

II

(Muut kuin lainsäätämismenettelyssä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2017/2111,

annettu 5 päivänä heinäkuuta 2016,

**Airport Handling S.p.A:n perustamiseen ja pääomittamiseen liittyvistä toimista SA.21420 (2014/C)
(ex 2014/NN), jotka Italia on toteuttanut**

(tiedoksiannettu numerolla C(2016) 4103)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen määräysten mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾ ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Komissio ilmoitti saamansa kantelun perusteella Italian viranomaisille 23 päivänä kesäkuuta 2010 päätöksestään aloittaa muodollinen tutkintamenettely Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä "SEUT-sopimus", 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti SEA S.p.A:n, jäljempänä "SEA", Milanon Malpensas ja Linaten lentoasemien valtio-omisteisen hallinnoijan, vuosina 2002–2010 maahuolintapalveluja näillä lentoasemilla tarjoavan tytäryhtiönsä SEA Handling S.p.A:n, jäljempänä "SEAH", hyväksi toteuttamista pääomanlisäyksistä.
- (2) Näinä vuosina SEA oli ollut miltei kokonaan julkisten elinten omistuksessa: Milanon kaupungin omistusosuus oli 84,56 prosenttia, Milanon maakunnan omistusosuus oli 14,56 prosenttia ja pienempien osakkaiden osuus oli 0,88 prosenttia. Joulukuussa 2011 SEAn pääomasta 29,75 prosenttia myytiin yksityiselle F2i (Fondi italiani per le infrastrutture) -rahastolle. Vuonna 2012 F2i:n omistusosuus SEAssa kasvoi 44,31 prosenttiin. Tähän päätökseen perustuvan muodollisen tutkintamenettelyn päättyessä Milanon kaupunki omistaa SEAsta 54,81 prosenttia, F2i omistaa 44,31 prosenttia ja muut osakkaat omistavat siitä 0,88 prosenttia.
- (3) Komissio antoi 19 päivänä joulukuuta 2012 SEAn tytäryhtiölleen SEAHille vuosina 2002–2010 myöntämää tukea koskevan päätöksen C(2012) 9448, jota oikaistiin 22 päivänä maaliskuuta 2013 annetulla päätöksellä C(2013) 1668, jäljempänä "takaisinperintäpäätös". Komissio katsoi, että pääomanlisäykset, jotka SEA oli toteuttanut tytäryhtiönsä pääoman vahvistamiseksi, olivat kokonaisuudessaan sääntöjenvastaista valtiontukea. Lisäksi komissio katsoi, että vaikka SEAH voitiinkin luokitella vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen myönnettäviä valtiontukia koskevien yhteisön suuntaviivojen ⁽²⁾ perusteella näitä pääomanlisäyksiä ei voitu pitää sisämarkkinoille soveltuvina.

⁽¹⁾ EUVL C 44, 6.2.2015, s. 30.

⁽²⁾ EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1.

- (4) Näin ollen Italia määrittiin toteuttamaan tarvittavat toimet sovellettavien kansallisten lakien mukaisesti, jotta sääntöjenvastainen valtiontuki, jonka määrä oli noin 359,644 miljoonaa euroa, voidaan periä SEAHilta takaisin korkoineen.
- (5) Italia, SEAH ja Milanon kaupunki nostivat 4 päivänä maaliskuuta 2013, 15 päivänä maaliskuuta 2013 ja 18 päivänä maaliskuuta 2013 takaisinperintäpäätöksen kumoamiskanteet unionin yleisessä tuomioistuimessa (asiat T-125/13, T-152/13 ja T-167/13). Asiat T-125/13, T-152/13 ja T-167/13 ovat vireillä.
- (6) SEAH ja Milanon kaupunki jättivät 18 ja 21 päivänä maaliskuuta 2013 hakemukset takaisinperintäpäätöksen täytäntöönpanon lykkäämisestä (asiat T-152/13 R ja T-167/13 R). Toukokuun 21 päivänä 2013 Lombardian hallinto-oikeus määräsi takaisinperintäpäätöksen täytäntöönpanon lykättäväksi. Korkein hallinto-oikeus kumosi Lombardian hallinto-oikeuden päätöksen 25 päivänä syyskuuta 2013. Unionin yleiselle tuomioistuimelle toimitettu hakemus täytäntöönpanon lykkäämisestä peruttiin kesäkuussa 2013 ⁽³⁾.
- (7) Italia keskusteli 27 päivänä marraskuuta 2013 komission kanssa epävirallisen ilmoitusmenettelyn puitteissa seuraavista hankkeista: 1) SEAn suunnitelma likvidoida SEAH, 2) SEAn aikomus perustaa uusi maahuolintapalveluja Milanon lentoasemilla tarjoava tytäryhtiö, jonka nimi on "Airport Handling S.p.A.", jäljempänä "Airport Handling", ja antaa sille alkupääomaa. Tässä ilmoitusmenettelyssä Italia pyysi komissiota vahvistamaan, että
- a) SEAHin omaisuusserien myynti selvitysmenettelyssä ei merkitse taloudellista jatkuvuutta suhteessa Airport Handlingiin, jolloin edellisen velat, etenkin vaatimus periä SEAHille myönnetty sääntöjenvastainen ja sisämarkkinoille soveltumaton valtiontuki takaisin, eivät siirry jälkimmäiselle;
- b) SEAn tekemää pääomanlisäystä Airport Handlingin pääomaan ei pidetä valtiontukena.
- (8) Komissio ilmoitti Italialle 9 päivänä heinäkuuta 2014 päivättyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn Airport Handlingin perustamiseen liittyvistä SEAn toimista, jäljempänä "vuonna 2014 annettu menettelyn aloittamista koskeva päätös". Tämän menettelyn myötä komissio pyysi Italiaa toimittamaan kuukauden kuluessa kirjeen vastaanottamisesta kaikki sellaiset tiedot, joista voi olla apua arvioitaessa kysymystä takaisinperintävelvollisuuden siirtymisestä SEAHilta Airport Handlingille sekä SEAn Airport Handlingin hyväksi tekemään pääomanlisäykseen mahdollisesti sisältyvästä tuesta.
- (9) Italia, SEA ja Airport Handling nostivat vuonna 2014 annetun menettelyn aloittamista koskevan päätöksen kumoamiskanteet unionin yleisessä tuomioistuimessa 19 päivänä syyskuuta 2014 (asiat T-673/14, T-674/14 ja T-688/14). Yleinen tuomioistuin (neljäs jaosto) hylkäsi asiaan T-673/14 liittyvän kanteen 8 päivänä joulukuuta 2015 annetulla määräyksellä. Asiaa T-674/14 ja asiaa T-688/14 koskevat kanteet peruttiin 14 ja 15 päivänä heinäkuuta 2015.
- (10) SEA ja Airport Handling jättivät 23 ja 25 päivänä syyskuuta 2014 väliaikaisia toimia koskevat hakemukset vuonna 2014 annetun menettelyn aloittamista koskevan päätöksen täytäntöönpanon lykkäämiseksi (asiat T-674/14 R ja T-688/14 R). Yleisen tuomioistuimen presidentti määräsi 29 päivänä syyskuuta 2014 vuonna 2014 annetun päätöksen julkaisemisen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* lykättäväksi. yleisen tuomioistuimen presidentti hylkäsi 28 päivänä marraskuuta 2014 SEAn ja Airport Handlingin tekemät väliaikaisia toimia koskevat hakemukset ja kumosi alustavan väliaikaisen toimen, jossa se määräsi komission olemaan julkaisematta vuonna 2014 annettua menettelyn aloittamista koskevaa päätöstä ⁽⁴⁾.
- (11) Vuonna 2014 annettu menettelyn aloittamista koskeva päätös julkaistiin 6 päivänä helmikuuta 2015 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽⁵⁾, minkä johdosta komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa tutkinnan kohteena olevista toimista.
- (12) Italia toimitti huomautuksensa vuonna 2014 annetusta menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 9 päivänä syyskuuta 2014 päivättyllä kirjeellä.

⁽³⁾ Ks. 20 päivänä kesäkuuta 2013 annettu määräys, asia T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, ja 1 päivänä heinäkuuta 2013 annettu määräys, asia T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Ks. 28 päivänä marraskuuta 2014 annettu määräys, asia T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Yleisen tuomioistuimen presidentti hylkäsi asiaan T-674/14 R liittyvän hakemuksen 27 päivänä marraskuuta 2014 annetulla määräyksellä; ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ EUVL C 44, 6.2.2015, s. 30.

- (13) Komissio sai huomautuksia neljältä asianomaiselta. Se välitti huomautukset Italialle ja antoi sille mahdollisuuden vastata niihin. Italia ilmoitti komissiolle näitä huomautuksia koskevat havaintonsa 26 päivänä toukokuuta 2015 päivätyllä kirjeellä.
- (14) Komissio pyysi 20 päivänä toukokuuta 2015 päivätyllä kirjeellä Italiaa antamaan lisätietoja. Italia vastasi 19 ja 22 päivänä kesäkuuta 2015 sekä 2 päivänä heinäkuuta 2015 päivätyillä kirjeillä.
- (15) Komission yksiköiden sekä Italian viranomaisten ja Milanon Airport Handling -säätiön edustajien kokoukset pidettiin 30 päivänä tammikuuta 2015, 7 päivänä toukokuuta 2015 ja 15 päivänä syyskuuta 2015. Näiden kokousten jälkeen säätiö toimitti komissiolle useita kertoja (6 päivänä helmikuuta 2015, 8 päivänä kesäkuuta 2015, 13 päivänä elokuuta 2015 ja 23 päivänä syyskuuta 2015) tietoja, joiden tarkoituksena oli tiedottaa komissiolle Airport Handlingin vähemmistöosuuden myynnin etenemisestä. Säätiön luonne ja tehtävä selostetaan jäljempänä 2.3 kohdassa.
- (16) Komissio pyysi Italialta täydentäviä tietoja 23 päivänä lokakuuta 2015 päivätyllä kirjeellä. Italia vastasi 10 päivänä marraskuuta 2015 päivätyllä kirjeellä.
- (17) Marraskuun 25 päivänä 2015 pidettiin kokous komission yksiköiden, Italian viranomaisten, Milanon Airport Handling -säätiön ja D'Nata-nimisen yrityksen välillä (viimeksi mainittu suunnitteli ostavansa osuuden Airport Handlingin osakepääomasta).
- (18) Italia ilmoitti komissiolle 16 päivänä joulukuuta 2015 päivätyllä kirjeellä aikeistaan osittain muuttaa Airport Handlingin taloudellisen toiminnan laajuutta.
- (19) Italia esitti yhteenvedon tärkeimmistä tiedoista, jotka se oli toimittanut menettelyjen aikana, 18 päivänä joulukuuta 2015 päivätyssä kirjeessä. Komissio vastasi 19 päivänä tammikuuta 2016 päivätyllä kirjeellä.
- (20) Italia toimitti komissiolle päivitettyt tiedot Airport Handlingin yksityistämismenettelystä 29 päivänä tammikuuta ja 15 päivänä helmikuuta 2016 päivätyissä kirjeissä.

2. TOIMENPITEEN KUVAUS

- (21) Tutinnan kohteena on kaksi toimea: ensimmäinen toimi on Airport Handlingin perustaminen sekä SEAHin likvidaatio. Komissio arvioi, aiheuttiko tämä toimi taloudellista jatkuvuutta kahden yrityksen välillä, jolloin takaisinperintävelvollisuus olisi siirtynyt SEAHilta Airport Handlingille. Toinen toimi on se, kun SEA, Airport Handlingin julkinen emoyhtiö, antoi sille omaa pääomaa. Komissio arvioi, oliko tämä toimi markkinaehtoinen. Seuraavaksi kuvataan näihin toimiin liittyviä olosuhteita.

2.1 Ammattiliittojen kanssa tehdyt sopimukset ja uudet työ sopimukset

- (22) Sinä aikana, kun tutinnan kohteena olevat toimet pantiin täytäntöön, SEA-konserni (SEA ja SEAH), SEAH ja Airport Handling tekivät sopimuksia SEAHin työntekijöitä edustavien ammattiliittojen kanssa SEAHin aloittaman SEAHin vapaaehtoisen likvidaatian vuoksi. Näiden sopimusten yleisenä tavoitteena oli turvata SEAHin kaikkien työntekijöiden työpaikat ja varmistaa SEA-konsernin huolintatoiminnan jatkuvuus ja kestävyys. Tehtiin seuraavat sopimukset:
- (23) Kun SEA oli päättänyt purkaa SEAHin noudattaakseen takaisinperintäpäätöstä, SEA-konserni teki ammattiliittojen kanssa 4 päivänä marraskuuta 2013 sopimuksen, jonka tavoitteena oli ratkaista työttömäksi jääviin SEAHin työntekijöihin liittyvä ongelma. Sopimus sisälsi kaikkia SEAHin työntekijöitä koskevan vapaaehtoisen irtisanoutumiseen liittyvän kannustinsuunnitelman, joka toteutetaan joukkoi rtisanomisten vuoksi. Lisäksi sopimuksessa käsiteltiin uuden tytäryhtiön perustamista: se olisi kokonaan SEAHin omistuksessa ja palkkaisu osan SEAHin työntekijöistä.
- (24) Tässä sopimuksessa luotiin "alustava järjestely" ja määrättiin, että on laadittava "täytäntöönpanosopimus", jonka myötä laaditaan uusia sopimusehtoja koskevat säännöt sekä uusi työskentelyrakenne Airport Handlingin työntekijöille, koska komission vaatimus jatkuvuuden lakkaamisesta edellyttää uusien työ sopimusten tekemistä. Lisäksi sopimuksessa määrätään, että tällaisen täytäntöönpanosopimuksen tekeminen on mahdollista vasta, kun "kaupalliset neuvottelut Airport Handlingin sekä Linaten ja Malpensas lentoasemilla toimivien liikenteenharjoittajien kanssa on saatu päätökseen vapaan kilpailun hengessä" ⁽⁶⁾. Täytäntöönpanosopimuksen oli siis pohjaututtava seuraaviin periaatteisiin:

— pyrkimys turvata kaikkien SEAHin työntekijöiden työpaikat

⁽⁶⁾ 4.11.2013 tehdyn sopimuksen 5 kohta.

- selvien kriteerien määrittäminen työntekijöiden mahdollisille siirroille SEA-konsernin sisällä
 - huolintaliiketoiminnan taloudellinen kannattavuus
 - asianmukaisen ja osallistavan työmarkkinasuuhdejärjestelmän määrittelemine
 - SEA-konsernin yrityksen sosiaaliturvajärjestelmän käyttämisen jatkaminen.
- (25) Huhtikuun 22 päivänä 2014 SEAH aloitti irtisanottujen työntekijöiden liikkuvuussuunnitelman (Collocamento in mobilità) toteuttamisen. Siinä on kyse Italian valtion luomasta sosiaaliturvajärjestelmästä, jonka päätavoitteena on tukea vaikeuksissa olevien yritysten työntekijöitä työttömyyskausi
- (26) Toukokuun 31 päivänä 2015 Airport Handlingilla oli [...] (*) työntekijää ([...] (*) kokoaikavastaavaa), joista [...] (*) työntekijää ([...] (*) kokoaikavastaavaa) oli entisiä SEAHin työntekijöitä.
- (27) SEAH ja ammattiliitot allekirjoittivat 4 päivänä kesäkuuta 2014 täytäntöönpanosopimuksen, jonka tavoitteena oli panna täytäntöön edellä johdanto-osan 24 kappaleessa kuvattua alustavaa järjestelyä koskevat määräykset.
- (28) Sopimuksessa määrättiin, että SEA oli ensinnäkin suostunut siihen, että Airport Handling palkkaa SEAHin työntekijöitä sen mukaan, paljonko työntekijöitä se tarvitsee ja millaisia toimenkuvia sillä on, ja toiseksi, että henkilöstön valintakriteerejä koskevat neuvottelut aloitetaan ammattijärjestöjen kanssa. Lisäksi sopimuksessa määrätään, että kaikki uudet Airport Handlingin kanssa tehtävät työsopimukset johtavat siihen, että SEAHin kanssa tehty työsopimus päättyy muodollisesti ja sisällöllisesti.
- (29) Tämän sopimuksen mukaan SEAH osoitti valmiutensa luoda taloudellinen kannustinjärjestelmä niille työntekijöille, jotka ilmoittavat 30 päivään kesäkuuta 2014 mennessä, etteivät he vastusta irtisanomistoimia.
- (30) Myös Airport Handling teki 4 päivänä kesäkuuta 2014 sopimuksen ammattijärjestöjen kanssa. Tässä sopimuksessa määritetään niiden työntekijöiden lukumäärä, joilla on 1 päivästä heinäkuuta 2014 alkaen toistaiseksi voimassa oleva työsopimus Airport Handlingin kanssa. Lisäksi siinä täsmennetään, että Airport Handling oli valmis palkkaamaan uudestaan ensisijaisesti SEAHin entisiä työntekijöitä.
- (31) Sopimuksesta käy myös ilmi Airport Handlingin arvioitu työvoiman tarve kokoaikavastaavina. Tältä osin sopimuksessa korostetaan, että sopimuksessa ilmoitettuja kokonaismääriä ja/tai muuttujia voidaan tarvittaessa muuttaa. Työntekijöiden arvioitut määrät olivat seuraavat: [...] (*) kokoaikavastaavaa operatiiviseen toimintaan, [...] (*) kokoaikavastaavaa hallintoon, [...] (*) kokoaikavastaavaa määräaikaisiin kausitöihin. Sopimuksessa määrätään, että tämän vaatimuksen täyttämiseksi Airport Handlingin ensisijainen strategia on ottaa yhteyttä SEAHin nykyisiin työntekijöihin. Sopimuksessa määrätään myös rekrytointimenettelystä, työsopimusten oikeudellisiin ja taloudellisiin asioihin liittyvästä sisällöstä, sosiaaliturvaperiaatteista ja työn organisoinnista. Sopimuksen määräysten mukaan SEAHin entiset työntekijät palkataan uusin sopimuksin, jotka eroavat oleellisesti entisistä sopimuksista taloudellisten ehtojensa osalta.
- (32) Myös sopimuksen työjärjestelyt eroavat niistä, joita SEAH sovelsi työntekijöihinsä. Erityisesti on todettava seuraavaa:
- Ilmailualan henkilöstöä koskevan kansallisen kollektiivisen työehtosopimuksen osalta Airport Handling soveltaisi sen huolitsijoita koskevaa osaa, kun taas SEAHin entisten työntekijöiden työsopimuksiin sovellettaisiin lentoaseman pitäjää koskevaa osaa. Italian mukaan huolitsijoita koskevan osan ehdot ovat erilaiset lomaoikeuden (20 päivää vuodessa 22 päivän sijasta), työajan (7 h 30 minuuttia päivässä, kun se ennen oli 7 h 15 minuuttia päivässä) sekä palkkauksen ja lisien (kuuden päivän palkka poistettu) osalta.
 - Myös palkkaoikeuksien organisoinnissa on eroja: Airport Handling ei sovelle tiettyjä kansallista kollektiivista työehtosopimusta täydentävän yrityskohtaisen sopimuksen nimikkeitä, joita SEAH sovelsi työntekijöihinsä.
 - Lisäksi työntekijäjärjestö on eri (esimerkiksi [...] (*)).

(⁷) Heinäkuun 23 päivänä 1991 annettu laki n:o 223 säännöistä, jotka koskevat ansioturvakassaa, irtisanottujen työntekijöiden liikkuvuutta, työttömyysturvaetuja, EU-direktiivien täytäntöönpanoa, työnvälitystä ja muita työmarkkinoihin liittyviä säännöksiä (Italian tasavallan virallinen lehti GURI N:o 175, 27. heinäkuuta 1991).

(*) Liikesalaisuus.

- (33) Tämän vuoksi Italian mukaan
- Airport Handlingin työvoiman kokonaiskustannukset olivat 30 prosenttia pienemmät kuin SEAHin työvoiman kokonaiskustannukset
 - Airport Handlingin täydentävän yrityskohtaisen sopimuksen kustannusten painoarvo väheni [...] (*) prosenttia SEAHin vastaaviin kustannuksiin verrattuna, ja palkkoja leikattiin vuotuisella tasolla keskimäärin [...] (*) kertaa kuukausipalkan verran.
- (34) SEAHin osakkaat hyväksyivät yrityksen purkamisen ja sen asettamisen vapaaehtoiseen selvitystilaan 9 päivänä kesäkuuta 2014 pidetyssä ylimääräisessä yhtiökokouksessa. Yrityksen purkamispäiväksi vahvistettiin 1 päivä heinäkuuta 2014⁽⁸⁾.
- (35) Tämän mukaisesti nimitettiin selvittäjä, jolle annettiin tehtäväksi myydä yhtiön omaisuuserät, maksaa velkojille ja laatia lopullinen likvidaatiotase ja -kertomus.
- (36) Ammattijärjestöt olivat asettaneet 4 päivänä kesäkuuta 2014 tehtyjen sopimusten voimaantulon ehdoksi, että SEAHin työntekijöiden keskuudessa järjestettävän äänestyksen tulos olisi myönteinen. Äänestys järjestettiin 11–13 päivänä kesäkuuta 2014. Tässä äänestyksessä 4 päivänä kesäkuuta 2014 tehty sopimus hylättiin.
- (37) Tämän vuoksi SEAHin yhtiökokous päätti 1 päivänä heinäkuuta 2014 siirtää SEAHin toiminnan päättymisen määräaikaan 31 päivään elokuuta 2014 saakka. Lisäksi yhtiökokous antoi selvittäjälle (joka oli aloittanut tehtävässään 1 päivänä heinäkuuta 2014) valtuudet johtaa yhtiötä tilapäisesti siihen saakka ja jatkaa määräpäivän jälkeen SEAHin omaisuuserien luovutusta ja sen toiminnan lopettamista.
- (38) Ratkaistakseen 14 päivänä kesäkuuta 2014 järjestetyn äänestyksen kielteisen tuloksen aiheuttamat ongelmat ammattijärjestöt ehdottivat 4 päivänä heinäkuuta 2014 muutamia selvennyksiä 4 päivänä kesäkuuta 2014 tehdyn sopimuksen kohtiin, esimerkiksi näitä: lisätyöpäivät oli jaettava tasaisesti koko vuoden ajalle; viittaukset ”tehokkaaseen työaikaan” tarkoittivat sitä, että kunakin päivänä työajan oli oltava vähintään 7,5 tuntia ja että työviikko on viisipäiväinen ja että työntekijöillä on mahdollisuus valita kahdesta vaihtoehdosta, miten tehdä töitä tiettyjen pyhäpäivien aikana, jotka eivät uudessa sopimuksessa olleet enää palkallisia. Airport Handling hyväksyi nämä ehdotukset 7 päivänä heinäkuuta 2014. Airport Handling allekirjoitti 15 päivänä heinäkuuta 2014 täydentävän sopimuksen, jossa vahvistettiin 4 päivänä kesäkuuta 2014 tehdyn sopimuksen pätevyys ja joka sisälsi ammattijärjestöjen vaatimat selvennykset. Uusi sopimus ei kuitenkaan sisältänyt merkittäviä muutoksia aiemmin hylättyyn, 4 päivänä kesäkuuta 2014 tehtyyn sopimukseen verrattuna.
- (39) Elokuussa 2014 SEAH irtisanoi koko henkilöstönsä. Samaan aikaan Airport Handling alkoi rekrytoida muun muassa SEAHin entisiä työntekijöitä, joista se palkkasi ne, joita se piti toimintojensa kannalta oleellisina. Lisäksi Airport Handling otti yhteyttä Adecco-nimiseen tilapäistyövoimaa tarjoavaan yritykseen tilapäisten työntekijöiden palkkaamiseksi.
- (40) SEAH lopetti toimintansa 1 päivänä syyskuuta 2014. Samana päivänä Airport Handling aloitti toimintansa Milanon lentoasemilla. Syyskuun 1 päivänä 2014 Airport Handlingilla oli [...] (*) työntekijää ([...] (*) kokoaikavastaavaa). Se työllisti siis [...] (*) prosenttia niistä työntekijöistä, jotka olivat SEAHin palkkalistoilla 22 päivänä huhtikuuta 2014, sinä päivänä, jolloin SEAH aloitti työntekijöidensä kollektiiviseen irtisanomiseen tähtäävät viralliset menettelyt. Lisäksi Airport Handlingilla oli [...] (*) tilapäistä työntekijää ([...] (*) kokoaikavastaavaa) [...] (*).

2.2 Sopimus lentoyhtiöiden kanssa

- (41) SEAH ilmoitti lentoyhtiöille, toimittajille ja muille asianomaisille 22 päivänä huhtikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, että sen toiminta loppuu 1 päivänä heinäkuuta 2014 ja että sen vuoksi se lopettaa maahuolintapalvelujen tarjoamisen Milanon lentoasemilla.

(*) Liikesalaisuus.

(8) Vapaaehtoinen selvitystila on olennaisilta osiltaan muutoin sama kuin tuomioistuimen määräämä purkaminen, mutta siinä tuomioistuimen sijasta päätöksen yhtiön purkamisesta tekevät osakkaat yhtiökokouksessa, ja he nimittävät myös selvittäjät ja määrittävät niiden toimivallan. Vain siinä tapauksessa, että osakkaat eivät saa tehtyä päätöstä enemmistöllä, yhtiön on tehtävä tuomioistuimelle hakemus selvitystilaan asettamisesta. Tällöin tuomioistuin määrää selvittäjät yhtiöjärjestyksen tai yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti, paitsi jos on varmaa, että osakkaiden erimielisyys estää yhtiökokousta tekemästä päätöstä, jolloin tuomioistuin määrää selvittäjän.

- (42) Tämän tiedotteen perusteella kymmenen lentoyhtiötä päätti antaa maahuolintapalvelujen tarjoamisen Milanon lentoasemilla muille palveluntarjoajille kuin SEAHille ja Airport Handlingille.
- (43) Samaan aikaan 19 Milanon lentoasemilla toimivaa lentoyhtiötä valitsi Airport Handlingin maahuolintapalvelujen tarjoajaksi avoimen tarjouskilpailujen perusteella. Muut lentoyhtiöt valitsivat Airport Handlingin kilpailullisen neuvottelumenettelyn perusteella. Italian mukaan palveluntarjoajan valinta perustuu yleensä tiettyjen tekijöiden, kuten hinnan, palveluntarjoajan talouden vakauden, tehokkaan laitteiston saatavuuden, verkoston olemassaolon, vakiintuneen maineen sekä toiminnan harjoittajan kokemuksen ja osaamisen arviointiin.

2.3 Airport Handlingin perustaminen ja SEAn omistusosuuden siirtäminen Milanon Airport Handling -säätioon; Airport Handlingin pääomittaminen

- (44) Airport Handling perustettiin 9 päivänä syyskuuta 2013 rajavastuuyhtiöksi, jonka osakepääoma on 10 000 euroa.
- (45) Maaliskuun 10 päivänä 2014 SEAn hallitus päätti lisätä Airport Handlingin pääomaa 2,5 miljoonaan euroon, jotta Airport Handling täyttäisi maahuolintayhtiöiden sertifiointia koskevat Italian siviili-ilmailuviranomaisen (ENACin) vaatimukset. Voimassa olevien kansallisten sääntöjen nojalla ENAC myöntää lupia maahuolintapalvelujen tarjoajille, jotka täyttävät seuraavat vaatimukset ⁽⁹⁾:
- pääoma vähintään neljännes todennäköisestä liikevaihdosta
 - palvelujen tarjoamiseen riittävät toimintaresurssit ja organisaatiokapasiteetti
 - sertifikaatti, joka osoittaa, että kaikkia työ- ja turvallisuuslainsäädännön mukaisia velvoitteita noudatetaan.
- (46) Kesäkuun 30 päivänä 2014 SEAn hallitus teki päätöksen Milanon Airport Handling -säätion, jäljempänä "säätio", perustamisesta ja Airport Handlingin pääoman lisäämisestä 25 miljoonaan euroon.
- (47) Säätio perustettiin 30 päivänä kesäkuuta 2014 ja sen perustamiskirja allekirjoitettiin samana päivänä. Perustamiskirjansa mukaan säätio i) toimii Airport Handlingin ainoana osakkaana yhtiön vähemmistöosakkuuden myyntiin saakka ja ii) takaa, että Airport Handling toimii taloudellisesti erillään SEA Handlingista.
- (48) Perustamiskirjan mukaan säätion perustamisen tarkoituksena oli etenkin
- vahvistaa ja varmentaa, että Airport Handlingin sekä SEAn ja SEAHin välillä ei ole taloudellista jatkuvuutta, mikä varmistetaan hallinnoimalla Airport Handlingia itsenäisesti riippumatta SEASTA
 - sallia riippumattomien kolmansien sijoittajaosapuolien hankkia vähintään 30 prosentin osuus Airport Handlingin osakepääomasta.
- (49) Säätion perustamiskirjassa sanotaan, että voidakseen täyttää tämän tehtävänsä säätioillä on valtuudet
- nimittää johtajia, tilintarkastajia ja muita oikeushenkilöitä valitsemalla vaatimukset täyttävistä hakijoista ne, joilla ei ole SEAn tai SEAHiin liittyvää operatiivista vastuuta tai työsuhdetta niiden kanssa
 - pyytää johtajilta raportti taloudellisen jatkuvuuden katkeamiseen liittyvistä tapahtumista, jotka ilmenivät ennen säätion perustamista sekä
 - varmistaa, että käytössä on asianmukaiset menettelyt, joilla vältetään se, ettei Airport Handling saa kilpailijoihinsa nähden perusteetonta hyötyä SEAn liittyvistä kaupallisista tiedoista lentoyhtiöiden kanssa tehtävien sopimusten tekemisessä tai ylläpitämisessä säätion perustamiskirjan liitteessä A olevat rajoitukset huomioon ottaen.

⁽⁹⁾ Airport Handling jätti maahuolintapalvelujen tarjoamista Linaten ja Malpensen lentoasemilla koskevan lupahakemuksen 21 päivänä tammikuuta 2014. ENAC myönsi luvan Airport Handlingille 17 päivänä huhtikuuta 2014.

- (50) Säätiön perustamiskirjan mukaan säätiön toimitsijamiehen on varmennettava, ettei Airport Handlingin perustamisen jälkeen ole annettu sellaisia määräyksiä, joiden johdosta muita kuin säätiön perustamiskirjassa mainittuja SEAHin omaisuuseriä, irtainta tai kiinteää omaisuutta, lentoyhtiöiden ja/tai muiden huolintapalveluyritysten kanssa tehtyjä sopimuksia, teollis- ja tekijänoikeuksia tai yksipuolisia sitoumuksia, joilla on taloudellisia vaikutuksia (ts. reaalityökaluja tai henkilötakauksia) siirrettäisiin Airport Handlingille.
- (51) Tämän perusteella säätiön perustamiskirjassa säätiön toimitsijamiehen määräysvallasta on suljettu pois
- se, että Airport Handling on SEAn perustama ja pääomittama
 - se, että Airport Handling on palkannut SEAHin työntekijöitä
 - se, että Airport Handling vuokraa omaisuuseriään ja huolintalaitteistoa SEAHilta vuokrasopimuksella, joka on voimassa 28 päivään helmikuuta 2015 saakka.
- (52) Lisäksi säätiön perustamiskirjassa määrätään, että toimitsijamiehen on varmistettava, että
- lukuun ottamatta SEAlle säätiön perustamiskirjan nojalla myönnettyjä toimivaltuuksia Airport Handlingin operatiivinen hallinto on erillään SEAn hallinnosta: sitä hallinnoi ja valvoo hallitus, jonka jäsenet toimitsijamies nimittää itsenäisesti,
 - SEA ja Airport Handling eivät anna ennen säätiön perustamista tai sen jälkeen sellaisia määräyksiä, joiden johdosta siirretään muita kuin säätiön perustamiskirjassa mainittuja SEAn omaisuuseriä, irtainta tai kiinteää omaisuutta, sopimuksia, yksipuolisia sitoumuksia, joilla on taloudellisia vaikutuksia (ts. reaalityökaluja tai henkilötakauksia) tai teollis- ja tekijänoikeuksia tai joiden siirtämistä SEA vaatii Milanon lentoasemien toimiluvan haltijana, sekä
 - Airport Handling ottaa käyttöön menettelyjä ja valvontatoimia, joiden avulla vältetään se, ettei sille koidu hyötyä SEAn luottamuksellisista kaupallisista tiedoista, joiden perusteella Airport Handling voisi saada perusteetonta hyötyä lentoyhtiöiden kanssa tehtävien sopimusten saamisesta tai ylläpitämisestä. Tällaisia tietoja ovat esimerkiksi SEAHin aiemmin tekemiä sopimuksia koskevat tiedot tai vaatimukset, jotka SEA on saanut lentoyhtiöiltä tietoonsa lentoaseman pitäjänä.
- (53) Säätiön perustamiskirjan mukaan ei ole kuitenkaan toimitsijamiehen tehtävä varmentaa tai arvioida,
- osallistuivatko SEAn edustajat neuvotteluihin niiden työntekijöiden kanssa, jotka Airport Handlingin oli määrä palkata
 - hyötyykö Airport Handling SEAn ulkoistamista työntekijöistä, mukaan luettuna sen toimitusjohtajasta, jonka oli tarkoitus jatkaa tehtävässään säätiön toimikauden ajan
 - jatkaako SEA tiettyjen keskitettyjen palvelujen tarjoamista
 - voiko SEA vahvistaa palvelujen laatutason, jotta se voi noudattaa velvollisuuksiaan lentoaseman pitäjänä Milanon lentoasemien infrastruktuurissa
 - tekeekö päätökset Airport Handlingin rahoituksesta tulevaisuudessa yksinomaan SEA, mikä ei kuitenkaan rajoita Airport Handlingin hallituksen oikeuksia tehdä liiketoimintasuunnitelman toteuttamiseen liittyviä päätöksiä.
- (54) Kolmannen sijoittajaosapuolen mukaantulosta Airport Handlingiin säätiön perustamisasiakirjassa määrätään, että sen menettelyn alkuvaihe, jonka tavoitteena on Airport Handlingin omistuspohjan laajentaminen ”soveltuviin osakkaisiin” (eli luonnollisiin henkilöihin tai oikeushenkilöihin tai tahoihin, jotka eivät ole Italian valtion valvomia julkisia tahoja tai yrityksiä, jos ne ovat sijoittautuneet Italiaan, pörssiyhtiöitä lukuun ottamatta), oli annettu SEAn tehtäväksi, ja se oli määrä saada päätökseen 28 päivään helmikuuta 2015 mennessä.
- (55) Säätiön perustamiskirjassa määrätään, että jos SEA on 1 päivänä maaliskuuta 2015 yhä Airport Handlingin osakas ja jos sen osuus on yli [...] (*) prosenttia, toimitsijamies alkaa etsiä sijoittajia, joiden on täytettävä SEAn niille aiemmin ilmoittamat ehdot, jotka on ilmoitettava säätiön valvojana toimivalle lakimiehelle ja joita SEA voi tarkistaa hyvissä ajoin. Muussa tapauksessa toimitsijamies ei voi siirtää Airport Handlingin osakkuutta ilman SEAn suostumusta.

(*) Liikesalaisuus.

- (56) Lisäksi säätiön perustamiskirjassa määrätään, että kun SEAn [...] (*) prosentin omistusosuus Airport Handlingista on myyty, SEA etsii yksityissijoittajia, jotka ovat kiinnostuneita ryhtymään Airport Handlingin osakkaiksi. Tässä otetaan huomioon myös sosiaaliset näkökohdat ja SEAn velvollisuus jatkaa maahuolintapalvelujen tarjoamista Milanon lentoasemilla.
- (57) Elokuun 26 päivänä 2014 Airport Handlingin hallitus hyväksyi lisäyksen säätiön perustamiskirjaan. Lisäyksen mukaan SEAlle ehdotetaan, että Airport Handling laskee liikkeeseen 20 000 voitto-osuuteen oikeuttavaa oman pääoman ehtoista instrumenttia (SFP:tä (strumentti finanziari partecipativi)) Italian siviililain 2346 artiklan 6 kohdan nojalla ⁽¹⁰⁾. Jokainen instrumentti on nimellisarvoltaan 1 000 euroa. Lisäys allekirjoitettiin seuraavana päivänä.
- (58) Elokuun 27 päivänä 2014 Airport Handlingin yhtiökokous ⁽¹¹⁾ päätti korottaa Airport Handlingin pääomaa 1,3 miljoonasta eurosta 5 miljoonaan euroon, jonka määrän SEA merkitsi ja maksoi.
- (59) Samana päivänä SEA siirsi koko omistuksensa Airport Handlingista säätiölle ja nimitti toimitsijamieheekseen Crowe Horwath Trustee Services -nimisen yrityksen, jäljempänä "toimitsijamies", hallinnoimaan Airport Handlingia.
- (60) Toimitsijamies nimitti 27 päivänä elokuuta 2014 Airport Handlingille uuden hallituksen. SEA [...] (*) ylemmän tason johtajaa [...] (*), viidestä [...] (*). Italian mukaan kumpikin heistä tekee työnsä yksinomaan Airport Handlingin etua ajatellen emoyhtiö SEAn komennussopimuksen nojalla.
- (61) Edelleen elokuun 27 päivänä 2014, kun SEAn omistusosuus oli siirretty säätiölle ⁽¹²⁾, Airport Handlingin yhtiökokous päätti muuttaa Airport Handlingin yhtiömuodon rajavastuuyhtiöstä (S.R.L) osakeyhtiöksi (S.p.A.) ja laskea liikkeeseen 20 000 SFP:tä, joita tarjottiin SEAlle merkittäväksi 1 000 euron kappalehintaan. SEA merkitsi ja maksoi SFP:t seuraavana päivänä, jolloin Airport Handlingin pääoma kasvoi yhteensä 25 miljoonaan euroon (5 miljoonan euron osakepääoma ja 20 miljoonaa SFP:tä).

2.4 SEAHin omaisuuserien myyntiyritys; vuokrasopimus Airport Handlingin kanssa

- (62) Marraskuun 12 päivänä 2014 selvittäjä julkaisi SEAHin omaisuuseriä koskevan kiinnostuksenilmaisupyynnön, joka julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehden* täydennysosassa:

"Italia – Milano: Välineiden myynti, mukaan luettuina (vain tiedoksi): rahdinkuormaajat, kuljettimet, nostolavat, kuormalavojen nosturit, siirrettävät/hinattavat kuljetinhihnat, siirrettävät/hinattavat portaat / BAE-portaat, sähköllä toimivat traktorit / diesel-/hybriditraktorit, tynnyrit, generaattorit, ilmastointilaitteet, kompressorit, matkatavara-/tavarakärryt 2014/5 218-385934 – kiinnostuksenilmaisupyyntö" ⁽¹³⁾. Kiinnostuksenilmaisupyyntöä varten omaisuuserät ryhmiteltiin yhdeksään erään.

- (63) SEAH antoi Istituto del Marchio di Qualità SpA -nimiselle laitokselle, jäljempänä "IMQ", tehtäväksi laatia kattava selvitys SEAHin omaisuuserien arvosta ja määrittää sen perusteella SEAHin maahuolintalaitteista perittävän vuokran suuruus sekä myytävien omaisuuserien hinta. IMQ toimitti kaksi raporttia, 25 päivänä kesäkuuta 2014 vuokran suuruudesta ja 16 päivänä lokakuuta 2014 myyntieriin jaetuista omaisuuseristä. IMQ:n mukaan omaisuuserien arvioitu arvo on ymmärrettävä sellaisten omaisuuserien todennäköisenä markkina-arvona, joiden tekniset ominaisuudet, toimintakyky, korjaus- ja säilytystila, käyttö ja ikä ovat rahamääräisesti samanlaiset.
- (64) Yhdeksää myyntierää koskevien tarjousten jättämisen määräajaksi asetettiin 26 päivä tammikuuta 2015.
- (65) IMQ ehdotti, että SEAHin maahuolintalaitteiden vuokran suuruus olisi [...] (*) euroa puolessa vuodessa ([...] (*) euroa vuodessa).

(*) Liiketalous.

⁽¹⁰⁾ SFP:t ovat oman pääoman ehtoisia instrumentteja, joten niihin ei liity takaisinmaksuvelvollisuutta SEAn maksaman summan osalta. Niihin ei liity hallinnollisia oikeuksia, vaan ne ovat osakkaiden oikeuksien kannalta samanlaisia kuin osakkeet. Näihin instrumentteihin liittyy etenkin voitonjako- ja varanto-oikeuksia sekä muihin pääoman eriin liittyviä oikeuksia, myös yhtiön purkamisen yhteydessä.

⁽¹¹⁾ Tuona päivänä SEA oli yhä Airport Handlingin ainoa osakas.

⁽¹²⁾ Tuona päivänä säätiöstä tuli Airport Handlingin ainoa osakas.

⁽¹³⁾ Hankintailmoitus nro 2014/S218-385934, 12.11.2014, seuraavassa osoitteessa olevan virallisen lehden täydennysosassa: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:EN:HTML&src=0>

- (66) Syyskuun 1 päivänä 2014 SEAH ja Airport Handling tekivät vuokrasopimuksen, jonka mukaan Airport Handling vuokraisi SEAHin maahuolintalaitteet ja vuokran suuruus olisi [...] (*) euroa eli IMQ:n ehdottama summa. Vuokrasopimuksen oli määrä päättyä 31 päivänä elokuuta 2015.
- (67) IMQ:n tekemän arvotuksen oikeellisuuden vahvistamiseksi Airport Handling ja SEAH tilasivat 1 päivänä syyskuuta 2014 vuokramaksun suuruuden uudelleenarvioinnin toiselta riippumattomalta asiantuntijalta, Ernst & Young financial-business Advisors SpA:lta, jäljempänä "E&Y". Tältä osin SEAH ja Airport Handling olivat sopineet sopimuksella, että jos toisen arvostuksen päätelmä olisi, että markkina-arvo poikkeaisi vähintään [...] (*) prosenttia IMQ:n määrittämästä summasta, sopimuserusteista maksua muutettaisiin takautuvasti.
- (68) E&Y toimitti 15 päivänä lokakuuta 2014 raporttinsa, jonka mukaan SEAHin omaisuuserien vuokrauksen markkina-arvo olisi [...] (*) euroa vuodessa. Lokakuun 25 päivänä 2014 Airport Handling ja SEAH sopivat E&Y:n tekemän analyysin laajentamisesta ja antoivat E&Y:lle tehtäväksi analysoida todelliset toiminta-olosuhteet ja omaisuuserien fyysisen kunnan (E&Y oli perustanut arvionsa omaisuuserien fyysisestä kunnosta pistokokeenomaisesti tehtyihin tarkastuksiin). Tämä analyysi paljasti, etteivät monet koneet ja laitteet olleet soveltuvia käyttöön, kun otetaan huomioon vuokrasopimuksen lyhyt kesto ja tarvittavista korjauksista aiheutuvat suuret kustannukset, koska monet laitteet olivat vanhentuneita. Säätiön mukaan SEAH ja Airport Handling olivat suunnittelemassa ratkaisua oikeudenkäynnin välttämiseksi sinä päivänä, kun säätiö toimitti huomautuksensa vuonna 2014 annettuun menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen. Vuokraa muutettiin takautuvasti siten, että se oli [...] (*) euroa vuodessa.
- (69) Airport Handlingin hallitus päätti 26 päivänä marraskuuta 2014 aloittaa julkisen tarjouskilpailun, joka koski uusien laitteiden ostamista markkinoilta. Tarjouskilpailun tuloksena Airport Handling vaihtoi 11 päivänä helmikuuta 2015 karkeasti [...] (*) prosenttia sen laitteista markkinoilta ostettuihin laitteisiin, jotka maksoivat noin [...] (*) euroa. Italian viranomaisten mukaan Airport Handling rahoitti tämän oston yksinomaan omilla varoillaan.
- (70) SEAHin omaisuuserien myyntiä koskeva tarjouskilpailu julistettiin 9 päivänä helmikuuta 2015 epäonnistuneeksi, koska yksikään tarjoaja ei ollut ilmaissut olevansa kiinnostunut ostamaan yhtäkään eristä.
- (71) Helmikuun 26 päivänä 2015 SEAH sai Airport Handlingilta ensimmäisen ilmoituksen, jossa viimeksi mainittu ilmaisi kiinnostuksensa ostaa kuusi yhdeksästä tarjouskilpailun erästä. Airport Handling uusi kiinnostuksenilmaisunsa 3 päivänä kesäkuuta 2015. Syyskuun 18 päivänä 2015 [...] (*) myytiin Airport Handlingille alkuperäisessä tarjouskilpailumenettelyssä mainittuun hintaan, joka oli [...] (*) euroa.

2.5 Airport Handlingin vähemmistöosuuden myynti

- (72) Säätiön perustamiskirjassa määrätyn mukaisesti toimitsijamies aloitti Airport Handlingin pääoman vähemmistöosuuden myyntiin tähtäävän menettelyn.
- (73) Sitä varten toimitsijamies nimitti 27 päivänä tammikuuta 2015 BNP Paribasin Italian tytäryhtiön taloudelliseksi neuvonantajaksi, jonka tehtävä liittyi "vähintään 30 prosentin" myyntiin Airport Handlingin osakepääomasta kolmansille sijoittajaosapuolille. Italian viranomaiset totesivat, että taloudellisen neuvonantajan tehtävässään BNP Paribas järjesti myyntiprosessin täysin riippumattomasti. BNP Paribas suunnitteli seuraavat myyntivaiheet: 1. alustava tarkastelu, 2. liiketoimen järjestäminen, 3. liiketoimen päättäminen.
- (74) Viisi kiinnostunutta sijoittajaa jätti ei-sitovat [...] (*)–[...] (*) prosentin osuuden ostotarjoukset Airport Handlingista: [...] (*), [...] (*), [...] (*), [...] (*) ja [...] (*).
- (75) Jotta sijoittajalla olisi liiketoiminnallista määräysvaltaa Airport Handlingissa, Italian toimittaman myyntisopimusluonnoksen mukaan säätiö antaa sijoittajalle odotusajan päättymiseen saakka⁽¹⁴⁾ oikeuden nimittää suurimman osan eli kolme viidestä hallituksen jäsenestä, joihin myös yhtiön toimitusjohtaja kuuluu, kun taas hallituksen puheenjohtajan nimittää yhtiökokous.

(*) Liikesalaisuus.

⁽¹⁴⁾ "Odotusaika" on 18 kalenterikuukautta siitä, kun kaikki asiakirjat on laadittu ja vaihdettu ja kun kaikki myyntisopimuksesta johtuvat velvollisuudet on täytetty.

- (76) Toimitsijamies allekirjoitti 21 päivänä syyskuuta 2015 [...] (*) prosenttien osuuden myyntiä Airport Handlingin osakkeista koskevan sitovan investointipuitesopimuksen D'Natan kanssa. Tämän sopimuksen mukaisesti noudatetaan seuraavia järjestelyjä:
- (77) Alkuinvestointi: Kun sulautumia valvovat viranomaiset ovat hyväksyneet kaupan, D'Nata ostaa [...] (*) prosenttia Airport Handlingin osakkeista ja saa oikeuden nimittää suurimman osan hallituksen jäsenistä ja toimitusjohtajan. Tämän järjestelyn tavoitteena oli se, että D'Natasta tulisi määräysvaltaa käyttävä osakas huolimatta siitä, että se oli vähemmistöosakas.
- (78) Lisäinvestointi: Osto-optiojärjestelyn nojalla D'Natalla on oikeus hankkia [...] (*) prosenttien osuus Airport Handlingista. Erityisessä "valtiontukeen liittyvässä myyntioptiossa" määrätään, että D'Natalla on oikeus myydä takaisin [...] (*) prosenttien osuutensa tarkistettuun alkuperäiseen hankintahintaan, jos joko komissio antaa kielteisen päätöksen tai valtiontukea koskeva menettely on yhä vireillä 18 kuukauden kuluttua alkuinvestoinnin tekemisestä.
- (79) Helmikuun 8 päivänä 2016 Italian kilpailuviranomainen (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), hyväksyi sen, että D'Nata hankki koko määräysvallan Airport Handlingista Italian yrityskeskittymien valvontaa koskevan lainsäädännön mukaisesti. Toimitsijamies ilmoitti komissiolle, että tämän hyväksynnän jälkeen se pyrkii saamaan sijoituksen D'Natan kanssa päätökseen 8 päivänä maaliskuuta 2016.

2.6 Vuosien 2014–2017 liiketoimintasuunnitelma

2.6.1 Marraskuun 14 päivänä 2013 päivätty liiketoimintasuunnitelma

- (80) Alustavan tutkinnan vaiheessa Italia oli toimittanut Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelman vuosiksi 2014–2017. Se oli päivätty 14 päivänä marraskuuta 2013, jäljempänä "marraskuussa 2013 laadittu liiketoimintasuunnitelma", ja sillä oli tarkoitus osoittaa, että SEAn sijoitus Airport Handlingin pääomaan oli markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Tämän liiketoimintasuunnitelman keskeiset kohdat ovat seuraavat:
- (81) Liiketoimintasuunnitelmassa keskitytään asemataso-⁽¹⁵⁾ ja matkustaja⁽¹⁶⁾ palveluihin, jotka muodostavat suurimman osan Airport Handlingin liiketoiminnasta. Yhtiön kokonaismarkkinaosuuden sekä Malpensas että Linaten lentoasemalla odotettiin olevan [50–70] (*) prosenttia ja [50–70] (*) prosenttia vuoden 2014 toisella puoliskolla, ja sen odotettiin kasvavan [60–80] (*) prosenttiin ja [60–80] (*) prosenttiin vuoteen 2017 mennessä.
- (82) Suunnitelmaa varten laadittujen ennusteiden mukaan liiketoiminnan tulot kasvavat markkinaosuuden ennustetun suurenemisen ansiosta. Kokonaistulojen oletettiin kasvavan [...] (*) eurosta vuoden 2014 toisella puoliskolla [...] (*) euroon vuonna 2017. Tämä perustuu oletukseen matkustajaliikenteen [...] (*)–[...] (*) prosenttien vuotuisesta kasvusta vuosina 2014–2017.
- (83) Keskimääräisen henkilöstömäärän ennustettiin kasvavan [...] (*) kokoaikavastaavasta vuonna 2014 yhteensä [...] (*) kokoaikavastaavaan vuonna 2017 määräaikaisten sopimusten lukumäärän lisääntymisen vuoksi. Työvoimakustannusten osuudeksi arvioitiin noin [...] (*) prosenttia kokonaistoimintakustannuksista. SEAn tuottavuus lisääntyisi viiteajanjaksoilla 12 prosenttia seuraavaa kolmea keskeistä tekijää käyttäen:
- tehokkuuden lisääntyminen Airport Handlingin toiminnan alkaessa (määrä- ja osa-aikaisten sopimusten osuuden tarkistaminen, töiden aikataulutuksen suunnittelun parantaminen², organisaatorakenteen tarkistaminen siten, että resursseja voidaan käyttää tehokkaasti rajoittamalla kausityöntekijöiden käyttämistä, nykyisen työvoiman kapasiteetin maksimointi),
 - liikenteen lisääntymisestä koituvat mittakaavaedut,
 - liiketoiminnan prosessien rakenteelliset muutokset (työn parempi suunnittelu ja organisointi, investoinnit teknisiin ratkaisuihin, jotta tietyt toiminnot voidaan automatisoida osittain tai kokonaan, työvoimakustannusten liittäminen liiketoiminnan tuotoksiin ja tuloksiin).

(*) Liikesalaisuus.

⁽¹⁵⁾ Asematasopalvelut, mukaan luettuina matkustajien nouseminen lentokoneeseen ja siitä poistuminen, matkatavarat ja rahti, lentokoneen tasapainottaminen sekä matkatavaroiden luovutus.

⁽¹⁶⁾ Terminaalipalvelut.

- (84) Asiakas- ja toimittajasopimusten uudelleenneuvotteluihin, työpaikkakohtaisiin sopimuksiin, rekrytointiin, organisaattorien, hallinnollisten ja operatiivisten menettelyjen suunnitteluun, oikeudenkäyntikuluihin, pankin palvelumaksuihin, konsultointiin sekä pienten ja sekalaisten tarvikkeiden ostamiseen liittyvien aloituskustannusten arvioitiin olevan [...] (*) euroa.
- (85) Operatiivisten aloituskustannusten (ts. Airport Handlingin toiminnan aloittamiseen tarvittavien pääomakustannusten) arvioitiin olevan [...] (*) euroa uusien laitteiden osalta. Marraskuussa 2013 laaditussa liiketoimintasuunnitelmassa kuitenkin oletettiin, että Airport Handling hankkisi käytettyjä maahuolintalaitteita, joiden arvoksi oli määritetty [...] (*) euroa.
- (86) Kaikkien arvioitujen aloituskustannusten kattamiseksi liiketoimintasuunnitelmassa edellytettiin, että pääoma lisätään [...] (*) eurosta [...] (*) euroon.

2.6.2 Elokuun 6 päivänä 2014 päivätty liiketoimintasuunnitelma

- (87) Tutinnan edetessä Italia toimitti vuosiksi 2014–2017 tarkistetun liiketoimintasuunnitelman, joka oli päivätty 6 päivänä elokuuta 2014, jäljempänä ”elokuussa 2014 laadittu liiketoimintasuunnitelma”. Airport Handlingin hallitus hyväksyi sen 26 päivänä elokuuta 2014. Italian toimittamien tietojen mukaan tarkistettu versio oli saatu valmiiksi jo heinäkuussa 2014. Tämän suunnitelman keskeiset oletukset ovat seuraavat:
- (88) Markkinaosuus: [...] (*)n osalta elokuussa 2014 päivättyssä liiketoimintasuunnitelmassa kasvun oletetaan olevan hieman vähäisempää kuin edellisessä suunnitelmassa: [...] (*)n markkinaosuus olisi [70–80] (*) prosenttia, mikä perustuu [...] (*)n ja [...] (*)n liikennemäärien päivitettyihin ennusteisiin.
- (89) Hinnat: Yksikköhinnat (lento-operaatiota kohti) ovat suuremmat kuin marraskuussa 2013 päivättyssä liiketoimintasuunnitelmassa oletetut hinnat, ja ne ovat nimellisarvoltaan pysyvät koko ajanjaksolle 2014–2017.
- (90) Henkilöstökustannukset: Elokuussa 2014 päivätyn liiketoimintasuunnitelman arvioidut henkilöstökustannukset ovat hieman suuremmat kuin marraskuussa 2013 päivättyssä suunnitelmassa, ja niiden osuus toimintakustannuksista vaihtelee ja on [...] (*)–[...] (*) prosenttia. Tämän lisäyksen syy on [...] (*).
- (91) Muut huomioon otetut kustannukset olivat ulkoiset kustannukset, poistot ja provisiot, joiden osuus kokonaistoimintakustannuksista oli noin [...] (*) prosenttia, ja sääntelystä aiheutuvat kustannukset (noin [...] (*) prosenttia) palveluista, jotka SEA tarjoaa Airport Handlingille lentoaseman yhteisten jaettujen infrastruktuurien käyttöä varten ([...] (*)). Elokuussa 2014 päivättyssä liiketoimintasuunnitelmassa arvioitiin, että laitteiden ostoon olisi investoitava [...] (*) euroa, josta [...] (*) prosenttia kohdistuisi uusien laitteiden ostoon ja [...] (*) prosenttia käytettyjen ajoneuvojen ostoon markkinoilta. Nämä luvut perustuivat tarjouksiin, joita Airport Handling oli saanut mahdollisilta toimittajilta maaliskuussa 2014.
- (92) Marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman tavoin myös elokuussa 2014 päivättyssä suunnitelmassa toimintakustannukset ovat SEAH:n kustannusrakenteeseen nähden pienemmät, mikä johtuu pääasiassa tehokkuuden lisääntymisestä ja henkilöstön vähentämisestä.

2.6.3 Liiketoimintasuunnitelman taloudellinen arviointi

2.6.3.1 BCG:n raportti

- (93) Airport Handling tilasi Boston Consulting Groupilta vuosien 2014–2017 liiketoimintasuunnitelman alustavan riippumattoman arvioinnin, jäljempänä ”BCG-raportti”. BCG toimitti raporttinsa 14 päivänä lokakuuta 2014.
- (94) BCG-raportti perustuu 26 päivänä elokuuta 2014 hyväksyttyyn liiketoimintasuunnitelmaan, marraskuussa 2013 laadittuun liiketoimintasuunnitelmaan, BCG:n omaan toimialakohtaiseen kokemukseen ja tietoon sekä markkinoiden kehitykseen ja huolinta-alan tärkeimpiin toimijoihin liittyviin julkisiin tietoihin.
- (95) BCG arvioi seuraavat liiketoimintasuunnitelman perusteena olevat oletukset: tuottonäkymät (liikenteen oletetun kasvupotentiaalin sekä Airport Handlingin käsittelemien määrien oletetun kasvun perusteella), henkilöstökustannukset (yhteen kokoaikavastaavaan liittyvien kustannusten perusteella, oletettu tuottavuuden kasvu), suunnitellut investoinnit (kokonaismäärä [...] (*) euroa).

(*) Liikesalaisuus.

- (96) BCG:n havainnot voidaan tiivistää näin:
- (97) Liikennemääriä SEAn tasolla koskevat oletukset vaikuttavat kestävilä ja yhdenmukaisilta erityisesti IATAn ja Eurocontrolin kaltaisten keskeisten organisaatioiden näkemysten kanssa. BCG kuitenkin totesi, että pyrkimys säilyttää lentoyhtiöistä pysyvästi yhdistelmä, joka koostuu halpalentoyhtiöistä ja ns. kansallisista lentoyhtiöistä, ei vastaa Malpensas lentoasemalla tapahtunutta kehitystä, sillä siellä halpalentoyhtiöiden osuus on lisääntynyt neljän viime vuoden aikana [...] (*) prosenttiyksikköä. Lisäksi uusi kansallinen asetus (Decreto Linate) voi johtaa siihen, että jotkin lentoyhtiöt siirretään Malpensasta Linatelle.
- (98) Airport Handlingin käsittelemien määrien mahdollista kehittymistä koskeva oletus vaikuttaa olevan pääpiirteissään saavutettavissa, koska ensinnäkin sopimukset, jotka allekirjoitettiin uusien lentoyhtiöiden kanssa silloin, kun BCG laati raporttiaan, varmistavat [60–70] (*) prosentin markkinaosuuden, ja toiseksi vuotta 2017 koskeva tavoite eli [70–80] (*) prosentin markkinaosuus on kestävä, kun otetaan huomioon toimialan nykyinen kilpailudynamiikka ja SEAHin aiempi [70–80] (*) prosentin markkinaosuus.
- (99) BCG:n mukaan oletukset lentoaseman pitäjälle tarjottavista palveluista koituvista tuotoista vaikuttavat pitkälti perustuvan SEAn kanssa meneillään oleviin neuvotteluihin. BCG ei kuitenkaan voinut arvioida odotettuja tuottoja suunnitelman viimeisenä vuonna (2017), koska sopimuksen oletettu kesto on kaksi vuotta.
- (100) Keskimääräisten yksikkökohtaisten henkilöstökustannusten [...] (*) prosentin vuotuinen suureneminen vuodesta 2014 vuoteen 2017 on pääpiirteissään Italian lentoaseman pitäjien liiton Assaeroportin ja ammattiliittojen lokakuussa 2014 tekemän sopimuksen mukainen.
- (101) [...] (*) prosentin parannus resurssituottavuudessa vaikuttaisi kestävältä ensinnäkin siksi, että raportin kirjoittamisen hetkellä oli jo saavutettu [...] (*) prosentin lisäys tuottavuudessa, ja toiseksi sen vuoksi, että jäljellä olevat [...] (*) prosenttia vaikuttaa kohtuulliselta tavoitteelta tämänhetkisten organisatoristen vipuvaikutusten ja teknisen toteutuksen vaiheen perusteella.
- (102) Lisäksi BCG totesi, että [...] (*) prosentin talousarvio investoinneille vaikuttaa pääpiirteissään yhdenmukaiselta pääasiassa (95-prosenttisesti) uusista ajoneuvoista koostuvan kalustohankinnan kanssa. Tämän osoittavat myös Airport Handlingin maaliskuussa 2014 saamissa tarjouksissa olevat tarkat hankinta-arvot.
- (103) BCG:n yhteenvedon mukaan vuoden 2017 liiketoimintasuunnitelmassa ennustettu voittomarginaali ([...] (*) prosenttia, [...] (*) euroa) vaikuttaa olevan suurin piirtein sama tai hieman pienempi kuin keskimääräinen kannattavuus merkitsevässä otoksessa muita eurooppalaisia yhtiöitä, jotka toimivat yksityisellä ja julkisella sektorilla (tämä näkemys perustuu vertailuun seuraavien yritysten kanssa: Portway, Acciona, Aviapartner, Fraport ja ATA-Handling). BCG kuitenkin totesi, että lentoliikennejakauman todellinen kehitys sekä uuden Linaten lentoasemaa koskevan asetuksen (Decreto Linate) mahdolliset vaikutukset voivat johtaa siihen, että liikenne Malpensas lentoasemalle vähenee.

2.6.3.2 Brattlen raportti

- (104) SEA tilasi Brattle Groupilta analyysin SEAn tekemästä pääoman lisäyksestä Airport Handlingille ja pyysi sitä analysoimaan erityisesti, oliko tämä investointi markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Brattle toimitti raporttinsa 30 päivänä maaliskuuta 2015.
- (105) Brattlen raportin mukaan analyysi perustuu niihin tietoihin, jotka SEAlla oli käytettävissään, kun se teki päätöksen investoida Airport Handlingiin, sekä julkisiin tietoihin SEAn kilpailuasemasta. Brattlen raportin mukaan marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman oletukset ovat tärkeimmät markkinataloussijoittajatestin kannalta, koska SEA toteutti investoinnin niiden perusteella⁽¹⁷⁾.
- (106) Brattlen raportissa todetaan, että komission vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä ilmaisema epäily siitä, että Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelma olisi aivan liian optimistinen, voidaan kumota, koska liiketoimintasuunnitelman keskeiset oletukset ovat toteutuneet käytännössä. Etenkin Airport Handlingin markkinaosuus vuonna 2014 ylitti marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman ennusteet.

(*) Liikesalaisuus.

⁽¹⁷⁾ Brattlen raportti, s. 1, 1 kohta, ja s. 7, 34 kohta.

- (107) Brattlen raportin mukaan elokuussa 2014 päivytyssä liiketoimintasuunnitelmassa esitetyt yksikköhinnat (Airport Handlingin veloittamat hinnat jokaisesta lentoliikenneoperaatiosta) perustuvat sopimuksiin, jotka oli jo allekirjoitettu lentoyhtiöiden kanssa. Ne olivat keskimäärin [...] (*) euroa, mikä on enemmän kuin marraskuussa 2013 päivytyssä liiketoimintasuunnitelmassa oletettu hinta, joka vaihteli [...] (*) eurosta vuonna 2014 [...] (*) euroon vuonna 2017. Tämän perusteella asiantuntijat tekivät seuraavat päätelmät: Ensiksikin elokuussa 2014 päivätyn liiketoimintasuunnitelman markkinahinnat ovat lähempänä varsinaisia toteutuneita hintoja, koska ne perustuivat allekirjoitettuihin sopimuksiin. Toiseksi marraskuussa 2013 päivytyssä liiketoimintasuunnitelmassa, johon SEAn tekemä investointipäätös pohjautui, tosiasiaa aliarvioitiin se markkinahinta, jonka Airport Handling voisi laskuttaa. Kolmanneksi tämä vahvistaa, että marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman markkinahinnat olivat kyllä kohtuulliset mutta myös liian pienet.
- (108) Lisäksi asiantuntijat totesivat, että Airport Handlingin lentoyhtiöiden kanssa neuvottelemat markkinahinnat olivat pienemmät kuin ne hinnat, jotka SEAH tosiasiaa veloitti.
- (109) Asiantuntijat ovat yhtä mieltä siitä, että Airport Handlingin alustava, marraskuussa 2013 päivytyssä liiketoimintasuunnitelmassa ennakoitu markkinaosuus saattaa olla uudelle tulokkaalle liian suuri. Asiantuntijat kuitenkin olettavat, että markkinataloussijoittaja olisi tiennyt, että SEAHin lakkauttaminen olisi omiaan luomaan epätavallisen tilanteen, jolloin hyvin monet huolintasopimukset SEAn huolitsemilla lentoasemilla olisivat muiden saatavilla. Asiantuntijat toteavat, että Airport Handling olisi hyötynyt tästä tilanteesta samalla tavoin kuin muutkin toimijat Milanon lentoasemilla olisivat voineet hyötyä. Raportin mukaan Airport Handlingin ennustettu markkinaosuus on tyypillinen suurille italialaisille lentoasemille, joilla suurimman huolintayhtiön osuus markkinoista on noin 70 prosenttia. Lisäksi asiantuntijat olivat selvittäneet, että Airport Handling on ainoa huolintayhtiö, jolla on riittävästi varoja ja laitteita, jotta se voi taata ympärivuorokautisen täyden palvelun. Tämä on tärkeä etu kilpailijoihin nähden.
- (110) Asiantuntijoiden mukaan myös pienemmät henkilöstökustannukset olivat yksi tärkeimmistä syistä, miksi Airport Handlingin odotettiin olevan kannattava, vaikka SEAH oli ollut tappiollinen. Asiantuntijat pitivät tätä oletusta kohtuullisena, koska Airport Handling neuvotteli uudet työsopimukset, joiden myötä työntekijät hyväksyivät SEAHin aiempiin sopimuksiin nähden 20 lisätyöpäivää vuodessa.
- (111) Brattlen raportin mukaan elokuussa 2014 päivytyssä liiketoimintasuunnitelmassa kokoaikavastaavan kustannukset olivat [...] (*) euroa/tunti, [...] (*), vaikka marraskuussa 2013 päivytyssä suunnitelmassa työvoimakustannuksia oli arvioitu hieman liian pieniksi.
- (112) Asiantuntijat katsoivat, että jos markkinataloussijoittaja olisi investoinut Airport Handlingiin, se olisi tavanomaisen talousteorian mukaan odottanut saavansa yhtä suuren tai suuremman tuoton (sisäinen korkokanta – IRR) kuin keskimääräiset pääomakustannukset (WACC). Tässä tapauksessa laskelmat vahvistivat, että kaikissa skenaarioissa hankkeen odotettu sisäinen korkokanta ylittää keskimääräiset pääomakustannukset. Näin ollen yksityissijoittaja olisi odottanut saavansa tuottoa investoinnistaan Airport Handlingiin.
- (113) Lisäksi konsulttityhtiö totesi, että kun SEA teki vuonna 2013 päätöksen Airport Handlingin perustamisesta, yksityinen pääomarahasto F2i omisti yhtiöstä 44,31 prosenttia. F2i nimittää SEAn hallitukseen kaksi jäsentä, ja Brattlen raportin mukaan kumpikaan hallituksen jäsenistä ei ollut äänestänyt sitä ehdotusta vastaan, että SEA investoisi Airport Handlingiin, mikä raportin mukaan osoittaa, että investoinnin odotettiin olevan kannattava. Näin ollen se oli markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen.
- (114) Brattlen raportin mukaan markkinataloussijoittaja olisi lisäksi katsonut, että todennäköisyys, että komissio katsoo SEAHin ja Airport Handlingin välillä olevan taloudellista jatkuvuutta, jolloin se olisi voinut vaatia viimeksi mainittua maksamaan takaisin tuen, joka takaisinperintäpäätöksen mukaan oli sisämarkkinoille soveltumatonta, oli melko pieni. Tämä johtuu siitä, että SEA ryhtyi toimiin Airport Handlingin pitämiseksi erillään muusta liiketoiminnasta ja taloudellisen jatkuvuuden estämiseksi, esimerkiksi perustamalla säätiön. Brattlen taloudellisten ennusteiden mukaan, jotka se oli laatinut marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman perusteella, SEAn investointi Airport Handlingiin oli markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen, kunhan taloudellisen jatkuvuuden toteamisen todennäköisyys oli pienempi kuin [...] (*) prosenttia (olettaen, että pääomakustannus on SEAn ehdottaman ennusteen mukainen) tai pienempi kuin [...] (*) prosenttia (olettaen, että pääomakustannus on Brattlen ehdottaman ennusteen mukainen). Brattle piti kohtuullisena olettaa, että kun otetaan huomioon asiayhteys ja etenkin komission ilmoitus, markkinataloussijoittaja olisi arvioinut tämän todennäköisyyden olevan pienempi kuin [...] (*) prosenttia, ja se olisi näin ollen investoinut Airport Handlingiin puhtaasti taloudellisessa mielessä.

(*) Liikesalaisuus.

2.7 Ilmoitus Airport Handlingin taloudellisen toiminnan laajuuden supistamisesta

- (115) Italia ehdotti, että Airport Handlingin nykyisen toiminnan laajuutta supistetaan entisestään verrattuna siihen, miten laajaa toimintaa SEAH harjoitti. Tämä liittyy etenkin [...] (*).
- (116) Tällä hetkellä SEA tarjoaa [...] (*) uuden ja erilaisen sopimuksen nojalla. Tämä sopimus päättyy 31 päivänä joulukuuta 2018.
- (117) SEA ilmoitti, että se oli valmis päättämään [...] (*) liittyvän sopimuksen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016. Se siirtäisi sen siis pois Airport Handlingilta ja palkkaisi noin [...] (*) Airport Handlingin työntekijää, joita on nyt [...] (*). Tämän muutoksen seurauksena Airport Handlingin liikevaihto, joka oli sen ensimmäisenä toimintavuotena [...] (*) euroa, pienenisi noin [...] (*) euroa.

3. MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEN SYYT

3.1 Taloudellinen jatkuvuus ja takaisinperintävelvollisuuden siirto

- (118) Komission alustava näkemys vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä oli, että tässä tapauksessa kriteerit, jotka tuomioistuimien oli määrittänyt sen vahvistamiseksi, voidaanko muu yhtiö kuin alkuperäinen tuensaaja velvoittaa maksamaan tuki takaisin, pääpiirteissään täyttyivät. Erityisesti on todettava seuraavaa:
- Vaikka Airport Handling palkkaisi työntekijöitä uudelleen, SEAn, SEAHin ja ammattiliittojen 4 päivänä marraskuuta 2013 allekirjoittaman sopimuksen mukaan vaikutti siltä, että SEAHin entisille työntekijöille taataan oikeudet, jotka he ovat saaneet SEAHin kanssa tehtyjen edellisten sopimusten nojalla.
 - Niiden tietojen mukaan, jotka komissiolla oli tuolloin käytettävissään, SEA ja Airport Handling olivat toteuttaneet yhteisiä markkinointitoimia, joiden tavoitteena oli vakuuttaa lentoasemalle liikennöiville lentoyhtiöille, että SEA jatkaisi maahuolintaliiketoimintaa uuden tytäryhtiönsä Airport Handlingin kautta SEAHin likvidaatoin päättyttyä. Tietojen mukaan ne olivat toimineet näin jo ennen kuin tuolloin voimassa olevat sopimukset lentoyhtiöiden kanssa olivat päättyneet.
 - Airport Handling vuokraa maahuolintapalvelujen tarjoamiseen tarvittavat laitteet SEAHilta, mihin vaikuttaa näiden omaisuuserien (mahdollinen) myynti kolmansille osapuolille avoimessa tarjouskilpailussa. Komissio katsoi, että Italian argumentti siitä, että Airport Handling vuokraisi nämä omaisuuserät markkinahintaan, voidaan hyväksyä, koska emoyhtiö SEAn nimittämä asiantuntija oli arvioinut näiden omaisuuserien arvon ja koska näiden omaisuuserien mahdollinen myynti ei ollut varmaa.
 - Uuden maahuolintayhtiön omistaja olisi sama kuin SEAHin eli SEA. Komissio katsoi, ettei Italian ehdotus ulkoistaa 20 prosenttia uuden maahuolintayhtiön pääomasta ollut riittävä takaamaan SEAHiin liittyvän taloudellisen jatkuvuuden katkeamista, koska ensinnäkin ehdotus rajoittui vain vähemmistöosakkuuteen ja toiseksi siitä, että näin todella myös tapahtuisi, ei annettu mitään takeita. Lisäksi tämänkaltaisen omistuspohjan laajentaminen olisi mahdollista vasta, kun Airport Handling toimisi markkinoilla.
 - Uuden maahuolintayhtiön perustamisen ajoitus – takaisinperintäpäätöksen antamisen jälkeen – ja taloudellinen logiikka viittaavat siihen, että Italian ilmoittama suunnitelma on keino kiertää takaisinperintä.
- (119) Näin ollen komission alustava näkemys oli, että uuden yhtiön perustamisen tavoitteena ja seurauksena oli tuen takaisinmaksamisvelvollisuuden kiertäminen ja että Airport Handling oli SEAHin toiminnan jatkaja. Tällä perusteella komission alustava kanta oli, että Airport Handling voitaisiin velvoittaa maksamaan takaisin SEAHille aiemmin myönnetty tuki, joka oli todettu sisämarkkinoille soveltumattomaksi vuonna 2012 annetussa takaisinperintäpäätöksessä.

3.2 Pääomanlisäys

- (120) Komission alustava näkemys oli, että SEAn päätökset perustaa Airport Handling ja antaa sille alkupääomaa johtuivat valtiosta: Komissio totesi, että ensinnäkin Milanon kaupunki omisti enemmistöosuuden (54,81 prosenttia) SEASTA ja että näin ollen valtion on katsottava vaikuttavan SEAn päätöksentekomenettelyihin ja osallistuvan yhtiön tekemiin päätöksiin. Toiseksi komissio viittasi muutamiin Italian viranomaisten antamiin asiaan liittyviin lausuntoihin, joiden mukaan vaikutti siltä, että Italian viranomaiset suunnittelivat Airport Handlingin perustamisen suojellakseen työpaikkojen säilymistä Milanon lentoasemilla.

(*) Liikesalaisuus.

- (121) Koska SEA vaikutti olevan Italian viranomaisten määräysvallassa, komission toinen alustava näkemys oli, että SEAn rahoittamaan pääomanlisäykseen sisältyi valtion varoja.
- (122) Lisäksi komissio katsoi alustavasti, ettei SEA toiminut markkinataloussijoittajan tavoin, kun se vahvisti Airport Handlingin pääomapohjaa.
- (123) Komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, olisiko yksityissijoittaja antanut Airport Handlingille pääomaa sellaisella hetkellä kuin SEA antoi, sillä komission yksiköt olivat jo ilmoittaneet Italian viranomaisille, että uuden maahuolintayhtiön suunniteltu perustaminen todennäköisesti johtaisi taloudelliseen jatkuvuuteen, jolloin uusi yhtiö olisi velvollinen maksamaan takaisin tuen, joka todettiin sisämarkkinoille soveltumattomaksi vuonna 2012 annetussa takaisinperintäpäätöksessä. Marraskuussa 2013 päivätyssä liiketoimintasuunnitelmassa ei ollut otettu huomioon riskiä, että takaisinperintävelvollisuus siirtyisi SEAHilta Airport Handlingille.
- (124) Lisäksi komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, perustuiko liiketoimintasuunnitelma, johon SEAn päätös investoida Airport Handlingiin pohjautui, riittävän luotettaviin oletuksiin.
- (125) Näin ollen komissio katsoi, että SEAn tekemä 25 miljoonan euron investointi Airport Handlingiin ei näytä perustuneen sellaisiin taloudellisiin arvioihin, joita samanlaisessa tilanteessa oleva harkitseva yksityissijoittaja olisi tehnyt asianomaisissa olosuhteissa ennen kyseisiä investointeja niiden tulevan kannattavuuden määrittämiseksi. Tällä perusteella komission alustava näkemys oli, että 25 miljoonan euron pääomanlisäys oli Airport Handlingin hyväksi myönnettyä valtiontukea.

4. ITALIAN HUOMAUTUKSET

4.1 Taloudellinen jatkuvuus

- (126) Italia muistutti, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperinnän tavoitteena on poistaa kilpailun vääristymä, jonka sääntöjenvastaisesta tuesta koitunut kilpailuetu aiheutti. Sääntöjenvastainen ja yhteismarkkinoille soveltumaton tuki on siis perittävä takaisin yritykseltä, joka siitä on tosiasiaa hyötynyt. Takaisinperintävelvollisuus voidaan ulottaa muihin kuin tukea alun perin saaneisiin yrityksiin vain, jos seuraavat kumulatiiviset ehdot täyttyvät:
- yrityksen todettiin jatkavan tuensaajayrityksen toimintaa ja
 - tuen saamiseen liittyvä kilpailuetu säilyi tällä yrityksellä.
- (127) Italian näkemyksen mukaan tässä tapauksessa SEAHille myönnettyyn tukeen liittyvä kilpailuetu voidaan sulkea suoralta kädeltä pois.
- (128) Italia toteaa erityisesti, että takaisinperintäpäätöksessään (johdanto-osan 219 kappaleesta alkaen) komissio katsoo, että etu, jota SEAHille väitetään koituneen, vastaa SEAHille vuosina 2002–2010 kertyneiden tappioiden kompensatiota. Kuten komissio oli todennut, nämä tappiot olivat aiheutuneet suurista henkilöstökustannuksista, joiden osuus maahuolintayhtiön kustannusrakenteesta on merkittävä. Koska komission valtiontueksi luokittelemien pääomanlisäysten tarkoituksena oli ensisijaisesti kattaa tappioita, jotka aiheutuivat SEAHin liian suurista henkilöstökustannuksista, Italian mukaan kilpailuetu, joka oli hyödyttänyt SEAHia, on itse asian perusteella poistunut SEAHin likvidaation ja markkinoilta poistumisen myötä.
- (129) Lisäksi Italia totesi, että vaikka vain osa, miten pieni hyvänsä, SEAHille myönnettyyn tukeen liittyvästä kilpailuedusta voitaisiin yhdistää yhtiön omaisuuseriin (eli niihin omaisuuseriin, joita SEAH käytti maahuolintatoiminnassaan Milanon lentoasemilla), ne eivät kuitenkaan siirtyisi SEAHilta Airport Handlingille, vaan jälkimmäinen vuokraisi ne väliaikaisesti markkinaehdoilla sen mukaan, miten niiden myynti avoimilla markkinoilla etenee.
- (130) Italia katsoi edelleen, että vaikka kilpailuetu olisi tosiasiaa siirtynyt SEAHilta Airport Handlingille, tässä tapauksessa ei kuitenkaan voida vahvistaa, että Airport Handling tosiasiallisesti jatkaa SEAHin taloudellista toimintaa.
- (131) Ensinnäkään työsopimukset eivät ole siirtyneet SEAHilta Airport Handlingille tosiasiallisesti tai oikeudellisesti. Italian mukaan Airport Handling oli palkannut olennaisilta osiltaan uusin ehdoin ne työntekijät, jotka olivat ehdottomasti tarpeen maahuolintapalvelujen tarjoamiseksi. Lisäksi uudet työsopimukset kuuluivat erityyppisen järjestelmän (kansallisen kollektiivisen työehtosopimuksen (Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL)) huolitsijoita koskevaan osioon lentoaseman pitäjää koskevan osion sijasta) ja eri työntekijäjärjestön (Assohandlers-järjestö Assoaeroporti-järjestön sijasta) alaisuuteen. Tällä perusteella Italia totesi, että Airport Handling pystyisi vähentämään henkilöstökustannuksia ja kasvattamaan tuottavuuttaan merkittävästi.

- (132) Italia myös katsoi, että vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään esittämälle väitteelle, jonka mukaan SEAHin entisille työntekijöille taattiin samat oikeudet, jotka he olivat saaneet SEAHin aiempien sopimusten nojalla, ei löydy tosiasioihin perustuvaa näyttöä. Italian mukaan 4 päivänä marraskuuta 2013 allekirjoitetussa sopimuksessa ei anneta hankittujen oikeuksien säilymisestä minkäänlaisia takeita, joista koituisi etua SEAHin entisille työntekijöille. Lisäksi sopimuksessa todetaan selvästi, että tarvitaan uudet työsopimukset, jotka perustuvat uusiin ehtoihin.
- (133) Myöskään SEAHin ja Milanon lentoasemille liikennöivien lentoyhtiöiden välisiä sopimuksia ei ole siirretty Airport Handlingille. Italian mukaan Airport Handling neuvotteli Milanon lentoasemille liikennöivien lentoyhtiöiden kanssa uudet sopimukset, kun SEAHin ja lentoyhtiöiden väliset sopimukset päättyivät. Lisäksi Italia totesi, etteivät SEA ja Airport Handling ryhtyneet yhteisiin markkinointitoimiin tätä varten, toisin kuin komissio väittää vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, eikä tämän väitteen tueksi Italian mukaan löydy tosiasioihin perustuvaa näyttöä. Tällä seikalla ei siis ole merkitystä, kun arvioidaan SEAHin ja Airport Handlingin välistä taloudellista jatkuvuutta. Tältä osin Italia muistutti, että Airport Handlingin asiakasportfolio on erilainen kuin SEAHin. Airport Handling on tehnyt tiettyjä sopimuksia sellaisten lentoyhtiöiden kanssa, jotka eivät vielä olleet SEAHin asiakkaita, eikä se ole pystynyt pitämään kaikkia SEAHin entisiä asiakkaita.
- (134) Italia totesi, ettei sitä, että Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelmassa markkinaosuudeksi määritetään [...] (*), voida pitää osoituksena taloudellisesta jatkuvuudesta. Tätä markkinaosuutta on arvioitava siihen tavoitteeseen nähden, että Airport Handling pyrki olemaan kannattava keskipitkällä aikavälillä.
- (135) Lisäksi Italia totesi, ettei Airport Handling osallistu SEAHin omaisuuserien myyntiprosessiin, eikä näiden kahden yhtiön välillä siis siirretä omaisuuseriä. Italian mukaan myöskään sitä, että tuensaajan omaisuuseriä vuokrataan kolmannelle yritykselle, ei voida pitää riittävänä todisteena siitä, että jälkimmäinen saisi tukeen liittyvää kilpailuetua. Jotta tätä voitaisiin pitää osoituksena jatkuvuudesta, Italian mukaan nämä omaisuuserät pitäisi vuokrata markkinahintaa pienempään hintaan. Tässä tapauksessa vuokran suuruuden on kuitenkin määrittänyt riippumaton yhtiö (IMQ).
- (136) Lisäksi Italia muistutti, että SEAn omistus pohja on nyt hyvin erilainen kuin silloin, kun väitetty tuki on myönnetty SEAHille. Siinä missä SEA oli kokonaan valtion omistuksessa vuosina 2002–2010, tätä nykyä sen pääomasta 44,31 prosenttia omistaa yksityissijoittaja F2i.
- (137) Italian mukaan myös säätiön perustaminen on lisätee siitä, ettei SEAHin ja Airport Handlingin välillä ole taloudellista jatkuvuutta. Kuten säätiön perustamiskirjassa määrätään, toimitsijamiehen on toiminnallaan edistettävä seuraavien tavoitteiden saavuttamista:
- Sen varmistaminen, että SEAn omistusosuutta Airport Handlingista hallitaan riippumattomasti ja yksinomaisen määräysvallan takaamiseksi, jotta voidaan varmistaa, ettei Airport Handlingin ja SEA-konsernin välillä ole riippumattomuutta vaarantavia etunäkökohtia ja/tai tiedonvaihtoa etenkin SEAHin ja sen Milanon lentoasemilla aikaisemmin harjoittamien huolintatoimien osalta.
 - Sen mahdollistaminen, että yksityissijoittajat, joilla ei ole kytköksiä SEA-konserniin, voivat osallistua Airport Handlingin omistus pohjan laajentamiseen, ensi vaiheessa ainakin [...] (*) prosentin osuudella.
- (138) Kun 100 prosenttia SEAn osuudesta Airport Handlingissa oli siirretty säätiölle, toimitsijamies merkittiin kaupparekisteriin yhtiön ainoaksi osakkaaksi. Tässä ominaisuudessaan toimitsijamiehellä on SEAn omistusosuuteen Airport Handlingista kohdistuva täysi ja huomattava määräysvalta.
- (139) Airport Handlingin ainoana osakkaana toimitsijamiehen on muun muassa
- käytettävä äänioikeuttaan Airport Handlingin hallintoelinten nimittämisessä riippumattomasti ja ilman SEAn puuttumista asiaan, jotta voidaan varmistaa, ettei näiden elinten jäsenillä ole tai ole ollut operatiivisia tehtäviä SEAssa tai SEAHissa taikka riippuvuussuhdetta niihin. Kun SEAn omistusosuus siirrettiin säätiölle, kaikki Airport Handlingin hallintoelinten jäsenet, jotka SEA oli nimittänyt, erosivat tehtävästään, ja toimitsijamies nimitti heidän tilalleen uudet jäsenet.

(*) Liiketalous.

- valvottava SEAHin ja Airport Handlingin välisen taloudellisen jatkuvuuden katkeamista (pyytämällä yhtiön johtajistolta säännöllisesti raportteja), liiketoimintasuunnitelman asianmukaista toteuttamista, markkinaosuuden kehittymistä ja kehitysnäkymiä
- varmistettava, että käytössä on menettelyt, joilla ehkäistään se, ettei Airport Handling saa perusteetonta etua SEAlla olevista tiedoista, jotka koskevat sopimusten hankkimista tai ylläpitämistä lentoyhtiöiden tai tavaroiden ja palvelujen toimittajien kanssa
- varmennettava, ettei SEAHin ja Airport Handlingin välillä tehdä myyntiliiketoimia.

4.2 Pääomanlisäys

4.2.1 Valtion varat ja toimenpiteen johtuminen valtiosta

- (140) Italian mukaan sen perusteella, että SEA on julkinen yritys, ei voida päätellä, että sen varat olisivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja. Italia muistutti, etteivät Airport Handlingin varat ole SEAn omistuksessa tai määräysvallassa, koska sen omistussuutta Airport Handlingista hallinnoi riippumaton taho eli säätiö, joka on täysin riippumaton SEasta.
- (141) Sen vuoksi SEA ei voi käyttää tyypillisiä enemmistöosakkaan valtuuksia, joihin lukeutuu esimerkiksi valtuus nimittää tytäryhtiön hallintoelimen jäseniä, eikä se siis voi osallistua ratkaisevasti yhtiön hallintoon.
- (142) Italian mukaan komissio ei voi katsoa, että riidanalaiset toimet johtuisivat valtiosta, pelkästään sen perusteella, että on erittäin epätodennäköistä, että näihin toimiin olisi ryhdytty ilman valtion puuttumista niihin. Italia katsoo, että komissiolla olisi oltava tästä pitäviä todisteita. Käsiteltävänä olevien toimien voidaan katsoa johtuvan valtiosta vain siltä osin, että SEAn julkisella osakkaalla oli keskeinen rooli Airport Handlingin hyväksi tehtävän pääomanlisäyksen hyväksymisessä. Italia katsoo, että on tärkeää huomata, että SEAn yhtiöjärjestyksen 15 artiklassa määrätään, että päätökset, jotka liittyvät esimerkiksi tytäryhtiöiden pääomapohjan vahvistamiseen, on tehtävä siten, että vähintään kuusi jäsentä seitsemästä äänestää päätöksen puolesta. Lisäksi päätökset edellyttävät yksityisen osakkaan, F2i:n, nimittämien tilinpitäjien suostumusta. Vaikka julkinen osakas omistaa enemmistön SEAn osakkeista, sillä ei ole päätösvaltaa päättää pääomanlisäyksestä ilman yksityisen osakkaan nimittämien johtajien suostumusta (tai pikemminkin ilman heidän ratkaisevaa ääntään).
- (143) Lisäksi Italia totesi, että esimerkiksi infrastruktuuri- ja liikenneministerin työntekijöiden rauhoittamiseksi antamat lausunnot, joihin komissio viittasi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, ovat täysin eurooppalaisten ja italialaisten käytäntöjen mukaisia, eikä niitä voida käyttää todisteena siitä, että toimi johtuisi valtiosta. Näitä lausuntoja on pidettävä poliittisina lausumina, joiden tarkoitus oli lieventää työttömyyden haitallisia vaikutuksia.
- (144) Tällä perusteella Italia katsoo, ettei SEAn tekemä investointi Airport Handlingiin johdu valtiosta eikä se sisällä valtion varoja. Näin ollen se ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

4.2.2 Taloudellisen edun sisältyminen toimenpiteeseen

- (145) Italia muistutti, että yksityinen osakas osallistuu pääomapohjan vahvistamiseen sen mukaan, mikä sen omistusosuus on SEAssa (tässä tapauksessa siis 44,31 prosenttia). Italian mukaan yksityissijoittajan (F2i:n) omistusosuudella on todellista taloudellista vaikutusta, ja se on merkittävä osakas. Tältä osin Italia pitää tärkeänä todeta, että komission käytännön mukaan yksityissijoitus, jonka suuruus oli noin kolmannes kokonaisinvestoinnista, katsottiin merkittäväksi. Italian näkemyksen mukaan tämä jo sinänsä riittää sulkemaan pois mahdollisuuden, että pääomanlisäystä voitaisiin pitää SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valtiontukea.
- (146) Lisäksi Italia toteaa, että Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelman arvioi riippumaton asiantuntija, jonka mukaan SEAn investointi on perusteltu puhtaasti taloudelliselta näkökannalta ja että se on näin ollen markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen.
- (147) Tämän perusteella Italia katsoo, että SEA investoi Airport Handlingiin olosuhteissa, jotka tavanomaisissa markkinaolosuhteissa toimiva yksityissijoittaja voisi hyväksyä, ja että näin ollen toimi ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (148) Komissio sai huomautuksia SEAHilta (selvitystilassa), Milanon Airport Handling -säätöltä, Airport Handlingilta, SEAlta ja yhdeltä asianomaiselta osapuolelta, joka pyysi pitämään nimensä salassa.

5.1 Milanon Airport Handling -säätien ja Airport Handlingin esittämät huomautukset

5.1.1 Työvoiman siirtäminen

- (149) Milanon Airport Handling -säätien ja Airport Handlingin, jäljempänä "säätio", mukaan Airport Handlingin liiketoimintamallin rakenne on perustunut sen toiminnan alkamisesta lähtien erilaiseen taloudelliseen logiikkaan kuin SEAHin liiketoimintamalli. Airport Handlingin tavoitteena on toimia markkinoilla itsenäisesti ja pyrkiä kannattavuuteen ilman pääomasijoituksia sen osakkaalta.
- (150) Erityisesti Airport Handling on aina katsonut, että sen liiketoimintamallissa pitäisi voida mukauttaa järjestäytynyt työvoima tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti. Säätien mukaan huolinta-alalla työvoiman tarve on tyypillisesti huipussaan tiettyinä aikoina vuodessa (esimerkiksi kesällä). Jotta palveluntarjoaja voi reagoida nopeasti kysynnän nopeisiin muutoksiin, sen on voitava toimia joustavasti palkkaamalla väliaikaisia työntekijöitä sellaisille ajanjaksoille, jolloin rekrytointi on perusteltua työn määrän vuoksi.
- (151) Siinä missä SEAH käytti yleensä [...] (*) ([...] (*)), Airport Handlingin käyttämä toimintamalli perustuu [...] (*) (esimerkiksi [...] (*)). Vaikka tämä edellyttää monimutkaisempia koulutus-, hallinto- ja koordinoitintoimia, se kuitenkin lisää joustavuutta ja sen myötä vähentää toimintakustannuksia. Säätien mukaan tästä seurasi [...] (*) (31 päivänä joulukuuta 2014 Airport Handlingilla oli [...] (*)).
- (152) Säätio totesi, ettei SEAHin ja Airport Handlingin välillä siirretty työsopimuksia, minkä seuraavat seikat osoittavat:

— Airport Handling palkkasi työntekijänsä täysin itsenäisesti laaditun suunnitelman mukaan. Siinä oli otettu huomioon odotetut liikennemäärät ja työn organisointi tietyllä tavalla. Näin voitiin vähentää työvoimaa merkittävästi SEAHiin verrattuna.

— Airport Handling palkkasi SEAHin entisiä työntekijöitä muodollisesti ja sisällöllisesti erilaisin ehdoin ja sen liiketoimintamalli oli erilainen kuin SEAHin.

- (153) Lisäksi säätio muistutti, että muutosta oli vastustettu voimakkaasti ja että suhteet ammattiliittoihin olivat olleet vaikeat kesäkuussa 2014. Säätien näkemyksen mukaan on selvää, että jos Airport Handling olisi palkannut SEAHin entiset työntekijät samoilla ehdoilla kuin ennen, työntekijöillä ei olisi ollut mitään syytä valittaa. Sen sijaan se, että ammattiliitot vastustivat kesäkuussa 2014 allekirjoitettua sopimusta voimakkaasti, on osoitus siitä, että työntekijät olivat täysin tietoisia siitä, että heidän työehtonsa olivat heikentyneet.

5.1.2 Sopimukset lentoyhtiöiden kanssa

- (154) Säätio totesi, että lentoyhtiöiden kanssa tehdyt sopimukset ovat luonteeltaan sellaisia, ettei niitä voi siirtää kolmansille osapuolille. Maahuolintapalveluja koskevan vakiosopimuksen 3.2 artiklassa nimenomaisesti määrätään, että lukuun ottamatta poikkeustapauksia, joista on sovittava maahuolintayhtiöiden kanssa, lentoyhtiö ei voi siirtää tehtäviä kolmansille osapuolille sopimuksen nojalla:

"Lentoyhtiö ei saa nimetä mitään henkilöä, yritystä tai organisaatiota tarjoamaan palveluita, joita huolintayhtiö on sopinut tarjoavansa tämän sopimuksen nojalla, lukuun ottamatta erikoistapauksia, joista osapuolten on sovittava yhdessä."

- (155) Säätio toimitti useita lausuntoja lentoyhtiöiltä, jotka eivät olleet järjestäneet julkisissa hankintamenettelyissä edellytettävää tarjouskilpailua, valitakseen Airport Handlingin maahuolintayhtiökseen. Nämä lentoyhtiöt ilmoittivat, että Airport Handling oli valittu kilpailumenettelyllä, joka perustui sen ja muiden maahuolintapalveluja tarjoavien yhtiöiden vertailuun.
- (156) Lisäksi säätio muistutti, että huolintasopimuksen voimassaoloajan määrittää lentoyhtiö, jolla on usein myös mahdollisuus peruuttaa sopimus ilmoittamalla siitä. Esimerkiksi IATAn vakiosopimuksessa määrätään, että kumpikin osapuoli voi päättää sopimuksen 60 päivän irtisanomisajalla. Näin ollen lentoyhtiön kanssa tehty sopimus ei välttämättä ole pitkäaikainen sopimus, jonka perusteella huolintayhtiö voi suojautua kilpailulta. Lentoyhtiöt voivat irtisanoa sopimuksen, jos ne saavat paremmat ehdot toisilta palveluntarjoajilta.

(*) Liikesalaisuus.

- (157) Säätiö totesi, että kun SEAH poistui markkinoilta ja Airport Handling neuvotteli uudet sopimukset lentoyhtiöiden kanssa, lentoyhtiöt ehdottivat Airport Handlingille ja muille palveluntarjoajille, joihin ne olivat ottaneet yhteyttä, erilaisia – suotuisampia – ehtoja kuin ne, joita SEAH sovelsi. Säätiön mukaan on melko yleistä, että lentoyhtiö päättää irtisanoa sopimuksen, kun se saa muilta kilpailevilta huolintayhtiöiltä suotuisammat ehdot, tai se uhkaa irtisanoa sopimuksen, jos nykyinen huolintayhtiö ei halua parantaa tarjoustaan muiden palveluntarjoajien tarjouksiin nähden.
- (158) Airport Handling aloitti toimintansa Milanon lentoasemilla 1 päivänä syyskuuta 2014 sen jälkeen, kun SEAn osakkuus oli siirretty säätiölle. Vaikka Airport Handling ilmoitti aluksi ENACille ja lentoyhtiöille, että sen toiminta alkaa 1 päivänä heinäkuuta 2014, viiveet, jotka liittyivät osakkeiden siirtämiseen säätiölle, ja vaikeudet ammatiliittojen kanssa johtivat siihen, että toiminnan aloitus siirtyi kuitenkin 1 päivään syyskuuta 2014.
- (159) Airport Handling oli tehnyt 28 päivänä helmikuuta 2015 sopimuksen maahuolintapalveluista [...] (*) lentoyhtiön kanssa, joista [...] (*) liikennöi Linaten lentoasemalle ja [...] (*) liikennöi Malpensen lentoasemalle. Säätiö totesi myös, ettei Airport Handling tehnyt sopimuksia kaikkien niiden lentoyhtiöiden kanssa, joilla oli ollut aiemmin sopimus SEAHin kanssa. Tarkemmin sanottuna [...] (*).
- (160) Säätiön mukaan sopimukset, jotka Airport Handling teki lentoyhtiöiden kanssa, ovat erilaisia kuin SEAHin tekemät sopimukset:
- *Juridinen näkökulma:* Airport Handling on aloittanut uuden sopimussuhteen, eikä se jatkanut edellistä sopimusta. Näin ollen Airport Handling ei ole vastuussa lentoyhtiöiden SEAHiin liittyvistä velvollisuuksista, saamisista tai veloista.
 - *Sisällöllinen näkökulma:*
 - Airport Handling on lähes järjestelmällisesti saanut lentoyhtiöiltä (suoraan tai hankintailmoitusten kautta) pyyntöjä, jotka koskevat [...] (*).
 - Jotkin lentoyhtiöt ovat [...] (*).
 - Jotkin lentoyhtiöt ovat pyytäneet [...] (*).
- (161) Säätiön mukaan erityisesti [...] (*) lentoyhtiötä on saanut Airport Handlingilta uutta maahuolintasopimusta koskevien neuvottelujen puitteissa [...] (*). Samaa aikaan [...] (*) lentoyhtiötä on tehnyt sopimuksen [...] (*) SEAHin kanssa.
- (162) Lisäksi säätiö totesi, että muutamat tärkeimmistä lentoyhtiöiden kanssa tehdyistä sopimuksista ([...] (*)) päättyvät seuraavasti:
- [...] (*) kanssa tehty sopimus päättyy [...] (*)
 - [...] (*) kanssa tehty sopimus päättyy [...] (*)
 - [...] (*) kanssa tehty sopimus päättyy [...] (*)

5.1.3 Yhteisiä markkinointitoimia koskevat oletukset

- (163) Italian tavoin säätiö katsoo, että SEAn/SEAHin ja Airport Handlingin mahdollisesti toteuttamat yhteiset markkinointitoimet, sikäli kuin niiden voidaan osoittaa tapahtuneen, ovat epäoleellisia arvioitaessa taloudellista jatkuvuutta.
- (164) Lisäksi säätiö katsoo, että se, että SEA on mahdollisesti ilmoittanut julkisesti ja/tai lentoyhtiöille, että konserni aikoo jatkaa maahuolintatoimintaa, on niin ikään epäoleellista tutkinnan kannalta, koska komissio on tiennyt Airport Handlingin perustamisesta ja pääomittamisesta vuodesta 2013 alkaen.

5.1.4 Airport Handlingin emustettu markkinaosuus

- (165) Säätiön mukaan se, että Airport Handling saattaa saada merkittävän markkinaosuuden Milanon lentoasemien maahuolintapalveluista, ei johdu siitä, että SEAHin varoja on siirretty Airport Handlingille, vaan Milanon lentoasemien erityisilanteesta ja eri huolintayhtiöiden soveltamista liiketoimintamalleista.

(*) Liikesalaisuus.

- (166) Säätiön mukaan se, että markkinoilta poistuvan yhtiön ja toisen toimijan (olipa se sitten uusi tai jo olemassa oleva toimija) markkinaosuudet ovat samanlaiset, on ilmiö, jota markkinoilla havaitaan säännöllisesti ja johtuu kilpailevien yritysten välisestä ristijoustosta. Jos hypoteettisilla markkinoilla on vain kaksi yritystä A ja B, on todennäköistä, että jos yritys A epäonnistuu liiketoiminnassaan, sen asiakkaat ja markkinaosuus siirtyvät yritykselle B ilman, että näiden kahden yrityksen välillä on minkäänlaista juridista tai tosiasiallista yhteyttä. Milanon lentoasemien tapauksessa on totta, että niillä toimii useampi kuin kaksi huolintayritystä, mutta säätiön mukaan tähän mennessä näistä toimijoista vain kahden liiketoiminta keskittyy Milanon lentoasemille. Säätiön näkemyksen mukaan samanlaiset markkinaosuudet voivat selittyä sillä, että Airport Handling on ainoa palveluntarjoaja, joka on organisoinut toimintansa Milanon lentoasemille vaihtokenttäpalvelujen tarjoamiseen. Näin se voi vastata lentoyhtiöiden tarpeisiin mahdollisimman hyvin ja tarjota laadukkaita palveluja.
- (167) Säätiön mukaan komission perustelut sisältävät kehäpäätelmiä. Niiden mukaan joko markkinaosuus, joka Airport Handlingin oli määrä saavuttaa Milanon lentoasemilla liiketoimintasuunnitelmassa esitetyn arvion mukaan, on epärealistinen, jolloin Airport Handlingin pääomanlisäys olisi valtiontukea, tai markkinaosuus on realistinen, jolloin se, että Airport Handling pystyy saamaan tämän markkinaosuuden, on oleellista, kun arvioidaan taloudelliseen jatkuvuuteen liittyvää kysymystä.

5.1.5 Airport Handlingin käyttämät SEAHin omaisuuserät

- (168) Säätiö korostaa, että SEAHin omaisuuserien myyntiin tähdännyt tarjouskilpailu katsottiin epäonnistuneeksi, koska yksikään tarjoaja ei ollut ilmaissut kiinnostustaan ostaa myynnissä olleita eriä.
- (169) Airport Handlingin mukaan tämä johtuu ennen muuta siitä, että SEAHin omaisuuserät ovat vanhentuneita eivätkä ne siksi kiinnosta markkinatoimijoita. Säätiö toteaa, että [...] (*) arvokkaimmista komponenteista (esimerkiksi [...] (*)) SEAH on ostanut vain noin [...] (*) omaisuuserää 31 päivän joulukuuta 2006 jälkeen. Useimmat omaisuuserät ovat siis yli 15 vuotta vanhoja, minkä vuoksi esimerkiksi varaosien saaminen on hyvin hankalaa, joten myös vaaditun palvelutason varmistaminen on hankalaa.
- (170) Lisäksi säätiö muistutti, ettei Airport Handling jättänyt tarjousta SEAHin omaisuuserien myyntiä koskeneessa tarjouskilpailussa. Säätiö kuitenkin katsoo, ettei omaisuuserien hankinta ole todiste taloudellisesta jatkuvuudesta SEAHin kanssa.
- (171) Lisäksi säätiö totesi, että Airport Handling käyttää tällä hetkellä SEAHin omaisuuseriä 1 päivänä syyskuuta 2014 allekirjoitetun kahdenvälisen sopimuksen nojalla. Säätiön mukaan SEAH ja toimitsijamies neuvottelivat sopimuksen tavanomaisin markkinaehdoin säätiön perustamispäivän (30 päivä kesäkuuta 2014) ja sen päivän välillä, jolloin SEAn omistusosuus Airport Handlingista siirrettiin säätiölle (27 päivänä elokuuta 2014).
- (172) Toimitsijamies teki sopimukseen merkittäviä muutoksia, esimerkiksi seuraavat:
- Vuokran markkina-arvon varmentaa riippumaton asiantuntija, jonka Airport Handling ja SEAH nimittävät yhdessä, jotta varmistetaan, että Airport Handling maksaa SEAHin omaisuuserien käytöstä markkinaperusteisen hinnan.
 - Vuokraa tarkistetaan, jos se poikkeaa yli 10 prosenttia riippumattoman asiantuntijan määrittämästä vuokrasta.
 - Sopimuksen voimassaoloa jatketaan 31 päivään elokuuta 2015 saakka, jotta se olisi hyvän liiketoimintatavan mukainen.
 - Sopimukseen lisätään mahdollisuus alivuokrata laitteita kolmansille osapuolille.
 - Sopimukseen lisätään ehto, jonka mukaan Airport Handling vastaa määräaikaishuollosta ja vaurioiden korjaamisesta, kun taas erikoishuolto pysyy SEAHin vastuulla.
- (173) Säätiö muistutti, että vuokra oli määritetty eri asiantuntijoiden tekemien riippumattomien arvojen perusteella, ja näin ollen se vastasi markkinahintaa.
- (174) Lisäksi säätiö totesi, että Airport Handling oli ryhtynyt toimiin ostaakseen kolmansilta osapuolilta merkittävän osuuden omaisuuseriä ([...]) (*), joita liiketoiminnan harjoittaminen edellytti, korvatakseen niillä SEAHilta vuokratut omaisuuserät vuokrasopimuksen päättyessä. Sen vuoksi
- Airport Handlingin hallitus päätti 26 päivänä marraskuuta 2014 aloittaa tarjouskilpailumenettelyn SEAHilta vuokratujen omaisuuserien uusimiseksi. Tarjouskilpailun kokonaisarvo oli noin [...] (*) euroa.

(*) Liikesalaisuus.

- Nämä tarjouskilpailut (kaikki paitsi yksi, joka oli vielä alkuvaiheessa, kun säätiön huomautukset vuonna 2014 annettuun menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen toimitettiin) saatiin päätökseen tammikuun 2015 alussa, ja Airport Handling hyväksyi ensimmäisen ostotilauksen, jonka osuus oli noin [...] (*) prosenttia omaisuuseristä (mukaan luettuna [...] (*)), jo 11 päivänä helmikuuta 2015. Säätiön mukaan toinen tilaus voitiin tehdä pian sen jälkeen sen mukaan, millaisia vaihtoehtoisia rahoitus- tai toimitustapoja löydettiin, koska valintamenettelyn tulokset osoittivat, että uusien laitteiden kustannukset lisääntyivät merkittävästi.

5.1.6 Toimenpiteen ajoitus ja logiikka

- (175) Säätiön mukaan päätelmä, jonka mukaan SEAn perustaman uuden maahuolintatyöryhtiön tarkoituksena on kiertää takaisinperintämääräys, on sama asia kuin todeta, että kielteinen valtiontukipäätös estää väitetyt tuen saajaa aloittamasta liiketoimintaansa uusilla ehdoilla.

5.1.7 Toimitsijamiehen toteuttamat toimet taloudellisen jatkuvuuden katkeamisen varmistamiseksi

- (176) Säätiö toteaa, että 1 päivänä elokuuta 2014 toimitsijamies ja SEA laativat pöytäkirjan, jonka perusteella toimitsijamies pystyi ryhtymään tiettyihin, Airport Handlingin toiminnan johtamiseen ja valvomiseen tähtääviin toimiin heinä-elokuussa 2014.

- (177) Tässä vaiheessa – niiden toimien lisäksi, joihin oli ryhdytty SEAHin omaisuuserien vuokraamiseksi SEAHin kuulemisen ja asiantuntijaraportin perusteella – toimitsijamies pyysi SEAlta taloudellisia resursseja, joita se tarvitsi voidakseen tehdä työnsä täysin riippumattomasti viimeksi mainitusta, ja sai ne. Lisäksi toimitsijamies kehotti SEAA määrittelemään uudelleen palvelusopimuksensa Airport Handlingin kanssa, hankki Airport Handlingille uuden lakimiehen ja vaati muutoksia Airport Handlingin yhtiöjärjestykseen varmistaakseen yhtiön täydellisen itsenäisyyden.

- (178) Kun SEAn omistusosuus oli siirretty säätiölle, toimitsijamies nimitti uuden hallituksen 27 päivänä elokuuta 2014.

- (179) Lisäksi toimitsijamies varmisti, että uusi hallitus

- pyytää Airport Handlingin hallituksen jäseniä laatimaan ja toimittamaan kattavan arvioinnin liiketoiminnasta, jotta varmistetaan, ettei sellaisia määräyksiä ole annettu, jotka olisivat taloudellisen jatkuvuuden katkeamista koskevan vaatimusten vastaisia

- edellyttää, että käyttöön otetaan menettelyjä, joilla

- varmistetaan muun muassa, ettei SEAHin ja Airport Handlingin välillä ollut sellaisia määräyksiä, jotka koskivat tavaroiden toimittamista, irtainta ja/tai kiinteää omaisuutta, lentoyhtiön ja/tai muiden huolintaan liittyvien tavaroiden ja palvelujen toimittajien kanssa tehtyjä sopimuksia

- varmistetaan, että Airport Handling ottaa käyttöön tarvittavat menettelyt ja valvontatoimet, jotta vältetään se, ettei yhtiö hyödy perusteetta SEAlla olevista kaupallisista tiedoista, joista Airport Handling voisi saada kilpailijoihinsa nähden etua huoltosopimusten hankkimisessa lentoyhtiöiltä tai jotka ovat oleellisia Airport Handlingin maahuolintapalvelujen markkina-aseman kannalta

- tarkistaa nykyisiä tehtäviä ja yhdistelee ylemmän johtotason tehtäviä tarpeen mukaan (pääasiassa laki- ja resurssiosastolla)

- muuttaa Airport Handlingin johtamis- ja hallintorakennetta delegoimalla toimitusjohtajalle, joka on säätiön jäsen, laajat päätöksentekovaltuudet

- arvioi ja vahvistaa alustavasti pääjohtajan nimityksen

- päättää, että Airport Handlingilla on oltava omat verkkosivut

- käy SEAn kanssa tiiviit neuvottelut, joissa käsitellään Airport Handlingin ja SEAn palvelusopimusten perusteellista tarkistamista. Tämän tavoitteena on varmistaa, että kaikki palvelut ovat saatavilla parhain mahdollisin ehdoin ja Airport Handlingilla on mahdollisuus keskeyttää palvelujen tarjoaminen ilman seuraamuksia, jos ja kun Airport Handling päättää alkaa käyttää erilaisia sisäisiä rakenteita tai toimintatapoja ja parempia toimittajia

(*) Liikesalaisuus.

— ilmoittaa asiakkaille, toimittajille ja toimivaltaiselle viranomaiselle (ENACille) määräysvallan muutoksesta yhtiössä.

(180) Lisäksi toimitsijamies ryhtyi toimiin taloudellisen jatkuvuuden katkeamisen varmistamiseksi. Näitä toimia ovat seuraavat:

— luettelo toiminnoista, jotka katsottiin oleellisiksi taloudellisen jatkuvuuden katkeamisen varmistamisessa

— näiden toimintojen arviointi ja hyväksyntä

— hallitukselle tiedottaminen

— tietojen hallintaa, eriyttämistä ja säilyttämistä koskevat menettelyt, joilla voi olla merkitystä taloudellisen jatkuvuuden katkeamisen kannalta.

(181) Toimitsijamiehen mukaan näitä sisäisiä menettelyjä käsiteltiin kahdessa koulutustilaisuudessa, jotka Airport Handling järjesti ylimmälle ja keskijohdolle.

5.1.8 Toimien johtuminen valtiosta

(182) Säätiön mukaan vuoden 2014 kesä- ja elokuun välisenä aikana Italian viranomaiset eivät ole vaikuttaneet suoraan SEAan ja sen päätökseen tehdä investointi Airport Handlingiin. Sen paremmin suoria kuin epäsuoria viitteitä, joiden perusteella olisi voinut olla edes orastavaa epäilyä siitä, että päätös Airport Handlingin perustamisesta ja/tai pääomittamisesta olisi johtunut Italian viranomaisista, ei ole.

5.1.9 Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelma ja sen markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisuus

(183) Säätiön mukaan SEAHin ja Airport Handlingin välillä ei ole jatkuvuutta. Näin ollen yksityissijoittaja olisi ottanut huomioon vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esittämän arvioinnin epävarmuuden, eikä tämä arviointi olisi vaikuttanut sijoittajan päätökseen investoida Airport Handlingiin.

(184) Säätiö selvensi, että marraskuussa 2013 päivättyä liiketoimintasuunnitelmaa, joka komissiolle esitettiin ensimmäiseksi, on täsmennetty tällä välin. Se liiketoimintasuunnitelma, johon päätös Airport Handlingin pääomittamisesta perustuu, oli elokuussa 2014 päivätty liiketoimintasuunnitelma, jonka Airport Handlingin hallitus hyväksyi 26 päivänä elokuuta 2014.

(185) Sen jälkeen, kun SEAn omistusosuus oli siirretty säätiölle, toimitsijamies alkoi varmistaa, että Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelma oli uskottava. Säätiön mukaan Airport Handlingin hiljattain nimitetty hallitus selvitti ensin, oliko 6 päivänä elokuuta 2014 päivätty liiketoimintasuunnitelma luotettava. Se antoi tämän Boston Consulting Groupin, jäljempänä "BCG", tehtäväksi.

(186) BCG raportoi havainnoistaan Airport Handlingille 14 päivänä lokakuuta 2014. BCG:n päätelmä oli, että liiketoimintasuunnitelmassa esitetty tavoite eli [...] (*) euron käyttökate ja [...] (*) voittomarginaali vuonna 2017 oli kohtuullinen ja että poikkeama oli suurin piirtein samansuuruinen tai hieman pienempi kuin keskimääräinen kannattavuus merkitsevässä otoksessa muita julkisia ja yksityisiä eurooppalaisia yrityksiä, jotka toimivat maahuolintapalvelujen alalla. BCG myös vahvisti marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman pätevyyden.

5.1.9.1 Suunniteltu työvoiman vähentäminen ja tehokkuuden lisääntyminen

(187) Säätiön mukaan Airport Handling aikoo saavuttaa maksimaalisen tehokkuuden ja joustavuuden [...] (*) avulla. Elokuun 6 päivänä 2014 päivätyn liiketoimintasuunnitelman mukaan Airport Handlingin odotetaan työllistävän [...] (*). Tämä saavutetaan yksinkertaistamalla koordinoitirakenteita ja uusien tehokkaiden laitteiden ja henkilöstöhallinnon tietojärjestelmien käyttöönotolla, jolloin Airport Handlingin ei tarvitse korvata lähteviä työntekijöitä.

(*) Liikesalaisuus.

5.1.9.2 Työn organisointia koskeviin tekijöihin liittyvä tehokkuuden lisääntyminen

(188) Säätiön mukaan tehokkuus lisääntyy jopa oletettua enemmän seuraavien toimien avulla:

- *Määräaikaisten ja osa-aikaisten työsopimusten osuuksien optimointi*: tehokkuuden arvioidaan lisääntyvän noin [...] (*) prosentilla jo vuonna 2015, ja kun huomioon otetaan [...] (*), se lisääntyy vielä [...] (*) prosenttia vuoteen 2017 mennessä.
- *Töiden aikataulutuksen suunnittelun parantaminen*: Airport Handlingin soveltamassa työsopimuksessa ennustetaan [...] (*) kuin siinä sopimuksessa, jota SEAH sovelsi työntekijöihinsä. Tämä mahdollistaa [...] (*) prosentin säästöt työvuorossa olevien työntekijöiden määrässä. Lisäksi kokoaikaisten työntekijöiden päivittäinen työaika on ollut [...] (*), minkä vaikutus henkilöstötarpeeseen on [...] (*) prosenttia. Kun työehtosopimus uudistetaan (oletettavasti vuonna 2015), odotetaan vielä [...] (*). Airport Handling aikoo myös optimoida resurssien käytön eri tavoin, esimerkiksi vuorotyöllä ja sopimuksilla, joiden nojalla päivittäistä ja viikoittaista työaikataulua voidaan muuttaa vallitsevan tilanteen mukaan kansallisten työehtosopimusten tarjoamien uusien mahdollisuuksien mukaisesti. Näiden keinojen avulla Airport Handling voi lisätä tehokkuuttaan vielä vähintään [...] (*) prosenttia lisää.
- *Organisaatorakenteen mukauttaminen, jotta resursseja voidaan käyttää tehokkaasti* [...] (*): tehokkuus alkaa lisääntyä jo vuonna 2015, kun liikenteen kasvun matriisitoiminnoille tehdään kausipäivitykset ja kun lomiat jaetaan yhdeksään jaksoon, johon sisältyy [...] (*). Arvioidut säästöt ovat [...] (*) prosenttia.
- *Nykyisen henkilöstökapasiteetin optimointi*: [...] (*) progressiivinen käyttö johtaa siihen, että tuottavuus kasvaa 0,5 prosenttia. [...] (*) liittyvien tehtävien vähentäminen, joka on jo osittain tehty ([...] (*)) ja jota toteutetaan vielä vuonna 2015 ([...] (*)), lisää tehokkuutta osaltaan.
- *Liikenteen lisääntymisestä koituvat mittakaavaedut*: nykyisten asiakkaiden liikennemäärän lisääntyminen ja uusien lentoyhtiöiden (myös niiden, jotka liikennöivät ruuhka-aikojen ulkopuolella) kanssa tehtävät sopimukset mahdollistavat henkilöstötarpeen paremman tasapainottamisen, mikä vaikuttaa tuottavuuteen + [...] (*) prosenttia vuonna 2017.
- *Toimintaprosessien rakenteelliset muutokset*: säätiö mainitsi seuraavat keinot, joilla tähdätään tehokkuuden parantamiseen: työn suunnittelun ja organisoinnin parantaminen, investoinnit teknisiin ratkaisuihin, joiden avulla tietyt toiminnot voidaan automatisoida osittain tai kokonaan, sekä henkilöstökustannusten liittäminen liiketoiminnan tuotoksiin ja tuloksiin. Työn suunnittelun osalta säätiö totesi, että Airport Handling oli suunnitellut investointeja uusiin henkilöstöhallinnon ja työvuorojen jakamisen tietojärjestelmiin, minkä ansiosta resursseja voidaan käyttää järkevämmiin [...] (*) prosentin tehokkuudella. Lisäksi Airport Handling on aloittanut nykyaikaisin paikannusjärjestelmin varustettujen uusien laitteiden hankintaprosessin. Henkilöstön käytön tehokkuuden oletetaan parantuvan [...] (*) prosenttia.

(189) Säätiön mukaan ne tulokset, jotka Airport Handling saavutti ensimmäisinä toimintakuukausinaan, auttavat komissiota saamaan varmuuden jälkikäteen siitä, että liiketoimintasuunnitelmassa esitetyt oletukset olivat luotettavia. Säätiö viittasi neljän ensimmäisen toimintakuukauden tuloksiin, jotka osoittavat, että 6 päivänä elokuuta 2014 päivätyn liiketoimintasuunnitelman ennusteisiin nähden [...] (*) käyttökate oli [...] (*) euroa ja [...] (*) oli [...] (*) euroa. Tämä myönteinen kehitys oli seurausta [...] (*) tuotoista ([...] (*) euroa) ja [...] (*) kustannuksista ([...] (*) euroa).

5.2 (Selvitystilassa olevan) SEAHin esittämät huomautukset

5.2.1 SEAHin omaisuuserät

(190) SEAHin mukaan maahuolintalaitteiden kirjanpitoarvo oli [...] (*) euroa, ennen kuin SEAH asetettiin selvitystilaan. Näiden omaisuuserien keskimääräinen ikä oli [...] (*). Noin [...] (*) laitteista, joiden arvo oli suurempi ([...] (*)) lukuun ottamatta [...] (*), vain [...] (*) oli hankittu joulukuun 31 päivän 2006 jälkeen.

(*) Liikesalaisuus.

- (191) Kun SEAH asetettiin selvitystilaan, yhtiön ainoat muut omaisuuserät koostuivat käyttöpääomasta, joka liittyi 1 päivänä syyskuuta 2014 lakanneeseen liiketoimintaan. Lisäksi yhtiöllä oli tiettyjä [...] (*). Nämä positiot on likvidoitu tällä välin. Näin ollen selvittäjä voi SEAHin mukaan odottaa vain, että maahuolintalaitteiden myynnistä saaduilla varoilla maksetaan likvidaatiokustannukset ja mahdolliset muut jäljellä olevat velat.

5.2.2 SEAHin omaisuuserien myyntiä koskeva tarjouskilpailu

- (192) Yksi selvittäjän tärkeimmistä tehtävistä oli saattaa päätökseen SEAHin omaisuuserien myyntiä koskeva avoin, julkinen ja syrjimätön tarjouskilpailumenettely, joka oli jo aloitettu, ennen kuin yhtiön selvitysmenettelyt aloitettiin.
- (193) SEAHin mukaan omaisuuserät oli ryhmitelty yhdeksään pakettiin, jotka sisälsivät arvoltaan erilaisia täydentäviä omaisuuseriä ja jotka olivat toiminnallisesti itsenäisiä. Tavoitteena oli taata laaja osallistuminen tarjouskilpailuun. Omaisuuserien paketteihin jakamisen tarkoituksena oli ottaa huomioon markkinoiden vaatimukset, jotka oli määritetty Italian lentoasemien suurten huolintayhtiöiden toiminnan perusteella. Käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että myyntimenettely oli rajattu huolintayhtiöihin, lentoaseman pitäjiin, lentoyhtiöihin, myytävänä olevien laitteiden valmistajiin, jälleenmyyjiin ja vuokrausyrityksiin. Lisäksi menettelyssä oli määritetty vakavaraisuuden vähimmäisvaatimukset, joiden mukaan tarjoajalla oli oltava i) vähintään 1 miljoonan euron liikevaihto sitä omaisuuseräpakettia kohti, josta tarjoaja aikoi jättää tarjouksen, ii) vähintään 1 miljoonan euron nettovarallisuus, jonka piti olla kuitenkin vähintään 2 miljoonaa euroa, jos mahdolliset ostajat tekivät tarjouksen useammasta kuin yhdestä paketista, iii) velkojen ja kokonaisvarallisuuden suhde sai olla enintään 3. Tarjouspyynnössä ei mainittu muita valintakriteereitä kuin edellä mainitut pakolliset vaatimukset.
- (194) SEAH totesi, ettei yksikään mahdollinen tarjoaja ilmaissut kiinnostustaan ostaa nämä omaisuuserät. Ainoat tietopyynnot tulivat menettelyn ulkopuolisilta tahoilta, jotka olivat kiinnostuneita ostamaan vain tiettyjä omaisuuseriä kuitenkin riippumattomien asiantuntijoiden määrittämiä hintoja huomattavasti alhaisempaan hintaan. Lisäksi SEAH totesi, että Airport Handling oli ilmaissut kiinnostuksensa ostaa kyseiset omaisuuserät, mutta se ei kuitenkaan jättänyt tarjousta. Komissio toteaa, että Italian viranomaiset olivat ilmoittaneet jo 27 päivänä marraskuuta 2013, kun ne kuulivat komissiota SEAn suunnitelmasta likvidoida SEAH, perustaa Airport Handling ja antaa sille pääomaa, ettei Airport Handling osallistuisi myyntimenettelyyn eikä siis tekisi tarjousta tässä menettelyssä.
- (195) Koska SEAHin omaisuuserien myynti ei onnistunut, selvittäjä otti yhteyttä toimialan keskeisiin toimijoihin keskustellakseen mahdollisuudesta myydä nämä omaisuuserät ja ehdoista, joita myyntiin voitaisiin soveltaa.

5.2.3 Omaisuuserien arvon määrittäminen

- (196) SEAH muistutti, että ennen kuin SEAH asetettiin selvitystilaan, sen hallitus oli valinnut IMQ:n riippumattomaksi asiantuntijaksi, jolle annettiin tehtäväksi määrittää omaisuuserien arvo. Arvotus toimitettiin 25 päivänä kesäkuuta 2014, ja siinä ehdotettiin vuokraksi [...] (*) euroa vuodessa, minkä summan katsottiin olevan markkinaehtojen mukainen. Syyskuun 1 päivänä 2014 SEAH antoi E&Y:lle tehtäväksi laatia omaisuuserien arvosta toisen arvion. Toimitsijamiehen pyynnöstä SEAH ja toimitsijamies yhdessä antoivat E&Y:lle tehtäväksi laatia toisen arvion. E&Y:n ehdottama vuokra oli 1,4 miljoonaa euroa vuodessa.
- (197) SEAH täsmensi, että tätä nykyä Airport Handling käyttää SEAHin omaisuuseriä vuokrasopimuksen perusteella ja on vastuussa niiden huollosta (huoltokustannuksiksi on arvioitu [...] (*) euroa vuodessa).

5.2.4 Vuokrasopimus

- (198) SEAHin mukaan vuokrasopimuksen tekemistä edelsivät tiiviit neuvottelut osapuolten välillä. SEA ei puuttunut neuvotteluihin. SEAH totesi, että vuokrasopimuksen tekeminen on pakollinen ehto, jotta niiden omaisuuserien, joista se luopuu, arvo säilyy. Ilman Airport Handlingin kanssa tehtyä vuokrasopimusta SEAHin olisi ollut pakko poistaa laitteet lentoasemien tiloista, mistä olisi aiheutunut merkittäviä kuljetus- ja huoltokustannuksia.
- (199) Lisäksi SEAH totesi, että selvittäjä oli pohtinut vaihtoehtoja omaisuuseristä luopumiseksi, koska vuokrasopimus päättyy 31 päivänä elokuuta 2015. SEAH katsoo, että omaisuuserien myynti Airport Handlingille, kunhan komission epäilykset taloudellisesta jatkuvuudesta ovat hälventyneet, mahdollistaisi sen, että SEAH voisi maksimoida näiden omaisuuserien arvon selvitysmenettelyssä.

(*) Liikesalaisuus.

5.3 SEAn esittämät huomautukset

5.3.1 Taloudellinen jatkuvuus

- (200) SEA katsoo, että vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä siteerattu oikeuskäytäntö eroaa nyt käsiteltävästä tapauksesta varsin paljon.
- (201) Ensinnäkin kyseinen oikeuskäytäntö liittyy yksinomaan tilanteisiin, joissa omaisuuseriä siirretään tuensaajalta uudelle perustetulle yhtiölle. Oikeuskäytäntö koskee siis oleellisilta osin tapauksia, joissa yritys, joka oli saanut etua sisämarkkinoille soveltumattomasta valtiontuesta ja joka ei pystynyt maksamaan saamaansa etua takaisin, perusti uuden yrityksen, jolle se siirsi osan toiminnoistaan. Toiseksi kaikissa komission siteeraamissa tapauksissa tuensaajan ja uuden yrityksen välinen siirto koski omaisuuseriä, joiden arvo oli huomattava (toiminnot, tilat, tavarat, kiinteistö, tavaramerkit, teollis- ja tekijänoikeudet).
- (202) SEAn mukaan tämän tapauksen piirteet johtavat päätelmään, jonka mukaan Airport Handling ei olisi voinut jatkaa SEAHin saamaan väitettyyn tukeen liittyvän kilpailuedun hyödyntämistä, koska sille ei ollut siirretty SEAHin omaisuuseriä. SEAHin saama väitetty kilpailuetu olisi pikemminkin päätynyt yhtiön likvidaatian myötä, eikä sitä näin ollen olisi voitu siirtää.
- (203) SEA muistuttaa, että vuonna 2012 annetussa takaisinperintäpäätöksessä komissio katsoi, että SEAHin saama väitetty kilpailuetu vastasi yhtiölle koituneiden, pääasiassa suurista henkilöstökustannuksista aiheutuneiden tappioiden korvaamista. Kun otetaan huomioon, että henkilöstökustannuksilla on erittäin suuri vaikutus maahuolintayhtiöiden kustannusrakenteeseen (sen osuus on 65–80 prosenttia kokonaiskustannuksista), SEA katsoo, että toisin kuin komission siteeraamat tapaukset, tämä tapaus ei koske osakkeiden tai omaisuuserien siirtoa, joka olisi tarpeen SEAHin toiminnan harjoittamiseksi (tai sen jatkamiseksi), eikä toimintaa, jonka tarkoituksena on suojata tuensaajan omaisuuseriä ja siten kiertää takaisinperintämääräys.
- (204) SEAn mukaan on myös muistettava, että koska etu, joka johtui SEAHin saamasta väitetyistä valtiontuesta, käytettiin liian suurista henkilöstökustannuksista aiheutuneiden tappioiden kattamiseen, etu oli ehdottomasti lakannut yhtiön likvidaatian ja työntekijöiden irtisanomisen myötä. SEAn mukaan se, että Airport Handling palkkasi SEAHin entisiä työntekijöitä muodollisesti ja sisällöllisesti erilaisin ehdoin, ei voi muuttaa tätä päätelmää merkittävästi.
- (205) SEA täsmentää, että vaikka hyväksyttäisiin näkemys, ettei sen perusteella, ettei SEAHin ja Airport Handlingin välillä tapahtunut omaisuuserien siirtoa, voida päätellä, ettei taloudellista jatkuvuutta olisi, Airport Handlingin perustamiseen johtaneiden olosuhteiden ei kuitenkaan kokonaisuutena tarkasteltuna voida katsoa vaikuttaneen siten, että takaisinperintämääräys olisi kierretty.
- (206) SEAn mukaan päätös perustaa uusi maahuolintayhtiö, joka toimii markkinaehdoin ja kilpaillen muiden palveluntarjoajien kanssa, perustuu taloudelliseen logikkaan ja pohjautuu sellaiseen hallintomalliin, joka eroaa huomattavasti aiemman toimijan eli SEAHin ([...](*)) mallista, ja tavoitteena on saavuttaa kestävä kannattavuus keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä.
- (207) SEA toteaa, että SEAHin ilmoitus siitä, että yhtiö lopettaa toiminnan Milanon lentoasemilla, ja sen asettaminen selvitystilaan loivat markkinoille tilaisuuden kilpailla tehokkaasti, ja tällöin Milanon lentoasemille liikennöivät lentoyhtiöt saattoivat valita maahuolintapalvelujen tarjoajan eri palveluntarjoajien toimittamien tarjousten vertailevan arvioinnin perusteella.
- (208) SEAn mukaan Airport Handling teki sopimuksia lentoyhtiöiden kanssa tämän kilpailuprosessin perusteella täysin riippumattomasti SEAsta. Jotkin lentoyhtiöt, jotka olivat SEAHin entisiä asiakkaita, päättivät olla käyttämättä Airport Handlingin palveluja, ja Airport Handling teki sopimuksia sellaisten lentoyhtiöiden kanssa, joita SEAH ei ollut aiemmin palvellut.
- (209) Lisäksi SEA toteaa, että konsernitilinpäätöksistä annetuissa neuvoston direktiiveissä 78/660/ETY⁽¹⁸⁾ ja 83/349/ETY⁽¹⁹⁾, jotka on saatettu osaksi Italian lainsäädäntöä 9 päivänä huhtikuuta 1991 annetulla asetuksella n:o 127, tarkoitettuna mukaisesti on niin, että koska SEAlla ei ole minkäänlaista määräys- ja hallintovaltaa Airport Handlingissa, koska SEAn omistusosuus siitä on siirretty säätiölle, Airport Handling ei kuulu enää SEA-konserniin tilinpäätöksen osalta eikä sen talousarviota ole konsolidoitu SEAn talousarvion kanssa.

(*) Liikesalaisuus.

⁽¹⁸⁾ Neljäs neuvoston direktiivi 78/660/ETY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 1978, perustamissopimuksen 54 artiklan 3 kohdan g alakohdan nojalla, yhtiömuodoltaan tietynlaisten yhtiöiden tilinpäätöksistä (EYVL L 222, 14.8.1978, s. 11).

⁽¹⁹⁾ Seitsemäs neuvoston direktiivi 83/349/ETY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 1983, perustamissopimuksen 54 artiklan 3 kohdan g alakohdan nojalla, konsolidoiduista tilinpäätöksistä (EYVL L 193, 18.7.1983, s. 1).

- (210) Nopeuttaakseen kolmansien osapuolten mahdollisuutta osallistua Airport Handlingin pääomapohjan vahvistamiseen SEA ja toimitsijamies allekirjoittivat 26 päivänä tammikuuta 2015 "säätion perustamiskirjan 20 artiklan mukaisen täytäntöönpanomääräyksen", jonka tarkoituksena oli siirtää vastuu kolmansien sijoittajaosapuolten etsimisestä toimitsijamiehelle. Toimitsijamies ja SEA päättivät nimittää BNP Paribasin riippumattomaksi neuvonantajaksi tätä tehtävää varten.
- (211) BNP Paribas avusti Airport Handlingia osakkeiden myyntitarjouksen laatimisessa, otti yhteyttä moniin sijoittajiin, jotka mahdollisesti olivat kiinnostuneita osallistumaan Airport Handlingin pääomapohjan vahvistamiseen, ja järjesti kokouksia mahdollisten sijoittajien kanssa.
- (212) Lisäksi SEA totesi, että kun yksityissijoittaja on hankkinut vähintään 30 prosentin omistusosuuden Airport Handlingista, SEA harkitsee sellaisten sijoittajien etsimistä, jotka olisivat kiinnostuneita yhtiön enemmistö-osakkuudesta.

5.3.2 Valtion varat ja toimenpiteen johtuminen valtiosta

- (213) SEAn mukaan sen perusteella, että Airport Handling on julkinen yritys, ei voida päätellä, että sen varat olisivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja. Säätion perustamisen jälkeen Airport Handlingin taloudelliset resurssit eivät myöskään ole enää SEAn määräysvallassa, jolloin ei voida väittää, että ne ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja.
- (214) Tältä osin SEA toteaa seuraavaa:
- Ensimmäinen pääomanlisäys, jonka määrä oli 3,7 miljoonaa euroa, hyväksyttiin Airport Handlingin yhtiökokouksessa 27 päivänä elokuuta 2014. Samana päivänä SEAn koko omistusosuus SEAHista siirrettiin säätiolle. Tuona päivänä toimitsijamiehestä tuli oikeudellisesti ainoa Airport Handlingin osakas.
 - Samana päivänä toimitsijamies – Airport Handlingin ainoana osakkaana – laski liikkeeseen 20 000 SFP:tä, joiden arvo oli yhteensä 20 miljoonaa euroa. SEA merkitsi ja maksoi SFP:t kokonaan 28 päivänä elokuuta 2014.
- (215) SEA korostaa, että Airport Handlingin varat ovat olleet siirtämisestään jatkuvasti toimitsijamiehen eli Airport Handlingin ainoan osakkaan määräysvallassa.
- (216) SEA katsoo edellä esitetyn osoittavan, että SEAn julkinen osakas (Milanon kaupunki) ei voi millään tavoin vaikuttaa – suoraan tai epäsuorasti – Airport Handlingin rahoitusvälineiden käyttöön ja että niin kauan kuin säätio on olemassa, nämä varat pysyvät toimitsijamiehen määräysvallassa. Säätion perustamisen seurauksena SEA näin ollen menetti valtuutensa nimittää Airport Handlingin hallituksen jäseniä.

5.4 Asianomaisen osapuolen esittämät huomautukset

- (217) Komissio sai huomautuksia asianomaiselta osapuolelta, joka pyysi, ettei sen identiteettiä eikä huomautuksia paljasteta kolmansille osapuolille.

6. ITALIAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSISTA

- (218) Italia esitti huomautuksia havainnoista, joita säätio ja SEA olivat toimittaneet tutkinnan aikana.
- (219) Italia puolsi kaikkia havaintoja, joita edellä mainitut asianomaiset osapuolet olivat toimittaneet, ja korosti, että ne osoittavat yhtäältä, etteivät Italian viranomaiset olleet millään tavoin puuttuneet SEAn toimintaan eivätkä sen päätökseen tehdä investointi Airport Handlingiin, ja toisaalta, ettei Airport Handling jatka SEAHin taloudellista toimintaa.

7. ARVIOINTI

- (220) Tässä tapauksessa komission oli arvioitava kahta eri asiaa: ensinnäkin takaisinperintäpäätöksestä johtuvan takaisinmaksuvelvollisuuden mahdollista siirtoa SEA Handlingilta Airport Handlingille ja toiseksi tukea, joka mahdollisesti sisältyi SEAn Airport Handlingin hyväksi tekemään 25 miljoonan euron pääomanlisäykseen.

7.1 Taloudellinen jatkuvuus ja takaisinperintävelvollisuuden siirto

- (221) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sääntöjenvastainen ja sisämarkkinoille soveltumaton tuki on perittävä takaisin yrityksiltä, jotka ovat tosiasiallisesti hyötynneet tuesta⁽²⁰⁾.
- (222) Jos valtiontuen saaja on maksukyvytön, takaisinmaksuvelvollisuus voidaan täyttää merkitsemällä tuen takaisinmaksamiseen liittyvät saatavat velkojen saatavia koskevaan luetteloon, mikäli tuensaaja on yhä markkinoilla⁽²¹⁾. Tuomioistuimien katsoi, että ”koska sääntöjenvastaisen tukien saajayritys on konkurssissa ja koska osaa kyseisen konkurssissa olevan yrityksen toiminnasta jatkamaan on perustettu yhtiö, mainitun toiminnan jatkaminen ilman, että kyseiset tuet on peritty kokonaan takaisin, on omiaan ylläpitämään mainitun yhtiön markkinoilla kilpailijoihinsa nähden saamasta kilpailuedusta johtuvaa kilpailun vääristymää. Näin ollen mainitunlaista äskettäin perustettua yhtiötä voidaan pitää velvollisena palauttamaan kyseiset tuet, jos sillä edelleen on kyseinen kilpailuetu. Näin on muun muassa silloin, kun todetaan, että kyseinen yhtiö edelleen tosiasiallisesti hyötyy mainittujen tukien saamiseen liittyvästä kilpailuedusta, erityisesti silloin, kun kyseinen yhtiö ostaa selvitystilassa olevan yhtiön omaisuuden maksamatta vastineeksi markkinaehtojen mukaista hintaa, tai silloin, kun todetaan, että mainitunlaisen yhtiön perustamisella on välttytty mainittujen tukien palauttamisvelvollisuudelta”⁽²²⁾.
- (223) Kun kyse on omaisuuden siirrosta tuensaajalta toiselle yhtiölle, joka jatkaa edellisen toimintaa, tuomioistuin vahvisti, että seuraavat seikat voidaan ottaa huomioon, kun arvioidaan taloudellista jatkuvuutta kahden yhtiön välillä⁽²³⁾: siirron kohde (varat ja velat, henkilöstön jatkuvuus, yhteensidotut varat jne.), siirron hinta, ostajayrityksen ja alkuperäisen yrityksen osakkaiden tai omistajien henkilöllisyys, siirron toteuttamisaikajankohta (sijoittuuko se tutkimusten tai menettelyn aloittamisen tai lopullisen päätöksen jälkeen) ja toimenpiteen taloudellinen johdonmukaisuus.
- (224) Oikeuskäytännön mukaan edellä mainitut seikat voidaan siis ottaa huomioon vaihtelevassa määrin käsiteltävänä olevan tapauksen erityispiirteiden mukaan⁽²⁴⁾. Näin ollen komission ei ole pakko ottaa huomioon kaikkia näitä seikkoja, kuten ilmauksesta ”voidaan ottaa huomioon” käy ilmi⁽²⁵⁾.
- (225) Voidakseen päättää, onko SEAHin ja Airport Handlingin välillä taloudellista jatkuvuutta ja voidaanko jälkimmäistä pitää velvollisena maksamaan takaisin edelliselle myönnetty sisämarkkinoille soveltumaton tuki, komissio sovelsi edellä mainittuja indikaattoreita käsiteltävänä olevan tapauksen erityispiirteisiin.

7.1.1 Siirron kohde

7.1.1.1 Työvoiman ja työ sopimusten siirto

- (226) Sen jälkeen, kun SEAH oli asetettu selvitystilaan, Airport Handling palkkasi monia sen entisistä työntekijöistä, jotka muodostivat aluksi suurimman osan Airport Handlingin työvoimasta. Näin ollen on olennaista analysoida, onko tämä tilanne osoitus takaisinperintäpäätöksen kiertämisestä. On siis arvioitava, vaikuttiko tähän tulokseen johtanut prosessi SEAHin työvoiman siirtämiseen Airport Handlingille samalla, kun henkilöstöön liittyvät keskeiset seikat pysyivät ennallaan. Tämän arviointi on sitäkin tärkeämpää, sillä maahuolintayhtiölle työvoima on ensisijainen voimavara, jotta se ylipäänsä voi toimia⁽²⁶⁾.
- (227) Italian mukaan SEAHin ja Airport Handlingin työvoiman välillä ei ole jatkuvuutta, koska SEAH päätti työ sopimukset ja Airport Handling palkkasi työntekijät uusilla sopimuksilla, joiden ehdot olivat hyvin erilaiset. Sekä Airport Handling että SEA kannattivat tätä näkemystä.

⁽²⁰⁾ Asia C-303/88, Italia v. komissio, ECLI:EU:C:1991:367, 57 kohta; asia C-277/00, Saksa v. komissio (”SMI”), ECLI:EU:C:2004:238, 75 kohta. Kun tuensaaja maksaa tuen takaisin, se luopuu aiemmin markkinoilla saamastaan edusta, ja näin ennen tuen myöntämistä vallinnut tilanne palautuu ennalleen.

⁽²¹⁾ Asia C-454/09, komissio v. Italia (”New Interline SpA:lle myönnetty tuki”), ECLI:EU:C:2011:650, 36 kohta.

⁽²²⁾ Asia C-610/10, komissio v. Espanja, ECLI:EU:C:2012:781, 106 kohta.

⁽²³⁾ Yhdistetyt asiat C-328/99 ja C-399/00, Italia ja SIM 2 Multimedia v. komissio (”Seleco-Multimedia”), ECLI:EU:C:2003:252, 69 ja 77–78 kohta. Nämä indikaattorit vahvistettiin myöhemmin asiassa T-123/09, Ryanair v. komissio, ECLI:EU:T:2012:164, 155 kohta.

⁽²⁴⁾ Yhdistetyt asiat T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, Helleenien tasavalta v. komissio, ECLI:EU:T:2010:386, 135 kohta.

⁽²⁵⁾ Asia T-123/09, Ryanair v. komissio, ECLI:EU:T:2012:164, 156 kohta.

⁽²⁶⁾ Ks. alaviite 40.

- (228) Italian mukaan ei voida katsoa, että SEAn, SEAHin ja ammattiliittojen 4 päivänä marraskuuta 2013 allekirjoittamalla sopimuksella olisi taattu SEAHin entisille työntekijöille ne oikeudet, jotka työntekijät olivat saaneet aiempien, SEAHin kanssa tekemiensä sopimusten nojalla. Tällainen sopimus olisi lähinnä periaatteellinen sopimus, joka korvattiin 4 päivänä kesäkuuta 2014 allekirjoitetuilla sopimuksilla. Näiden sopimusten sanamuodosta käy selvästi ilmi, ettei SEAHin entisille työntekijöille taattu aiemmin saatuja oikeuksia, vaan että Airport Handling työllisti heidät uudelleen uusilla ehdoilla.
- (229) Muodollisessa tutkintamenettelyssä saatujen tietojen perusteella komissio arvioi i) prosessia, jonka myötä Airport Handling palkkasi merkittävän osan SEAHin työvoimaa, ja ii) ammattiliittojen kanssa tehtyjä sopimuksia SEAHin työvoiman uudelleentyöllistämistä.
- (230) Prosessin osalta on ensinnäkin todettava heti aluksi, ettei työsopimusten siirtoa SEAHilta Airport Handlingille tapahtunut juridisessa mielessä. SEAHin sopimukset päätettiin lakisääteisten vaatimusten mukaan ja uudet sopimukset tehtiin Airport Handlingin kanssa. Työsopimuksia ei myöskään siirretty automaattisesti tai kokonaisuudessaan SEAHilta Airport Handlingille. Minkäänlaista työsopimusten siirtoa ei tapahtunut. Ensimmäinen mainittu yhtiö päätti työsopimukset, ennen kuin viimeksi mainittu yhtiö työllisti osan työntekijöistä uudelleen eri ehdoin.
- (231) Toiseksi siirron kohteesta on todettava seuraavaa: Huhtikuun 22 päivänä 2014, kun SEAH aloitti irtisanottujen työntekijöiden liikkuvuusohjelman, sen työvoiman vahvuus oli [...] (*), mikä vastaa [...] (*) kokoaikavastaavaa. Käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että 31 päivänä toukokuuta 2015, jolloin Airport Handling oli ollut toiminnassa yhdeksän kuukautta, sillä oli [...] (*) työntekijää, joista [...] (*) oli ollut aiemmin SEAHin palkkalistoilla. Toisin sanoen siihen mennessä Airport Handling oli palkannut noin [...] (*) prosenttia SEAHin työntekijöistä. Koko työvoimaa ei siis siirretty edes käytännössä. On kuitenkin todettava, että Airport Handlingin työvoima, ainakin toiminnan aloittamisen alkuvaiheessa, koostui miltei pelkästään SEAHin entisistä työntekijöistä.
- (232) Kolmanneksi komissio toteaa uudelleentyöllistämisen konkreettisista ehdoista, että sopimukset, jotka Airport Handling teki SEAHin entisten työntekijöiden kanssa, erosivat sekä muodollisesti että sisällöllisesti aiemmista SEAHin kanssa tehdystä sopimuksista etenkin siinä, että näihin seikkoihin sovellettiin eri ehtoja:
- Airport Handlingin työntekijöihin sovelletaan [...] (*)
 - Airport Handling ei sovelleta [...] (*), joka täydentää kansallista kollektiivista työehtosopimusta
 - Palvelussuhteen ehtoja koskevat sisällölliset muutokset ovat nämä:
 - [...] (*)
 - [...] (*), jota SEAH sovelsi työntekijöihinsä
 - työn organisointi, kuten [...] (*)
 - Edellä lueteltujen muutosten mitattava tulos on se, että työvoimakustannukset pienenevät noin [...] prosentilla SEAHin työvoimakustannuksiin verrattuna, mikä johtuu muutoksista sekä sovellettavassa kansallisessa kollektiivisessa työehtosopimuksessa että sitä täydentävässä yrityskohtaisessa sopimuksessa. Viimeksi mainitun ehtojen vaikutus työvoimakustannuksiin väheni 50 prosenttia.
- (233) Myös olosuhteet, joiden vallitessa asianomaiset osapuolet neuvottelivat työehdoista (joista ne pääsivät lopulta myös sopimukseen), osoittavat tässä tapauksessa, että työehdot muuttuivat olennaisesti: SEA, SEAH ja Airport Handling neuvottelivat kukin erikseen ammattiliittojen kanssa ja tekivät niiden kanssa erilliset sopimukset. Airport Handlingin ja ammattiliittojen väliset neuvottelut kestivät yli kahdeksan kuukautta, ennen kuin ne pääsivät sopimukseen rekrytointimenettelyn ehdoista, työsopimusten oikeudellisesta ja taloudellisesta sisällöstä, sosiaaliturvaan liittyvistä periaatteista ja työn organisoinnista. Säätiön mukaan SEAHin työntekijät vastustivat aluksi muutoksia, jotka työntekijöitä edustavat ammattiliitot olivat hyväksyneet kesäkuussa 2014 allekirjoitetussa sopimuksessa. Työntekijät hylkäsivät nämä muutokset äänestyksessä. Säätiön toimittamien asiakirjojen mukaan ammattiliitot hyväksyivät

(*) Liikesalaisuus.

uudet työehdot vasta sen jälkeen, kun Airport Handling suostui tekemään tiettyjä selvennyksiä mainittuun sopimukseen. Komissio toteaa, että Airport Handling neuvotteli ammattiliittojen kanssa erikseen, ja alkuvaiheen erimielisyyksien jälkeen se onnistui toteuttamaan edellä kuvatut muutokset. Kuten edellä johdanto-osan 38 kappaleessa on kuvattu, Airport Handlingin ja ammattiliittojen välistä sopimusta, joka allekirjoitettiin 4 päivänä kesäkuuta 2014, ei muutettu merkittävästi sen jälkeen, kun ammattiliitot hylkäsivät sen äänestyksessä, jossa ne vaativat sopimukseen muutamia selvennyksiä.

- (234) Edellä esitetyn perusteella varsinainen työvoiman siirto ei ollut kokonaisvaltaista eikä ollut merkkejä siitä, että SEAHin sopimusten mukaisten työehtojen sisältö olisi kopioitu uusiin sopimuksiin.
- (235) Tähän näkemykseen eivät vaikuta sopimukset, jotka SEA, SEAH ja Airport Handling tekivät ammattiliittojen kanssa työvoimasta kukin erikseen. Myöskään sopimusten sisältö ei viittaa siihen, että työvoima siirrettäisiin kokonaisuudessaan SEAHilta Airport Handlingille, eikä liioin siihen, että SEAHin työehtosopimusten ehtojen soveltamista jatkettaisiin. Komissio toteaa erityisesti, että SEAn ja ammattiliittojen välisen, 4 päivänä marraskuuta 2013 päivätyn alkuperäisen sopimusluonnoksen mukaan tulevan täytäntöönpanosopimuksen tavoitteena on oltava koko SEAHin henkilöstön työpaikkojen turvaaminen⁽²⁷⁾. Sopimuksessa luetaan joukko toimia, joilla tähän tavoitteeseen pyritään eli periaatteessa kaikki asiaan liittyvän työllisyyttä ja työehtosopimuksia koskevan lainsäädännön mahdollistamat keinot, kuten sosiaaliset turvaverkostot ja vapaaehtoiset irtisanoutumiset, ja jotka pantaisiin täytäntöön SEA-konsernissa. Lisäksi sopimuksessa käsitellään ratkaisuja, jotka koskevat työntekijöiden uudelleensijoittamista konsernissa. Tästä sopimuksesta siis ilmenee, että työpaikkojen uudelleenjärjestely koski koko SEA-konsernia⁽²⁸⁾ eikä yksinomaan Airport Handlingia, ja se oli vain yksi keino monista. Näitä sopimuksia ei myöskään tehty Airport Handlingin kanssa, vaan se teki työntekijöiden kanssa erilliset sopimukset. Osapuolet eivät siis määrittäneet ennalta, montako työpaikkaa kohdistettaisiin Airport Handlingille, vaan määrä vahvistettiin yhtiön työvoiman tarpeen perusteella sen jälkeen, kun sopimukset lentoyhtiöiden kanssa oli tehty.
- (236) Lisäksi komissio toteaa, ettei ole merkkejä siitä, että Airport Handlingilla olisi ollut minkäänlaista, sen paremmin julkisten viranomaisten kuin sen emoyhtiö SEAn asettamaa, velvollisuutta palkata SEAHin entisiä työntekijöitä.
- (237) Työvoiman siirron kohteen osalta komissio katsoo, että alustavasti tarkasteltuina olosuhteet viittaavat itse asiassa vahvemmin taloudelliseen jatkuvuuteen, koska Airport Handling palkkasi merkittävän osan SEAHin työvoimasta uudelleen. On kuitenkin otettava huomioon uudelleen työllistämiseen liittyvät tosiasiat, etenkin kaikkien työehtosopimusten päättäminen ja uusien sopimusten tekeminen uusien sopimusehdoin. Näin ollen komissio katsoo, että työvoiman siirtoa ei voida pitää vahvana osoituksena taloudellisesta jatkuvuudesta SEAHin ja Airport Handlingin välillä.

7.1.1.2 Sopimukset lentoyhtiöiden kanssa

- (238) Vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komission alustava kanta oli, että Airport Handlingin odotuksenmukaisia markkinaosuuksia kuuden ensimmäisen toimintakuukauden ajalle voitiin pitää realistisina vain SEAHin aiemmin hoitaman liiketoiminnan kotiuttamisen takia.
- (239) Tutkinnan aikana Italia, SEA ja Airport Handling väittivät, että nämä odotukset perustuivat Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelmaan elokuulta 2014. Ne tehtiin mahdollisiksi karsimalla toimintakustannuksia tuntuvasti, mikä saatiin aikaan työvoiman tehokkuudella ja henkilöstövähennyksillä.
- (240) Lisäksi Airport Handling neuvotteli uudet sopimukset Milanon lentoasemille liikennöivien lentoyhtiöiden kanssa. Italian mukaan näitä sopimuksia ei voitu juridisesti siirtää SEAHilta Airport Handlingille. Ne oli neuvoteltava uudestaan kilpailumenettelyssä muiden Milanon lentoasemilla toimivien palveluntarjoajien kanssa.
- (241) Edellä johdanto-osan 133 ja 208 kappaleessa kuvatun mukaisesti Airport Handlingin asiakaskunta eroaa SEAHin asiakaskunnasta. Kun SEAH poistui markkinoilta, monet sen asiakkaista päättivät tilata maahuolintapalvelut muilta yrityksiltä kuin Airport Handlingilta. Vastaavasti Airport Handling sai asiakkaikseen sellaisia lentoyhtiöitä, jotka eivät olleet aiemmin SEAHin asiakkaita.

⁽²⁷⁾ ”pyritään edelleen turvaamaan kaikkien SEAHin työntekijöiden työpaikat.” Ks. 4.11.2013 allekirjoitetun sopimuksen 6 kohdan 1 alakohhta.

⁽²⁸⁾ ”Käytetään kaikkia työllistymistä säätelevän lainsäädännön ja työehtosopimusneuvottelujen mahdollistamia keinoja (ensisijaisesti sosiaalisia turvaverkostoja ja vapaaehtoisia irtisanoutumisia, jotka on pantava täytäntöön SEA-konsernissa tulevaan määräaikaan eli 31 päivään joulukuuta 2013 mennessä) ja ratkaisuja, joihin sisältyvät myös työntekijöiden uudelleensijoittamiset konsernin sisällä (sekä uusien liiketoimintamahdollisuuksien perusteella että keskuslentoasemana toimimisena päättämistä koskevien yrityssopimusten jälkeen toteutettujen kotiuttamisprosessien perusteella ja sisäisellä liikkuvuudella, joka on suunniteltu vastaamaan SEA SpA:n organisaatorisia vaatimuksia); Ks. edellinen alaviite.

- (242) Antaakseen lisänäyttöä siitä, että sopimuksia, jotka Airport Handling teki lentoyhtiöiden kanssa, ei pelkästään neuvoteltu uudestaan vaan että myös niiden sopimusehdot ovat merkittävän erilaiset, Italia toimitti tietoja, jotka osoittavat, että tietyt lentoyhtiöt, joita SEAH oli palvellut aikaisemmin (kuten [...] (*)), saivat Airport Handlingilta huomattavasti suotuisammat ehdot kuin SEAHilta. Airport Handlingin kanssa käytyjen neuvottelujen aikana erityisesti [...] (*) vaati, että [...] (*). Tämän seurauksena [...] (*) sai [...] (*)⁽²⁹⁾.
- (243) Tutkinnan aikana Italia selitti, ettei SEA ollut asettanut alennusten antamista Milanon lentoasemalle liikennöiviltä lentoyhtiöiltä perittävistä lentoasemamaksuista ehdoksi sille, että se tekisi maahuolintasopimukset Airport Handlingin kanssa. Tutkinnan aikana saatujen huomautusten perusteella ei ole asiakirjanayttöä siitä, että SEA olisi pyrkinyt vaikuttamaan aktiivisesti siihen, että Milanon lentoasemille liikennöivät lentoyhtiöt olisivat tehneet uusia maahuolintasopimuksia Airport Handlingin kanssa.
- (244) Vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio ilmaisi epäilevänsä, oliko lentoyhtiöiden kanssa tehdyt sopimukset todella neuvoteltu uudelleen. Tässä yhteydessä komissio viittasi tietoihin, joiden mukaan SEA ja Airport Handling olivat jo ennen näiden sopimusten päättymistä ryhtyneet yhteisiin markkinointitoimiin, joiden tavoitteena oli saada lentoasemalle liikennöivät lentoyhtiöt vakuuttuneiksi siitä, että SEA jatkaa maahuolintaliiketoimintaa. Muodollisessa tutkinnassa ei kuitenkaan saatu tosiasioihin perustuvaa näyttöä siitä, että SEA ja Airport Handling olisivat järjestäneet yhteisin markkinointitoimin yksinkertaisen toimeksisaajan vaihdon antamatta lentoyhtiöille mahdollisuuden neuvotella sopimusehdoista uudelleen. Komissio ei saanut näyttöä etenkin siitä, että sen paremmin SEA kuin Airport Handlingkaan olisi pystynyt tekemään tyhjäksi SEAHin entisten asiakkaiden yritykset saada muilta maahuolintapalvelujen tarjoajilta suotuisammat ehdot.
- (245) Osana toimintojen jatkuvuuden arviointia komissio pohti, oliko Airport Handlingin asema sen aloittaessa liiketoimintansa rinnastettavissa uuteen tulokkaaseen vai hyötyikö se SEAHin markkina-asemasta ja asiakaskontakteista. Käsitteltävänä olevan tapauksen erityispiirteiden perusteella on todettava, että jos SEAH olisi poistunut markkinoilta ilman, että sen asiakkailta olisi ollut mahdollisuus neuvotella uudet sopimukset muiden maahuolintayhtiöiden kuin Airport Handlingin kanssa, se voisi viitata takaisinperintäpäätöksen kiertämiseen, koska tällöin SEAH olisi siirtänyt asiakkaitaan Airport Handlingille.
- (246) Tältä osin on pantava erityisesti merkille, että Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelmassa ei esitetty vaihtoehtoisia skenaarioita pienempine markkinaosuuksineen. Tämä voisi viitata siihen, että Airport Handling luotti siihen, että SEAHin asiakaskunta melko todennäköisesti siirtyisi sille, jolloin sen voitaisiin odottaa hyötävän SEAHin aiemmasta markkina-asemasta ja asiakaskontakteista asiakkaiden ja vastaavien sopimusten hankkimisessa ilman, että sen täytyisi kilpailla muiden maahuolintayhtiöiden kanssa saadakseen nämä sopimukset.
- (247) Tietyt muodolliset ja sisällölliset tekijät kuitenkin osoittavat, että näin ei ollut.
- (248) Ensinnäkin siirron muodon osalta palvelusopimuksia ei siirretty juridisesti SEAHilta Airport Handlingille. Lentoyhtiöillä oli siis vapaus valita myös jokin toinen palveluntarjoaja kuin Airport Handling heti, kun niiden sopimukset SEAHin kanssa päättyivät, kuten tämän päätöksen johdanto-osan 43 kappaleessa kuvataan.
- (249) Toiseksi saatavilla olevat tiedot osoittavat, että asiakkailta oli mahdollisuus ottaa yhteyttä muihin palveluntarjoajiin, kun SEAH ilmoitti niille lopettavansa toimintansa. Se, että monet asiakkaat siirtyivät toisen yhtiön asiakkaiksi, on todiste siitä, että tämä mahdollisuus oli olemassa. Mikä tärkeintä, SEAHilla ei ollut laillisia perusteita siirtää sopimukset yksipuolisesti kolmannelle osapuolelle paitsi poikkeustilanteissa. Italian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan poikkeustilanteita koskevaan lausekkeeseen ei kuitenkaan ollut vedottu. Italian viranomaiset lähettivät 14 päivänä helmikuuta 2014 päivätyn yhteenvedon Airport Handlingin asiakaskunnasta. Yhteenvedo osoittaa, että SEAHin 68 entisestä asiakkaasta [...] (*) oli siirtynyt muiden maahuolintapalvelujen tarjoajien asiakkaiksi ja että Airport Handlingilla oli tuolloin [...] (*) asiakasta, joista yksi oli siirtynyt sille kilpailijalta, kolme oli uusia tulokkaita kyseisellä lentoasemalla ja [...] (*) oli SEAHin entisiä asiakkaita. SEAHin entisistä asiakkaista, joita oli [...] (*), [...] (*) neuvotteli asiakkaiden kannalta suotuisammat uudet sopimusehdot, joissa sovittiin alhaisemmista hinnoista (13 asiakasta), muutetusta palvelutarjonnasta ([...] (*) asiakasta) tai niiden yhdistelmästä ([...] (*) asiakasta). Näin ollen vain 20 asiakasta teki sellaiset palvelusopimukset, joiden ehdot ovat pääpiirteissään samat kuin aiemmissa sopimuksissa SEAHin kanssa. Hinnanalennukset vaihtelevat ja ovat [...] (*)–[...] (*) prosenttia verrattuna hintoihin, jotka oli aiemmin neuvoteltu SEAHin kanssa.

(*) Liikesalaisuus.

⁽²⁹⁾ [...] (*).

- (250) Edellä esitetyn perusteella komissio ei näe viitteitä takaisinperintäpäättöksen kiertämisestä (eikä taloudellisesta jatkuvuudesta) siinä prosessissa, jonka tuloksena Airport Handling pääsi sopimuksiin monen SEAHin entisen asiakkaan kanssa. Airport Handling vaikuttaa olleen alttiina todelliselle kilpailulle neuvotellessaan Milanon lentoasemille liikennöivien lentoyhtiöiden kanssa, ja on viitteitä siitä, että Milanon lentoasemilla toimivien palveluntarjoajien välillä avautui tehokas kilpailu, kun SEAH oli poistumassa markkinoilta.

7.1.1.3 SEAHin omaisuususerät

- (251) Kolmantena kohtana siirron laajuuden analyysissa komissio arvioi omaisuususerien siirron laajuutta.
- (252) Komissio toteaa, että kun Airport Handling aloitti toimintansa, se hankki 100 prosenttia koko maahuolintalaitteistostaan SEAHilta vuokraamalla. Viisi kuukautta myöhemmin se alkoi vähitellen korvata näitä laitteita markkinoilta ostetulla omaisuudella, ja lopulta syyskuussa 2015 se osti SEAHilta [...] (*) yhteensä [...] (*) omaisuususerästä.
- (253) Airport Handling siis aloitti maahuolintapalvelujen tarjoamisen käyttämällä SEAHin omaisuutta vuokrasopimuksen nojalla. Tämän sopimuksen oli määrä päättyä 31 päivänä elokuuta 2015. Ennen kuin vuokrasopimus päättyi, Airport Handling ilmaisi kiinnostuksensa ostaa [...] (*) yhteensä [...] (*) tarjouskilpailun kohteena olleesta erästä (erät n:o [...] (*)). Airport Handling totesi, että vaikka noin kolmannes SEAHin omistamista ja Airport Handlingin vuokraamista maahuolintalaitteista oli vanhentuneita, Airport Handling oli kiinnostunut ostamaan noin [...] (*) prosenttia näistä laitteista (joka määrä riittäisi Airport Handlingille sen liiketoiminnan harjoittamiseen), koska se oli ostanut markkinoilta huomattavan määrän varaosia, joita voitaisiin käyttää SEAHin kaikkein vanhimpien laitteiden osien varaosina.
- (254) Käytettävissä olevien asiakirjojen mukaan Airport Handlingin ja SEAHin väliset myyntineuvottelut alkoivat, kun Airport Handling teki 3 päivänä kesäkuuta 2015 päivätyssä kirjeessä seuraavat ehdotukset:
- [...] (*) annettaisiin [...] (*) prosentin alennus, kun otetaan huomioon ensinnäkin kaluston ikä ja kunto ja toiseksi SEAn aloittaman myyntimenettelyn tulos
 - [...] (*) maksu heinäkuun 31 päivän ja joulukuun 31 päivän 2015 väliseltä ajalta
 - alkuperäinen vuokrasopimus päättyisi yhteisymmärryksessä 30 päivänä kesäkuuta 2015 ja SEAH myöntäisi tilapäisen ja rajoitetun vapaan käyttöoikeuden (comodato) noin [...] (*) valitun nimikkeen [...] (*) enintään 31 päivään joulukuuta 2015 saakka, ja Airport Handling maksaisi kaikki vakuutus- ja huoltokulut.
- (255) Samana päivänä pidettiin osapuolten välinen kokous. SEAHin selvittäjä vastasi Airport Handlingin ehdotuksiin 10 päivänä kesäkuuta 2015 päivätyllä kirjeellä, jonka vastauksista on yhteenvedo seuraavassa:
- Vaikka SEAH aikoo hyväksyä tarjouksen, se ei ole valmis myöntämään alennuksia, koska kaikki hinnat oli määritetty asiantuntija-arvioiden perusteella. Selvittäjä totesi, ettei Airport Handlingin tarvitsisi maksaa edes kuljetuskustannuksia.
 - SEAH ei hyväksy erissä maksamista, ellei Airport Handling toimita sille asianmukaisia vakuuksia.
 - Alennuksia lukuun ottamatta SEAH on valmis siirtämään kaluston 30 päivänä kesäkuuta 2015 ja vuokraamaan määritetyt nimikkeet mutta kuitenkin enintään 30 päivään marraskuuta 2015 saakka.
- (256) Italian viranomaisten mukaan neuvottelut venyivät syyskuuhun 2015 saakka, kunnes SEAH hyväksyi [...] (*) erän myynnin ostohinnan [...] (*) maksamisen erissä, [...] (*). Ostohinta oli [...] (*) euroa eli se hinta, joka oli alun perin ilmoitettu tuloksettomaksi jääneessä tarjouskilpailumenettelyssä. Alkuperäistä vuokrasopimusta jatkettiin poikkeuksellisesti [...] (*) saakka kaluston [...] (*) nimikkeen osalta, ja siitä maksettiin kokonaisvuokrana [...] (*) euroa. Tämä hinta perustui arvoon, jonka edellä mainitut riippumattomat arvioijat olivat määrittäneet näille nimikkeille. Airport Handling palautti nämä [...] (*) nimikettä SEAHille [...] (*).

(*) Liikesalaisuus.

(257) Airport Handlingin mukaan tämä kauppa oli kuitenkin taloudellisesti perustelu eritoten seuraavista syistä:

- Airport Handlingin liiketoimintamalli koostuu olennaisilta osin siitä, että sen toiminnan keskus on vain yhdessä paikassa eli Milanon lentoasemilla. Siksi liiketoimintamalli perustuu sellaiseen organisatoriseen malliin, jossa henkilöstöresurssit ja tekniset järjestelmät mitoitetaan vastaamaan kysyntään yhdessä ainoassa paikassa (keskuslentoaseman palveluntarjoajan malli). Airport Handlingin näkemyksen mukaan tämä malli takaa paremman tehokkuuden ja varmemman kannattavuuden. Laitteiden ikä ja tehokkuus ovat siis pienempi huolenaihe Airport Handlingille kuin useilla lentoasemilla toimiville yrityksille, joiden on sovellettava laitteisiinsa lean management -periaatteita.
- Vaikka osa laitteista oli vanhaa, muutamat niistä olivat kuitenkin melko uusia ja niitä pystyttiin käyttämään tehokkaasti.
- Lisäksi laitteet jo olivat tiloissa, eikä kuljetuskustannuksia olisi näin ollen syntynyt.
- Airport Handling toivoi pystyvänsä pienentämään huoltokustannuksia, koska suurin osa laitteista oli samalta valmistajalta ja samaa mallia.
- Kun Airport Handling yritti ostaa käytettyjä laitteita markkinoilta ympäri EU:ta, se havaitsi, ettei markkinoilla ollut tarpeeksi käytettyjä laitteita, jotka olisivat täyttäneet Airport Handlingin vaatimukset soveliaaseen hintaan.
- Toiminnan alkuvaiheessa piti käyttää tasapainoista käytettyjen ja uusien omaisuuserien yhdistelmää pääasiassa siksi, koska laitetoimittajat eivät vaikuttaneet pystyvän toimittamaan uusia laitteita kerralla ja myös koska Airport Handlingilla oli syytä uskoa, että kysynnän äkillinen ja massiivinen kasvu voisi aiheuttaa hintojen nousua. Siksi Airport Handling suunnitteli poistavansa käytettyjä laitteita vähitellen käytöstä ja korvaavansa ne uusilla.
- Uuden kaluston testaus ja henkilöstön tarkoituksenmukainen kouluttaminen sen käyttöön säännöllisen toiminnan aikana olisi ollut vaikeaa etenkin toiminnan alkuvaiheessa.

(258) Airport Handling oli kuitenkin aloittanut uusien laitteiden ostamiseen markkinoilta tähtäävän tarjouskilpailumenettelyn, joka kesti marraskuusta 2014 tammikuulle 2015. Italian viranomaisten mukaan tässä ensimmäisessä tarjouskilpailumenettelyssä ostettujen laitteiden arvo on noin [...] (*) euroa.

(259) Komissio arvioi, onko Airport Handlingin markkinoilta ostamien omaisuuserien arvon ja määrän vertaaminen SEAHilta ensin vuokrattujen ja sittemmin ostettujen laitteiden arvoon ja määrään luotettava osoitin taloudellisesta jatkuvuudesta. Kummankintyyppisten omaisuuserien vertailukelpoisuudesta komissio totesi, että

- SEAHin selvittäjä oli muodostanut erät siten, että jokaisessa erässä oli toimintakuntoisia laitteita sekä vähemmän toimintakuntoisia omaisuuseriä ja nimikkeitä.
- Kaiken kaikkiaan SEAHin kalusto oli vanhaa.
- Italian viranomaisten mukaan karkeasti arvioituna noin [...] (*) yhteensä [...] (*) SEAHilta ostetuista laitteista oli hyvässä tai kohtalaisessa toimintakunnossa. Noin kolmasosaa laitteista olisi parhaimmillaankin voitu käyttää varaosina. Myöhemmin havaittiin, että ostetuista laitteista 700:lla oli vain hyvin vähäistä arvoa/käyttöä tai että ne olivat arvottomia ja käyttökelvottomia. Näistä laitteista 200 siirrettiin varastoon ja poistettiin käytöstä romuna.
- Airport Handlingin kalusto koostuu laajasta valikoimasta erilaisia laitteita, joita ovat esimerkiksi portaat, kuorma-autot, haarukkanostimet, kuormaajat ja kuljetusvaunut.

(*) Liikesalaisuus.

— On mahdollista, että jopa vain yksi uusi ajoneuvo, jota käytetään täysipäiväisesti, voi olla paljon tehokkaampi kuin monta vanhaa ajoneuvoa, joiden seisonta-ajat ovat pidempiä huoltotöiden takia.

- (260) Tämän perusteella komissio katsoo, että uusien laitteiden arvon ja määrän vertaamista vuokrattujen ja ostettujen laitteiden arvoon ei voida käyttää osoittimenä taloudellisesta jatkuvuudesta tässä tapauksessa.
- (261) Sen vuoksi komissio arvioi omaisuuserien (työvälineiden) merkitystä Airport Handlingin tuotannontekijänä suhteessa työvoimaan tuotannontekijänä ja myös suhteessa sekä SEAHin että Airport Handlingin liikevaihtoon.
- (262) Kun tarkastellaan omaisuuserien merkitystä työvoimaan nähden, SEAHin viimeisessä taseessa ennen selvitystilaa työvälineiden arvo oli noin [...] (*) euroa. Airport Handlingin vuonna 2015 omistaman käyttöomaisuuden arvo oli [...] (*) euroa ⁽³⁰⁾. Airport Handlingin työvoimakustannukset puolestaan olivat [...] (*) euroa vuodessa (syyskuun 2014 ja elokuun 2015 välisenä aikana) Airport Handlingin tätä ajanjaksoa koskevan tuloslaskelman mukaan ⁽³¹⁾.
- (263) Omaisuuden arvon merkitys on liikevaihtoon nähden vähäisempi: Airport Handlingin tuloslaskelma syyskuun 2014 ja elokuun 2015 väliseltä ajalta osoittaa, että liikevaihto oli [...] (*) euroa. Näin ollen näiden omaisuuserien merkitys tuotannontekijänä on pienempi kuin työvoiman. Myös niiden arvo on hyvin vaatimaton verrattuna sekä työvoiman että omaisuuserien muodostamaan liikevaihtoon. Muodollisessa tutkintamenettelyssä saatujen tietojen mukaan näyttää siltä, että sekä SEAHin että Airport Handlingin liiketoimintamalli on selvästi enemmän työvoima- kuin omaisuusintensiivinen.
- (264) Näin ollen komissio katsoo, että vaikka Airport Handling on alun perin hankkinut kaiken omaisuutensa SEAHilta, sen ei sinänsä voida katsoa olevan todiste taloudellisesta jatkuvuudesta, koska omaisuuserät ovat maahuolintaliiketoiminnassa vähemmän tärkeä tuotannontekijä.

7.1.1.4 Yhteenvedo siirron kohteen arvioinnista

- (265) Päätelmät sen arvioinnista, missä määrin siirron kohde voi olla osoitus SEAHin ja Airport Handlingin välisestä taloudellisesta jatkuvuudesta, ovat seuraavat:
- (266) Ensinnäkin SEAHin asiakaskuntaa ei siirretty Airport Handlingille. Kun SEAH oli asetettu selvitystilaan, kaikki sopimukset päättyivät ja Airport Handlingin oli neuvoteltava sopimukset uudelleen. Sillä oli mahdollisuus saada joitakin SEAHin entisiä asiakkaita ja joitakin uusia asiakkaita. Lisäksi se menetti muutamia asiakkaita kilpailijoille. Sopimusehdot neuvoteltiin riippumatta aiemmista ehdoista, jotka liittyivät SEAHin kanssa tehtyihin sopimuksiin. Tältä osin Airport Handling oli siis samassa asemassa kuin kuka tahansa kilpailija tai uusi tulokas olisi ollut. Komissio katsoo, että se, ettei asiakaskuntaa siirretty, on vahva osoitus siitä, ettei taloudellista jatkuvuutta ollut.
- (267) Toiseksi Airport Handling rekrytoi ensimmäiset työntekijänsä kokonaan SEAHilta mutta uusin sopimuksin ja uusin sopimusehdoin. Työsopimuksia ei siis siirretty kokonaisuudessaan saati automaattisesti, eikä työehtoja kopioitu uusiin sopimuksiin.
- (268) Kolmanneksi – vaikka pitää paikkansa, että Airport Handling vuokrasi aluksi kaikki SEAHin maahuolintalaitteet – Airport Handling osti vuokrasopimuksen päättymisen jälkeen vain osan SEAHin omaisuuseristä, koska se oli sillä välin alkanut ostaa laitteita kolmansilta osapuolilta. Lisäksi käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että omaisuuserät ovat vain pieni osa maahuolintaliiketoiminnan tuotanto-omaisuutta, eivätkä ne ole ratkaisevia Airport Handlingin kustannusrakenteen ja tehokkuuden kannalta.
- (269) Kun asiaa tarkastellaan siirron kohteen kannalta, komissio katsoo, että kokonaisuutena kaikki seikat, jotka liittyvät Airport Handlingin perustamiseen SEAHin selvitystilaan asettamisen yhteydessä, eivät ole riittävä todiste siitä, että yhtiöiden välillä olisi ollut taloudellista jatkuvuutta, jonka tarkoituksena olisi ollut kiertää takaisinperintäpäätös.

(*) Liikesalaisuus.

⁽³⁰⁾ Komissio toteaa, että Airport Handlingin toimittamien tilinpäätöstietojen ja omaisuusluetteloiden mukaan SEAHin omaisuuserät olivat enimmäkseen vanhentuneita, paljon korjausta vaativia ja arvoltaan kokonaan poistettuja.

⁽³¹⁾ Edellä mainitun Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelmaa koskevan Brattlen raportin mukaan yhtiön työvoimakustannukset olivat [...] (*).

7.1.2 Markkinahinnan maksaminen

- (270) Oikeuskäytännön mukaan omaisuuserien siirto markkinahintaa pienempään hintaan olisi myös osoitin taloudellisesta jatkuvuudesta selvitystilassa olevan yrityksen, jolle valtiontukivelka kuuluu, ja vastaperustetun yrityksen välillä.

7.1.2.1 SEAHin omaisuuserät – yleisiä huomioita

- (271) Konkurssimenettelyjen yhteydessä kielteisen valtiontukipäätöksen kiertäminen omaisuuseriä siirtämällä voi ilmetä etenkin,

— kun omaisuuserät myydään – tai vuokrataan – markkinahintaa pienempään hintaan (esimerkiksi myyntimenettelyssä, joka ei ole riittävän avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön) tai

— kun konkurssipesän hoitaja on toteuttanut velkojen petkuttamiseen johtaneita toimia, jotka ovat voineet vähentää maksukyvyttömän yrityksen omaisuuseriä, tai kun konkurssipesän hoitaja on toiminut vastoin velkojen tasaveroista maksunsaantijärjestystä koskevaa periaatetta, mikä on koitunut julkisten velkojen tappioksi ⁽³²⁾.

- (272) Komissio katsoo, että sisämarkkinoille soveltumatonta tukea saaneen yrityksen omaisuuserien siirtäminen – tai vuokraaminen – uudelle yritykselle ei ole merkki takaisinperintäpäätöksen kiertämisestä, jos

— ei ole tehty maksukyvyttömän yrityksen omaisuuserien arvon pienentämiseksi mitään sellaista, josta olisi koitunut hyötyä uudelle yritykselle ja haittaa velkojille (koska selvitystilan tarkoitus on maksimoida omaisuuserien myyntituotot, jotta velkojen saatavia voidaan maksaa takaisin mahdollisimman paljon)

— julkisia velkoja (joilla on sisämarkkinoille soveltumattomaan tukeen liittyviä saatavia) ei ole syrjitty aiheettomasti muihin velkoihin nähden (joita ovat mahdollisesti uusi yritys tai sen perustajat) maksukyvyttömyysmenettelyjen yhteydessä.

- (273) Tässä tapauksessa

— vuokran suuruus määritettiin kahden ulkoisen arvioinnin perusteella. Toisen arvioinnin jälkeen sitä tarkistettiin ylöspäin, mikä perustui vuokratun laitteiston perusteelliseen tarkastukseen. Ei ole kuitenkaan merkkejä siitä, että hinta, jolla Airport Handling vuokrasi SEAHin omaisuuseriä, olisi poikennut normaaleista markkinaolosuhteista.

— Ei ole myöskään merkkejä siitä, että selvittäjän aloitteesta toteutetuilla toimilla olisi petkutettu velkoja tai että ne olisivat olleet omiaan pienentämään SEAHin omaisuuserien arvoa. Kuten jäljempänä osoitetaan tarkemmin, erityisesti kaikki käytettävissä olevat tiedot osoittivat, että SEAHin omaisuuserien myymiseksi järjestettiin asianmukaiset tarjouskilpailut ja kaikilla potentiaalisilla kiinnostuneilla ostajilla oli mahdollisuus tehdä tarjous. Se, että vuokran suuruuden määrittivät ulkoiset asiantuntijat ja että sitä tarkistettiin ylöspäin toisen arvioinnin jälkeen, sekä se, ettei SEAHin selvittäjä ollut valmis antamaan Airport Handlingille hyvitystä laitteiden ostohinnasta, osoittaa, että selvittäjän organisoiman myyntijärjestelyn tavoitteena oli kyseessä olevien omaisuuserien tuottojen maksimointi SEAHin velkojen eduksi, eikä se johtanut siihen, että tietty taloudellinen etu olisi siirtynyt Airport Handlingille.

— Lisäksi komissio toteaa, ettei kukaan asianomaisista osapuolista väittänyt, että selvitysmenettelyllä olisi loukattu velkojen oikeuksia tai vähennetty SEAHin omistamien omaisuuserien arvoa taikka että nämä omaisuuserät olisi vuokrattu Airport Handlingille markkinahintoja pienempään hintaan. SEAHin maahuolintakalusto koostui noin 4 000 omaisuuserästä. Italian alun perin ilmoittaman suunnitelman mukaan SEAH aikoi vuokrata nämä omaisuuserät markkinahintaan sen mukaan, miten niiden myynti avoimilla markkinoilla etenisi selvitysmenettelyn yhteydessä.

7.1.2.2 SEAHin omaisuuserien vuokraus Airport Handlingille – vuokran määrittäminen

- (274) Tarjouskilpailumenettelyn tuloksettomuuden vuoksi maahuolintalaitteet vuokrattiin Airport Handlingille vuokrasopimuksella, jonka oli alun perin määrä päättyä 31 päivänä elokuuta 2015.

⁽³²⁾ Asia C-277/00, Saksa v. komissio ("SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, 93 kohta.

- (275) Oikeuskäytännön mukaan se, että jokin yritys on vuokrannut tietyn ajaksi osan tai kaikki maksukyvyttömän yrityksen omaisuuseristä, ei välttämättä tarkoita, että uusi yritys olisi saanut kilpailuetua, joka liittyisi vuokraajalle aiemmin myönnettyyn tukeen⁽³³⁾. Se, että tuensaaja vuokraa omaisuuserät yritykselle, joka harjoittaa samanlaista toimintaa, ei ole osoitus taloudellisesta jatkuvuudesta, jos vuokrahinta vastaa markkinahintoja. Jos vuokrahinta, jonka uusi yritys maksaa tuensaajalle, on kuitenkin markkinahintoja pienempi, tämä voi kuitenkin olla osoitus taloudellisesta jatkuvuudesta siinä mielessä, että laittoman ja sisämarkkinoille soveltumattoman tuen saajalle koituneen edun voidaan katsoa siirtyneen kokonaan tai osittain uudelle yritykselle markkinahintaa pienemmän hinnan kautta.
- (276) Käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että SEAH ja toimitsijamies neuvottelivat vuokrasopimuksen markkinaehtoisesti. Lisäksi vuokra määritettiin kahden peräkkäisen ulkoisen arvotuksen perusteella. Vahvistaakseen, että ensimmäinen arviointi, jossa vuotuisesti vuokraksi oli määritetty [...] (*) euroa, on asianmukainen, SEAH ja Airport Handling antoivat yhdessä E&Y:lle toimeksiannon arvioida vuokran suuruus uudestaan. Tässä toisessa arvioinnissa suositeltiin ensin [...] (*) vuokraa, joka olisi [...] (*) euroa. Kun SEAH ja Airport Handling olivat sopineet toisen arvioinnin laajentamisesta siten, että siinä otettaisiin huomioon uudet, laitteiden toimitusraporteista saadut tiedot, asiantuntijat totesivat, ettei osa koneista ja laitteista ollut enää käyttökelpoisia. Siksi asiantuntijat tarkistivat alkuperäistä arviotaan [...] (*) alaspäin [...] (*) euroon. Tämän toisen arviointiraportin perusteella SEAH ja Airport Handling sopivat, että vuokraa pienennetään [...] (*) euroon vuodessa.
- (277) Käytettävissä olevat tiedot siis osoittavat, että SEAH ja Airport Handling neuvottelivat vuokrasta markkinaehtoisesti ja tukeutuivat kyseisten omaisuuserien arvoa koskeviin asiantuntijaraportteihin. Se, että toista arviointia tarkistettiin kummankin osapuolen yhteisestä pyynnöstä, osoittaa, että kumpikin osapuoli pyrki pitämään vuokran mahdollisimman pitkälle markkinaolosuhteiden mukaisena ja ehkäisemään mahdollisen epäilyksen vehkeilystä. Näin ollen komissio katsoo, että sovittu vuokra on vähintään markkinahinnan suuruinen.

7.1.2.3 Airport Handlingin ostama osuus SEAHin omaisuuseristä – ostohinta

- (278) Airport Handling osti omaisuuseriä sen jälkeen, kun tarjouskilpailu oli päättynyt tuloksetta ja kun vuokrasopimus oli päättynyt. Komissio arvioi, saiko Airport Handling tästä liiketoimesta mahdollista etua, joka perustui SEAHille aiemmin myönnettyyn laittomaan tukeen. Arviointi alkaa siitä oletuksesta, että edun mahdollisuus on suljettu pois, jos ostohinta [...] (*) euroa vastaa vähintään markkinahintaa.
- (279) SEAHin omaisuuseriä koskeva kiinnostuksenilmaisupyynnö julkaistiin 12 päivänä marraskuuta 2014 *Euroopan unionin virallisen lehden* täydennysosassa. Koska nimikkeitä oli paljon, selvittäjä päätti riippumattoman konsulttiyhtiö IMQ:n avustamana jakaa nimikkeet yhdeksään erään. SEAHin mukaan tämän synä oli välttää liiallisesta hajanaisuudesta johtuva tehottomuus. Koska tavoitteena oli saada mahdollisimman paljon tarjouksia, kukin erä määriteltiin omaisuuserien itsenäiseksi yhdistelmäksi, joka sisältää täydentäviä ja arvoltaan vaihtelevia nimikkeitä. Ulkopuolinen asiantuntija oli asettanut jokaiselle erälle vähimmäishinnan.
- (280) Myyntimenettely oli rajattu huolintayhtiöihin, lentoaseman pitäjiin, lentoyhtiöihin, myytävänä olevien laitteiden valmistajiin, jälleenmyyjiin ja vuokrausyrityksiin, jotka täyttivät tietyt vähimmäisvakavaraisuutta koskevat kriteerit.
- (281) Italian mukaan tarjouskilpailussa ei saatu virallista kiinnostuksenilmaisua. SEAH sai vain epävirallisia yhteydenottoja kolmansilta osapuolilta, jotka halusivat selvittää mahdollisuuden ostaa vain tiettyjä omaisuuseriä kuitenkin tarjouskilpailuilmoituksessa ilmoitettua alhaisempaan hintaan. Nämä asiakirjat toimitettiin komissiolle tutkinnan aikana.
- (282) Italia totesi, että tarjouskilpailun kielteisen tuloksen jälkeen SEAHin selvittäjä yritti herättää SEAHin omaisuuserien mahdollisten ostajien kiinnostuksen ottamalla yhteyttä tiettyihin huolintapalvelualalla toimiviin yrityksiin sekä niihin toimijoihin, jotka olivat epämuodollisesti ilmaisseet kiinnostuksensa tarjouskilpailumenettelyn aikana. Selvittäjä antoi näille tahoille myös datahuoneen käyttöoikeudet ja mahdollisuuden tutustua omaisuuseriin paikan päällä.

⁽³³⁾ Asia C-277/00, Saksa v. komissio ("SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, 88 kohta.

(*) Liikesalaisuus.

- (283) Tämän tuloksena saatiin muutamia ilmoituksia kiinnostuksesta ostaa SEAHin laitteita, mutta tarjotut hinnat olivat yhä tarjouskilpailussa ilmoitettuja hintoja pienemmät. Lopulta ainoa uskottava ostaja, joka oli kiinnostunut SEAHin laitteiden ostamisesta, oli Airport Handling.
- (284) Komissio arvioi, oliko kyseinen tarjouskilpailumenettely tosiasiallisesti kohdistettu markkinoille, jotta sen tuloksettomuutta voitaisiin pitää osoituksena siitä, etteivät markkinoilla ollut kiinnostusta ostaa SEAHin omaisuuseriä. Komissio katsoo, että tarjouskilpailumenettely on tosiasiallisesti avoin markkinoille ja että se tähtää tuottojen maksimointiin, jos menettely on avoin, läpinäkyvä, syrjimätön ja ehdoton.
- (285) Kyseisen menettelyn avoimuudesta komissio toteaa, että myynti-ilmoitus julkaistiin *Euroopan unionin virallisen lehden* täydennysosassa. Näin ollen sille oli annettu riittävän laajaa julkisuutta.
- (286) Menettely oli kuitenkin rajattu tietyn tyyppisiin ostajiin eli huolintayhtiöihin, lentoasemien pitäjiin, lentoyhtiöihin, tuottajiin, jälleenmyyjiin ja vuokrausyrityksiin, jotka täyttävät tietyt vähimmäisvakavaraisuutta koskevat kriteerit (edellä johdanto-osan 193 kappale).
- (287) Italian viranomaiset eivät ole esittäneet päteviä syitä sille, miksi mahdolliset ostajat oli rajattu näin etukäteen. Näin ollen tarjouskilpailumenettely ei ollut täysin avoin, koska kelpoisuuskriteerit ovat voineet rajoittaa tarjouskilpailumenettelyä siten, ettei julkinen omistaja voinut olla varma siitä, saako se taloudellisesti kaikkein suotuisimman tarjouksen.
- (288) Käytännössä komissio kuitenkin katsoo, ettei ole viitteitä siitä, että jos tarjouskilpailua ei olisi rajattu maahuolintayhtiöihin tai maahuolinta-alaan liittyviin toimialoihin, tarjouskilpailu olisi ollut tuloksekas. Tämän vahvistaa se seikka, ettei myöskään yrityksillä saada tarjoajia epävirallisesti tarjousmenettelyn ulkopuolelta onnistuttu saamaan tarjouksia pyydytyillä hinnoilla.
- (289) SEAHin selvittäjä sai ilmoituksia kiinnostuksesta ostaa SEAHin laitteita tarjouskilpailumenettelyssä ilmoitettuja pienemmillä hinnoilla. Tämä on riittävä osoitus siitä, etteivät alun perin kriteerit täyttävien tarjoajien ulkopuoliset markkinatoimijat olleet valmiita maksamaan SEAHin pyytämää hintaa.
- (290) Edellä kuvattu tulos kummastakin myyntimenettelystä sekä SEAHin myyjänä ja Airport Handlingin ostajana käymät neuvottelut osoittavat, että alkuperäinen pyydetty hinta oli suurempi kuin mitä markkinatoimijat olivat valmiita maksamaan. Erityisesti SEAHin selvittäjä neuvotteli myyjänä markkinaehtoisesti, jotta kyseisten omaisuuserien myynnistä saataisiin mahdollisimman suuri taloudellinen hyöty. Italian viranomaisten toimittajat asiakirjat osoittavat, että Airport Handlingin tekemä tarjous oli taloudellisesti edullisin tarjous, jonka SEAH oli saanut. Airport Handlingilla oli puolestaan taloudelliset syyt hankkia omaisuuserät huolimatta siitä, että SEAH kieltäytyi antamasta alennusta tai suotuisammat maksuehdot. Ostohinnan voidaan katsoa olevan vähintään markkinahinnan suuruinen. Näin ollen ei siis ole viitteitä siitä, että ostaessaan osan SEAHin omaisuuseristä Airport Handling olisi saanut minkäänlaista etua, joka olisi peräisin SEAHille aiemmin myönnetystä laittomasta tuesta.

7.1.2.4 Päättelmä markkinahinnasta mahdollisena osoittimena taloudellisesta jatkuvuudesta

- (291) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että vuokrauksen ja sitä seuranneen myynnin olosuhteet sulkevat pois sen, että SEAHilta olisi siirtynyt taloudellista etua Airport Handlingille. Näin ollen vuokrahintaa ja ostohintaa ei voida pitää osoittimena taloudellisesta jatkuvuudesta tässä tapauksessa.

7.1.3 Osakkaiden henkilöllisyys

- (292) Komissio totesi vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, että Italia ryhtyi siirtämään Airport Handlingin hallintoa riippumattomalle toimitsijamiehelle kolmen vuoden ajaksi⁽³⁴⁾. Lisäksi Italia ehdotti, että 20:tä prosenttia Airport Handlingin osakepääomasta tarjottaisiin sijoittajille. Komissio katsoi, että ensinnäkin maahuolintaliiketoiminnalla olisi sama omistaja, SEA, ja toiseksi, että Italian ehdotus tarjota 20:tä prosenttia pääomasta uudelle maahuolintapalvelujen tarjoajalle ei riittänyt takaamaan taloudellisen jatkuvuuden katkeamista SEAHista, koska ensinnäkin ehdotus on rajattu vain vähemmistöosakkuuteen ja toiseksi tältä osin ei ole annettu minkäänlaisia takuita. Lisäksi tämänkaltaisen omistuspohjan laajentaminen olisi mahdollista vasta, kun Airport Handling toimisi markkinoilla.

⁽³⁴⁾ Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 16 kappale.

- (293) Tutkinna aikana Italia väitti, että säätiön perustaminen takaisi, ettei SEAHin ja Airport Handlingin välillä olisi jatkuvuutta. Toimitsijamies varmistaisi, että SEAn omistusosuutta Airport Handlingista hallinnoitaisiin riippumattomasti, koska määräysvalta yhtiöstä olisi yksin toimitsijamiehellä. Näin varmistettaisiin myös se, ettei Airport Handlingin ja SEA-konsernin välillä olisi riippumattomuutta heikentäviä etunäkökohtia ja/tai tiedonkulkua.
- (294) Komissio arvioi kyseisen tapauksen omistajan henkilöllisyyden aikajärjestykseen liittyvät ja sisällölliset piirteet.
- (295) Aikajärjestyksen osalta komissio toteaa, että SEA perusti Airport Handlingin 9 päivänä syyskuuta 2013. Säätiö perustettiin 30 päivänä kesäkuuta 2014, ja säätiön perustamiskirja allekirjoitettiin samana päivänä. Komissio panee merkille, että säätiö otti vastatakseen Airport Handlingin varsinaisesta hallinnosta myöhemmin, vasta 27 päivänä elokuuta 2014, kun SEA siirsi koko omistusosuutensa Airport Handlingista säätiölle ja nimitti toimitsijamiehen. Toimitsijamies vuorostaan nimitti Airport Handlingille uuden hallituksen. Airport Handling aloitti toimintansa muutama päivä myöhemmin, 1 päivänä syyskuuta 2014. Komissio kuitenkin toteaa, että käytettävissä olevien tietojen mukaan yritys oli jo harjoittanut taloudellista toimintaa tarjoamalla palvelujaan markkinoilla ennen tätä päivämäärää, ilmeisesti jo huhtikuussa 2014, jolloin oli tehty joukko palvelusopimuksia [...] (*)⁽³⁵⁾. Toisaalta tuolloin Airport Handling oli kuitenkin kokonaan SEAn omistama ja sen määräysvallassa.
- (296) Omistajuuden ja määräysvallan säätiölle siirtämisen sisällöllisten näkökohtien osalta komissio arvioi, oliko se, että toimitsijamies johti Airport Handlingia hetken väliaikaisesti ennen kuin se aloitti toimintansa, riittävä peruste, jotta voidaan sulkea pois mahdollisuus, että SEA pystyisi käyttämään oikeuksiaan Airport Handlingin hallinnossa siinä mielessä, että se voi tehdä yksipuolisesti kaupallisia päätöksiä. Tältä osin komissio toteaa seuraavaa:
- (297) Säätiön perustamiskirjan mukaan toimitsijamiehen toimintaan sovelletaan tiettyjä sisällöllisiä rajoitteita, joiden mukaan sen ei tarvitse tutkia,
- ovatko SEAn edustajat osallistuneet neuvotteluihin niiden työntekijöiden kanssa, jotka Airport Handlingin oli määrä palkata
 - ulkoistaako SEA työntekijöitä Airport Handlingille, sen toimitusjohtaja mukaan luettuna
 - jatkaako SEA tiettyjen keskeisten palvelujen, kuten sijoittajasuhteiden hoitamisen ja asiakaspalvelun, tarjoamista
 - ovatko rahoituspäätökset kokonaan SEAn harkintavallassa.
- (298) Lisäksi Airport Handlingia johtaa SEAn ilmailuliiketoiminnan kehitysosaston entinen päällikkö, vaikka säätiön perustamiskirjan mukaan Airport Handlingin hallinnon on määrä olla erillään SEAHin hallinnosta.
- (299) Komissio toteaa, että SEA lähetti Airport Handlingiin kaksi työntekijää ylimmästä johdosta. He kumpikin ovat tällä hetkellä ylimmän johdon tehtävissä Airport Handlingissa. Italian mukaan SEAn ja kyseisten johtajien välillä ei ole hierarkista suhdetta eivätkä johtajat toimi millään tavoin SEAn hyväksi. Airport Handling määrittää myös johtajien palkat itsenäisesti.
- (300) Italian mukaan SEAn päätökseen lähettää nämä johtajat Airport Handlingiin vaikuttivat Italian ehdotukset Airport Handlingin pääoman tarjoamisesta kolmansille osapuolille. Sitä varten oli tarpeen varmistaa yhtäältä, että Airport Handlingin johto oli täysin pätevää, ja toisaalta, että johtajien palvelussuhteen ehdot olivat joustavat. Italia selvensi, että Airport Handling allekirjoitti SEAn kanssa sopimukset [...] (*) työntekijän lähettämisestä.
- (301) Näin ollen komissio katsoo, että sekä valtuutuksen aikajärjestys että sisällölliset määräykset vahvistavat, että Airport Handlingista sen perustamisvaiheessa ja taloudellisen toiminnan alkaessa SEAlla on ollut siihen määräysvaltaa, jolla on voitu varmistaa jatkuva merkittävä vaikuttaminen sen päivittäiseen hallintoon, vaikka laajuus onkin vaihdellut.
- (302) Komissio pani merkille edellä kuvatun investointipuitesopimuksen, jonka toimitsijamies ja yksityinen markkina-toimija D'Nata allekirjoittivat 21 päivänä syyskuuta 2015. Sopimus koski [...] (*) prosentin osuuden myymistä Airport Handlingista ja oikeutta nimittää suurin osa hallituksen jäsenistä ja myös Airport Handlingin toimitusjohtaja sekä mahdollisuutta ostaa [...] (*) prosentin lisäosuuksia Airport Handlingista myöhemmin.

(*) Liikesalaisuus.

(³⁵) Sopimuksen allekirjoituspäivämäärät Italian toimittaman luettelon mukaan: esimerkiksi [...] (*).

- (303) D'Nata saa tosiasiallisen määräysvallan Airport Handlingista, kun se on nimittänyt suurimman osan hallituksen jäsenistä ja myös Airport Handlingin toimitusjohtajan. Lisäksi käytettävissä olevat tiedot tarjouskilpailuprosessista, jonka yksityinen pankki järjesti riippumatta niin SEAsta kuin toimitsijamiehestä, vahvistavat, että D'Nata osti osuuden Airport Handlingista markkinahintaan. Lisäksi käytettävät tiedot vahvistavat, ettei D'Nata ole identtinen SEAn kanssa tai liity siihen muuten.
- (304) Airport Handlingia koskevan määräysvallan siirto SEAlta ja toimitsijamieheltä D'Natalle tapahtui kuitenkin yli kaksi vuotta sen jälkeen, kun SEA oli perustanut Airport Handlingin, ja yli vuosi sen jälkeen, kun yritys oli aloittanut toimintansa.
- (305) Siksi komissio ei voi tehdä pelkästään osakkaiden henkilöllisyyttä koskevien kriteerien perusteella päätelmää, ettei taloudellista jatkuvuutta ole. Komissio arvioi näitä kriteerejä kuitenkin yhdessä muiden oleellisten kriteerien kanssa päästäkseen selville, voidaanko taloudellisen jatkuvuuden katkeaminen vahvistaa.

7.1.4 Liiketoimen ajoitus

- (306) SEAH asetettiin selvitystilaan 1 päivänä heinäkuuta 2014 ja Airport Handling perustettiin 9 päivänä syyskuuta 2013 eli sen jälkeen, kun komissio oli antanut takaisinperintäpäätöksen 12 päivänä joulukuuta 2012. Selvitystilassa oleva yritys jatkoi maahuolintatoimintaa siihen saakka, kunnes Airport Handling aloitti toimintansa 1 päivänä syyskuuta 2014.
- (307) Näiden tapahtumien ajoitusta voitaisiin siis pitää alustavasti osoituksena siitä, että prosessilla, joka huipentui Airport Handlingin perustamiseen, kierrettiin takaisinperintäpäätös, joka oli annettu ennen kuin tämä prosessi toteutettiin. Komissio kuitenkin muistuttaa, ettei oikeuskäytäntö edellytä komission selvittävän etenkin – ja muiden kriteerien lisäksi – sitä ajankohtaa, jolloin omaisuuserien siirto tapahtui: se on yksi tekijöistä, jotka ”voidaan” ottaa huomioon, kun selvitetään taloudellista jatkuvuutta näiden kahden tahon välillä ⁽³⁶⁾.

7.1.5 Toimenpiteen taloudellinen logiikka

- (308) Käytettävissä olevat tiedot vahvistavat, että Airport Handling pohjimmiltaan jatkaa samantyyppistä liiketoimintaa kuin SEAH eli lentoaseman huolintapalvelujen tarjoamista Linaten ja Malpensas lentoasemilla.
- (309) Tältä osin komissio viittaa oikeuskäytäntöön, jonka mukaan pelkästään se, että ostaja itse asiassa jatkaa sellaisen yrityksen liiketoimintaa, jolla on velvollisuus maksaa tukea takaisin, ei välttämättä tarkoita, että ensin mainittu yritys saisi viimeksi mainittuun yritykseen liittyvää kilpailuetua. Komission tarkoittamassa tapauksessa ensin mainittu yritys vuokrasi voimalaitoksen markkinahintaan yritykseltä, joka oli saanut tukea lähes kolmen vuoden ajan ennen ensin mainitun yrityksen perustamista ⁽³⁷⁾. Komissio muistuttaa, että nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa Airport Handling ensin vuokrasi ja sitten osti SEAHin omaisuuseriä hintaan, jonka voidaan katsoa olevan vähintään markkinahinnan suuruinen, ja että laiton tuki, joka SEAHin on maksettava takaisin, myönnettiin vuosina 2002–2010 eli kolme vuotta ennen Airport Handlingin perustamista ja neljä vuotta ennen kuin se aloitti toimintansa.
- (310) Liiketoimen taloudellisen logiikan osalta komissio toteaa seuraavaa:
- (311) Kuten edellä kohdassa 2.6.1 ja 2.6.2 on kuvattu, Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelma eroaa SEAHin suunnitelmasta monissa kohdissa, etenkin seuraavissa:

— [...] (*)

— [...] (*)

— [...] (*)

— [...] (*)

— [...] (*)

— [...] (*).

⁽³⁶⁾ Asia T-123/09, Ryanair v. komissio, ECLI:EU:T:2012:164, 156 kohta.

⁽³⁷⁾ Asia C-277/00, Saksa v. komissio (”SMI”), ECLI:EU:C:2004:238, 86–89 kohta.

(*) Liikesalaisuus.

- (312) Airport Handling hallinnoi toimintaansa siis erilaisissa toimintaolosuhteissa kuin SEAH oman liiketoimintasuunnitelmansa mukaisesti. Italian viranomaiset eivät myöskään vaatineet Airport Handlingia noudattamaan tiettyä liiketoimintamallia, ylläpitämään tietynlaajuista toimintaa tai hankkimaan tiettyjä omaisuuseriä tai työntekijöitä.

7.1.6 Päätelmä taloudellisesta jatkuvuudesta SEAHin ja Airport Handlingin välillä

- (313) Komission näkemyksen mukaan nyt käsiteltävässä tapauksessa on sekä taloudellista jatkuvuutta puoltavia piirteitä että päinvastaista näkemystä tukevia piirteitä.
- (314) Taloudellista jatkuvuutta puoltavien piirteiden osalta komissio totesi, että Airport Handlingin, SEAHin kanssa samalla toimialalla toimivan yrityksen, perusti SEAHin entinen omistaja. Airport Handlingin ensimmäiset työntekijät palkattiin lähes pelkästään SEAHin entisten työntekijöiden joukosta, ja Airport Handling osti suuren osan omaisuuseristä. Kaikki tämä tapahtui komission takaisinperintäpäätöksen jälkeen.
- (315) Monet muut seikat puolestaan viittaavat siihen, ettei Airport Handlingia perustettu takaisinperinnän kiertämistä varten vaan puhtaasti uudeksi yritykseksi. Vahvin osoitus tästä on se, että asiakaskunta oli luotava uudestaan esittämällä lentoyhtiöille SEAHin sopimuksista riippumattomia tarjouksia ja tekemällä uudet sopimukset uusin ehdoin. Airport Handlingin oli siis hankittava asiakkaat ja markkinaosuudet itse, kuten kaikkien kilpailijoiden tai uuden tulokkaan olisi pitänyt tehdä. Kun otetaan huomioon, että asiakaskunta on maahuolintapalveluliiketoiminnan ydin, komissio pitää tätä seikkaa hyvin painavana.
- (316) SEAHilta hankittujen omaisuuserien osalta todettakoon, että Airport Handling maksoi omaisuuserien vuokrauksesta vähintään markkinahinnan suuruisen hinnan, ja myöhemmin, kun se osti osan omaisuuseristä, se maksoi hinnan, joka oli vähintään se hinta, jonka markkinatoimijat olivat valmiita maksamaan.
- (317) Työvoimaa ei myöskään siirretty kokonaisuutena. Airport Handling teki työntekijöiden kanssa uudet sopimukset uusin ehdoin. Kaikilla kilpailijoilla tai uudella tulokkaalla olisi ollut sama mahdollisuus rekrytoida SEAHin entisiä työntekijöitä, ja SEAHin entiset työntekijät näyttivät olevan sopivimpia uusia rekrytoitavia. Omaisuuseristä siirrettiin vain osa, ja lisäksi niiden merkitys maahuolintapalveluliiketoiminnan kaikista tuotannon tekijöistä on muita pienempi.
- (318) Toiminnan taloudellisen logiikan osalta Airport Handling hallinnoi toimintaansa eri toimintaolosuhteissa kuin SEAH, ja se noudattaa omaa liiketoimintasuunnitelmaansa. Italian viranomaiset eivät myöskään vaatineet Airport Handlingia noudattamaan tiettyä liiketoimintamallia, ylläpitämään tietynlaajuista toimintaa tai hankkimaan tiettyjä omaisuuseriä tai työntekijöitä.
- (319) Tällä perusteella komissio katsoo, että kaiken kaikkiaan taloudellista jatkuvuutta SEAHin ja Airport Handlingin välillä ei ole, eikä viimeksi mainitun perustamista voida pitää takaisinperintäpäätöksen kiertämisenä. Näin ollen Airport Handlingia ei voida pitää velvollisena maksamaan takaisinperintäpäätöksessä sisämarkkinoille soveltumattomaksi määritetty tuki.

7.2 SEAn investointi Airport Handlingiin – valtiontuen olemassaolo

- (320) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.
- (321) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistetut arviointiperusteet ovat kumulatiivisia. Jotta voidaan selvittää, ovatko kyseessä olevat toimenpiteet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, kaikkien edellä mainittujen edellytysten on siis täyttyvä. Tällöin taloudellinen tuki

a) on jäsenvaltion myöntämää tukea tai myönnetään valtion varoista,

b) suosii tiettyjä yrityksiä tai tuotannonaloja,

- c) vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua,
- d) vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.2.1 Valikoiva taloudellinen etu – markkinataloussijoittajaperiaate

- (322) Italia katsoo, että SEAn Airport Handlingin hyväksi toteuttama pääomanlisäys oli markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Koska Airport Handling ei saanut siitä etua, toimi ei ollut valtiontukea. Vaikka SEA oli tehnyt jatkuvasti tappiota vuodesta 2000 alkaen, on perusteltua olettaa, että Airport Handlingin toiminnasta saadaan riittävä tuotto, jotta pääomanlisäys muuttuu kannattavaksi, etenkin Airport Handlingin vuosiksi 2014–2017 laatimassa liiketoimintasuunnitelmassa esitettyjen toimien perusteella. Päättyessään pääomasijoituksesta Airport Handlingiin SEAn on täytynyt toimia harkitsevan markkinataloussijoittajan tavoin.
- (323) Kun arvioidaan markkinataloussijoittajaperiaatteen noudattamista, on määriteltävä, olisiko hypoteettinen markkinataloussijoittaja, jonka toimintaa ohjaavat hallituspolitiikan tavoitteiden sijasta kannattavuusnäkymät, toiminut samalla tavoin sellaisissa olosuhteissa, jotka vallitsivat arvioitavana olevan toimen hyväksynnän aikaan. Jotta voidaan selvittää, onko valtio toiminut markkinataloudessa toimivan harkitsevan sijoittajan tavoin, asiaa on tarkasteltava taloudellisten tukitoimien toteuttamishetkellä vallinneiden olosuhteiden perusteella valtion toiminnan taloudellisen järjestyksen arvioimiseksi. Ei ole siis syytä tehdä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen⁽³⁸⁾.
- (324) Julkisen sijoituksen markkinataloudellista järjestyttä on siis arvioitava sijoituksen tekemisen hetkellä käytettävissä olleiden tietojen ja ennakoitavissa olleiden kehityskulkujen perusteella⁽³⁹⁾.
- (325) Tutinnan aikana Italia selitti, että päätös Airport Handlingiin sijoittamisesta tehtiin 6 päivänä elokuuta 2014 päivätyn liiketoimintasuunnitelman perusteella. Komissio kuitenkin huomauttaa, että tämä liiketoimintasuunnitelma on päivätty vasta sen jälkeen, kun lopullinen päätös yrityksen pääoman lisäämisestä 25 miljoonaan euroon tehtiin 30 päivänä kesäkuuta 2014. Komissio katsoo, että alkuperäinen päätös Airport Handlingin perustamisesta ja 25 miljoonan euron investoinnista siihen on täytynyt tehdä viimeistään ennen kuin yritys perustettiin 9 päivänä syyskuuta 2013. Komission käytettävissä oleva liiketoimintasuunnitelma, joka on lähimpänä tätä päivämäärää, on päivätty 14 päivänä marraskuuta 2013. Lisäksi komissio huomauttaa, että tässä liiketoimintasuunnitelmassa on jo otettu huomioon 25 miljoonan euron investointi. Näin ollen komissio katsoo, että marraskuussa 2013 päivätty liiketoimintasuunnitelma on markkinataloussijoittajaperiaatteen arvioinnin kannalta olennainen.
- (326) Komissio ilmaisi vuonna 2014 annetussa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä epäilyksiä siitä, toimiko SEA markkinataloussijoittajan tavoin: ensinnäkin sillä perusteella, ettei SEA ottanut huomioon riskiä, että Airport Handling olisi todettu velvolliseksi maksamaan SEAHille aikaisemmin myönnetty sisämarkkinoille soveltumaton tuki, jos komissio olisi katsonut, että kyse on taloudellisesta jatkuvuudesta niiden välillä. Toiseksi komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, perustuiko liiketoimintasuunnitelma, johon SEAn päätös investoida Airport Handlingiin pohjautui, riittävän luotettaviin oletuksiin. Komission on myös arvioitava, tehtiinkö päätös Airport Handlingiin investoimisesta markkinaehtoisesti. Toisin sanoen komission on arvioitava, olisiko sijoittaja voinut odottaa kohtuullista tuottoa, kun otetaan huomioon investointiin liittyvät ennakoitavissa olevat riskit.

7.2.2 SEAn toteuttamat riskinhallintatoimet

- (327) Ensin mainitun epäilyn osalta komissio toteaa, että SEA tiesi taloudellisen jatkuvuuden määrittämiseen liittyvästä riskistä ja on toteuttanut riskinhallintatoimia.
- (328) SEA tiesi tästä riskistä, kuten komissiolle marraskuussa 2013 toimitetun ilmoituksen yhteydessä lähetetyt asiakirjat osoittavat. Riski siitä, että takaisinmaksuvelvollisuus voitaisiin siirtää Airport Handlingille, jos sen ja SEAHin välillä todettaisiin taloudellinen jatkuvuus, oli luonteeltaan juridinen. Riskin arviointi ja painottaminen sekä asianmukaiset riskinhallintatoimet määräytyvät sijoituksen tekemisen hetkellä tehtyjen oikeudellisten oletusten perusteella.

⁽³⁸⁾ Edellä mainittu asia C-482/99, Ranska v. komissio, 71 kohta.

⁽³⁹⁾ Asia T-16/96, Cityflyer Express v. komissio [1998], Kok., s. II-757, 76 kohta.

- (329) Käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että SEA oli suunnitellut seuraavia työvoimaan liittyviä riskinhallintatoimia. Marraskuun 4 päivänä 2013 tehdyssä SEAn ja ammattiliittojen välisessä sopimuksessa SEA totesi, että ”taloudellisen jatkuvuuden katkeamista” koskevaa vaatimusta pidettiin erittäin tärkeänä, ja sen on oltava osa kaikenlaisia rahana maksamisen vaihtoehtoisia ratkaisuja, jotta voidaan taata, ettei tuen takaisinmaksamisvelvollisuutta voida ulottaa koskemaan kolmansia osapuolia”. Työvoiman osittaista siirtoa SEAHilta Airport Handlingille koskeneissa neuvotteluissa työskentelyrakenteita ja tiettyjä työehtoja muutettiin sisällöllisesti, kuten edellä johdanto-osan 232 ja 234 kappaleessa on kuvattu tarkemmin. Sovellettavat periaatteet määritettiin edellä kuvatuissa, ammattiliittojen kanssa 4 päivänä kesäkuuta 2014 tehdyissä täytäntöönpanosopimuksissa, ja niistä oli mainittu jo ammattiliittojen kanssa 13 päivänä marraskuuta 2013 tehdyssä sopimuksessa, siis ennen kuin kaksi isoa pääomanlisäystä tehtiin 10 päivänä maaliskuuta ja 30 päivänä kesäkuuta 2014 (johdanto-osan 45 ja 46 kappale).
- (330) SEA toteutti seuraavat riskinhallintatoimet varmistaakseen, ettei SEAHin omaisuusserien siirtoon liity taloudellista jatkuvuutta: ensinnäkin toimitsijamies sulki Airport Handlingin pois omaisuusserien myyntiä koskeneesta julkisesta tarjouskilpailumenettelystä ja toiseksi Airport Handling vuokrasi SEAHilta omaisuusseriä markkinaehtoisella vuokralla, joka määritettiin kahden riippumattoman asiantuntijan laatimien raporttien perusteella.
- (331) SEA toteutti toimia varmistaakseen, ettei Airport Handlingin ja SEAHin välillä ole taloudellista jatkuvuutta myöskään asiakaskunnan kannalta. SEAHin asiakkaille ilmoitettiin etukäteen, että yritys asetetaan selvitystilaan. Uudet palvelusopimukset uusien taloudellisten ehtojen allekirjoitettiin niiden lentoyhtiöiden kanssa, jotka valitsivat Airport Handlingin palveluntarjoajakseen.
- (332) Riskinhallinnan lisätoimena SEA perusti säätiön. Edellä 2.3 kohdassa selitetyn mukaisesti säätiön päätehtävänä oli toimia Airport Handlingin ainoana osakkaana ja varmistaa, että Airport Handling toimii ilman taloudellista jatkuvuutta sen ja SEAHin välillä.
- (333) Komissio toteaa, että riskiä, joka aiheutuu mahdollisesta tulevasta velvollisuudesta maksaa tuki takaisin, ei mainita Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelmassa, joka on päivätty marraskuussa 2013. Tältä osin komissio katsoo, että SEA laati tämän liiketoimintasuunnitelman omiin tarkoituksiinsa. Koska SEA oli maahuolinta-alalla vakiintuneen markkinatoimijan emoyhtiö, joka todistettavasti tiesi jatkuvuuden eri näkökohdista johtuvista riskeistä, se pystyi tekemään tietoon perustuvia sijoituspäätöksiä ilman, että tätä riskiä olisi pitänyt mainita kyseisessä liiketoimintasuunnitelmassa. Lisäksi lopullinen päätös lisätä pääomaa 25 miljoonaan euroon tehtiin vasta, kun riskinhallintatoimet oli määritetty. Lisäksi edellä kuvattu marraskuussa 2013 laaditun liiketoimintasuunnitelman ulkopuolinen arviointi (johdanto-osan 114 kappale edellä) vahvistaa, että järkevä sijoittaja olisi arvioinut taloudellisen jatkuvuuden ja tuen takaisinmaksamisvelvollisuuden todennäköisyyden olevan alle [...] (*) prosenttia, joten sijoittaja olisi pitänyt Airport Handlingiin sijoittamista taloudellisesti järkevänä.

7.2.3 Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelma

- (334) Toisen epäilyksen eli sen osalta, perustuuko liiketoimintasuunnitelma, johon SEAn päätös investoida Airport Handlingiin pohjautuu, riittävän luotettaviin oletuksiin, komissio toteaa seuraavaa.

7.2.3.1 Lentoliikenteen kehitystä koskevat oletukset

- (335) Lentoliikenteen kehitystä Milanon lentoasemilla koskevat ennusteet sekä Airport Handlingin markkinaosuudet ovat ratkaisevia tekijöitä yrityksen liiketoimintasuunnitelmassa. Kuten ulkopuoliset asiantuntijat (BCG), jotka arvioivat Airport Handlingin liiketoimintasuunnitelmat, ovat vahvistaneet, yrityksen liikenne-ennusteet ovat yhdenmukaiset IATAn ja Eurocontrolin laatimien ennusteiden kanssa. Komissio pitää näitä tahoja luotettavina tiedonlähteinä ilmailualan liikenne-ennusteiden laatimisessa. Näiden ennusteiden soveltamisesta Malpensas lentoasemalle komissio toteaa, että BCG:n raportin mukaan Airport Handlingin aikomus säilyttää pysyvä yhdistelmä lentoyhtiöitä tällä lentoasemalla ei vastaa historiallista kehitystä ja että uusi asetus voi johtaa siihen, että jotkin lentoyhtiöt siirtyvät liikennöimään Linaten lentoasemille.

7.2.3.2 Henkilöstökustannuksia koskevat oletukset

- (336) Marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman mukaan keskimääräiset henkilöstökustannukset ovat noin [...] (*) prosenttia toimintakustannuksista vuosina 2014–2017.
- (337) Komissio arvioi tämän merkittävän kustannuserän perusteena olevien oletusten uskottavuuden.

(*) Liikesalaisuus.

- (338) Ensiksi komissio toteaa, että Brattlen raportin perusteella Airport Handlingin arvioima henkilöstökustannusten prosentuaalinen osuus kokonaistoimintakustannuksista vastaa pääpiirteissään Euroopan maahuolinta-alan kustannusrakennetta, jonka mukaan henkilöstökustannusten osuus kokonaistoimintakustannuksista on 65–80 prosenttia. Tältä osin raportissa viitataan lukuihin, jotka on mainittu komission maahuolintapalveluja koskevan asetusehdotuksen liitteenä olevassa vaikutusten arvioinnissa ⁽⁴⁰⁾.
- (339) Toiseksi komissio toteaa Italian toimittamien tietojen perusteella, että Airport Handlingin keskimääräiset henkilöstökustannukset tunnissa yhtä kokoaikavastaavaa kohti näyttävät olevan [...] (*) . Marraskuussa 2013 päivätyssä liiketoimintasuunnitelmassa keskimääräiset henkilöstökustannukset tunnissa ovat [...] (*) euroa ja elokuussa 2014 päivätyssä suunnitelmassa ne ovat [...] (*) euroa. Nämä summat ovat noin [...] (*) kuin SEAHin vuonna 2013 maksamat keskimääräiset tuntikustannukset, joiden suuruus oli noin [...] (*) euroa (*) ⁽⁴¹⁾. Brattlen raportti vahvistaa, että Airport Handlingilla nämä ovat toteutuneita kustannuksia, minkä perusteella liiketoimintasuunnitelmaa ei pidetty liian optimistisena.
- (340) Komissio katsoo, ettei työvoimakustannusten oletettu pieneneminen vaikuta epärealistiselta tämän toimialan tyypilliseen kustannusrakenteeseen nähden.

7.2.3.3 Markkinaosuutta koskevat oletukset

- (341) Komissio ilmaisi pitävänsä Airport Handlingin marraskuussa 2013 päivätyssä liiketoimintasuunnitelmassa esitettyjä oletuksia melko suurista markkinaosuuksista huolestuttavina. Asematasopalvelujen markkinaosuudeksi oli ennustettu [60–70] (*) prosenttia vuonna 2014, ja vuoteen 2017 mennessä sen arvioitiin kasvaneen [70–80] (*) prosenttiin. Matkustajapalvelujen markkinaosuudeksi oli ennustettu [60–70] (*) prosenttia vuonna 2014, ja vuoteen 2017 mennessä sen arvioitiin kasvaneen [60–70] (*) prosenttiin.
- (342) SEAHin kokonaismarkkinaosuus vuonna 2013 oli [70–80] (*) prosenttia ⁽⁴²⁾. Komissio katsoo, että Airport Handlingin arvioitu markkinaosuus on pienempi kuin SEAHin markkinaosuus. Airport Handlingin ei myöskään odotettu saavan kaikkia SEAHin sopimuksia. Uuden yrityksen tietynsuuruinen markkinaosuuden menetys on itse asiassa otettu huomioon.
- (343) Airport Handlingin strategiana on tarjota muihin huolintayhtiöihin nähden paremmin saatavilla olevia palveluja Linaten ja Malpensen lentoasemilla. Se takaa ympärivuorokautisen palvelun, eli maahuolintapalveluja tarjotaan myös myöhään saapuville lentokoneille. Tämä on kilpailuetu, joka voi olla hyvin arvokas niille lentoyhtiöille, joilla on paljon toimintaa ja jotka liikennöivät tiheään Milanon lentoasemille. Tällaisia lentoyhtiöitä ovat esimerkiksi Alitalia ja EasyJet. Nämä lentoyhtiöt voivat olla halukkaita pysymään sellaisen palveluntarjoajan asiakkaina, joka pystyy tarjoamaan nämä palvelut. Tämä voi osaltaan selittää, miksi Airport Handling saattoi odottaa melko suurta markkinaosuutta heti toiminnan aloittamisesta asti.
- (344) Lisäksi komissio toteaa, että kuten Brattlen raportissa on esitetty, vuoden 2013 tietojen perusteella Airport Handlingin arvioitu markkinaosuus oli pienempi verrattuna Italian lentoasemilla toimivien muiden suurten maahuolintapalvelujen tarjoajien arvioituihin osuuksiin: i) Bergamo (78,23 prosenttia), ii) Cagliari (75,61 prosenttia), iii) Catania (77,18 prosenttia), iv) Palermo (75,85 prosenttia), v) Torino (68,8 prosenttia).
- (345) Lisäksi komissio toteaa, että markkinaosuus, jonka Airport Handling saavutti vuonna 2014, on itse asiassa suurempi kuin marraskuussa 2013 päivätyssä liiketoimintasuunnitelmassa oli arvioitu. Näin suuri markkinaosuus voi selittyä pääasiassa sillä, että Airport Handling onnistui tekemään sopimukset [...] (*) kanssa. Niiden kokonaisosuus näiden kahden lentoaseman liikenteestä on merkittävä: Linaten lentoliikenteestä se on [...] (*) prosenttia ja Malpensen lentoliikenteestä [...] (*) prosenttia.

⁽⁴⁰⁾ Asiakirjan "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on groundhandling services at Union airports and repealing Council Directive 96/67/EC" (ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maahuolintapalveluista unionin lentoasemilla ja neuvoston direktiivin 96/67/EY kumoamisesta) liitteenä olevan vaikutusten arvioinnin liite, 16.1.2012, SEC (2011) 1439 final. Tämän asiakirjan sivulla 95 komissio toteaa näin: "Maahuolintapalvelujen vapauttaminen ja monopolien tai (lentoaseman/syöttölentoyhtiön muodostamien) duopolien päättymisen lentoasemilla ovat tarkoittaneet sitä, että maahuolintapalvelujen tarjoajien on täytynyt sopeutua parantaakseen kilpailukykyään, ja niiden on täytynyt myös selvittää yhä ankarammasta kilpailusta. Maahuolinta-alan työntekijöille näkyvin seuraus oli työn tuottavuuden ja joustavuuden lisääntyminen. Maahuolintapalvelujen tarjoajat kertovat usein, että työn tuottavuuden kasvu on välttämätöntä, koska henkilöstökustannusten osuus kokonaiskustannuksista on 65–80 prosenttia, kun taas työntekijäjärjestöt yleensä väittävät, että maahuolintayhtiöt keskittyvät liikaa työvoimaan kustannusten vähentämisessä."

(*) Liikesalaisuus.

⁽⁴¹⁾ Brattlen raportin 48 kohdan mukaan, s. 11.

⁽⁴²⁾ Brattlen raportin 40 kohta, s. 9.

- (346) Komissio ei epäile Airport Handlingin markkinaosuutta koskevien oletusten uskottavuutta: ensinnäkin ne perustuvat Airport Handlingin tarjoamiin kilpailuetuihin. Toiseksi nämä oletukset vaikuttavat varovaisilta, kun niitä verrataan lentoaseman huolintayhtiöistä muodostuvan vertailuryhmän markkinaosuuksiin silloin, kun kyseinen liiketoimintasuunnitelma laadittiin. Lisäksi komissio toteaa, että nämä oletukset ovat myös toteutuneet käytännössä.

7.2.3.4 Kannattavuutta koskevat oletukset

- (347) Marraskuussa 2013 päivätyssä liiketoimintasuunnitelmassa arvioitu käyttökate oli [...] (*) ja toisesta toimintavuodesta alkaen arvioitu voitto ennen veroja [...] (*). Käyttökate ja voitto verojen jälkeen [...] (*). Marraskuussa 2013 päivätyssä liiketoimintasuunnitelmassa ei esitetä tavallisia kannattavuusmittareita, kuten sisäistä korkokantaa tai nettonykyarvoa. Brattlen raportissa nämä luvut kuitenkin esitetään, ja siinä ne on laskettu liiketoimintasuunnitelmassa olevien numeroiden perusteella.
- (348) Jotta yksityissijoittaja sijoittaisi Airport Handlingiin, sen on voitava odottaa vähintään yhtä suurta tai suurempaa tuottoa kuin sen pääoman vaihtoehtoiskustannukset, jotka voidaan arvioida keskimääräisten pääomakustannusten avulla.
- (349) Brattlen raportissa lasketaan Airport Handlingiin tehdyn sijoituksen pääoman sisäinen korkokanta ja tarkistetaan, onko se yhtä suuri tai suurempi kuin sen keskimääräiset pääomakustannukset. Raportissa käytetään kahta vaihtoehtoista arvoa keskimääräisille pääomakustannuksille. Ensimmäinen arvo on [...] (*) prosenttia, joka on raportin mukaan liiketoimintasuunnitelmassa käytetyt velattomat keskimääräiset pääomakustannukset verojen jälkeen ⁽⁴³⁾. Toinen arvo on [...] (*) prosenttia, joka on raportissa laskettu pääoman vaihtoehtoiskustannusten alaraja. Sen mukaan, mikä on sijoituksen loppuarvo, Brattlen raportissa arvioidaan, että Airport Handlingiin tehdyn sijoituksen odotuksenmukainen oman pääoman tuotto on [...] (*)–[...] (*) prosenttia. Laskelmat osoittavat, että kaikissa skenaarioissa odotuksenmukainen sisäinen korkokanta on suurempi kuin pääoman vaihtoehtoiskustannukset, jolloin sijoitus on kannattava.
- (350) Komissio katsoo, että liiketoimintasuunnitelman aikajänne (2014–2017) on melko lyhyt. Tästä syystä liiketoimintasuunnitelma voi olla herkkä sen perusteena olevien oletusten vaihteluille. Aikajännettä on kuitenkin tarkasteltava seuraavien seikkojen valossa: ensinnäkin liiketoimintasuunnitelman laati lentoaseman pitäjä SEA, joka on omistanut maahuolintapalveluja tarjoavan tytäryhtiön monien vuosien ajan. Toiseksi rakenneuudistus oli jo meneillään, ja SEAH oli jo pystynyt parantamaan tuottavuutta merkittävästi. Sen vuoksi vaikuttaa järkevältä rajata liiketoimintasuunnitelman laajuus vain siihen, mitä SEAn kaltainen kokenut sijoittaja välttämättä tarvitsee.
- (351) Komissio toteaa, että jotkin marraskuussa 2013 päivätyn liiketoimintasuunnitelman keskeisistä oletuksista pääpiirteissään toteutuivat, etenkin kannattavuuden ja markkinaosuuksien osalta. Airport Handling oli kannattava jo ensimmäisinä toimintavuosinaan: Syyskuusta 2014 elokuuhun 2015 ulottuvan tuloslaskelman mukaan yrityksen käyttökate oli [...] (*) euroa.
- (352) Komissio toteaa, että kun työvoimakustannusten ja markkinaosuuden kehittymisen arvioinnissa on käytetty varsin kohtuulliselta vaikuttavia oletuksia, liiketoimintasuunnitelman mukaan SEAn 25 miljoonan euron pääomanlisäyksen oman pääoman tuotto on riittävän suuri.

7.2.4 Päätelmä valikoivasta taloudellisesta edusta

- (353) Komissio katsoo, että SEA on toteuttanut riittäviä toimia, joilla rajoitetaan taloudellisen jatkuvuuden riskiä. Liiketoimintasuunnitelma perustui oletuksiin, joita järkevä yksityissijoittaja, jolla on paljon kokemusta lentoasemien huolintatoimialasta ja jonka tavoitteena on tehdä yrityksessä rakenneuudistus, olisi pitänyt luotettavina ja riittävinä sen varmistamiseksi, että Airport Handling on kannattava tulevaisuudessa. Näin ollen SEAn Airport Handlingiin tekemä sijoitus ei ole sellaista etua, jota Airport Handling ei olisi voinut saada tavanomaisissa markkinaolosuhteissa.

7.2.5 Päätelmä siitä, onko SEAn Airport Handlingiin tekemä sijoitus valtiontukea

- (354) Sijoitus ei ole sellaista etua, jota Airport Handling ei olisi voinut saada tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Yksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisista kumulatiivisista kriteereistä ei siis täyty. Näin ollen sijoitus ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea,

(*) Liikesalaisuus.

⁽⁴³⁾ Brattlen raportin mukaan nämä keskimääräiset pääomakustannukset ovat suuremmat, koska niissä otetaan huomioon hankekohtaiset riskit pääoman beetakerrointa suurentamalla.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Prosessi, joka johti SEA Handling S.p.A:n selvitystilaan asettamiseen ja Airport Handling S.p.A:n perustamiseen, ei merkinnyt taloudellista jatkuvuutta kyseisten yritysten välillä.

2. Airport Handling ei ole velvollinen maksamaan takaisin valtiontukea, joka on todettu sisämarkkinoille soveltumattomaksi 19 päivänä joulukuuta 2012 annetussa komission päätöksessä C(2012) 9448, sellaisena kuin se on oikaistuna 22 päivänä maaliskuuta 2013 annetulla päätöksellä C(2013) 1668, joka koskee SEAn tytäryhtiölleen SEA Handling S.p.A:lle vuosina 2002–2010 myöntämää tukea.

2 artikla

Italian toteuttamat toimet, jotka liittyvät Airport Handling S.p.A:n perustamiseen ja sen pääomittamiseen 25 miljoonalla eurolla, eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 5 päivänä heinäkuuta 2016.

Komission puolesta

Margrethe VESTAGER

Komission jäsen
