldusisik E&Y-le ühiselt ülesandeks kõnealuse teise väärtuse hindamise. E&Y pakkus seejärel renditasuna välja 1,4 miljonit eurot aastas.
- (197) SEAH lisas, et Airport Handling kasutab praegu SEAHi varasid rendilepingu alusel ning vastutab nende hooldamise eest (hooldamiskulud on hinnanguliselt [...] (*) eurot aastas).

5.2.4. Rendileping

- (198) SEAHi andmetel toimusid rendilepingu üle enne selle sõlmimist intensiivsed läbirääkimised poolte vahel ilma SEA sekkumiseta. SEAH väitis, et rendilepingu sõlmimine on varade väärtuse säilimise kohustuslik tingimus, pidades silmas nende vähendamist. Airport Handlinguga rendilepingu puudumisel peaks SEAH eemaldama seadmed lennujaama ruumidest, seega kandes märkimisväärsed transpordi- ja hoolduskulusid.
- (199) SEAH väitis ka, et arvestades rendilepingu tähtsust saabumist 31. augustil 2015, kaalus likvideerija võimalusi varade vähendamiseks. SEAH märgib, et varade müük Airport Handlingule, kui komisjoni kahtlused majandusliku järjepidevuse kohta on leevendatud, võimaldaks SEAHil maksimeerida nende varade väärtust likvideerimismenetluses.

(*) Ärisaladus.

5.3. SEA märkused

5.3.1. Majanduslik järjepidevus

- (200) SEA seisukoha järgi erineb 2014. aasta menetluse algatamise otsuses tsiteeritud kohtupraktika üsna suurel määral asjaomastest juhtumist.
- (201) Esiteks viitaks see kohtupraktika üksnes olukordadele, mida kirjeldab varade ülekandmine abisaajalt äsja asutatud äriühingule. Kohtupraktika käsitleb peamiselt juhtumeid, mille puhul ettevõtja, mis on saanud siseturuga kokkusobimatut riigiabi ja ei maksa seda tagasi, asutab uue ettevõtja, kellele ta annab üle osa oma tegevusest. Teiseks puudutasid kõik komisjoni viidatud juhud asjaomase abisaaja ja uue ettevõtja vahel olulise väärtusega varade (tegevus, töövahendid, kaubad, kinnisvara, kaubamärgid, intellektuaalomandi õigused) ülekandmist.
- (202) SEA arvates on selle juhtumi asjaolude põhjal võimalik teha järeldus, et Airport Handling ei oleks saanud jätkuvalt kasutada konkurentsieelist, mis on seotud SEAHi saadud eeldatava abiga, arvestades, et ta ei olnud võtnud üle SEAHi varasid. Pigem oleks SEAHile antud väidetav konkurentsieelis lõppenud äriühingu likvideerimisega ning seda ei oleks seega üle kantud.
- (203) SEA tuletab meelde, et komisjon tegi 2012. aasta tagasinõudmisotsuses järelduse, et SEAHile antud väidetav konkurentsieelis vastas äriühingu kantud kahjumi (mille olid põhjustanud peamiselt suured tööjõukulud) rahastamisele. Tuletades meelde, et tööjõukulud avaldavad suurt mõju maaapealse teeninduse osutajate kulude struktuurile, moodustades 65–80 % kogukuludest, märgib SEA, et erinevalt komisjoni märgitud juhtudest ei ole praegune juhtum seotud aktsiate või varade üleminekuga, mis on nõutavad SEAHi tegevuseks (või pigem tegevuse jätkumiseks) ega tegevuseks, mille eesmärk on kaitsta soodustatud isiku varasid ja seega sissenõudmismääruse täitmisest hoiduda.
- (204) SEA andmetel tuleks märkida ka seda, et kuna SEAHi saadud väidetavast riigiabist saadud eelist kasutati ülemäärastest tööjõukuludest tulenevate kahjumite katmiseks, lõpetati see eelis lõplikult äriühingu likvideerimisega ja töötajate koondamisega. SEA arvates asjaolu, et SEAHi endised töötajad võeti seejärel Airport Handlingu poolt tööle vormiliselt ja sisuliselt erinevatel tingimustel, ei saa olulisel määral seda järeldust muuta.
- (205) SEA lisab, et isegi kui oleks aktsepteeritud, et SEAHilt Airport Handlingule vara ülemineku puudumisest ei piisaks, et teha järeldus majandustegevuse jätkumise kohta, ei saaks Airport Handlingu asutamise aluseks oleva tehingu asjaolusid tervikuna vaadelda kui sissenõudmismäärusest hoidumise mõju omavana.
- (206) Vastavalt SEA otsusele luua uus maaapealse teeninduse äriühing, mis tegutseb turutingimustel teiste teenuseosutajatega konkureerides, põhineb majanduslikul loogikal ja seda õigustab juhtimismudel, mis erineb märkimisväärselt varasema ettevõtja SEAHi omast ([...] (*)), et saavutada jätkusuutliku kasumlikkuse eesmärk keskmise kuni pika aja jooksul.
- (207) SEA märgib, et SEAHi teade, et äriühing lõpetab tegevuse Milano lennujaamades ning SEAHi hakatakse likvideerima, oleks tekitanud tõhusa konkurentsi turul, mille käigus oleksid Milano lennujaamades tegutsevad lennuettevõtjad võinud valida maaapealse teeninduse teenuste osutaja, tuginedes eri teenuseosutaja esitatud pakkumiste võrdlevale hindamisele.
- (208) SEA andmetel järgis ta seda konkurentsimenetlust, et Airport Handling oli sõlminud lepingud lennuettevõtjatega SEAst täiesti sõltumatult. Tõepoolest mõned vedajad, SEAHi varasemad kliendid otsustasid mitte kasutada Airport Handlingu teenuseid, ehkki Airport Handling sõlmis lepinguid vedajatega, keda SEAH ei olnud varem teenindanud.
- (209) Lisaks ei ole SEA andmetel nõukogu direktiivide 78/660/EMÜ⁽¹⁸⁾ ja 83/349/EMÜ⁽¹⁹⁾ (mis käsitlevad konsolideeritud finantsaruandeid ja mis on võetud üle Itaalia õigusse 9. aprilli 1991. aasta seadusandliku dekreediga nr 127) tähenduses ja seetõttu, et SEA-l puudusid volitused kontrollida ja juhtida Airport Handlingut pärast tema osaluse ülekandmist usaldusfondile, Airport Handling enam raamatupidamislikus mõttes SEA kontserni liige ning seega ei ole tema eelarve SEA omaga konsolideeritud.

(*) Ärisaladus.

⁽¹⁸⁾ Neljas nõukogu 25. juuli 1978. aasta direktiiv 78/660/EMÜ, mis põhineb asutamislepingu artikli 54 lõike 3 punktil g ja käsitleb teatavat liiki äriühingute raamatupidamise aastaaruandeid (EÜT L 222, 14.8.1978, lk 11).

⁽¹⁹⁾ Seitsmes nõukogu 13. juuni 1983. aasta direktiiv 83/349/EMÜ, mis põhineb asutamislepingu artikli 54 lõike 3 punktil g ja käsitleb konsolideeritud aastaaruandeid (EÜT L 193, 18.7.1983, lk 1).

- (210) Pealegi selleks, et kiirendada kolmandate isikute poolt Airport Handlingu kapitalis osaluse omandamist, sõlmisid SEA ja usaldusisik 26. jaanuaril 2015 rakendusmääruse usalduslepingu artikli 20 alusel eesmärgiga kehtestada usaldusisikule vastutus otsida kolmandast isikust investorit. Usaldusisik ja SEA otsustasid nimetada BNP Paribase sõltumatuks nõustajaks selle ülesande puhul.
- (211) BNP Paribas abistas Airport Handlingut aktsiate müügi pakkumuse ettevalmistamisel, võttis ühendust mitme investoriga, kes võisid olla huvitatud Airport Handlingu kapitalis osaluse omandamisest, ning pidas koosolekuid võimalike investoritega.
- (212) SEA märkis lisaks, et kui erainvestor oli omandanud vähemalt 30 % Airport Handlingust, kaalub SEA äriühingu enamusosaluse ülevõtmisest huvitatud investorite otsimist.

5.3.2. Riigi ressursid ja riigiga seostatavus

- (213) SEA on seisukohal, et asjaolu, et Airport Handling on avalik-õiguslik äriühing, ei ole piisav, et teha järeldus, et tema ressursid on riigi ressursid aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Lisaks ei ole pärast usaldusfondi loomist Airport Handlingu finantsvahendid SEA kontrolli all, seega ei saa ta väita, et need on riigi ressursid aluslepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.
- (214) Seoses sellega lisab SEA, et:
- kapitali esimese suurendamise summas 3,7 miljoni eurot kiitis Airport Handlingu osanike üldkoosolek heaks 27. augustil 2014. Samal kuupäeval anti usaldusfondile üle kogu SEA osalus SEAHis. Sel kuupäeval sai usaldusisik kõikidel õiguslikel eesmärkidel Airport Handlingu ainuosanikuks;
 - samal kuupäeval emiteeris usaldusisik kui Airport Handlingu ainuosanik 20 000 SFPd koguväärtusega 20 miljonit eurot. SEA märkis ja maksis SFPd täielikult sisse 28. augustil 2014.
- (215) SEA rõhutab, et alates nende ülekandmisest on Airport Handlingu finantsvahendid jäänud alati usaldusisiku kui Airport Handlingu ainuosaniku kontrolli alla.
- (216) SEA arvates näitab eeltoodu, et SEA avaliku sektori osanik (Milano omavalitsusüksus) ei saa kasutada – otse ega kaudselt – mingit mõju finantsinstrumentide kasutamise üle seoses Airport Handlinguga ning et kogu usaldusfondi kestuse jooksul jäävad need vahendid usaldusisiku kontrolli alla. igal juhul kaotas SEA usaldusfondi asutamise tulemusena oma volitused nimetada Airport Handlingu juhatuse liikmeid.

5.4. Huvitatud isiku märkused

- (217) Komisjon sai märkuseid huvitatud isikult, kes nõudis, et ei tema identiteeti ega märkuseid ei avaldataks ühelegi kolmandale isikule.

6. ITAALIA MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

- (218) Itaalia esitas usaldusfondi ja SEA uurimise raames esitatud tähelepanekute kohta märkuseid.
- (219) Itaalia toetas täielikult ülalnimetatud huvitatud isikute esitatud tähelepanekuid ning rõhutas, et need tõendasid ühest küljest Itaalia ametiasutuste sekkumise puudumist SEA tegevuse kohta ning tema otsust investeerida Airport Handlingusse ning teisest küljest seda, et Airport Handling ei jätka SEAHi majandustegevust.

7. HINNANG

- (220) Selle juhtumi puhul pidi komisjon hindama kaht eraldiseisvat küsimust: esiteks tagasinõudmisotsusest tuleneva tagasimaksmiskohustuse võimalikku ülekandmist SEA Handlingult Airport Handlingule; teiseks võimalikku abi, mis kaasneb SEA 25 miljoni euro suuruse kapitalisüstiga Airport Handlingule.

7.1. Majanduslik järjepidevus ja tagasimaksmiskohustuse ülekandmine

- (221) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb ebaseaduslik ja ühisturuga kokkusobimatu abi tagasi nõuda ettevõtjalt, kes sellest tegelikult kasu said⁽²⁰⁾.
- (222) Maksejõuetute riigiabi saajate korral saab taastamise kohustuse täita registreerides kohustuse, mis on seotud abi tagasimaksmisega kohustuste kavas, tingimusel, et abisaaja turul eksisteerib⁽²¹⁾. Kohus leidis, et: „kui ebaseaduslikku abi saanud ettevõtja on pankrotis ja kui selle pankrotis ettevõtja tegevusest osa jätkamiseks on asutatud äriühing, võib selline tegevuse jätkamine – ilma et asjaomast abi oleks täies ulatuses tagasi makstud – tingida selle konkurentsimoonutuse edasikestmise, mis tuleneb konkurentsieelisest, mille see äriühing sai turul võrreldes oma konkurentidega. Nii võib selline äsja asutatud äriühing olla kohustatud kõnealuse abi tagasi maksuma, kui see eelis tema kasuks edasi kestab. Nii on see eeskätt siis, kui on tuvastatud, et see äriühing saab tegelikult endiselt kasu konkurentsieelisest, mis on seotud asjaomase abi saamisega, eeskätt siis, kui uus äriühing omandab likvideerimisel äriühingu vara turutingimustele vastavat vastutasu maksmata või kui on tuvastatud, et sellise äriühingu asutamise tagajärjel hiiliti kõrvale kõnealuse abi tagastamise kohustusest“⁽²²⁾.
- (223) Arvestades varade ülekandmist abisaajalt teisele äriühingule, mis jätkab esimese tegevust, kinnitas kohus, et järgmisi tegureid *voidakse võtta arvesse* kahe äriühingu vahelise majandusliku järjepidevuse hindamiseks:⁽²³⁾ ülekandmise ulatus (varad ja kohustused, tööjõu säilitamine, grupeeritud vara jne); ülekandmise hind; ülevõtva ja algse ettevõtja aktsionäride või omanike identiteet; ajahetk, millal ülekandmine toimub (pärast uurimise algust, pärast menetluse algatamist või pärast lõplikku otsust); ja lisaks tehingu majanduslik loogika.
- (224) Kohtupraktika kohaselt *voidakse* ülalnimetatud tegureid võtta arvesse eri määral vastavalt asjaomase juhtumi eriomadustele⁽²⁴⁾. Sellest tuleneb, et komisjon ei pea võtma arvesse kõiki neid tegureid, nagu näitab väljendi „*voib võtta arvesse*“ kasutamine⁽²⁵⁾.
- (225) Selleks et teha otsus, kas esineb majanduslik järjepidevus SEAHi ja Airport Handlingu vahel ning Airport Handlingut võib pidada vastutavaks SEAHi antud siseturuga kokkusobimatu abi hüvitamise eest, kohaldas komisjon ülalnimetatud näitajaid kõnealuse juhtumi eriasjaolude suhtes.

7.1.1. Ülekandmise ulatus

7.1.1.1. Tööjõu ja töölepingute ülekandmine

- (226) Pärast SEAHi likvideerimist võttis Airport Handling mitmed tema eelmised töötajad uuesti tööle ning need moodustasid esialgu enamiku Airport Handlingu personalist. Seepärast on asjakohane analüüsida, kas see olukord ei viita tagasinõudmisotsuse täitmisest hoidumisele. Sel eesmärgil tuleks hinnata, kas protsess, mis tõi kaasa selle tulemuse, ei toonud kaasa SEAHi töötajate ülekandmist Airport Handlingule, säilitades tema põhiomadused. See on seda enam asjakohane, sest maapealse teeninduse ettevõtja tegevuse jaoks on tööjõud peamine vajalik ressurss⁽²⁶⁾.
- (227) Itaalia sõnul puudus SEAHi ja Airport Handlingu töötajate vahel järjepidevus, sest töölepingud olid kõik SEAHi poolt lõpetatud ja töötajad oli tööle võtnud Airport Handling uute lepingute alusel, tuginedes oluliselt erinevatele tingimustele. Seda seisukohta toetasid nii Airport Handling kui ka SEA.

⁽²⁰⁾ Otsus kohtuasjas C-303/88: Itaalia vs. komisjon, ECLI:EU:C:1991:367, punkt 57. Otsus kohtuasjas C-277/00, Saksamaa vs. komisjon (SMI), ECLI:EU:C:2004:238, punkt 75. Abi tagasi makstes peab saaja hoiduma eelisest, mida ta on varem turul kasutada saanud, ning taastatakse abieelne olukord.

⁽²¹⁾ Otsus kohtuasjas C-454/09, komisjon vs. Itaalia (abi New Interline SpA kasuks), ECLI:EU:C:2011:650, punkt 36.

⁽²²⁾ Otsus kohtuasjas C-610/10, komisjon vs. Hispaania, ECLI:EU:C:2012:781, punkt 106.

⁽²³⁾ Otsus liidetud kohtuasjades C-328/99 ja C-399/00, Itaalia ja SIM 2 Multimedia vs. komisjon (Seleco-Multimedia) ECLI:EU:C:2003:252, punktid 69, 77–78. Nende näitajate kogumit kinnitati seejärel otsuses kohtuasjas T 123/09, Ryanair vs. komisjon, ECLI:EU:T:2012:164, punkt 155.

⁽²⁴⁾ Otsus liidetud kohtuasjades T 415/05, T 416/05 ja T 423/05, Kreeka Vabariik jt vs. komisjon, ECLI:EU:T:2010:386, punkt 135.

⁽²⁵⁾ Otsus kohtuasjas T 123/09, Ryanair vs. komisjon, ECLI:EU:T:2012:164, punkt 156.

⁽²⁶⁾ Vt allmärkus 40.

- (228) Itaalia seisukoha järgi ei tohiks SEA, SEAHi ja ametiühingute poolt 4. novembril 2013 sõlmitud kokkulepet tõlgendada sellisena, et see on garanteerinud SEAHi endiste töötajatele SEAHiga varasemate lepingute alusel omandatud õigused. Selline kokkulepe oleks eelkõige programmiline dokument, mis seejärel asendati 4. juunil 2014 allkirjastatud lepingutega. Nende kokkulepete sõnastuse kohaselt oleks ilmne, et SEAHi endistele töötajatele ei tagatud varem omandatud õigusi, vaid Airport Handling võttis nad pigem uute tingimuste alusel uuesti tööle.
- (229) Tuginedes ametliku uurimismenetluse käigus saadud teabele hindas komisjon i) protsessi, mille käigus märkimisväärne osa SEAHi töötajaid võeti taas tööle Airport Handlingus, ii) ning lepinguid ametiühingutega SEAHi töötajate taas töölevõtmiseks.
- (230) Esiteks seoses protsessiga tuleks märkida kohe alguses, et puudus õiguslik töölepingute ülekandmine SEAHilt Airport Handlingule. SEAHiga sõlmitud lepingud lõpetati õiguspäraselt ja Airport Handlinguga sõlmiti uued lepingud. Peale selle ei andnud SEAH Airport Handlingule töölepinguid üle ei automaatselt ega üldiselt. Tegelikult ei toimunud mitte mingisugust töölepingute üleandmist. Pigem lõpetas varasem äriühing töölepingud enne osade töötajate uuesti töölevõtmist teise äriühingu poolt erinevatel tingimustel.
- (231) Teiseks tuleb seoses ülekandmise ulatusega märkida järgmist: 22. aprillil 2014, kui SEAH algatas koondatud töötajate liikuvuse kava, oli tema töötajate arv [...] (*) suur, samaväärne [...] (*) täistööaja ekvivalendiga. Kättesaadavad andmed näitavad, et 31. mail 2015, üheksa kuud alates tema tegevusest oli Airport Handlingul [...] (*) töötajat, kellest [...] (*) olid olnud varem SEAHi juures tööl. Seega oli Airport Handling kuni selle ajani võtnud üle ligikaudu [...] (*) % SEAHi töötajatest. Üleminek ei olnud seega täielik ja isegi mitte praktiliselt täielik. Sellegipoolest tuleb ka märkida, et Airport Handlingu personal koosnes vähemalt varajases etapis pärast tegevuse alustamist peaaegu ainult SEAHi endistest töötajatest.
- (232) Kolmandaks märgib komisjon seoses uuesti töölevõtmise oluliste tingimustega, et Airport Handlingu poolt endiste SEAHi töötajatega sõlmitud lepingud erinesid nii formaalselt kui ka materiaalselt varasematest lepingutest SEAHiga eelkõige selle poolest, et kohaldati erinevaid tingimusi seoses järgmisega:
- [...] (*) kohaldatakse Airport Handlingu töötajate suhtes;
 - Airport Handling ei kohalda [...] (*), mis täiendab riiklikku kollektiivlepingut;
 - Töötingimuste olulised muudatused hõlmavad järgmist:
 - [...] (*);
 - [...] (*), mida SEAH oma töötajate suhtes kohaldas;
 - töökorraldus, nt [...] (*).
 - Eespool loetletud muudatuste mõõdetav tulemus on tööjõukulude vähenemine ligikaudu [...] (*) % võrreldes SEAHi tööjõukuludega, mis tulenevad mõlemad nii kohaldatava riikliku kollektiivlepingu korrast kui ka lisanduvast korporatiivlepingust; korporatiivlepingu tingimuste osakaal tööjõukuludes vähenes 50 %.
- (233) Lisaks ka asjaolud, mille alusel tööühise tingimused asjaomaste poolte vahel läbi räägiti ja lõpuks kokku lepitati, viitavad sel juhul sellele, et töötingimused muutusid oluliselt: SEA, SEAH ja Airport Handling rääkisid eraldi läbi ametiühingutega ja jõudsid nendega eraldi kokkulepetele. Airport Handlingul ja ametiühingutel kulus rohkem kui kaheksa kuud, et jõuda kokkuleppele värbamismenetluse tingimustes, töölepingute õiguslikus ja finantssisus, sotsiaal hüvitiste põhimõtetes ja töökorralduses. Usaldusfondi sõnul olid SEAHi töötajad esialgu vastu muudatustele, millega töötajaid esindavad ametiühingud olid 2014. aasta juuni kokkuleppes nõustunud. Töötajad lükkasid need muudatused hääletusel tagasi. Usaldusfondi esitatud dokumentide alusel leppisid ametiühingud seejärel kokku üksnes uutes töötingimustes pärast seda, kui Airport Handling nõustus esitama teatavaid selgitusi ülaltoodud lepingu

(*) Ärisaladus.

kohta. Komisjon märgib, et Airport Handling pidas ametiühingutega eraldi läbirääkimisi ning esialgsetest vastuoludest hoolimata õnnestus tal rakendada ülalkirjeldatud muudatused. Nagu kirjeldati põhjenduses 38, Airport Handlingu ja ametiühingute vaheline leping 4. juuni 2014 ei ole muutnud oluliselt pärast seda kui ametiühingud selle hääletusel tagasi lõkkasid, kui nad nõudsid mitmeid selgitusi lepingusse.

- (234) Eespool esitatud kaalutlusi arvestades ei olnud tegeliku tööjõu ülekandmine ei täielik ega tähendanud SEAHi lepingute alusel kehtinud töötingimuste sisu ülevõtmist.
- (235) Seda järeldust ei mõjuta kokkulepped vastavalt SEA, SEAHi ja Airport Handlingu ning ametiühingute organisatsioonide vahel seoses töötajatega. Kokkulepete eesmärk ei ole ei osutada, et töötajad oleksid täielikult SEAHilt Airport Handlingule üle kantud ega seda, et SEAHi töölepingute alusel kehtivaid tingimusi ei jätkataks. Komisjon teatas eelkõige, et vastavalt SEA ja ametiühingu vahelise 4. novembri 2013. aasta esialgse kokkuleppe projektile, peab tulevane rakenduskokkulepe olema inspireeritud eesmärgist kaitsta kõikide SEAHi töötajate töökohti ⁽²⁷⁾. Selles kokkuleppes loetakse mitmeid meetmeid, et saavutada seda eesmärki, põhimõtteliselt kõik mehhanismid, mis on tehtud kättesaadavaks asjaomaste õigusaktidega, mis reguleerivad tööhõivet ja kollektiivläbirääkimisi, nagu sotsiaalkaitsevõrgud ja vabatahtlikud koondamised, mida tuleks rakendada ka SEA kontsernis, ning lahendused, mis hõlmavad kontsernis ümberpaigutamist. Seega tähendas see kokkulepe tegelikult seda, et töökohad tuleks kogu SEA kontsernis ümber jaotada, ⁽²⁸⁾ aga mitte üksnes Airport Handlingule, ning üksnes ühe meetmena mitmest. Pealegi ei olnud need kokkulepped sõlmitud Airport Handlinguga, mis sõlmis eraldi kokkulepped töötajatega. Seepärast ei olnud Airport Handlingule määratud töökohtade arv poolte vahel eelnevalt kindlaks määratud, vaid see kehtestati pärast äriühingu personalivajaduste rahuldamist pärast lennuettevõtjatega lepingute sõlmimist.
- (236) Komisjon märgib lisaks, et puuduvad märgid, et Airport Handlingu suhtes oleks riigiasutuste või tema ematööstaja poolt kehtestatud kohustus võtta tööle SEAHi endiseid töötajaid.
- (237) Kokkuvõttes leiab komisjon seoses tööjõu ülekandmise ulatusega, et asjaolud viitavad eelkõige majandusliku järjepidevuse tugevamale elemendile tingituna olulise osa SEAHi töötajate uuesti töölevõtmisest Airport Handlingu poolt. Samas tuleb võtta arvesse uuesti töölevõtmisega seotud asjaolusid, eelkõige kõikide lepingute lõpetamist ja uute lepingute sõlmimist uute lepinguliste tingimustega. Komisjon teeb seega järelduse, et tööjõu ülekandmist ei saa tõlgendada kui tugevat märki SEAHi ja Airport Handlingu vahelise majandusliku järjepidevuse kohta.

7.1.1.2. Lepingud lennuettevõtjatega

- (238) Komisjon asus oma 2014. aasta menetluse algatamise otsuses esialgsele seisukohale, et Airport Handlingu eeldatavaid turuosasid esimesel kuuel tegevuskuul oleks saanud pidada realistlikuks üksnes tulenevalt SEAHi varasema tegevuse ise elluviimisest.
- (239) Uurimise käigus väitsid Itaalia, SEA ja Airport Handling, et need ootused põhinesid Airport Handlingu 2014. aasta augusti äriplaanil. Need muudeti võimalikuks, sätestades märkimisväärsed tegevuskulude vähendamised, mis saavutati tööjõu efektiivsuse ja töötajate arvu vähendamise kaudu.
- (240) Peale selle räägiti Milano lennujaamades tegutsevate lennuettevõtjatega sõlmitud lepingud Airport Handlingu poolt uuesti läbi. Itaalia andmetel ei saanud neid lepinguid õiguspäraselt SEAHilt Airport Handlingule üle kanda. Need tuli uuesti läbi rääkida teiste Milano lennujaamades tegutsevate teenuseosutajatega konkureerides.
- (241) Nagu on kirjeldatud põhjendustes 133 ja 208 erineb Airport Handlingu kliendiportfell tõepoolest SEAHi omast. Kui SEAH lahkus turult, siis otsustasid mitmed tema kliendid tellida maapealse teeninduse teenused muudelt ettevõtjalt kui Airport Handling. Seevastu õnnestus Airport Handlingul meelitada ligi kliente, keda SEAH ei olnud varem teenindanud.

⁽²⁷⁾ „kõikide SEAHi töötajate töökohtade kaitsmise eesmärgi jätkumine.“ Vt 4. novembri 2013. aasta kokkuleppe punkti 6 alapunkt 1.

⁽²⁸⁾ „Kõikide mehhanismide kasutamine, mis on tööhõivet ja kollektiivläbirääkimisi käsitlevate asjaomaste õigusaktidega kättesaadavad (eelkõige sotsiaalkaitsevõrgud ja vabatahtlikud koondamised, samuti mida tuleb rakendada SEA kontsernis, tõrgeteta seoses eelseisva tähtajaga 31. detsember 2013) ja lahendused, mis hõlmavad kontsernis ümberpaigutamist (nii kooskõlas uute äri võimalustega kui ka vastavalt ise pakkumise protsessidega, mida rakendatakse pärast äriühingu sõlmennujaamana tegevuse lõpetamise lepinguid, ning sisesse liikuvusega, mille eesmärk on rahuldada SEA S.p.A. organisatsioonilisi vajadusi)“; Samas.

- (242) Selleks et veelgi tõendada asjaolu, et uued lepingud, mille Airport Handling oli sõlminud lennuettevõtjatega, ei põhinenud üksnes uutel läbirääkimistel, vaid nendes sätestati ka oluliselt erinevad lepingulised tingimused, esitas Itaalia teavet, mis näitas, et teatavad lennuettevõtjad, keda teenindas varem SEAH (näiteks [...] (*)), said kasutada märkimisväärselt soodsamaid tingimusi Airport Handlinguga kui SEAHi puhul. Eelkõige taotles [...] (*) Airport Handlinguga peetud läbirääkimiste ajal, et [...] (*). Selle tulemusena [...] (*) omandas [...] (*)⁽²⁹⁾.
- (243) Uurimise käigus selgitas Itaalia, et SEA ei olnud seadnud tingimuseks lennujaamatasude allahindluste võimaldamist Milano lennujaamades tegutsevatele lennuettevõtjatele, kui need sõlmisid maapealse teeninduse lepingud Airport Handlinguga. Uurimise käigus saadud märkustele tuginedes ei ole dokumentaalseid tõendeid selle kohta, et SEA oleks olnud tegelikult seotud sellise tegevusega, et motiveerida Milano lennujaamades tegutsevaid lennuettevõtjaid sõlmima uusi maapealse teeninduse lepinguid Airport Handlinguga.
- (244) Komisjon väljendas oma 2014. aasta menetluse algatamise otsuses kahtluseid, et lepingud lennuettevõtjatega räägitakse uuesti läbi. Seoses sellega osutas komisjon teabele, mis näitab, et juba enne kõnealuste lepingute kehtivusaja lõppu tegelesid SEA ja Airport Handling ühise turundustegevusega, et veenda lennujaamas tegutsevaid lennuettevõtjaid, et SEA jätkab maapealse teeninduse teenuste osutamist. Ametliku uurimismenetluse käigus ei saadud samas faktilisi tõendeid, et SEA ja Airport Handling olid korraldanud ühise turundustegevuse kaudu üksnes töövõtja vahetuse, jätmata lennuettevõtjatele kui tellijatele lepingutingimuste uueks läbirääkimiseks võimalusi. Eelkõige ei õnnestunud komisjonil saada tõendeid, et nii SEA kui ka Airport Handling oleksid saanud tegelikult nurjata SEAHi endiste klientide püüded saada teistelt maapealse teeninduse teenuseosutajatelt soodsamad tingimused.
- (245) Komisjon andis hinnangu, et kui Airport Handling oli oma tegevuse alustamiseks valmistudes tegelikult uue turule siseneja olukorras või sai pigem kasu SEAHi turuseisundist ja kliendikontaktidest, et tagada tegevuse jätkuvus. Juhtumi eriasjaolude alusel võib öelda, et kui SEAHi turult lahkumine ei oleks kaasa toonud võimalust tema klientide jaoks läbi rääkida uusi lepinguid maapealse teeninduse teenuste osutajatega peale Airport Handlingu, oleks see viidanud tagasinõudmisotsuse täitmisest hoidumisele, kuna see tooks kaasa klientide ülemineku SEAHilt Airport Handlingule.
- (246) Seoses sellega on järgmine eriti asjakohane: Airport Handlingu äriplaanis ei võetud arvesse alternatiivseid stsenaariumeid väiksemate turuosadega. See võib näidata, et Airport Handling oli kindel, et võtta üle SEAHi kliendibaas suhteliselt suure tõenäosusega ning seega võiks eeldada, et ta saab kasu SEAHi varasemast turupositsioonist ja kliendikontaktidest, et ligi meelitada oma kliente ja vastavaid lepinguid, talumata konkurentsi muude maapealse teeninduse teenuste pakkujatega, et saada need lepingud endale.
- (247) Samas näitavad teatavad vormilised ja olulised tegurid, et sellega ei olnud tegu.
- (248) Esiteks ei kantud seoses ülekandmise vormiga teenustelepinguid õiguslikult SEAHilt Airport Handlingule üle. Lennuettevõtjad võisid seega vabalt valida muu teenuseosutaja kui Airport Handling kohe kui nende lepingud SEAHiga lõpetati, nagu on kirjeldatud selle otsuse põhjenduses 43.
- (249) Teiseks viitab kättesaadav teave sellele, et kliendid said kasutada muid teenuseosutajaid, kui SEAH oleks neid teavitanud, et ta peatab oma tegevuse. Asjaolu, et mitu klienti kaotati, kinnitab selle võimaluse olemasolu. Kõige tähtsam on see, et SEAHil ei olnud õiguslikku alust ühepoolset anda üle lepinguid ühelegi kolmandale isikule, välja arvatud erandlikes olukordades. Itaalia ametiasutuste esitatud teabe kohaselt ei olnud erandlike olukordade sätest samas kasutatud. Itaalia ametiasutused esitasid Airport Handlingu kliendibaasi ülevaate 14. veebruari 2014. aasta seisuga, mis näitab, et 68 varasemast SEAHi kliendist [...] (*) olid valinud muu maapealse teeninduse teenuse osutajad ning et [...] (*) Airport Handlingu tollasest kliendist oli üks läinud üle konkurendi juurde, kolm olid lennujaamas uued tegutsejad ja [...] (*) olid SEAHi endised kliendid. [...] (*) nendest [...] (*) varasemast SEAHi kliendist pidas läbirääkimisi uute lepingutingimuste üle, mis olid kliendi jaoks soodsamad, sätestades kas madalamad hinnad (13 klienti), muudetud teenusteportfelli ([...] (*) klienti) või isegi mõlema kombinatsiooni ([...] (*) klienti). Samas sõlmis üksnes 20 klienti teenuslepingud, mis iseenesest sätestavad samad tingimused nagu varasemad lepingud SEAHiga. Hinnad langesid [...] (*)–[...] (*) % võrreldes varasemate SEAHiga kokku lepitud hindadega.

(*) Ärisaladus.

(²⁹) [...] (*).

- (250) Eeltoodut silmas pidades seevastu ei näe komisjon tagasinõudmisotsuse täitmisest hoidumise märke (ja seega majanduslikku järjepidevust) protsessis, mis viis Airport Handlingu lepingute sõlmimiseni mitme varasema SEAHi kliendiga. Airport Handling tundus tõepoolest olevat tegutsenud tegelikus konkrentsis, pidades läbirääkimisi Milano lennujaamades tegutsevate vedajatega, ning on märke, et Milano lennujaamade teenuseosutajate vaheline konkrents oli tõhus, kui SEAH oli turult lahkumas.

7.1.1.3. SEAHi varad

- (251) Ülemineku ulatuse analüüsimise kolmanda punktina hindas komisjon varade ülemineku ulatust.
- (252) Komisjon täheldan, et kui Airport Handling alustas tegevust, siis ta hankis 100 % oma maapealse teeninduse seadmetest SEAHilt rentides. Viis kuud hiljem hakkas ta neid seadmeid järk-järgult asendama varadega, mis olid turul ostetud ning lõpuks ostis 2015. aasta septembris [...] (*) varad SEAHi varade [...] (*) osast.
- (253) Eelkõige hakkas Airport Handling osutama maapealse teeninduse teenuseid, kasutades rendilepingu alusel SEAHi varasid. See leping pidi lõppema 31. augustil 2015. Enne rendilepingu lõppemist väljendas Airport Handling oma huvi [...] (*) soetamise vastu pakkumuse [...] (*) osast, nimelt osadest nr [...] (*). Airport Handlingu andmetel, ehkki realistikult ligikaudu kolmandik maapealse teeninduse seadmetest, mis kuulusid SEAHile ja mida Airport Handling rentis, olid iganenud, soovis Airport Handling omandada ligikaudu [...] % neist seadmetest (mis oleks piisavad Airport Handlingu tegevuses kasutamiseks), arvestades, et Airport Handling oli vahepeal omandanud turul märkimisväärsed varud varuosasid, mida oleks saanud kasutada kõige iganenute SEAHi seadmete mõnede osade asendamiseks.
- (254) Kättesaadavad dokumendid näitavad, et müügiläbirääkimised Airport Handlingu ja SEAHi vahel algasid siis, kui Airport Handling tegi 3. juuni 2015. aasta kirjaga järgmised ettepanekud:
- kohaldada [...] (*) % allahindlust [...] (*), pidades esiteks silmas seadmepargi vanust ja seisundit ning teiseks SEA algatatud müügiimenetluse tulemust;
 - makse [...] (*) alates 31. juulist kuni 31. detsembrini 2015;
 - esialgne rendileping, mis pidi lõpetatama vastastikusel kokkuleppel 30. juunil 2015, ning SEAH võimaldab ajutist ja piiratud kasutamist (*comodato*) ligikaudu [...] (*) valitud esemele [...] (*) hiljemalt kuni 31. detsembrini 2015, ning kõik kindlustuse ja hoolduskulud kannab Airport Handling.
- (255) Samal päeval toimus poolte vahel kohtumine. SEAHi likvideerija vastas 10. juuni 2015. aasta kirjaga Airport Handlingu ettepanekutele kokkuvõtlikult järgmiselt.
- Ehkki SEAH soovib pakkumuse vastu võtta, ei ole ta valmis tegema allahindlusi, sest kõik hinnad olid kindlaks määratud ekspertide hinnangute alusel. Likvideerija märkis, et Airport Handling ei pidanud isegi kandma mingeid transpordikuluseid;
 - SEAH ei aktsepteeri osamakseid, välja arvatud juhul, kui Airport Handling esitab piisavad garantiid.
 - Allahindluste puudumisel soovib SEAH seadmepargi üle anda 30. juunil 2015 ning leppida kokku teatavate esemete laenutamises samas üksnes kuni 30. novembrini 2015.
- (256) Itaalia ametiasutuste arvates kehtsid läbirääkimised endiselt kuni 2015. aasta septembrini, kui SEAH nõustus maksma ostuhinna [...] (*) osa [...] (*) müügi eest, [...] (*). Ostuhind oli [...] (*) eurot, see on hind, mis oli esialgu märgitud ebaõnnestunud hankemenetluses. Esialgne rendilepingut pikendati erandkorras kuni [...] (*), [...] (*) seadmeparki kuuluva puhul ja kogurendisumma [...] (*) eurot maksmisel ning see tasu põhines väärtusel, mis omistati nendele esemetele üldnimetatud sõltumatute hindamiste poolt. Airport Handling tagastas need [...] (*) esemed SEAHile [...] (*).

(*) Ärisaladus.

(257) Airport Handlingu andmetel oli ostmine sellegipoollest majanduslikult põhjendatud eelkõige järgmistel põhjustel.

- Airport Handlingu ärimudel koosneb põhiliselt sellest, et ta tegutseb sõlmlennujaamale teenuse pakkujana üksnes ühes kohas, nimelt Milano lennujaamades, ning põhineb seega organisatsioonilisel mudelil, mis tagab inimressursid ja tehnilised vahendid, et vastata teenuste nõudlusele ühes asukohas (sõlmlennujaamale teenuste osutaja pakkuja ärimudel). Airport Handlingu seisukoha järgi tagab see mudel parema tõhususe ja turvalisemad kasumimarginaalid. Seega oleks Airport Handlingu jaoks seadmete vanus ja tõhusus väiksem mure kui ettevõtjate jaoks, kes tegutsevad mitmes lennujaamas ja peavad seega oma seadmeid napimate vahenditega haldama.
- Ehkki osa seadmetest oli vananenud, olid mitmed esemed suhteliselt uued ning neid sai tõhusalt kasutada.
- Esemed asusid juba asjaomastes ruumides ning seega ei pidanud transpordikulu kandma.
- Airport Handling lootis vähendada hoolduskulusid, sest enamik esemeid oli pärit samalt tootjalt ja olid sama mudeliga.
- Püüdes osta turul kogu ELis kasutatud seadmeid, leidis Airport Handling, et turul ei pakutud kasutatud seadmeid piisavalt, et vastata Airport Handlingu nõudmistele vastuvõetava hinnaga.
- Tasakaalustatud kooslus kasutatud ja uusi varasid oleks pidanud kasutama algusetapis, peamiselt seetõttu, et seadmete tarnijad tundusid olevat suutmatud uusi seadmeid ühekorraga tarnida ning ka seetõttu, et Airport Handlingul oli põhjust arvata, et järsk massiivne nõudluse kasv võiks käivitada hinnatõusud. Seega püüdis Airport Handling pigem järk-järgult kasutatud esemed kasutusest ära võtta ja uutega asendada.
- Lisaks oleks olnud uue seadmepargi katsetamine ja töötajate piisav koolitamine nende kasutamiseks tavapärase töötamise ajal olnud keeruline eriti tegevuse alustamise etapis.

(258) Airport Handling oli vahepeal algatanud hankemenetluse alates 2014. aasta novembrist 2015. aasta jaanuarini uute seadmete ostmiseks turul. Itaalia ametiasutuste arvates on esimese pakkumismenetluse alusel ostetud seadmete väärtus ligikaudu [...] (*) eurot.

(259) Komisjon hindas, kas Airport Handlingu varade väärtuse ja arvu võrdlemine, mis on ostetud turul väärtusega ja varade arvuga, mis on renditud ja seejärel SEAHilt ostetud, on usaldusväärne majandusliku jätkuvuse näitaja. Seoses mõlemat liiki varade võrreldavusega leidis komisjon, et:

- SEAHi likvideerija oli koostanud hanke osad, et ühendada igasse osasse esemed, mida kasutati töötingimustes, koos väiksemate varade ja esemetega.
- Üldiselt olid SEAHi seadmed vananenud.
- Itaalia ametiasutuste arvates olid ligikaudu [...] (*) eset [...] (*) SEAHi ostetud esemest heas seisus ja töökorras. Heal juhul ligikaudu 1/3 oleks saanud kasutada varuosade saamiseks. Ostetud seadmest 700 puhul leiti hiljem, et neil on minimaalne väärtus/kasutus või puudub see üldse; 270 eset jäeti seejärel kasutusest kõrvale ja lammutati vanametalliks.
- Lennujaama käitamisseadmed koosnevad mitmesugustest eri esemetest, nagu astmed, veokid, kahveltõstukid, lasti laadurid ja ratasplatvormid.

(*) Ärisaladus.

— Ei ole välistatud, et isegi teatavaid uusi ja tänapäevaseid seadmeid, mida kasutatakse kogu aeg, saab kasutada oluliselt tõhusamalt kui vanu sõidukeid, mis nõuavad reeglina rohkem hooldusaega.

- (260) Selle põhjal teeb komisjon järelduse, et uute seadmete väärtuse ja arvu võrdlemist renditud ja ostetud seadmete väärtusega ei saa kasutada selle juhtumi puhul majandusliku järjepidevuse näitajana.
- (261) Seda arvestades hindas komisjon varade tähtsust (töövahendite) kui tootmistegurit Airport Handlingus proportsionaalselt tööjõuga tootmistegurina ning samuti proportsionaalselt nii SEAHi kui ka Airport Handlingu käibega.
- (262) Mis puutub varade olulisust tööjõu suhtes, siis SEAHi viimase bilansi kohaselt enne likvideerimist oli töövahendite väärtus ligikaudu [...] (*) eurot. Airport Handling omakorda omas 2015. aastal kapitalivarasid koguväärtuses [...] (*) eurot ⁽³⁰⁾. Seevastu ulatusid Airport Handlingu tööjõukulud aasta jooksul alates 2014. aasta septembrist kuni 2015. aasta augustini [...] (*) euronni vastavalt Airport Handlingu sama perioodi tegevusaruandele ⁽³¹⁾.
- (263) Vara väärtus on samuti vähem tähtis võrreldes käibega: Airport Handlingu 2014. aasta septembri kuni 2015. aasta augusti tegevusaruande kohaselt ulatus käive [...] (*) euronni. Seega tunduvad kõnealused varad olevat võrreldes tööjõuga väiksema tähtsusega tootmistegur. Nende väärtus on samuti väga tagasihoidlik võrreldes nii tööjõu kui ka varade abil teenitud käibega. Ametliku uurimismenetluse käigus saadud teabe kohaselt viitab uurimismenetlus pigem sellele, et nii SEAH kui ka Airport Handling kasutavad pigem tööjõuintensiivset kui varaintensiivset ärimudelit.
- (264) Komisjon teeb seega järelduse, et isegi kui Airport Handling oleks hankinud esialgu kõik oma varad SEAHilt, ei saaks seda iseenesest käsitleda majandusliku jätkuvusele viitavana, sest varad on üksnes tootmistegur, mis on vähetähtis, maaepalse teeninduse valdkonnas.

7.1.1.4. Ülekandmise ulatust käsitleva hinnangu kokkuvõte

- (265) Hinnang küsimuse kohta, kui suures ulatuses võib ülekandmise ulatus näidata, et SEAHi ja Airport Handlingu vahel on majanduslik järjepidevus, näitab järgmist.
- (266) Esiteks ei toimunud kliendiportfelli ülekandmist SEAHilt Airport Handlingule. Pigem pidi SEAHi likvideerimisel kõik lepingud lõpetama ja Airport Handling pidi sõlmima uued lepingud, millega tal õnnestus ligi meelitada mõned SEAHi endised kliendid ja mõned uued kliendid ning mille käigus ta kaotas mõned oma kliendid konkurentidele. Lepingulised tingimused räägiti läbi sõltumatult eelnevatest SEAHiga sõlmitud lepingute tingimustest. Seoses sellega oli Airport Handlingul sama seisukoht nagu mis tahes muul konkurendil või uuel turule sisenejal oleks olnud. Komisjon käsitleb asjaolu, et kliendiportfelli ülekandmist ei toimunud, kindla määrgina majandusliku järjepidevuse kohta.
- (267) Teiseks värbas Airport Handling oma esialgsed töötajad kõik SEAHist, aga uute lepingute ja uute lepinguliste tingimuste alusel. Ei toimunud töölepingute grupiviisilist ega automaatset ülekandmist ega töötingimuste ennistamist.
- (268) Kolmandaks, ehkki on tõsi, et Airport Handling rentis esialgu kõik SEAHi maaepalse teeninduse varad, võttis ta pärast rendilepingu lõppu lõpuks üle üksnes osa SEAHi varadest, sest ta oli vahepeal asunud kolmandatelt isikutelt seadmeid ostma. Kättesaadav teave viitab peale selle asjaolule, et varad on üksnes väike osa tootmisvaradest maaepalse teeninduse valdkonnas ning ei ole otsustava tähtsusega Airport Handlingu kulude struktuuri ja tõhususe puhul.
- (269) Tehes kokkuvõttes otsuse ülekandmise ulatuse kohta, leiab komisjon, et kõik asjaolud kokku, mis on seotud Airport Handlingu rajamisega SEAHi likvideerimise järel, ei ole piisavalt tugevad, et kinnitada majandusliku järjepidevuse olemasolu mõlema äriühingu vahel eesmärgiga hoiduda tagasinõudmisotsuse täitmisest.

(*) Ärisaladus.

⁽³⁰⁾ Komisjon märgib, et kooskõlas Airport Handlingu esitatud aruannete ja täieliku inventuuriga oli suurem osa SEAHi varadest vana, vajas ulatuslikku remonti ja täielikku mahakandmist.

⁽³¹⁾ Eespool nimetatud Brattle'i aruande kohaselt, mis käsitles Airport Handlingu äriplaani, olid äriühingu tööjõukulud [...] (*).

7.1.2. Turuhinna maksmine

- (270) Kohtupraktika kohaselt näitab varade ülekandmine alla turuhinna samuti majanduslikku järjepidevust riigiabi võlga omava likvideeritud äriühingu ja uue rajatud äriühingu vahel.

7.1.2.1. SEAHi varad – üldised märkused

- (271) Pankrotimenetluse kontekstis võib negatiivse riigiabiotsuse täitmisest hoidumine varade ülekandmise teel esineda eelkõige juhul, kui:

— varad müüakse – või renditakse – alla turuhinna (näiteks müügimenetluse käigus, mis ei ole piisavalt avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv) või

— pankrotihaldur viis läbi menetlusi, millega jäeti pettuse teel välja võlausaldajad ja mis võisid vähendada maksejõuetu äriühingu varasid, või rikkus võlausaldajate võrdse järjestamise põhimõtet avaliku sektori võlausaldajate kahjuks ⁽³²⁾.

- (272) Komisjon leiab vastupidi, et varade ülekandmine – või rentimine – maksejõuetult äriühingult, kes sai siseturuga kokkusobimatut riigiabi, uuele äriühingule, ei viita tagasinõudmisotsuse täitmisest hoidumisele, kui:

— ei tehtud midagi, et vähendada maksejõuetu äriühingu varade väärtust uue äriühingu kasuks ja võlausaldajate kahjuks (sest likvideerimise eesmärk on maksimeerida varade müügist saadud tulu, et teha võlausaldajatele maksimaalses võimalikus ulatuses tagasimakseid);

— avaliku sektori võlausaldajad (kellel oli nõue seoses kokkusobimatu abiga) ei ole olnud mittenõuetekohaselt ebasoodsas olukorras võrreldes teiste võlausaldajatega (sealhulgas võimaliku uue äriühingu või selle asutajatega) maksejõuetusmenetluse kontekstis.

- (273) Asjaomasel juhul:

— kehtestati renditasu kahe välise hindamise põhjal; korrigeeriti seda vastavalt teisele hindamisele ülespoole, mis põhines renditud seadmete põhjalikul kontrollil. Seega puuduvad märgid, et hind, millega SEAHi varad Airport Handlingule renditi, erines tavapärastest turutingimustest.

— Samuti puudusid märgid, et likvideerija algatusel tehtud tehingutega peteti võlausaldajaid ning võidi vähendada SEAHi varade väärtust. Eelkõige, nagu on allpool täpsemalt näidatud, näitas kogu kättesaadav teave seda, et korraldati nõuetekohane hange SEAHi varade müügiks, andes kõikidele võimalikele huvitatud ostjatele võimaluse teha pakkumusi. Faktid, et rendihinna määrasid välised eksperdid ning seda korrigeeriti pärast teist väärtuse hindamist ülespoole, ning et SEAHi likvideerija ei olnud valmis andma Airport Handlingule seadmete ostuhinnast allahindlust, näitab, et likvideerija korraldatud võõrandamisprotsess oli suunatud tulu maksimeerimisele seoses kõnealuste varadega, SEAHi võlausaldajate kasuks, ning ei toonud seega kaasa majandusliku eelise eraldi andmist Airport Handlingule.

— Komisjon märgib ka, et ükski huvitatud isik ei väitnud, et likvideerimismenetlus oleks rikkunud võlausaldajate õigusi või vähendanud SEAHi võlgnetavate varade väärtust või need varad oleks renditud Airport Handlingule alla turuhindade. SEAHi maapealse teeninduse seadmed koosnesid ligikaudu 4 000 esemest. Esialgu Itaalia avaldatud kava kohaselt pidi SEAH rentima need varad turuhinnaga kuni nende müümiseni avatud turul likvideerimismenetluse raames.

7.1.2.2. SEAHi varade rentimine Airport Handlingule – renditasu kehtestamine

- (274) Pärast pakkumismenetluse ebaõnnestumist renditi maapealse teeninduse seadmed Airport Handlingule rendilepingu alusel, mis pidi esialgu lõppema 31. augustil 2015.

⁽³²⁾ Otsus kohtuasjas C-277/00, Saksamaa vs. komisjon (SMI), ECLI:EU:C:2004:238, punkt 93.

- (275) Kohtupraktikale tuginedes võib öelda, et üksnes asjaolu, et äriühing rentis teataval ajavahemikul osasid või kõiki maksejõuetu äriühingu varasid, ei tähenda tingimata, et uus äriühing kasutas konkurentsieelist seoses rendileandjale varem antud abiga⁽³³⁾. Abisaaja varade rentimine äriühingule, kes tegeleb samalaadse tegevusega, ei viita majanduslikule järgnevusele, kui rendihind kajastab turuhinda. Samas kui rendihind, mida uus äriühing abisaajale maksab, oli alla turuhinna, võib see olla märk majandustegevuse järjepidevusest selles suhtes, et soodustatud isikule antud eelis ebaseadusliku ja mittevastava abina võiks tähendada täielikku või osalist üleminekut uuele äriühingule turuväärtusest madalama hinna kaudu.
- (276) Kätesaadava teabe põhjal võib öelda, et SEAH ja usaldusisik rääkisid rendilepingu läbi turutingimustel. Peale selle määrati renditasu kahe järjestikuse välise hindamise kaudu. Selleks et kinnitada esimese väärtuse hindamise õigsust, mille kohaselt oli kehtestatud aastane renditasu [...] (*) eurot, tegid SEAH ja Airport Handling ühiselt E&Y'le ülesandeks renditasu uuesti hinnata. Teise väärtuse hindamise käigus kehtestati esialgu soovituslik renditasu [...] (*) ehk [...] (*) eurot. Seejärel pärast seda kui SEAH ja Airport Handling olid kokku leppinud, et nad laiendavad teist väärtuse hindamist, et hõlmata uut teavet, mis on kogutud seadmete üleandmise aruannetes, leidsid eksperdid, et mitu masinat ja seadet ei olnud kasutamiseks sobivad ning muutsid oma esialgset hinnangut [...] (*), [...] (*) euron. Asjaomase teise hindamisaruande põhjal leppisid SEAH ja Airport Handling kokku rendisumma vähendamises [...] (*) euron aastast.
- (277) Kokkuvõttes viitab kätesaadav teave sellele, et SEAH ja Airport Handling pidasid läbirääkimisi turutingimustel ning tuginesid ekspertide aruannetele kõnealuste varade väärtuse kohta. Asjaolu, et teine hindamine vaadati üle mõlema poole vastastikusel nõudmisel, viitab sellele, et mõlemad pooled kavatsesid hoida rendihinda turutingimustega nii kooskõlas kui võimalik ning ennetada võimalikku konkurentsivastase tegevuse kahtlust. Komisjon peab seega kokkulepitud renditasu vähemalt turuhinnaks.

7.1.2.3. Osade SEAHi varade ost Airport Handlingu poolt – ostuhind

- (278) Airport Handling ostis varad pärast pakkumismenetluse nurjumist ja pärast rendilepingu lõppu. Komisjon andis hinnangu, kas Airport Handling sai selle tehingu kaudu eelise, mis tulenes varasemast ebaseaduslikust abist, mida anti SEAHile. See hindamine algab tingimusel, et eelis jäetakse välja, kui ostuhind [...] (*) eurot vastab vähemalt turuhinnale.
- (279) SEAHi varade ettepanekute esitamise kutse avaldati 12. novembril 2014 *Euroopa Liidu Teataja* lisas. Pidades silmas suurt arvu esemeid, otsustas likvideerija sõltumatu nõustamisettevõtte IMQ abil jaotada esemed üheksaks osaks. SEAHi andmetel oli selle põhjuseks ülemäärasest killustumisest tuleneva ebatõhususe ärahoidmine. Eesmärgiga meelitada ligi võimalikult paljusid pakkujaid, määrati iga osa kui eraldiseisev varade kombinatsioon, sealhulgas esemed, mis on omavahel täiendavad ja erinevate väärtustega. Välisekspert oli kehtestanud igale osale miinimumhinna.
- (280) Müügimenetlus oli piiratud ja mõeldud üksnes käitlejatele, lennujaamade käitajatele, lennuettevõtjatele, müüdavate seadmete liikide tootjatele, edasimüüjatele ja rendileandjatele, kes vastasid teatavatele maksevõimelisuse miinimumkriteeriumidele.
- (281) Itaalia sõnul ei saadud ühtegi ametlikku huvi teadet. SEAH sai üksnes mitteametlikke teateid kolmandatelt isikutelt, mille eesmärk oli soetada üksnes teatavaid varasid, samas madalama hinnaga kui pakkumuses märgitud hinnad. Need teated edastati komisjonile uurimise käigus.
- (282) Itaalia märkis, et pärast pakkumuse negatiivset tulemust üritas SEAHi likvideerija suurendada SEAHi varade võimalike ostjate huvi, võttes ühendust teatavate ettevõtjatega, kes tegutsevad käitamisteenuste sektoris, samuti nende ettevõtjatega, kes olid mitteametlikult väljendanud nende huvi hankemenetluse jooksul, ning võimaldades juurdepääsu andmete ruumile, samuti varadele, et võimaldada huvitatud ettevõtjal uurida varasid kohapeal.

⁽³³⁾ Otsus kohtuasjas C-277/00, *Saksamaa vs. komisjon (SMI)*, ECLI:EU:C:2004:238, punkt 88.

(*) Ärisaladus.

- (283) Selle tulemusena saadi mõned SEAHi seadmete ostmise vastu huvi väljendavad teated, samas hindadega, mis olid madalamad kui pakkumuses märgitud. Lõppkokkuvõttes oli ainus usaldusväärne ostja, kes oli SEAHi seadmete ostmisest huvitatud, Airport Handling.
- (284) Komisjon hindas, kas kõnealune pakkumismenetlus vastas tõhusalt turuolukorrale, et selle nurjumist saaks vaadelda määrgina selle kohta, et turul ei tunta huvi SEAHi varade ostmise vastu. Komisjon eeldab, et pakkumismenetlus on turu jaoks tõhusalt avatud ning selle eesmärk on tagada tulu maksimeerimine, kui menetlus on avatud, läbipaistev, mittediskrimineeriv ja mittetingimuslik.
- (285) Seoses kõnealuse menetluse avatusega märgib komisjon, et müügi kohta avaldati teade *Euroopa Liidu Teataja* lisas ning seega anti piisavalt laialt sellest teada.
- (286) Menetluses võisid samas osaleda üksnes teatavat liiki ostjad, nimelt käitlejad, lennujaamade käitajad, lennuettevõtjad, tootjad, edasimüüjad ja rendiettevõtjad, kes vastavad teatavatele maksevõimelisuse miinimumtingimustele (põhjendus 193).
- (287) Lisaks ei ole Itaalia ametisutused esitanud kehtivaid põhjuseid võimalike ostjate ulatuse eelnevaks piiramiseks. Seepärast ei olnud pakkumismenetlus täielikult avatud, sest kõlblikuskriteeriumid võisid piirata pakkumismenetlust selliselt, et avaliku sektori omanik ei saanud olla kindel majanduslikult kõige soodsama pakkumuse saamises.
- (288) Samas praktikas on komisjon seisukohal, et puuduvad märgid, mis viitavad sellele, et kui pakkumus ei oleks piirdunud maapealse teeninduse ettevõtjatega või seonduva valdkonnaga, oleks pakkumus olnud edukas. Seda kinnitab asjaolu, et püüded meelitada pakkujaid mitteametlikult väljaspool hankemenetluse ulatust ei toonud samuti kaasa pakkumusi, mis oleks ulatunud nõutavate hindadeni.
- (289) SEAHi likvideerijale saadeti mitu huvi väljendavat teadet SEAHi seadmete ostmiseks madalamate hindadega, kui pakkumismenetluses osutatud hinnad. See on piisav märk, et turul tegutsevad ettevõtjad, kes ei kuulunud esialgu nõuetekohaste pakkujate hulka, ei olnud valmis maksta SEAHi nõutavat hinda.
- (290) Nii SEAHi kui müüja ja Airport Handlingu kui ostja vahelise müügimenetluse ja läbirääkimiste üldkirjeldatud tulemus näitab, et esialgne küsitud hind oli kõrgem kui hinda, mida turuosalisel on valmis maksta. Eelkõige pidas SEAHi likvideerija kui müüja läbirääkimisi turutingimustel, et saada maksimaalset majanduslikku kasu asjaomaste varade müügist. Itaalia ametiasutuste esitatud dokumendid näitavad, et Airport Handlingu tehtud pakkumus oli tõepoolest majanduslikult kõige soodsam pakkumus, mille SEAH oli saanud. Airport Handlingul omakorda olid majanduslikud põhjused omandada varasid hoolimata sellest, et SEAH keeldus võimaldamast soodustust või soodsamaid maksetingimusi. Ostuhinda saab käsitleda vähemalt turuhinnana. Seega puuduvad märgid, et Airport Handling sai osade SEAHi varade ostmise kaudu eelise, mis tuleneb varasemast ebaseaduslikust abist SEAHile.

7.1.2.4. Järeldus turuhinna kui majandusliku järjepidevuse võimaliku näitaja kohta

- (291) Eeltoodut silmas pidades teeb komisjon järelduse, et rendi ja järgneva müügi asjaolud välistavad tõhusalt selle, et ei kaasne SEAHilt Airport Handlingule majandusliku eelise ülekandmist. Seega ei saa rendihinda ja ostuhinda käsitleda sel juhul majandusliku järjepidevuse näitajana.

7.1.3. Osanike identiteet

- (292) 2014. aasta menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et Itaalia otsustas teha Airport Handlingu juhtimise ülesandeks sõltumatule usaldusisikule kolmeks aastaks⁽³⁴⁾. Peale selle tegi Itaalia ettepaneku avada 20 % Airport Handlingu osakapitalist investoritele. Komisjon leidis seejärel esiteks, et maapealsel teenindusel oleks sama omanik SEA, ja teiseks, et Itaalia ettepanek pakkuda 20 % kapitalist uuele maapealse teeninduse teenuste osutajale ei olnud piisav, et tagada järjepidevuse katkemine SEAHiga, sest esiteks piirdus ettepanek üksnes vähemusosalusega ja teiseks ei olnud selle kohta mingeid garantiisid antud. Lisaks sellele toimuks kapitali erainvesteeringutele avamine alles pärast ettevõtja Airport Handling turule sisenemist.

⁽³⁴⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 16.

- (293) Uurimise käigus väitis Itaalia, et usaldusfondi asutamine tagaks järjepidevuse puudumise SEAHi ja Airport Handlingu vahel. Usaldusisik tagaks SEA osaluse sõltumatu juhtimise Airport Handlingus, omandades ainukontrolli äriühingu üle ning seega tagades mis tahes huvi ja/või teabevoogu puudumise Airport Handlingu ja SEA kontserni vahel.
- (294) Komisjon hindas kõnealuse juhtumi puhul omanike identiteedi kronoloogiat ja olulisi omadusi.
- (295) Esiteks märgib komisjon seoses kronoloogiaga, et SEA asutas Airport Handlingu 9. septembril 2013. Usaldusfond asutati 30. juunil 2014; usaldusleping allkirjastati samal päeval. Komisjon märgib, et usaldusfond võttis üle Airport Handlingu tegeliku juhtimise alles hiljem, 27. augustil 2014, kui SEA kandis kogu Airport Handlingu osaluse üle usaldusfondile ja nimetas usaldusisiku. Usaldusisik omakorda nimetas Airport Handlingu uue juhatuse. Airport Handling alustas tegevust mõni päev hiljem, 1. septembril 2014. Komisjon märgib samas, et kättesaadava teabe kohaselt oli äriühing juba tegelenud majandustegevusega, pakkudes oma teenust turul enne seda kuupäeva ning ilmselgelt juba 2014. aasta aprillis, sest sõlmitud oli mitu teenuslepingut [...] (*)⁽³⁵⁾. Seejärel kuulus Airport Handling täielikult SEA-le ja oli tema kontrolli all.
- (296) Teiseks seoses omandi ja kontrolli usaldusfondile ülemineku oluliste omadustega hindas komisjon, kas asjaolu, et Airport Handlingut juhtis veidi enne seda, kui ta alustas tegevust, usaldusisik, oli piisav, et välistada, et SEA võis kasutada õigusi seoses Airport Handlingu juhtimisega seoses sellega, et ta võib ühepoolset teha kaubandusotsuseid. Seoses sellega märgib komisjon järgmist:
- (297) usalduslepingu kohaselt kehtivad usaldusisiku tegevuse suhtes teatavad olulised piirangud, nimelt ei pea usaldusisik uurima:
- kas SEA esindajad on osalenud läbirääkimistel töötajatega, kelle Airport Handling uuesti tööle võttis;
 - et SEA annab alltöövõtu korras töötajaid Airport Handlingule, sealhulgas tema peadirektori puhul;
 - et teatavad keskseid teenuseid, sealhulgas investorsuhteid ja klienditeenindust pakub jätkuvalt SEA;
 - et rahastamisotsused jäetakse täielikult SEA pädevusse.
- (298) Lisaks ehkki usalduslepingu alusel peaks Airport Handlingu juhatus olema SEAHi omast eraldi, juhib Airport Handlingut SEA lennundustegevuse arendamise osakonna endine juht.
- (299) Komisjon märgib tõepoolest, et SEA lähetas kaks kõrgema astme juhti Airport Handlingusse. Nad mõlemad tegutsevad praegu Airport Handlingus kõrge juhtival ametikohal. Itaalia sõnul puudub hierarhiline suhe SEA ja nende juhtide vahel ning juhid võivad täita mis tahes ülesandeid SEA heaks. Nende tasu määraks samuti Airport Handling sõltumatult kindlaks.
- (300) Itaalia seisukoha kohaselt tehti SEA otsus lähetada need juhid Airport Handlingusse, pidades silmas Itaalia ettepanekuid seoses Airport Handlingu kapitali avamisega kolmandatele isikutele. Sel eesmärgil oleks olnud vajalik tagada ühest küljest, et Airport Handlingu juhatus on täielikult kvalifitseeritud, ning teisest küljest, et juhtide töötingimused on paindlikud. Tegelikult selgitas Itaalia, et Airport Handling allkirjastas lähetamislepingud SEAgal [...] (*) töötaja kohta.
- (301) Kokkuvõttes leiab komisjon, et nii kronoloogia kui ka olulised ülesannete seadmise sätted kinnitavad, et SEA on Airport Handlingu loomise etapi ja majandustegevusega tegelema hakkamise kaudu omanud kontrolli äriühingu üle ulatuses, mis ehkki varieerus, siis tagas pidevalt märkimisväärse mõju tema igapäevase juhtimise üle.
- (302) Komisjon võttis teatavaks ülalkirjeldatud 21. septembri 2015. aasta raaminvesteeringuskokkuleppe usaldusisiku ja erasektori turuettevõtja D'Nata vahel, mis käsitleb [...] (*) % osaluse müüki Airport Handlingus koos õigusega nimetada ametisse Airport Handlingu enamik juhatuse liikmeid ja tegevjuht ning lisaks seoses õigusega omandada veel [...] (*) % osalus Airport Handlingus.

(*) Ärisaladus.

(35) Leping allkirjastamise kuupäevad vastavalt loetelule, mille Itaalia oli esitanud: nt [...] (*).

- (303) D'Natal on tegelik kontroll Airport Handlingu üle, kui ta nimetab enamiku Airport Handlingu juhatuse liikmetest ja tegevjuhi. Peale selle kinnitab kättesaadav teave pakkumisprotsessi kohta, mille korraldasid sõltumatult nii SEA kui ka usaldusisik erasektori panga poolt, et D'Nata omandas osaluse Airport Handlingus turuhinnaga. Lisaks kinnitab kättesaadav teave, et D'Nata ei ole SEAGA sama ega temaga muul viisil seotud.
- (304) Sellegipoolest võttis kontrolli üleandmine SEA-lt Airport Handlingule ning usaldusisikult D'Natale aega rohkem kui kaks aastat pärast seda, kui SEA oli asutanud Airport Handlingu, ning rohkem kui aasta pärast seda, kui äriühing oli alustanud tegevust.
- (305) Seepärast ei saa komisjon teha majandusliku järgnevuse puutumise järeldust üksnes selle kriteeriumi põhjal, mis käsitleb aktsionäride identiteeti. Sellegipoolest hindas komisjon seda kriteeriumit koos muude asjakohaste kriteeriumidega, et teha järeldus, kas majandusliku järjepidevuse puudumise saaks kindlaks teha.

7.1.4. Tehingu ajakava

- (306) SEAHi likvideerimine 1. juulil 2014 ja Airport Handlingu asutamine 9. septembril 2013 toimusid pärast seda, kui komisjon oli 12. detsembril 2012 võtnud vastu tagasinõudmisotsuse. Likvideerimisel äriühing tagas maapealse teeninduse teenused seni, kuni Airport Handling alustas tegevust 1. septembril 2014.
- (307) Sündmuste ajakava võiks seega olla esimene märk selle kohta, et protsess, mis kulmineerus Airport Handlingu rajamisega, avaldas mõju, milleks oli enne selle protsessi elluviimist vastu võetud tagasinõudmisotsuse täitmisest hoidumine. Komisjon tuletab samas meelde, et kohtupraktika kohaselt ei pea komisjon kontrollima eelkõige ja enne teisi kriteeriumeid, aega, millal varade üleminek toimus, mis on üks tegureid, mida võidakse võtta arvesse, et välistada majanduslik jätkuvus kahe ettevõtja vahel⁽³⁶⁾.

7.1.5. Tehingu majanduslik loogika

- (308) Kättesaadavad andmed kinnitavad, et Airport Handling jätkab tegelikult sama liiki äritegevust nagu SEAH, nimelt pakub Linate ja Malpensa lennujaamas lennujaama käitamise teenuseid.
- (309) Seoses sellega viitab komisjon kohtupraktikale, mille kohaselt üksnes asjaolu, et soetaja tegelikult jätkab tegevust ettevõtjana, kes on kohustatud abi tagasi maksma, ei tähenda tingimata, et varasem ettevõtja kasutas konkurentsieelist seoses abiga, mida antakse viimasele. Viidatud asjaomasel juhul rentis esimesena nimetatud ettevõtja seadmed turuhinnaga ettevõtjalt, kes oli saanud abi ligikaudu kolm aastat enne esimesena nimetatud ettevõtja asutamist⁽³⁷⁾. Komisjon tuletab meelde, et kõnealusel juhul oli Airport Handling rentinud, seejärel ostnud SEAHi varad hinnaga, mida saab käsitleda vähemalt turuhinnana, ning et ebaseaduslik abi, mis pidi SEAHilt sisse nõutama, anti aastatel 2002–2010, st kolm aastat enne Airport Handlingu asutamist ja neli aastat enne seda, kui Airport Handling alustas oma majandustegevust.
- (310) Täpsemalt seoses tehingu majandusliku loogikaga märgib komisjon järgmist:
- (311) Nagu kirjeldati punktides 2.6.1 ja 2.6.2, erineb Airport Handlingu äriplaan SEAHi omast mitme punkti puhul, eelkõige:
- [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*);
 - [...] (*).

⁽³⁶⁾ Otsus kohtuasjas T 123/09, Ryanair vs. komisjon, ECLI:EU:T:2012:164, punkt 156.

⁽³⁷⁾ Otsus kohtuasjas C-277/00, Saksamaa vs. komisjon (SMI), ECLI:EU:C:2004:238, punktid 86–89.

(*) Ärisaladus.

- (312) Seega juhtis Airport Handling oma tegevust teistsugustes tegevustingimustes kui SEAH ja oma äriplaani alusel. Peale selle ei nõudnud Itaalia ametiasutused, et järgitaks teatavat eritegevusmudelit, või säilitataks teatav tegevuse ulatus, ega võtnud üle teatavaid varasid või töötajaid.

7.1.6. Üldine järeldus majandusliku järjepidevuse kohta SEAHi ja Airport Handlingu vahel

- (313) Komisjoni arvates sisaldab käesolev juhtum nii selliseid elemente, mis räägivad majandusliku järjepidevuse poolt, kui ka elemente, mis toetaksid vastupidist järeldust.
- (314) Seoses majandustegevuse jätkuvuse järeldust toetavate elementidega tegi komisjon kindlaks asjaolu, et SEAHi varasem omanik asutas Airport Handlingu, äriühingu, kes tegutseb samas valdkonnas SEAHiga ja kes värbas Airport Handlingu esialgsed töötajad peaaegu täielikult SEAHi endiste töötajate seast ning võttis üle suure osa varasid, seejuures kõik see toimus pärast komisjoni tagasinõudmisotsuse tegemist.
- (315) Samas mitu muud tegurit viitab pigem sellele, et Airport Handling ei olnud loodud hoidumise eesmärgil, vaid pigem täiesti tõelise uue äriühinguna. Tugevaim element seoses sellega on asjaolu, et kliendi portfelli pidi olema äsja loodud, pöördudes lennuettevõtjate poole, mis tagab sõltumatus SEAHi varasematest lepingutest ja sõlmides nendega uued kokkulepped uutel tingimustel. Airport Handling pidi seega ise leidma oma kliendid ja looma turuosa, nagu iga teine konkurent või uus siseneja oleks pidanud tegema. Arvestades, et kliendiportfell on maa pealse teeninduse tegevuse alus, omistab komisjon sellele elemendile suure kaalu.
- (316) Seoses SEAHi üle võetud varadega maksis Airport Handling varade rendi eest vähemalt turuhinda ning hiljem varade ostmisel hinda, mis oli vähemalt hind, mida turuosaliselid olid valmis maksta.
- (317) Peale selle ei viidud töötajaid korrigeerida. Airport Handling sõlmis uued lepingud uutel tingimustel. Igal konkurendil või uuel turule sisenejal oleks olnud sama võimalus värvata SEAHi endised töötajad ning SEAHi endised töötajad tundusid lihtsalt uuteks värbamiseks sobivaimad olevat. Üksnes osa varadest kanti üle; lisaks moodustavad need üksnes väikse osa kogu tootmistegurist maa pealse teeninduse valdkonnas.
- (318) Mis puutub tegevuse majanduslikku loogikasse, siis juhib Airport Handling oma tegevust erinevate tegevustingimuste alusel võrreldes SEAHiga ning enda äriplaani kohaselt. Peale selle ei nõudnud Itaalia ametiasutused, et järgitaks teatavat eritegevusmudelit, või säilitataks teatav tegevuse ulatus, ega võtnud üle teatavaid varasid või töötajaid.
- (319) Seda arvestades leiab komisjon, et SEAHi ja Airport Handlingu vahel puudub üldiselt majanduslik järjepidevus ning Airport Handlingu rajamist ei saa käsitleda tagasinõudmisotsuse täitmisest hoidumisena. Seega ei saa Airport Handlingut pidada kohustatuks maksta tagasi tagasinõudmisotsuses märgitud siseturuga kokkusobimatu abi.

7.2. SEA investeeringud Airport Handlingusse – riigiabi olemasolu

- (320) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriiki-devahelist kaubandust.
- (321) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Selleks et teha kindlaks, kas meetmed kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad seetõttu olema täidetud kõik eespool osutatud tingimused. Nimelt peab rahaline toetus:

a) olema antud liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest;

b) soodustama teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist;

c) kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja

d) kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.2.1. Valikuline majanduslik eelis – turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte kohaldamine

- (322) Itaalia on arvamusel, et SEA kapitalisüst Airport Handlingu kapitali vastas turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõttele ning seega ei antud Airport Handlingule eelist ja seega ei kujutanud meede endast riigiabi. Isegi kui SEAH oli pidevalt kandnud kahjumeid alates 2000. aastast, oleks õiguspärane eeldada, et Airport Handlingu tegevus tooks omakorda kaasa piisava tulu, et muuta kapitalisüst kasumlikuks, pidades eelkõige silmas Airport Handlingu 2014.–2017. aasta äriplaanis sätestatud toiminguid. Otsustades investeerida Airport Handlingu kapitali, oleks SEA seega tegutsenud heauskliku turuinvestorina.
- (323) Turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori põhimõtte hindamiseks on vaja teha kindlaks, kas hinnangu alusel meetme vastuvõtmise puhul esinevate sarnaste asjaolude korral oleks oletuslik turumajanduse tingimustes tegutsev arukas investor, kes oleks juhindunud kasumlikkuse väljavaadetest ja mitte avaliku poliitika eesmärkidest, käitunud sarnasel viisil. Et uurida, kas riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investori kombel, tuleb arvestada finantsabi meetmete võtmise ajalist konteksti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekust ja hoiduda seega hilisemal olukorral põhinevast hinnangust ⁽³⁸⁾.
- (324) Järelikult tuleb avaliku sektori investeeringu turumajanduslikku põhimõtet hinnata, võttes arvesse kättesaadavat teavet ja arengut sel ajal, kui investeering tehti ⁽³⁹⁾.
- (325) Uurimise käigus selgitas Itaalia, et otsus investeerida Airport Handlingusse põhines 6. augusti 2014. aasta äriplaanal. Samas täheldab komisjon, et see äriplaan pärineb kuupäevast, mis on hilisem kui lõplik otsus äriühingu kapitali suurendamiseks 25 miljoni euron, mis tehti 30. juunil 2014. Komisjon leiab, et esialgne otsus luua Airport Handling ja investeerida 25 miljonit eurot, oleks tulnud teha hiljemalt enne äriühingu asutamist 9. septembril 2013. Komisjonile kättesaadav äriplaan, mis on sellele kuupäevale lähim, on 14. novembri 2013. aasta äriplaan. Komisjon täheldab ka seda, et selles äriplaanis eeldatakse juba 25 miljoni euro suurust investeeringut. Seepärast leiab komisjon, et 2013. aasta äriplaan on asjakohane, et kontrollida turumajandusliku investori põhimõtet.
- (326) 2014. aasta menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtluseid, kas SEA tegutses turumajandusliku investorina. Esiteks kuna SEA ei võtnud arvesse riski, et Airport Handling kohustub tagasi maksma siseturuga kokkusobimatu riigiabi, mida varem on SEAHile antud, kui komisjon tuvastab majandusliku järjepidevuse. Teiseks kahtles komisjon, kas äriplaan, mis toetab SEA otsust investeerida Airport Handlingusse, põhines piisavalt usaldusväärsel eeldustel. Lõppkokkuvõttes peab komisjon hindama, kas otsus investeerida Airport Handlingusse on tehtud turutingimustel. Teisisõnu peab komisjon hindama, kas investor oleks võinud eeldada mõistlikku tootlust, võttes arvesse investeeringuga seotud ettenähtavaid riske.

7.2.2. SEA võetud riskimaandusmeetmed

- (327) Seoses esimese kahtlusega täheldab komisjon, et SEA oli teadlik riskist, et avastatakse majanduslik järjepidevus, ning on võtnud riskimaandusmeetmeid:
- (328) SEA oli teadlik sellisest riskist, nagu näitavad komisjonile esitatud dokumendid seoses 2013. aasta novembri eelteatamisega. Risk, et vastutus oleks võinud minna üle Airport Handlingule SEAHilt majandusliku järjepidevuse kaudu, oli õiguslik risk. Riski tajumine ja kaalumine ning piisavad riskimaandusmeetmed sõltuvad õiguslikel eeldustel, mis on tehtud investeerimise ajal.

⁽³⁸⁾ Otsus kohtuasjas C-482/99, Prantsusmaa vs. komisjon, viidatud, punkt 71.

⁽³⁹⁾ Otsus kohtuasjas T-16/96, Cityflyer Express vs. komisjon, [1998] ECR II-757, punkt 76.

- (329) Kätesaadavad andmed näitavad, et SEA oli võtnud arvesse järgmisi tööjõuga seotud riskimaandusmeetmeid: SEAGA ja ametiühingutega 4. novembril 2013 sõlmitud lepingus teatas SEA, et „olulist tähelepanu pöörati järjepidevuse katkemise nõudele, mis peab olema osa alternatiivsest lahendusest raha maksmisele, kui garantii, et ei ole võimalik abi tagasisaamise kohustust laiendada ühelegi kolmandale isikule.“ Läbirääkimiste käigus tööjõu osaliseks üleviimiseks SEAHilt Airport Handlingule, töö struktuuri ja teatavate tööhõivetingimuste üle, muudeti oluliselt, nagu on sätestatud eeltoodud põhjendustes 232–234. Kohaldatavad põhimõtted sätestati ülalpool kirjeldatud rakenduslepingutes ametiühingutega 4. juunil 2014 ning need olid teada antud juba ametiühingutega 13. novembril 2013 sõlmitud lepingus ning seega enne kahe peamise kapitalisüsti rakendamist 10. märtsil ja 30. juunil 2014 (põhjendused 45 ja 46).
- (330) Sea võttis kasutusele järgmised riskimaandusmeetmed, et tagada SEAHi varade ülekandmise järjepidevuse puudumine. Esiteks jättis usaldusisik Airport Handlingu välja varade müügi avalikust pakkumismenetlusest. Teiseks rentis Airport Handling varasid SEAHilt turupõhise renditasu eest, mille määrasid kindlaks kaks sõltumatut eksperdiaruannet.
- (331) SEA võttis meetmeid, et tagada Airport Handlingu järjepidevuse katkemine SEAHiga, pidades silmas ka kliendibaasi. SEAHi kliente teavitati ette äriühingu likvideerimisest. Uued teenuslepingud uute finantstingimustega sõlmiti lennuettevõtjatega, kes valisid Airport Handlingu oma teenuseosutajaks.
- (332) Täiendava riskimaandusmeetmena asutas SEA usaldusfondi. Nagu on selgitatud eespool punktis 2.3, oli usaldusfondi peamine eesmärk tegutseda Airport Handlingu ainuosanikuna, kes ei tegutses SEAHiga majanduslikult järjepidevalt.
- (333) Komisjon märgib, et riski, mis tuleneb võimalikust tulevasest kohustusest maksta tagasi abi, ei ole Airport Handlingu 2013. aasta novembri äriplaanis nimetatud. Seoses sellega täheldab komisjon, et SEA koostas selle äriplaani oma eesmärgil. Olles maapealse teeninduse valdkonnas asutatud turuosalise ematettevõtja ja ilmselt teadlik järjepidevuse eri teguritest, oli SEA olukorras, kus ta võis teha teadlikke investeerimisotsuseid, seda riski asjaomases äriplaanis sõnaselgelt mainimata. Lisaks tehti lõplik otsus suurendada kapitali 25 miljoni euroni alles pärast riskimaandusmeetmete tagamist. Peale selle kinnitab 2013. aasta novembri äriplaani ülalnimetatud hindamine (põhjendus 114), et ratsionaalne investor oleks hinnanud majandusliku järjepidevuse tõenäosust ning seega kohustust maksta abi, väiksemaks kui [...] (*) % ning seega leidnud, et Airport Handlingusse investeerimine on majanduslikult mõttekas.

7.2.3. Airport Handlingu äriplaani

- (334) Seoses teise kahtlusega, nimelt kas äriplaani, mis toetab SEA otsust investeerida Airport Handlingusse, põhines piisavalt usaldusväärsetel eeldustel, teeb komisjon järgmised tähelepanekud.

7.2.3.1. Liikluse muutumise eeldused (STOP)

- (335) Liikluse prognoosid Milano lennujaamades koos Airport Handlingu turuosadega on määrav tegur selle äriühingu äriplaanis. Nagu on kinnitanud välised eksperdid (BCG), kes hindasid Airport Handlingu äriplaane, on äriühingu liikluse prognoosid kooskõlas IATA ja Eurocontroli avaldatud prognoosidega. Komisjon peab neid asutusi usaldusväärseteks andmeallikateks, et teha liikluse prognoose lennundussektoris. Seoses nende prognooside kohaldamisega Malpensa lennujaama suhtes märgib komisjon, et kooskõlas BCG aruandega ei oleks Airport Handlingu kavatsus säilitada püsiv vedajate koostus selles lennujaamas kooskõlas ajaloolise arenguga ning et uus määrus võib kaasa tuua mõnede vedajate ümberpaigutamise Linatesse.

7.2.3.2. Eeldused tööjõukulude kohta

- (336) Kooskõlas 2013. aasta novembri äriplaaniga moodustavad tööjõukulud keskmiselt [...] (*) % tegevuskuludest ajavahemikul 2014–2017.
- (337) Komisjon hindas selle olulise kuluartikli aluseks olevate eelduste usaldusväärsust.

(*) Ärisaladus.

- (338) Esiteks märgib komisjon, et arvestades Brattle'i aruannet, on nende tööjõukulude osakaal kogutegevuskuludes, mida Airport Handling prognoosis, laias laastus kooskõlas Euroopa maapealse teeninduse valdkonna kulustruktuuriga, mis näitab tööjõukulude osakaalu kogukuludest 65–80 % ulatuses. Seoses sellega viitab aruanne komisjoni uue maapealse teeninduse määrase ettepanekule lisatud mõjuhinnangus märgitud näitajatele⁽⁴⁰⁾.
- (339) Teiseks märgib komisjon Itaalia esitatud teabe põhjal, et Airport Handlingu keskmine tööjõukulu tunnis täistööaja ekvivalendi kohta peaks olema [...] (*) 2013. aasta novembri äriplaanis on keskmine tööjõukulu tunnis [...] (*) eurot ja 2014. aasta augusti äriplaanis [...] (*) eurot, mis on vastavalt [...] (*) kui keskmine kulu tunnis, mida SEAH maksis 2013. aastal, s.o ligikaudu [...] (*) eurot⁽⁴¹⁾. Brattle'i aruandes kinnitatakse, et Airport Handling saavutas need tööjõukulud reaalset, ning tehakse seega järeldus, et äriplaan ei olnud ülemäära optimistlik.
- (340) Komisjon leiab, et tööjõukulude eeldatav langus ei tundu ebarealistlik, pidades silmas tüüpilist kulustruktuuri selles valdkonnas.

7.2.3.3. Eeldused turuosak kohta

- (341) Komisjon väljendas muret suhteliselt suurte turuosa eelduste üle Airport Handlingu 2013. aasta novembri äriplaanis. Perrooniteenuste turuosa on prognoosi kohaselt [60–70] (*) % 2014. aastal ning suureneb [70–80] (*) % ni 2017. aastal. Reisijateenuste turuosa on prognoosi kohaselt [60–70] (*) % 2014. aastal ja suureneb [60–70] (*) % ni 2017. aastal.
- (342) 2013. aastal oli SEAHi turuosa kokku [70–80] (*) %⁽⁴²⁾. Komisjon täheldab, et Airport Handlingu eeldatav turuosa on väiksem kui SEAHi turuosa. Järelikult ei eeldatud, et Airport Handling sai kõik SEAHi lepingud. Uue äriühingu turuosa teatavat vähenemist võetakse tegelikult arvesse.
- (343) Airport Handlingu strateegia on pakkuda suurt kättesaadavust teistele käitlejatele Linate ja Malpensa lennujaamas. Ta tagab ööpäevaringse teeninduse nii et maapealse teeninduse teenuseid pakutakse isegi siis, kui lennuk saabub hilja. See on konkurentsieelis, mis võib olla eriti väärtuslik suure mahuga ja suure lennusaadavusega lennuettevõtjate jaoks Milano lennujaamades (nt Alitalia ja EasyJet). Need lennuettevõtjad võivad soovida jätkuvalt kasutada teenuseosutajat, kes suudab selliseid teenuseid pakkuda. See võib mõistlikult selgitada, miks Airport Handling võis eeldada suhteliselt suurt turuosa oma tegevuse käivitamisel.
- (344) Komisjon täheldab ka seda, et nagu on märgitud Brattle'i aruandes, tuginedes 2013. aasta andmetele, oli Airport Handlingu eeldatav turuosa väiksem võrreldes suuremate maapealse teeninduse teenuse osutajatega teistes Itaalia lennujaamades: i) Bergamo (78,23 %), ii) Cagliari (75,61 %), iii) Catania (77,18 %), iv) Palermo (75,85 %), v) Torino (68,8 %).
- (345) Peale selle märgib komisjon, et turuosa, mille Airport Handling saavutas 2014. aastal, on tegelikult suurem kui 2013. aasta novembri äriplaanis prognoositud. Sellist suurt turuosa võib selgitada peamiselt asjaolu, et Airport Handling suutis sõlmida lepingud [...] (*). Koos moodustavad need märkimisväärse osa liiklusest kahes lennujaamas, nimelt [...] (*) % Linate ja [...] (*) % Malpensa lennuliiklusest.

⁽⁴⁰⁾ Järgmisele dokumendile lisatud mõjuhinnangu lisa „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb maapealse teeninduse teenuseid liidu lennujaamades ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/67/EÜ, 16.1.2012, SEC(2011) 1439 final“. Selle dokumendi leheküljel 95 märgib komisjon, et „maapealse teeninduse teenuste liberaliseerimine ning monopolide või (lennujaama/sõlmilennujaama vedaja) duopolide lõpp lennujaamades oleks tähendanud, et maapealse teeninduse teenuse osutajad oleksid pidanud kohanema, et muutuda konkurentsivõimelisemaks, ning oleksid tegelenud suurema konkurentsiiga. Maapealse teeninduse töötajate jaoks oli kõige nähtavam tagajärg tööviljakuse ja paindlikkuse suurenemine. Maapealse teeninduse teenuste osutajad selgitavad sageli, et see tööviljakuse kasv on vajalik, sest tööjõukulud moodustavad 65–80 % nende kogukuludest, samal ajal kui töötajate ühinged tavaliselt väidavad, et maapealse teeninduse äriühingud keskenduvad kulude vähendamiseks liiga palju tööjõutegurile.“

(*) Arisaladus.

⁽⁴¹⁾ Brattle'i aruanne, punkt 48, lk 11.

⁽⁴²⁾ Brattle'i aruanne, punkt 40, lk 9.

- (346) Kokkuvõttes ei ole komisjonil kahtluseid Airport Handlingu turuosa eelduste usaldusväärsuse kohta. Esiteks põhinevad need Airport Handlingu pakutavatel konkurentsieelistel. Teiseks tunduvad need eeldused olevat konservatiivsed võrreldes lennujaamade käitamistevõtjate võrdlusrühma turuosadega äriplaani koostamise ajal. Komisjon märgib ka, et need eeldused on praktikas realiseerunud.

7.2.3.4. Eeldused kasumlikkuse kohta

- (347) 2013. aasta äriplaanis eeldatakse ärikasumit [...] (*) ja kasumit enne tulumaksu [...] (*) alates teises tegevusaastast. Ärikasum ja kasum pärast tulumaksu [...] (*). 2013. aasta äriplaanis ei kasutata tavalisi kasumlikkuse näitajaid, nagu näiteks sisemine tulumäär või nüüdispuhasväärtus. Samas esitatakse Brattle'i aruandes need arvutused äriplaani näitajate põhjal.
- (348) Selleks et investeerida Airport Handlingusse, peaks ratsionaalne erainvestor eeldama tootlust, mis võrdub tema kapitali alternatiivkuluga või on sellest suurem, mille saab ligikaudselt arvutada kapitali kaalutud keskmise hinna järgi.
- (349) Brattle'i aruandes arvutatakse Airport Handlingu investeeringu omakapitali sisemine tulumäär ning kontrollitakse, kas see võrdub kapitali kaalutud keskmise hinnaga või on sellest suurem. Aruandes kasutatakse kahte alternatiivset kapitali kaalutud keskmise hinna väärtust. Esimene on [...] (*) %, mis on aruande kohaselt muutmata kapitali kaalutud keskmine hind pärast makse, mida on äriplaanis kasutatud⁽⁴³⁾. Teine on [...] (*) % ja arvutatakse aruandes kui kapitali alternatiivkulu madalam osa. Olenevalt investeeringu lõppväärtusest leitakse Brattle'i aruandes, et Airport Handlingu investeeringu eeldatav tootlus on vahemikus [...] (*) % kuni [...] (*) %. Arvutused näitavad, et kõikide stsenaariumide korral ületab eeldatav sisemine tulumäär kapitali alternatiivkulu ning seega on investeering kasumlik.
- (350) Komisjon leiab, et äriplaani ajavahemik (2014–2017) on suhteliselt lühike. Sel põhjusel võib äriplaani olla aluseks olevate eelduste muutumise suhtes tundlik. Samas tuleb seda ajavahemikku vaadelda järgmiste asjaolude põhjal. Esiteks on äriplaani koostanud lennujaama käitaja SEA, kes on omanud lennujaama käitlemisteenuseid osutavat tütarettevõtjat mitu aastat. Teiseks oli restruktureerimine juba käimas ning SEAH oli juba saavutanud märkimisväärse tootlikkuse kasvu. Seepärast ei tundu põhjendamatult piirata äriplaani ulatust minimaalse vajalikuni sellise kogenud investori puhul nagu SEA.
- (351) Komisjon märgib, et teatavad 2013. aasta novembri äriplaani põhieeldused laias laastus realiseerusid, eelkõige seoses kasumlikkuse ja turuosadega. Airport Handling oli kasumlik juba oma esimesel tegevusaastal: 2014. aasta septembri kuni 2015. aasta augusti kasumiaruande kohaselt oli äriühingu ärikasum [...] (*) eurot.
- (352) Kokkuvõttes leiab komisjon, et kasutades eelduseid tööjõukulude arengu kohta ja turuosa, mis ei tundu mõistlik, näitab äriplaani piisavalt suurt omakapitalitootlust SEA jaoks, et teha kapitalisüst 25 miljonit eurot.

7.2.4. Järeldus valikulise majandusliku eelise kohta

- (353) Komisjon teeb järelduse, et SEA on võtnud piisavaid meetmeid, et piirata majandusliku järjepidevuse tuvastamise riske. Äriplaani põhines eeldustel, mille mõistlik erainvestor, kellel on märkimisväärsed kogemused lennujaama käitlemisvaldkonnas ja kelle eesmärk on äriühing ümber struktureerida, oleks pidanud mõistlikuks ja piisavaks, et luua Airport Handlingu tulevane kasumlikkus. SEA investeering Airport Handlingusse ei kujuta seega endast eelist, mida Airport Handling ei oleks saanud tavapärastel turutingimustel.

7.2.5. Järeldus riigiabi olemasolu kohta SEA poolt Airport Handlingusse tehtud investeeringus

- (354) Investeering ei sisalda eelist, mida Airport Handling ei oleks saanud kasutada tavapärastel turutingimustel. Seega ei ole üks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kumulatiivne kriteerium täidetud. Järelikult ei sisalda meede riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(*) Ärisaladus.

⁽⁴³⁾ See kapitali kaalutud keskmine hind on Brattle'i aruande kohaselt kõrgem, sest selles võetakse arvesse projektipõhiseid riske kapitali beta tõusu kaudu.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Protsess, mis tõi kaasa SEA Handling S.p.A. likvideerimise ja Airport Handling S.p.A. asutamise, ei tekitanud majanduslikku järjepidevust esimesena ja teisena nimetatud ettevõtja vahel.
2. Airport Handling ei ole kohustatud tagasi maksma riigiabi, mis tunnistati siseturuga kokkusobimatuks komisjoni 19. detsembri 2012. aasta otsusega C(2012) 9448, mida on parandatud 22. märtsi 2013. aasta otsusega C(2013)1668 abi kohta, mida SEA andis oma tütaretevõtjale SEA Handling S.p.A.-le aastatel 2002–2010.

Artikkel 2

Asutamine ja kapitaliseerimine, mida Itaalia on rakendanud Airport Handling S.p.A. puhul ja mis ulatub 25 miljoni euroni, ei kujuta endast abi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 5. juuli 2016

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Margrethe VESTAGER
