

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/2111 HATÁROZATA

(2016. július 5.)

az Airport Handling S.p.A. Olaszország által végrehajtott megalakításáról és feltőkésítéséről
SA.21420 (2014/C) (korábbi 2014/NN)

(az értesítés a C(2016) 4103. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felhívta az érdekelt feleket, hogy a fent említett rendelkezés(ek)nek megfelelően ⁽¹⁾ tegyék meg észrevételeiket, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2010. június 23-án, egy panaszt követően, a Bizottság arról értesítette az olaszországi hatóságokat, hogy úgy döntött, hivatalos vizsgálati eljárást kezdeményez az Európai Unió működéséről szóló szerződés („a Szerződés”) 108. cikke (2) bekezdése alapján, a milánói Malpensa és a milánói Linate repülőterek állami tulajdonú üzemeltetője, SEA S.p.A. (a továbbiakban az „SEA”), valamint annak leányvállalata, az említett repülőtereken földi kiszolgáló tevékenységet végző SEA Handling S.p.A. (a továbbiakban az „SEAH”) által 2002. és 2010. között végrehajtott tőkeinjekciókkal összefüggésben.
- (2) Az érintett időszakban a SEA tulajdonosai szinte teljes egészében állami szervezetek, nevezetesen Milánó Önkormányzata (84,56 %) és Milánó tartomány (14,56 %), voltak a kisebb tulajdonosok (0,88 %) mellett. 2011 decemberében az F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*) magánalap megvásárolta a SEA részvényeinek 29,75 %-át. 2012 végén az F2i a SEA-ban lévő tulajdonrészét 44,31 %-ra emelte. A jelen határozattal záruló hivatalos vizsgálati eljárás végén a SEA 54,81 %-os tulajdonosa Milánó Önkormányzata, továbbá az 44,31 %-os és 0,88 %-os részarányban az F2i-hez, illetve más tulajdonokhoz tartozik.
- (3) 2012. december 19-én a Bizottság meghozta C(2012) 9448. sz., utóbb a 2013. március 22-i C(2013)1668. sz. határozattal módosított határozatát (a továbbiakban a „visszafizetettési határozat”) a SEA által 2002. és 2010. között a leányvállalatának, a SEAH-nak nyújtott támogatásról. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a SEA által a leányvállalatának biztosított tőkeinjekciók teljes egészében jogellenes állami támogatásnak minősülnek. A Bizottság továbbá arra a következtetésre jutott, hogy bár a SEAH nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül, a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló uniós iránymutatás értelmében az érintett tőkeinjekciók nem tekinthetők a belső piaccal összeegyeztethetőnek. ⁽²⁾

⁽¹⁾ HL C 44., 2015.2.6., 30. o.

⁽²⁾ HL C 249., 2014.7.31., 1. o.

- (4) Következésképpen Olaszországot arra hívták fel, hogy az alkalmazandó nemzeti jogszabályokkal összhangban haladéktalanul tegyen meg minden szükséges intézkedést ahhoz, hogy a SEAH visszafizesse a mintegy 359,644 millió EUR és a visszafizetés kamatainak megfelelő összegegyeztetetlen állami támogatást.
- (5) 2013. március 4-én, 2013. március 15-én, majd 2013. március 18-án Olaszország, a SEAH, illetve Milánó Önkormányzata keresetet nyújtott be az Európai Unió Törvényszéke előtt a visszafizetési határozat megsemmisítése érdekében (T-125/13., T-152/13. és T-167/13. sz. ügy). A T-125/13., T-152/13. és T-167/13. sz. ügyek folyamatban vannak.
- (6) 2013. március 18-án és 2013. március 21-én a SEAH és Milánó Önkormányzata kérelmezte a visszafizetési határozat végrehajtásának a felfüggesztését (T-152/13 R és T-167/13 R sz. ügyek). 2013. május 21-én Lombardia Közigazgatási Bírósága („TAR Lombardia”) elrendelte a visszafizetési határozat végrehajtásának a felfüggesztését. 2013. szeptember 25-én az Államtanács („CdS”) megsemmisítette a TAR Lombardia végzését. Az Európai Unió Törvényszéke elé terjesztett felfüggesztési kérelmet 2013 júniusában visszavonták. ⁽³⁾
- (7) 2013. november 27-én, nem hivatalos prenotifikációs eljárás keretében Olaszország az alábbi projektekről egyeztetett a Bizottsággal: Elsősorban a SEA-nak a SEAH felszámolására irányuló tervéről; másodsorban a SEA szándékáról, hogy „Airport Handling S.p.A.” néven a milánói repülőtereken földi kiszolgáló tevékenységet végző, új leányvállalatot (a továbbiakban „Airport Handling”) kíván alapítani, és számára kezdőtőkét biztosít. Az említett prenotifikációs eljárás során Olaszország a következők megerősítésére kérte a Bizottságot:
- a) a felszámolás folyamatában a SEAH eszközeinek értékesítése nem tartalmaz olyan tényezőket, amelyek az Airport Handling vonatkozásában a gazdasági folytonosságra utalnának, és amelyek révén a SEA kötelezettségeit átruháznák az újonnan alakult vállalkozásra, különösen ami a SEAH javára nyújtott jogellenes és összegegyeztetetlen állami támogatás visszafizetését illeti;
- b) a SEA-nak az Airport Handling számára biztosított tőkeinjekciója nem minősül állami támogatásnak.
- (8) A Bizottság 2014. július 9-i levelében tájékoztatta Olaszországot határozatáról, mely szerint az Airport Handling SEA általi megalapításával kapcsolatban megindítja a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást („2014-es eljárást megindító határozat”). Az eljárással a Bizottság felhívta Olaszországot, hogy az értesítés kézhezvételétől számított egy hónapon belül adjon át minden olyan információt, amely segítheti a SEAH-tól az Airport Handling számára a visszafizetési kötelezettségnek az átruházásával, valamint a SEA által az Airport Handlingnek juttatott tőkeinjekcióban lévő, esetleges támogatási elemmel kapcsolatos kérdés értékelését.
- (9) 2014. szeptember 19-én Olaszország, a SEA és az Airport Handling az Európai Unió Törvényszéke előtt keresetet nyújtott be a 2014-es eljárást megindító határozat megsemmisítése érdekében (T-673/14., T-674/14. és T-688/14. sz. határozat). Az Európai Unió Törvényszéke (Negyedik Tanács) a 2015. december 8-i végzésével elutasította a T-673/14. sz. ügyben a keresetet; a T-674/14. és T-688/14. sz. ügyekben a keresetet 2015. július 14-én, illetve 2015. július 15-én visszavonták.
- (10) 2014. szeptember 23-án és 2014. szeptember 25-én SEA és az Airport Handling *ideiglenes* intézkedéseket kért a Bizottság 2014-es eljárást megindító határozata (T-674/14 R és T-688/14 R sz. ügy) végrehajtásának a felfüggesztése érdekében. 2014. szeptember 29-én az Európai Unió Törvényszékének elnöke elrendelte a 2014-es eljárást megindító határozat közzétételének a felfüggesztését az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. 2014. november 28-án az Európai Unió Törvényszékének elnöke elutasította a SEA és az Airport Handling *ideiglenes* intézkedések iránti kérelmét, továbbá visszavonta az előzetes *ideiglenes* intézkedést, melynek keretében a Bizottság számára elrendelte, hogy ne tegye közzé a 2014-es eljárást megindító határozatot. ⁽⁴⁾
- (11) 2015. február 6-án a 2014-es eljárást megindító határozatot közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapja* ⁽⁵⁾, a Bizottság ezért felhívta az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a vizsgálat tárgyát képező intézkedésekkel kapcsolatban.
- (12) Olaszország a 2014-es eljárást megindító határozattal kapcsolatos észrevételeit 2014. szeptember 9-én kelt levelében küldte meg.

⁽³⁾ Lásd: 2013. június 20-i végzés, T-152/13 R sz. ügy, ECLI:EU:T:2013:337, valamint 2013. július 1-i végzés, T-167/13 R sz. ügy, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Lásd a 2014. november 28-i végzést, T-688/14 R sz. ügy; ECLI:EU:T:2014:1010. A 2014. november 27-i végzésében, a T-674/14 R sz. ügyben az Európai Unió Törvényszékének elnöke elutasította a kérelmet; ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ HL C 44., 2015.2.6., 30. o.

- (13) A Bizottsághoz négy érdekelt féltől érkeztek észrevételek. A Bizottság az észrevételeket továbbította Olaszországnak, illetve lehetőséget adott a válaszára. Olaszország a 2015. május 26-i levelében tájékoztatta a Bizottságot az említett észrevételekkel kapcsolatos megjegyzéseiről.
- (14) 2015. május 20-án kelt levelében a Bizottság kiegészítő információkat kért Olaszországtól. Erre Olaszország a 2015. június 19-i és 22-i, illetve 2015. július 2-i levelében válaszolt.
- (15) A Bizottság szervezeti egységei, az olasz hatóságok képviselői és a Milan Airport Handling vagyonkezelő szervezete 2015. január 30-án, 2015. május 7-én és 2015. szeptember 15-én tartottak megbeszéléseket. E megbeszéléseket követően a vagyonkezelő szervezet több adatszolgáltatást juttatott el a Bizottsághoz 2015. február 6-án, 2015. június 8-án, 2015. augusztus 13-án és 2015. szeptember 23-án, amelyek alapvetően azt a cél szolgálták, hogy tájékoztatásul szolgáljanak a Bizottságnak az Airport Handlingben lévő kisebbségi tulajdonrész értékesítésének a folyamatáról. A vagyonkezelő szervezet jellegét és feladatát lentebb a 2.3. rész tárgyalja.
- (16) 2015. október 23-án kelt levelében a Bizottság kiegészítő információkat kért Olaszországtól. Olaszország 2015. november 10-i levelében válaszolt.
- (17) 2015. november 25-én megbeszélésre került sor a Bizottság szervezeti egységei, az olasz hatóságok képviselői, a Milan Airport Handling vagyonkezelő szervezete és D'Nata vállalat között, mely utóbbi arra készült, hogy részesedést szerez az Airport Handling részvénytőkéjében.
- (18) 2015. december 16-i levelében Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Airport Handling gazdasági tevékenységeinek részleges módosítását tervezi.
- (19) 2015. december 18-i levelében a Olaszország összefoglalta azokat a fő elemeket, melyekről az eljárás során tájékoztatást nyújtott. Erre a Bizottság 2016. január 19-i levelében válaszolt.
- (20) A 2016. január 29-én és február 15-én kelt levelekben Olaszország aktualizált információkat közölt a Bizottság felé az Airport Handling privatizációjának a folyamatáról.

2. AZ INTÉZKEDÉS ISMERTETÉSE

- (21) A vizsgálat két intézkedésre terjed ki: Az első az Airport Handling létrehozása, valamint ezzel összefüggésben a SEAH felszámolása. A Bizottság értékelte, hogy ez az intézkedés gazdasági folytonosságot eredményezett-e a két társaság között, a visszafizetési kötelezettség átszállt-e a SEAH-ról az Airport Handlingre. A másik intézkedés a saját tőkének az állami tulajdonú anyavállalat általi biztosítása az Airport Handling részére. A Bizottság itt azt értékelte, hogy ez az intézkedés piaci feltételek mellett valósult-e meg. Az alábbiakban azok a körülmények kerülnek ismertetésre, melyek között ezen ügyletek lezajlottak.

2.1. Megállapodások a szakszervezetekkel és új munkaszerződések

- (22) A vizsgálat tárgyát képező intézkedések során, miközben zajlott a SEAH végelszámolása, a SEA kezdeményezésére a SEA Csoport (a SEA és a SEAH), a SEAH, illetve az Airport Handling megállapodásokat kötött a SEAH munkavállalóit képviselő szakszervezetekkel. E megállapodások általános célja volt, hogy megóvja a SEAH összes munkavállalójának az állását, továbbá a SEA-csoport keretein belül folytatódó és fenntartható kiszolgáló működést biztosítson. A következő megállapodások jöttek létre:
- (23) Miután a SEA a visszafizetési határozat teljesítése érdekében a SEAH felszámolása mellett döntött, 2013. november 4-én a SEA Csoport szakszervezeti testületekkel megállapodást kötött, hogy megoldást találjon a SEAH dolgozóinak elbocsátásával kapcsolatos kérdésre. A megállapodás a SEAH összes munkavállalója számára, a csoportos elbocsátás körében egy önkéntes szerződésbontásra ösztönző programról, valamint egy új, a SEA kizárólagos tulajdonában lévő, a SEAH dolgozónak egy részét átvevő leányvállalat megalapításáról rendelkezett.
- (24) A megállapodást olyan „rendezéstervezetként” rögzítették, amely előírta, hogy „Végrehajtási megállapodásra” van szükség az új szerződéses feltételek szabályainak, valamint az Airport Handling munkavállalói számára az új munkavégzési struktúrának a meghatározásához, mivel a Bizottság által előírt diszkontinuitási követelmény *ex novo* munkaviszonyok létrehozását tette volna szükségessé. Továbbá, a megállapodás alapján, az említett Végrehajtási megállapodás megkötése kizárólag az „Airport Handling, valamint a Linate és Malpensa repülőtereken működő légitársaságok között, a szabad versenyt szellemében tartott tárgyalások”⁽⁶⁾ lefolytatása után lett volna lehetséges. Összegezve, a Végrehajtási megállapodásnak meg kellett felelnie a következő alapelveknek:

— a SEAH teljes személyzete tekintetében az állások megóvására, mint célkitűzésre való folytatódó törekvés,

⁽⁶⁾ A 2013. november 4-i megállapodás 5. pontja.

- a SEA Csoporton belül a személyzet esetleges áthelyezésére vonatkozó, világos szempontok azonosítása,
 - a kiszolgáló vállalkozás gazdasági életképessége,
 - az iparági kapcsolatok megfelelő, mindenki számára nyitott rendszerének meghatározása,
 - a SEA Csoport vállalati jóléti rendszerének folytatólagos alkalmazása.
- (25) 2014. április 22-én a SEAH kezdeményezte a létszámleépítésben érintett munkavállalók mobilitási programjának (*Collocamento in mobilità*) alkalmazását; ez tulajdonképpen egy, az olasz állam által elérhetővé tett társadalombiztosítási program, amelynek fő célja a nehéz helyzetben lévő vállalkozások munkavállalóinak támogatása a munkanélküliség időszakában⁽⁷⁾. Ekkor a SEAH-nak 2 214 munkavállalója volt, ami 1 980 teljes munkaidős dolgozónak felelt meg.
- (26) 2015. május 31-én az Airport Handling [...] (*) munkavállalóval [...] (*) teljes munkaidő egyenérték, a továbbiakban „FTE”) rendelkezett, és közülük [...] (*) munkavállaló [...] (*) FTE) volt korábban a SEAH dolgozója.
- (27) 2014. június 4-én a SEAH és a szakszervezetek aláírták a Végrehajtási megállapodást azzal a céllal, hogy a végrehajtsák a fenti (24) preambulumbekapcsolásban meghatározott rendezéstervezet rendelkezéseit.
- (28) A megállapodás rögzítette, hogy a SEA először is beleegyezett, hogy az Airport Handling a számára szükséges mértékben és munkaköri leírásoknak megfelelően foglalkoztatja a SEAH személyzetét, továbbá – másodsorban – hogy a szakszervezeti testületekkel tárgyalásokat kezdenek a személyzet kiválasztása terén érvényesítendő szempontok tekintetében. A megállapodás azt is előírja, hogy az Airport Handlinggel kötött bármely új munkaszerződés szükségszerűen eltér a SEAH-nál alkalmazott munkaszerződés formai és tartalmi elemeitől.
- (29) Az akkori megállapodás szerint az SEAH készséget mutatott az olyan dolgozók számára egy pénzügyi ösztönző rendszert biztosítani, akik 2014. június 30-ig vállalják, hogy nem ellenzik a létszám-leépítési intézkedéseket.
- (30) Szintén 2014. június 4-én az Airport Handling megállapodást írt alá a szakszervezeti testületekkel. Ez a szerződés rögzítette az Airport Handlingnél 2014. július 1-én szükséges, határozatlan időtartamú szerződéssel rendelkező munkavállalók létszámát. Azt is rögzítette, hogy az Airport Handling vállalja, hogy a SEAH korábbi munkavállalóinak elsőbbséget biztosít az újrafoglalkoztatás tekintetében.
- (31) A megállapodás FTE-ben kifejezve jelzi az Airport Handling feltételezett munkaerő-szükségletét. E körben a megállapodás hangsúlyozza, hogy a jelzett összlétszám és/vagy a megállapodásban rögzített változók tekintetében a kimutatott értékek módosulhatnak. A személyzetre vonatkozó becslések az alábbiak voltak: [...] (*) FTE állandó személyzet az üzemi tevékenységekhez; [...] (*) FTE adminisztrációs személyzet; [...] (*) FTE határozott idejű szerződéssel rendelkező személyzet a szezonális tevékenységekhez. A megállapodás előírja, hogy a szükségletek kielégítése érdekében az Airport Handling elsődleges stratégiája a SEAH által aktuálisan foglalkoztatott dolgozók megkeresése. A megállapodás a toborzási eljárás, a munkaszerződések jogi és pénzügyi tartalma, a jóléti politika és a munkaszervezet felől is rendelkezik. A megállapodás rendelkezései arra utalnak, hogy a SEAH korábbi személyzetét új szerződések alapján, lényegesen eltérő gazdasági feltételek mellett kívánják foglalkoztatni.
- (32) A megállapodásban a munkavégzéssel összefüggésben rögzített rendelkezések eltérnek attól, amit a SEAH saját munkavállalói tekintetében alkalmazott. Különös tekintettel a következőkre:
- a légi közlekedési személyzet nemzeti kollektív szerződése alapján az Airport Handling a kiszolgáló személyzetre vonatkozó részt alkalmazná, miközben a SEAH által korábban foglalkoztatott dolgozók munkaszerződésére a repülőtér-üzemeltetői rész volt irányadó. Olaszország szerint a kiszolgáló személyzet esetében eltérő feltételek érvényesek a szabadságra (évi 20 nap 22 nap helyett), a munkaidőre (napi 7 óra és 30 perc a 7 óra és 15 perc helyett), valamint a javadalmazásra és juttatásokra (6 napnyi javadalmazás megszűnése),
 - a bérrel és fizetéssel összefüggő jogok eltérő összetétele, pl. az Airport Handling nem alkalmazná a nemzeti kollektív szerződést kiegészítő vállalati szerződés egyes szakaszait, amelyeket a SEAH saját munkavállalói tekintetében alkalmazott,
 - a munkavállalók eltérő szervezése (pl. [...] (*)).

⁽⁷⁾ 223. sz. törvény (1991. július 23.) a létszám-leépítési alap, az elbocsátott munkavállalók mobilitása, a munkanélküli juttatások, az EU irányelvek végrehajtása és az állásban való elhelyezés szabályairól, valamint a munkaerőpiacra kapcsolatos egyéb rendelkezésekről (GURI 175. sz., 1991. július 27.)

(*) Üzleti titkok.

(33) Olaszország szerint ennek eredményeként:

— az Airport Handling teljes munkaerőköltsége 30 %-kal csökken a SEAH teljes munkaerőköltségéhez képest,

— az Airport Handling kiegészítő vállalati szerződésével összefüggő terhek [...] (*) %-kal csökkennek a SEAH hasonló terheivel összevetve, miközben a fizetések átlagos csökkenésének a mértéke éves szinten eléri a havi fizetés [...] szorosságát (*).

(34) 2014. június 9-én a SEAH rendkívüli közgyűlése jóváhagyta a vállalat felszámolását végelszámolás útján, és a felszámolás tényleges napját 2014. július 1-ében határozta meg ⁽⁸⁾.

(35) A felszámolót kijelölték, és azzal a feladattal bízták meg, hogy értékesítse a társaság eszközeit, fizesse ki a hitelezőket, továbbá a készítse el a felszámolás keretében a záró mérleget és beszámolót.

(36) A szakszervezetek a 2014. június 4-i megállapodások hatálybalépését ahhoz a feltételhez kötötték, hogy a SEAH munkavállalói körében szervezett szavazás pozitív eredményt hozzon. A szavazást 2014. június 11. és 13. között tartották meg. A 2014. június 4-i megállapodást a szavazás elutasította.

(37) Ezért 2014. július 1-én a SEAH közgyűlése a SEAH tevékenységeinek a beszüntetésére vonatkozó határidő 2014. augusztus 31-ig történő meghosszabbítása mellett döntött, és egyúttal felhatalmazták a felszámolót (aki a tisztséget 2014. július 1-től látta el), hogy addig átmenetileg lássa el a társaság vezetését, majd a határidő lejártával tevékenységét a SEAH eszközeinek az értékesítésével és a tevékenység megszüntetésével folytassa.

(38) A 2014. június 14-i szavazás kedvezőtlen eredményének a megfordítása érdekében a szakszervezetek 2014. július 4-én javasolták a 2014. június 4-i megállapodás egyes rendelkezéseinek a pontosítását, például hogy a kiegészítő munkanapokat az év során egyenlően osszák el, a „munkaidő hatékonyságára” vonatkozó hivatkozás azt jelenti, hogy legalább napi 7,5 órát és munkahetenként 5 napot kell ledolgozni, továbbá hogy a munkavállalóknak két lehetőség közül lehessen választani a tekintetben, hogy hogyan dolgoznak egyes ünnepek alatt, melyek esetében az új megállapodás külön fizetést nem állapít meg. 2014. július 7-én az Airport Handling helyben hagyta ezeket a javaslatokat. 2014. július 15-én az Airport Handling kiegészítő megállapodást írt alá, amelyben megerősítette a 2014. június 4-i megállapodás érvényességét, illetve annak keretében tisztázta a szakszervezetek által jelzett kérdéseket. Mindazonáltal az új megállapodás nem hozott érdemi változásokat a korábban elutasított, 2014. június 4-i megállapodáshoz képest.

(39) 2014. augusztusában a SEAH a teljes munkavállalói körnek felmondott. Ezzel egyidejűleg az Airport Handling megkezdte a toborzást a SEAH korábbi dolgozói körében, tekintettel a tevékenységéhez elengedhetetlennek tekintett munkavállalókra. Az Airport Handling egyúttal szerződést kötött az Adeccóval, egy munkaerő-kölcsönzés terén működő szolgáltatóval munkaerő-kölcsönzés érdekében.

(40) A SEAH 2014. szeptember 1-én beszüntette tevékenységét. Ugyanezen a napon az Airport Handling megkezdte működését a milánói repülőtereken. 2014. szeptember 1-én az Airport Handling [...] (*) munkavállalóval ([...] (*) FTE) rendelkezett, így a SEAH 2014. április 22-i – a SEAH ezen a napon kezdeményezte a hivatalos eljárást munkavállalói csoportos létszám-leépítésére – dolgozói létszámának a [...] (*) %-át foglalkoztatta. Ezen kívül az Airport Handling [...] (*) kölcsönzött munkavállalónak ([...] (*) FTE) [...] (*) is munkát adott.

2.2. A légitársaságokkal kötött szerződés

(41) 2014. április 22-i levelében a SEAH tájékoztatta a légitársaságokat, a szolgáltatókat és minden más érdekelt felet, hogy 2014. július 1-ével beszünteti tevékenységét, következésképpen az adott napon már nem biztosít a milánói repülőtereken földi kiszolgálói tevékenységet.

(*) Üzleti titkok.

(8) A végelszámolás lényegében hasonlít a bíróság által elrendelt felszámoláshoz, eltekintve attól a tényről, hogy a társaság felszámolásáról ekkor a tulajdonosok közgyűlése, és nem a bíróság határoz, továbbá a közgyűlés jelöli ki a felszámolót, és határozza meg jogköreit. A társaságnak csak akkor kell bírósághoz fordulnia a felszámolás elindításának az elrendelése ügyében, ha a tulajdonosok többsége nem hívható össze. Ezt követően a bíróság kijelöli a felszámolót a vállalat társasági szerződésének megfelelően vagy a közgyűlés határozatával összhangban, eltekintve attól az esettől, ha a tulajdonosok egyértelmű véleményeltérése a közgyűlésben akadályozza a határozat meghozatalát, amikor is a bíróság önállóan jelöl ki felszámolót.

- (42) A fenti közlés nyomán 10 légitársaság döntött úgy, hogy a milánói repülőtereken a földi kiszolgáló tevékenységekkel nem a SEAH -t és az Airport Handlinget bízza meg.
- (43) Ugyanakkor a milánói repülőtereken működő 19 légitársaság nyílt pályáztatás útján az Airport Handlinget választotta a földi kiszolgáló tevékenységekre. Más légitársaságok versenypárbeszéd alkalmazásával választották ki az Airport Handlinget. Olaszország szerint a szolgáltató kiválasztásának az alapja rendes esetben bizonyos tényezők értékelése, úgy mint az ár, a szolgáltató pénzügyi helyzete, a hatékony eszközök rendelkezésre állása, a hálózat megléte, a múltbeli teljesítmény, a tapasztalat és a vállalkozás hozzáértése.

2.3. Az Airport Handling létrehozása és a SEA részesedésének az átruházása a Milan Airport Handling vagyonkezelő szervezete felé; az Airport Handling feltőkésítése

- (44) Az Airport Handling 2013. szeptember 9-én került megalapításra 10 000 EUR törzstőkével rendelkező, korlátozott felelősségű társaságként.
- (45) 2014. március 10-én a SEA Igazgatótanácsa úgy döntött, hogy az Airport Handling tőkéjét 2,5 millió euróval megemeli annak érdekében, hogy az Airport Handling teljesíthesse a földi kiszolgáló szervezetek tanúsításával kapcsolatos, az olasz Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság (ENAC) által előírt követelményeket. A hatályos nemzeti szabályozással összhangban az ENAC olyan földi kiszolgáló szervezeteknek ad engedélyt, melyek teljesítik az alábbi követelményeket⁽⁹⁾:
- a valószínűsíthető forgalom legalább egynegyedét elérő tőke,
 - a szolgáltatások nyújtásához megfelelő üzemi erőforrások és szervezeti teljesítmény,
 - igazolás, hogy a munkaügyi és munkabiztonsági jogszabályokból eredő összes kötelezettség teljesül.
- (46) 2014. június 30-án a SEA Igazgatótanácsa úgy határozott, hogy létrehozza a Milan Airport Handling vagyonkezelő szervezetét („vagyonkezelő szervezet”), továbbá az Airport Handling tőkéjét legfeljebb 25 millió euróval emeli.
- (47) A vagyonkezelő szervezet megalakítására 2014. június 30-án került sor, a vagyonkezelési meghatalmazását pedig ugyanazon a napon írták alá. A társasági szerződés rendelkezéseinek megfelelően a vagyonkezelő szervezet: i) jár el az Airport Handling kizárólagos tulajdonosaként, amíg a társaságban kisebbségi tulajdonrész értékesítésre nem kerül; és ii) biztosítja az Airport Handling és a SEA Handling működése közötti gazdasági diszkontinuitást.
- (48) A vagyonkezelési meghatalmazás szerint a vagyonkezelő szervezet megalakításának egyedi céljai:
- az Airport Handling, valamint a SEA és SEAH közötti gazdasági folytonosság hiányának a megerősítése és igazolása, amit kifejezetten az Airport Handlingnek a SEA-től független irányítása biztosít,
 - független külső befektetők megjelenésének lehetővé tétele az Airport Handling részvénytőkéjében legalább 30 %-os tulajdonrészt elérő mértékben.
- (49) A vagyonkezelési meghatalmazás rámutat, hogy e küldetés elérése érdekében a vagyonkezelő szervezet jogosultságai kiterjednek:
- az igazgatók, a jogszabály szerint engedélyezett könyvvizsgálók és más társasági területek kinevezésére olyan, arra alkalmas jelöltek közül történő választással, akik a SEA vagy a SEAH tekintetében nem bírnak működési jellegű felelősségekkel, illetve nem rendelkeznek munkaviszonnyal,
 - az igazgatóktól olyan gazdasági diszkontinuitással kapcsolatos eseményekről történő jelentések bekérésére, melyekre a vagyonkezelő szervezet megalapítását megelőzően kerül sor, valamint
 - a megfelelő eljárások működésének biztosítására, hogy elkerülhető legyen, hogy a SEA üzleti információi a versenytársakkal összehasonlítva jogtalan előnyt jelentsenek az Airport Handling számára a légitársaságokkal való szerződések megkötése vagy megtartása terén, a vagyonkezelési meghatalmazás A. mellékletében meghatározott korlátozások betartása mellett.

⁽⁹⁾ Az Airport Handling a Linate és Malpensa repülőtereken földi kiszolgáló tevékenységek végzésére irányuló engedélykérelmét 2014. január 21-én nyújtotta be. Az ENAC engedélyét 2014. április 17-én adta meg az Airport Handlingnek.

- (50) A vagyonkezelési meghatalmazás alapján a vagyonkezelőnek biztosítania kell, hogy nem történtek olyan jogi lépések, melyek eredménye bármely eszköz, ingó vagy ingatlan vagyontárgy, légtársaságokkal és/vagy kiszolgáló tevékenységeket végző szolgáltatóval szerződések, szellemi tulajdonjogok vagy gazdasági hatással bíró, egyoldalú kötelezettségvállalások (pl. dologi vagy személyes garanciák) átruházása a SEAH részéről az Airport Handling felé, eltekintve azoktól, amelyeket a vagyonkezelési meghatalmazás egyébként biztosít.
- (51) Ebben az értelemben a vagyonkezelési meghatalmazás a vagyonkezelő ellenőrzési jogosultságainak köréből kizárja a következőket:
- azt, hogy az Airport Handlinget a SEA alapította és tőkésítette fel,
 - azt, hogy az Airport Handling személyzetet vett át a SEAH-tól,
 - azt, hogy az Airport Handling eszközeit és a kiszolgáló tevékenységhez szükséges berendezéseit a SEAH-tól bérliegy 2015. február 28-án lejáró bérleti szerződés keretében.
- (52) Emellett a vagyonkezelési meghatalmazás arról is rendelkezik, hogy a vagyonkezelő köteles biztosítani, hogy:
- a vagyonkezelési meghatalmazás alapján a SEA-nak biztosított jogosultságok kivételével az Airport Handling üzemi vezetése váljon el a SEA vezetésétől úgy, hogy azt az Igazgatótanács ellenőrizze és felügyelje, mely utóbbi tagjait autonóm módon a vagyonkezelő nevezze ki,
 - a vagyonkezelő szervezet létrehozása előtt vagy után a SEA és az Airport Handling ne hozzon létre olyan jogi érvényű okiratokat, melyek eredménye a SEA eszközeinek, ingó vagy ingatlan vagyontárgyainak, szerződéseinek, szellemi tulajdonjogainak vagy gazdasági hatással bíró, egyoldalú kötelezettségvállalásainak (pl. dologi vagy személyes garanciák) átruházása, eltekintve azoktól, amelyeket a vagyonkezelési meghatalmazás egyébként biztosít, vagy a SEA a milánói repülőterek koncessziótulajdonosi minőségében kér, valamint
 - az Airport Handling vezessen be arra alkalmas eljárásokat és ellenőrző eszközöket, hogy megakadályozza saját előnyszerzését a SEA olyan védett üzleti információinak köszönhetően, melyek révén az Airport Handling jogtalan előnyhöz jutna a légitársaságokkal való szerződések megkötése vagy megtartása terén; ide tartoznak, például, a SEAH által a múltban megkötött szerződésekkel kapcsolatos információk vagy a légitársaságok által a SEA, mint repülőtér-üzemeltető felé közölt elvárások.
- (53) A vagyonkezelési meghatalmazás szerint azonban a vagyonkezelőnek nem feladata az olyan körülmények ellenőrzése vagy értékelése, mint:
- a SEA képviselői részt vettek-e az Airport Handling által átvenni kívánt munkavállalókkal folytatott tárgyalásokon,
 - az Airport Handling számára előnyt jelentenek-e a SEA kiszervezett munkavállalói, ideértve annak cégvezetőjét, mely állapot fenntartása a vagyonkezelő szervezet működési idejére szól,
 - egyes központosított szolgáltatásokat a SEA továbbra is nyújt-e,
 - a SEA ellenőrzi-e a minőségi szolgáltatási szinteket annak érdekében, hogy megfeleljen a milánói repülőtereken lévő infrastruktúra tekintetében repülőtér-üzemeltetői kötelezettségeinek,
 - az Airport Handling jövőbeli finanszírozásával összefüggő döntéseket teljes mértékben a SEA hozza-e meg, tekintet nélkül az Airport Handling Igazgatótanácsához tartozó, az üzleti terv megvalósítását érintő döntéshozatali jogokra.
- (54) Az Airport Handlingbe külső befektető esetleges belépését illetően a vagyonkezelési meghatalmazás úgy rendelkezik, hogy az Airport Handling tőkéjének „alkalmas tulajdonosok” (nevezetesen természetes vagy jogi személyek, illetve olyan gazdálkodó szervezetek, melyek – amennyiben olaszországi illetőségűek – nem minősülnek állami tulajdonú, az olasz állam által ellenőrzött gazdálkodó szervezeteknek vagy társaságoknak, a felsorolt társaságok kivételével) számára történő megnyitása folyamatában a kezdeti szakaszt az SEA irányítja úgy, hogy az 2015. február 28-ig lezáruljon.
- (55) A vagyonkezelési meghatalmazás előírja, hogy amennyiben a vagyonkezelő 2015. március 1-ig [...] (*) %-ot meghaladó mértékben az Airport Handling tulajdonosa marad, a vagyonkezelő köteles elkezdni a befektetők keresését, akiknek meg kell felelniük a SEA által a vagyonkezelő felé korábban, olyan okirat keretében közölt feltételeknek, amelyet be kell jelenteni a vagyonkezelő megbízottjaként eljáró ügyvédnek, illetve amit a SEA arra alkalmas időben felülvizsgál. Egyéb esetekben a vagyonkezelő a SEA beleegyezése nélkül nem idegenítheti el az Airport Handling tulajdonosi részesedést.

(*) Üzleti titkok.

- (56) A vagyonkezelési meghatalmazás előírja, hogy a SEA-nak az Airport Handlingben lévő, [...] (*) % mértékű részesedés értékesítését követően a SEA köteles olyan magánbefektetőket keresni, akik további részesedést kívánnak szerezni az Airport Handling tőkéjében, mely során figyelembe kell venni egyes társadalmi megfontolásokat, valamint a SEA kötelezettségét, hogy folytatódólagosan biztosítsa a földi kiszolgáló tevékenységek végzését a milánói repülőtereken.
- (57) 2014. augusztus 26-án az Airport Handling Igazgatótanácsa egy kiegészítést fogadott el a vagyonkezelési meghatalmazáshoz. E kiegészítés rögzítette, hogy az olasz Polgári Törvénykönyv 6. bekezdésének 2346. cikke⁽¹⁰⁾ alapján az Airport Handling 20 000, egyenként 1 000 EUR névértékű, részesedést biztosító tőkeinstrumentumot – SFP-t (*strumenti finanziari partecipativi*) – szándékozik kibocsátani, illetve a SEA felé felajánlani. A kiegészítést másnap írták alá.
- (58) 2014. augusztus 27-én az Airport Handling Közgyűlése⁽¹¹⁾ arról határozott, hogy az Airport Handlingben tőkeemlést hajt végre 1,3 millió EUR összegről 5 millió EUR-ra, amit a SEA jegyez le, illetve fizet be.
- (59) Ugyanezen a napon a SEA az Airport Handlingben lévő teljes tulajdonrészét átruházta a vagyonkezelő szervezetre, majd az Airport Handling irányítására egy vagyonkezelőt, nevezetesen a Crowe Horwath Trustee Services -t („Airport Handling”) jelölt ki.
- (60) 2014. augusztus 27-én a vagyonkezelő új Igazgatótanácsot nevezett ki az Airport Handlingnél. SEA: [...] (*) felsővezetők: [...] (*), az ötből, [...] (*). Olaszország szerint mindketten az Airport Handling kizárólagos érdekében, a SEA-tól, mint anyavállalatától való kirendelési szerződés alapján végzik tevékenységeiket.
- (61) Szintén 2014. augusztus 27-én, miután a SEA részesedését a vagyonkezelő szervezetnek átruházta, az Airport Handling Közgyűlése⁽¹²⁾ arról is határozott, hogy az Airport Handling korlátolt felelősségű társasági formáját (S.R.L.) részvénytársasági formává (S.p.A) alakítja át, továbbá kibocsát 20 000 SFP-t, amelyet lejegyzésre, egyenként 1000 EUR áron a SEA-nak kínál fel. A SEA másnap lejegyezte és kifizette az SFP-eket, amivel az Airport Handling tőkéje mindösszesen 25 millió EUR-ra emelkedett (5 millió EUR részvénytőke és 20 millió EUR SFP formájában).

2.4. A SEAH eszközeinek értékesítésére tett kísérlet; bérleti szerződés az Airport Handlinggel

- (62) 2014. november 12-én a felszámoló ajánlattételi felhívást tett közzé a SEAH eszközeinek megvételére; a felhívás az Európai Unió Hivatalos Lapjának Kiegészítő Kiadványában jelent meg.

„Olaszország – Milánó: Berendezések értékesítése, melyek – kizárólag tájékoztatásként – a következőkből állnak: Teherrakodók, szállítójármű, emelőpadok, raklapemelők, mozgatható/szállítószalagok, guruló/BAE rendszerű, guruló utaslépcsők, elektromos/gázolaj-/hibridhajtású vontatójárművek, hengeres utasfolyosó idomok, generátorok, légkondicionáló egységek, kompresszorok, csomag-/áruszállító targoncák 2014/5 218-385934 – Ajánlattételi felhívás”⁽¹³⁾. Az ajánlattételi felhívás céljából az eszközöket kilenc tételcsoportba sorolták.

- (63) A SEAH az Istituto del Marchio di Qualità S.p.A.-t („IMQ”) bízta meg, hogy átfogó értékelést készítsen a SEAH eszközöiről, és arra alapozva határozza meg a SEAH földi kiszolgáló berendezéseinek bérletéért fizetendő díjat, valamint az eszközök értékesítésére vonatkozó árat. Az IMQ két jelentést adott át: 2014. június 25-én a bérleti díjra vonatkozót; 2014. október 16-án az értékesítendő eszközök tételcsoportokba való felosztására vonatkozót. Az IMQ szerint az eszközök becsült értéke úgy értelmezendő, mint a hasonló műszaki jellemzőkkel, teljesítménnyel bíró, hasonló javítási és tárolási állapotban, hasonló használatban és korban lévő eszközök pénzben kifejezett piaci értéke.
- (64) Az értékesítendő kilenc tételcsoport tekintetében az ajánlatok benyújtásának határidejét 2015. január 26-ban állapították meg.
- (65) Az IMQ javaslata szerint a SEAH földi kiszolgáló berendezéseinek a bérleti díját félévente [...] (*) EUR-ban (évente [...] (*) EUR-ban) határozták meg.

(*) Üzleti titkok.

⁽¹⁰⁾ Az SFP részvénytőke-alapú instrumentum, ezért a SEA által hozzájárulásként megfizetett összeg nem tárgya visszafizetési kötelezettségnek. Azzal nem járnak együtt igazgatási jogok, jóllehet a törzstőkéhez kapcsolódó jogok terén a részvényekhez hasonló. Különös tekintettel arra, hogy ezek az instrumentumok a nyereségből való részesedésre jogosítanak, továbbá jogot biztosítanak a tartalékokra és más, a törzstőkéhez kapcsolódó elemekre, ideértve a társaság felszámolásának az esetét is.

⁽¹¹⁾ Az adott napon a SEA továbbra is az Airport Handling kizárólagos tulajdonosának számított.

⁽¹²⁾ Az adott napon a vagyonkezelő szervezet volt az Airport Handling kizárólagos tulajdonosa.

⁽¹³⁾ 2014.11.12.-i, 2014/S218-385934 sz. eljárást megindító hirdetmény a HL kiegészítő kiadványában, az európai közbeszerzési értesítő elektronikus kiadványában (TED): <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:EN:HTML&src=0>.

- (66) 2014. szeptember 1-jén a SEAH és az Airport Handling egymással bérleti szerződést kötött, melynek értelmében az Airport Handling [...] (*) EUR bérleti díj, azaz az IMQ által javasolt összeg ellenében bérbe veszi a SEAH földi kiszolgáló berendezéseit. A bérleti szerződés lejáratára 2015. augusztus 31. volt.
- (67) Az IMQ által elvégzett értékelési eljárás helyességének a megerősítése érdekében 2014. szeptember 1-én az Airport Handling és a SEAH egy másik független szakértővel, az Ernst & Young Financial-Business Advisors SpA-val („E&Y”) kötött szerződést, hogy az ismételt értékelje a bérleti díj szintjét. E körben a SEAH és az Airport Handling szerződésben vállalták, hogy amennyiben a második értékelés arra a következtetésre jut, hogy a piaci érték az IMQ által meghatározott szinttől legalább [...] (*) %-kal eltér, a szerződéses díjat annak megfelelően, visszamenőleges hatállyal módosítják.
- (68) 2014. október 15-én az E&Y átadta jelentését, amelyben a SEAH eszközeinek bérletére vonatkozó piaci díjat évi [...] (*) euróban állapította meg. 2014. október 25-én az Airport Handling és a SEAH megállapodott, hogy az E&Y által elvégzett elemzés körét kiszélesíti, és ez utóbbit azzal a feladattal bízta meg, hogy mérje fel az eszközök tényleges üzemi és fizikai állapotát (az E&Y eredetileg értékelését az eszközöknek a mintavétel alapján történő fizikai ellenőrzésére alapozta). Az elemzés feltárta, hogy – figyelembe véve a bérlet rövid időtartamát és sok berendezéselem esetében az azok elavult állapotából következő, szükséges javítások magas költségét – számos gép és berendezés használatra alkalmatlan. A vagyongazdálkodó szervezet szerint abban az időpontban, amikor a vagyongazdálkodó szervezet benyújtotta észrevételeit a 2014-es eljárást megindító határozattal összefüggésben a SEAH és az Airport Handling éppen megoldást keresett a peres eljárás elkerülésére. Végül soron a bérleti díjat visszamenőleges hatállyal évi [...] (*) euróra módosították.
- (69) 2014. november 26-án az Airport Handling Igazgatótanácsa úgy döntött, hogy közbeszerzési eljárást hirdet új berendezéseknek a piacon történő beszerzésére. 2015. február 11-én, a közbeszerzési eljárás eredményeként az Airport Handling a berendezések mintegy [...] (*) %-át kicserélte a piacon vásárolt eszközre, ami körülbelül [...] (*) EUR költséggel járt. Az olasz hatóságok szerint az Airport Handling a beszerzést kizárólag saját forrásból finanszírozta.
- (70) 2015. február 9-én a SEAH eszközeinek értékesítésére meghirdetett közbeszerzési eljárást eredménytelennek nyilvánították, mivel egyetlen ajánlattevő sem mutatott érdeklődést egyik tételecsoport iránt sem.
- (71) 2015. február 26-án a SEAH első felszólítást kapott az Airport Handlingtől, mely szerint ez utóbbi érdeklődését fejezte ki a kilenc ajánlatétre kínált tételecsoportból hat iránt. 2015. június 3-án az Airport Handling e téren érdeklődését megerősítette. 2015. szeptember 18-án a(z) [...] (*) az Airport Handling számára a kezdeti közbeszerzési eljárásban jelzett áron, azaz [...] (*) EUR ellenében értékesítésre került.

2.5. Az Airport Handling kisebbségi tulajdonrészének értékesítése

- (72) A vagyongazdálkodási meghatalmazásban rögzítettek szerint a vagyongazdálkodó kezdeményezte az Airport Handling tőkéjében egy kisebbségi részesedés értékesítését.
- (73) E célból 2015. január 27-én a vagyongazdálkodó a BNP Paribas olaszországi üzletágának pénzügyi tanácsadóját bízta meg az Airport Handling részvénytőkéje „legalább 30 %-ának” értékesítésével külső befektetők felé. Az olasz hatóságok rámutattak, hogy a BNP Paribas pénzügyi tanácsadói minőségében az értékesítés folyamatát teljesen függetlenül szervezte meg. A BNP Paribas az értékesítést az alábbi szakaszokra ütemezte: 1. Előzetes vizsgálat; 2. Az ügylet lebonyolítása; 3. Az ügylet zárása.
- (74) Öt érdeklődő befektető nem kötelező érvényű ajánlatot nyújtott be az Airport Handling [...] (*)–[...] (*) %-os mértékű részesedésének a megvásárlása: [...] (*) , [...] (*) , [...] (*) , [...] (*) és [...] (*) .
- (75) Az Olaszország által átadott adásvételi szerződéstervezet szerint annak érdekében, hogy a befektető ellenőrzést gyakorolhasson az Airport Handling működése felett a vagyongazdálkodó a felfüggesztési idő lejártáig tartó teljes időszakra ⁽¹⁴⁾ vállalta, hogy a befektető jogosultságot kap az Igazgatótanács többségének – vagyis öt tagból háromnak –, köztük a társaság vezérigazgatójának a kinevezésére, míg az Igazgatótanács elnökét a közgyűlés jelöli ki.

(*) Üzleti titkok.

⁽¹⁴⁾ A „teljesítés legkésőbbi határideje” az összes dokumentum aláírását és átadását, valamint az adásvételi szerződésből eredő összes kötelezettség teljesítését és végrehajtását követő 18 naptári hónap.

- (76) 2015. szeptember 21-én a vagyonkezelő az Airport Handling részvényei [...] (*) %-ának értékesítése tekintetében kötelező érvényű befektetési keretszerződést írt alá a D'Natával. E szerződés alapján az alábbi rendelkezések érvényesek:
- (77) Induló beruházás: Miután az esetleges összefonódásokat ellenőrző hatóságok a felvásárlást engedélyezik, a D'Nata az Airport Handling részvényeinek [...] (*) %-át szerzi meg azzal a joggal együtt, hogy az Igazgatótanács többségét és a vezérigazgatót ő nevezi ki. A megállapodás célja az volt, hogy a D'Nata – jöllehet kisebbségi tulajdonos – az ellenőrzést ténylegesen gyakorló tulajdonosként járhatson el.
- (78) További befektetés: Egy vételi opciós megállapodás alapján a D'Nata jogosult további [...] (*) % mértékű részesedés megszerzésére az Airport Handlingben. Egy egyedi, „állami támogatásból finanszírozott eladási opció” ugyanakkor előírja, hogy a D'Nata jogosulttá válik [...] (*) %-os részesedésének a viszonteladására a kezdeti felvásárlási ár megfelelően módosított összegének ellenében, amennyiben a Bizottság kedvezőtlen döntést hoz, vagy ha a kezdeti beruházás teljesítését követően 18 hónappal az állami támogatást érintő eljárás még mindig folyamatban van.
- (79) 2016. február 8-án az olasz versenyfelügyeleti hatóság, az *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* engedélyezte az Airport Handling D'Nata általi kizárólagos ellenőrzésének a megszerzését az olaszországi összefonódás-ellenőrzési jogszabályok alapján. A vagyonkezelő arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az engedély megadását követően a D'Natával 2016. március 8-án lép tovább a befektetés zárására.

2.6. A 2014–2017-es üzleti terv

2.6.1. A 2013. november 14-i üzleti terv

- (80) Az előzetes vizsgálati szakaszban Olaszország benyújtotta az Airport Handling 2014–2017-es időszakra vonatkozó, 2013. november 14-én kelt üzleti tervét („a 2013. novemberi üzleti terv”), hogy bizonyítsa, a SEA-nak az Airport Handling tőkéjébe történő befektetése megfelelt a piaczgazdasági befektető elvnek. Az említett terv fő elemei az alábbiak szerint foglalhatók össze:
- (81) Az üzleti terv homlokterében az előtérí kiszolgálás⁽¹⁵⁾ és az utasszolgáltatások⁽¹⁶⁾ álltak, amelyek az Airport Handling üzleti tevékenységének a fő részét képezik. A várakozások szerint a társaság összesített piaci részesedése a Malpensa és Linate repülőtereken [50–70] (*) %, illetve [50–70] (*) % volt 2014 második félévében, ami 2017-re [60–80] (*) %-ra, illetve [60–80] (*) % emelkedhet.
- (82) A tervben kidolgozott előrejelzések emelkedő üzemi bevételekkel számolnak a várakozások szerint növekvő piaci részesedésnek köszönhetően. A teljes árbevétel a feltételezések szerint a 2014. második félévi [...] (*) EUR-ról 2017-re [...] (*) EUR összegre bővül azon feltételezés alapján, hogy a 2014. és 2017. közötti időszakban az utasforgalom növekedése és szinten [...] (*)–[...] (*) % lesz.
- (83) A személyzet átlagos létszáma az előrejelzés szerint a 2014-es [...] (*) FTE-ről 2017-ben [...] (*) FTE-re nő annak okán, hogy emelkedni fog a határozott idejű szerződések száma. A munkaerőköltségek a becslések alapján a teljes üzemi költségek mintegy [...] (*) %-át teszik ki. A SEA termelékenységét a referencia-időszakban 12 %-kal növeli három fő hatótényezőnek köszönhetően:
- az Airport Handling elindításából eredő jobb hatékonyság (a határozott idejű és részmunkaidős szerződések részarányának javítása; jobban meghatározott munkaprogram²; a szervezeti struktúra javítása az erőforrások hatékonyabb felhasználása érdekében, a szezonális dolgozók alkalmazásának korlátozása mellett; a meglévő munkaerő teljesítőképességének maximalizálása),
 - az emelkedő forgalomból eredő méretgazdaságosság,
 - az üzleti folyamatok strukturális kiigazítása (jobb munkatervezés és -szervezés; műszaki megoldásokba való beruházások, ami egyes tevékenységek részleges vagy teljes automatizálását teszi lehetővé; a munkaerővel kapcsolatos ráfordítások összhangba hozása az üzleti teljesítménnyel és eredményekkel).

(*) Üzleti titkok.

⁽¹⁵⁾ Az indulási oldalon nyújtott szolgáltatások, ideértve az utasok beszállását/kiszállását, a poggyászok és csomagok kezelését, a repülőgépek feltöltését és a poggyászok szétosztását.

⁽¹⁶⁾ Az érkezési oldalon nyújtott szolgáltatások.

- (84) A kezdeti indulási költségek a várakozások szerint [...] (*) EUR összegűek voltak az ügyfelekkel és szállítókkal kötött szerződések újratárgyalása, a munkaerővel kapcsolatos szerződések, a munkaerő-toborzás, a szervezeti/adminisztratív/működési eljárások megírása, a jogi költségek, banki díjak, a tanácsadás, valamint kisebb tételeket érintő és vegyes beszerzések kapcsán.
- (85) A működés indulási költségeinek, azaz az ahhoz szükséges, új berendezések beszerzését érintő tőkebefektetés becsült összege [...] (*) EUR volt, hogy az Airport Handling működőképesé váljon. Mindazonáltal a 2013. novemberi üzleti terv keretében azt feltételezték, hogy az Airport Handling [...] (*) EUR értékben használt földi kiszolgáló berendezéseket szerez be.
- (86) A teljes becsült indulási költségek nyomán keletkező kiadások fedezésére az üzleti terv [...] (*) EUR összegű tőkeemlést ír elő [...] évben.

2.6.2. A 2014. augusztus 6-i üzleti terv

- (87) A vizsgálat előrehaladtával Olaszország a 2014–2017-es időszakra egy átdolgozott, 2014. augusztus 6-án kelt üzleti tervet („a 2014. augusztusi üzleti terv”) nyújtott be amelyet az Airport Handling Igazgatótanácsa 2014. augusztus 26-án hagyott jóvá. Az Olaszország által nyújtott tájékoztatás szerint a módosítást már 2014 júliusában jóváhagyták. Ez utóbbi terv fő feltételezései az alábbiak szerint foglalhatók össze:
- (88) Piaci részesedés: [...] (*) tekintetében a 2014. augusztusi üzleti terv az előző tervnél enyhén kisebb bővüléssel számol, a piaci részesedést [...] (*) évben [70–80] (*) %-ra teszi [...] (*) aktualizáltan előrejelzett forgalmi szintjei és a (z) [...] (*) alapján.
- (89) Árak: A (repülőüzemenkénti) egységárak magasabbak, mint a 2013. novemberi üzleti tervben, majd nominális értékben állandók maradnak a teljes 2014–2017-es időszakban.
- (90) Személyi jellegű költségek: A 2014. augusztusi üzleti tervben a személyi jellegű költségek becsült értéke enyhén magasabb, mint a 2013. novemberi üzleti tervben feltételezett, így az üzemi költségek arányában [...] (*) és [...] (*) % között mozognak. Ez a növekedés a(z) [...] (*) hatásának köszönhető.
- (91) A további, figyelembe vett költségek közé tartoztak a külső költségek, az értékcsökkenés és a céltartalékok, melyek a teljes üzemi költség körülbelül [...] (*) %-át tették ki, valamint azon szolgáltatások szabályozott költségei (körülbelül [...] (*) %), melyeket a SEA nyújt az Airport Handling számára a közös, megosztott repülőtéri infrastruktúra használatáért (nevezetesen: [...] (*)). A 2014. augusztusi üzleti terv becslése szerint [...] (*) EUR összeget kellene berendezések beszerzésére költeni, amelyből [...] (*) % új berendezések, míg [...] (*) % használt járművek piaci megvásárlására fordítódik. Ezek a számadatok a repülőtér által 2014 márciusában, potenciális szállítóktól kapott ajánlatokon alapulnak.
- (92) A 2013. novemberi üzleti tervhez hasonlóan a 2014. augusztusi üzleti terv a SEAH költségszerkezetéhez képest csökkenést mutat az üzemi költségekben, amit alapvetően a hatékonyság fokozásával és a személyzet csökkentésével érnek el.

2.6.3. Az üzleti terv gazdasági értékelése

2.6.3.1. A BCG-jelentés

- (93) Az Airport Handling a 2014–2017-es üzleti terv előzetes független értékelésével bízta meg a Boston Consulting Groupot („BCG-jelentés”). A BCG jelentését 2014. október 14-én nyújtotta be.
- (94) A BCG-jelentés a 2014. augusztus 26-án jóváhagyott üzleti terv, a 2013 novemberében kidolgozott üzleti terv, a BCG saját iparági tapasztalatai és know-howja, valamint a piaci folyamatokkal és a fő kiszolgáló tevékenységeket működtető szolgáltatókkal kapcsolatos, nyilvánosan elérhető adatok alapján készült.
- (95) Összegzőképpen a BCG a következő, az üzleti tervet megalapozó feltételezéseket értékelte: Árbevételi kilátások (a feltételezett forgalomnövekedés jelentette potenciál, az Airport Handling által kezelt volumen feltételezett bővülése alapján); személyi jellegű költségek (az egy FTE-re eső költségek; a termelékenység terén feltételezett javulás alapján); tervezett befektetések (összesen [...] (*) EUR).

(*) Üzleti titkok.

- (96) A BCG az alábbiak szerint összegezte megállapításait:
- (97) Lényegében a SEA szintjén a forgalmi volumeneket érintő feltételezések fenntarthatónak tűnnek, illetve a főbb szervezetek – így különösen az IATA és a Eurocontrol – adatszolgáltatásaival összhangban vannak. A BCG ugyanakkor jelezte, hogy a légitársaságok tekintetében egy állandó ügyfélszerkezet fenntartásának a szándéka úgy, hogy abba a diszkont légitársaságok („LCC”) és az úgynevezett hagyományos légitársaságok egyaránt beletartoznak, nem áll összhangban a Malpensa terminálon az ügyfélszerkezet vonatkozásában a múltban tapasztalt fejleményekkel, amennyiben az elmúlt négy évben az LCC-k részaránya [...] (*) százalékponttal emelkedett. Ráadásul egy új nemzeti jogszabály (*Decreto Linate*) azt eredményezheti, hogy egyes légitársaságok a Malpensáról áttérnek a Linatéra.
- (98) Az Airport Handling által kezelt volumenek esetleges bővülésére vonatkozó feltételezés általánosságban véve teljesíthető lehet, mert – elsősorban is – a BCG-jelentés megírásakor az új légitársaságokkal aláírt szerződések [60–70] (*) %-os piaci részesedést biztosítottak; míg másodsorban a 2017-re célként kitűzött [70–80] (*) % piaci részesedés fenntartható lehet az ágazat aktuális versenyhelyzeti dinamikája és a SEAH múltbeli, [70–80] (*) %-os piaci részesedése tükrében.
- (99) A BCG szerint a repülőtér fenntartója számára nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos árbevételek tekintetében a feltételezések úgy tűnnek, mint amelyekre a SEA-val folyamatban lévő tárgyalások során általánosságban véve törekednek. Mindazonáltal a BCG nem mérhette fel a terv utolsó évét (2017.) érintő, várható árbevételt, mivel a szerződés vállalt időtartama 2 év volt.
- (100) Azok a feltételezések, melyek a 2014. és 2017. között az átlagos, egységnyi személyi jellegű költségekben jelentkező, évenkénti [...] (*) %-os növekedésre vonatkoznak, általánosságban véve összhangban állnak a Repülőtér-Üzemeltetők Olaszországi Szövetsége és a szakszervezetek között 2014 októberében aláírt megállapodással.
- (101) Az erőforrások termelékenységének [...] (*) %-os javulása általánosságban véve fenntarthatónak tűnik, először is mivel a jelentés megírásának az idejére már sikerült [...] (*) %-kal fokozni a termelékenységet, illetve másodsorban mert a fennmaradó [...] (*) % észszerűnek tűnt az aktuális szervezeti szintek és a megvalósítás műszaki szakasza fényében.
- (102) A BCG azt is megállapította, hogy a befektetés [...] (*) EUR-s költségvetése általánosságban véve összhangban áll a többségében új járművekből (95 %) álló flotta beszerzésével, amint azt a 2014. márciusi keltezéssel az Airport Handlingtól kapott ajánlatokban a részletes beszerzési összegek mutatják.
- (103) A BCG arra a megállapításra jutott, hogy összességében véve az üzleti tervben 2017-re előre jelzett fedezet ([...] (*) %, [...] (*) EUR) általánosan megfelelő vagy enyhén alatta marad a magán- és állami szektorban működő, más európai vállalatokat tartalmazó szignifikáns minta átlagos nyereségességének (alapul véve a *Portway*, *Acciona*, *Aviapartner*, *Fraport* és *ATA-Handling* társaságokkal való összevetéseket). Egyúttal a BCG rámutatott, hogy a forgalmi szerkezet tényleges alakulása és a Linatéra vonatkozó új jogszabály (*Decreto Linate*) lehetséges hatásai akár a forgalom csökkenését eredményezheti a Malpensán.

2.6.3.2. A Brattle-jelentés

- (104) A SEA megbízta a *Brattle Group*ot, hogy elemezze a SEA-nak az Airport Handlingnek biztosított tőkeinjekcióját, és különösképpen azt, hogy a befektetés összhangban állt-e a piacgazdasági befektető elvével. A Brattle jelentését 2015. március 30-án adta át.
- (105) A Brattle-jelentés szerint az elemzés alapját olyan információk képezték, melyek az Airport Handlingbe való befektetésről hozott döntés időpontjában a SEA előtt ismertek voltak, továbbá a SEA versenypiaci helyzetére vonatkozó, nyilvánosan elérhető adatokra támaszkodott. A Brattle-jelentés azon a véleményen van, hogy a 2013. novemberi üzleti tervben bemutatott feltételezések tekinthetők a legrelevánsabbak a piacgazdasági szereplő teszt tekintetében, mivel ezek képezik azt az alapot, amelynek tükrében a SEA megvalósította a befektetést ⁽¹⁷⁾.
- (106) A Brattle-jelentés szerint a 2014-es eljárást megindító határozatban a Bizottság által felvetett kétség, nevezetesen hogy az Airport Handling üzleti terve túlzottan optimista lett volna, elosztható, hiszen az üzleti terv legfőbb feltételezései a gyakorlatban megvalósultak. Különösképpen kijelenthető, hogy az Airport Handling piaci részesedése 2014-ben meghaladta a 2013. novemberi üzleti terv előrejelzéseit.

(*) Üzleti titkok.

⁽¹⁷⁾ Brattle-jelentés, 1. o., 1. és 7. bek., 34. bek.

- (107) A Brattle-jelentés szerint a 2014. augusztusi üzleti tervben bemutatott egységárak (az Airport Handling által az egyes repülőgépek tekintetében felszámolt árak) a légitársaságokkal már aláírt szerződéseken alapulnak, továbbá átlagos összegük [...] (*) EUR, amely magasabb a 2013. novemberi üzleti tervben feltételezett, a 2014-es [...] (*) EUR és a 2017-es [...] (*) EUR közötti árnál. Ez a szakértőket az alábbi következtetésekre vezette: Először is a 2014. augusztusi üzleti tervben szereplő piaci árak közelebb állnak a ténylegesen bekövetkező folyamatokhoz, mivel azok aláírt szerződéseken alapultak. Másodsorban a 2013. novemberi üzleti terv, amely alapján a SEA a befektetésre vonatkozó döntését meghozta, valójában alábecsülte az Airport Handling által felszámolható piaci árat. Harmadsorban ez azt erősíti, hogy a 2013. novemberi üzleti terv szerinti piaci árak nem pusztán indokoltak, hanem tényszerűen túlságosan alacsonyok voltak.
- (108) Végül a szakértők megjegyezték, hogy az Airport Handling által a légitársaságoknál kialakított árak alacsonyabbak voltak, mint a SEAH által ténylegesen felszámolt díjak.
- (109) A szakértők egyetértenek abban, hogy az Airport Handling kezdeti piaci részesedése – a 2013. novemberi üzleti tervben várakozásként megfogalmazottak szerint – magasnak tűnhet egy, a piacra újonnan belépő társaság számára. Ugyanakkor azt is feltételezik, hogy egy piacgazdasági befektető tudhatta, hogy a SEAH „kimúlása” olyan szokatlan helyzetet fog teremteni a piacon, amelyben a SEA-hoz tartozó repülőterek kiszolgáló tevékenységeire szóló szerződésai nagy számban „csíphetők meg”. A szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy az Airport Handling ezért éppen annyira kovácsolhatott előnyt ebből a helyzetből, mint a milánói repülőterek többi szolgáltatója. Ráadásul – állítja a jelentés – az Airport Handling várakozás szerinti piaci részesedése tipikusnak mondható a nagy olaszországi repülőterek esetében, ahol a legnagyobb kiszolgáló vállalkozások szokványosan a piaci 70 %-át tudhatják maguknak. Továbbá a szakértők megállapították, hogy az Airport Handling az egyetlen kiszolgáló, amely a 24 órás, teljeskörű szolgáltatás biztosításához elegendő eszközzel és berendezéssel rendelkezik, ami pedig kulcsfontosságú előny a versenytársakkal szemben.
- (110) A szakértők azt is rögzítették, hogy az alacsonyabb személyi jellegű költségek jelentik a fő okot arra, hogy az Airport Handling a várakozások szerint nyereséget fog termelni szemben a veszteséges SEAH-val. A szakértők ezt a feltételezést indokoltan ítélték, mivel az Airport Handling olyan új munkaszerződések érdekében folytatott tárgyalásokat, amelyek keretében a dolgozók évente 20 további munkanapot vállaltak a korábbi SEAH-szerződésekkel szemben.
- (111) Ezen kívül, a Brattle-jelentés szerint, noha a 2013. novemberi üzleti terv alábecsülte a munkaerőköltségeket, a 2014. augusztusi üzleti tervben az FTE költségei [...] (*) EUR/óra, [...] (*) összegben jelentek meg.
- (112) A szakértők álláspontja szerint az Airport Handlingbe való befektetéstől a piacgazdasági befektető olyan megtérülést (belső megtérülési ráta – IRR) várna, amely a standard pénzügyi elmélet szerint megfelel vagy meghaladja a súlyozott átlagos tőkeköltséget (WACC). Ez esetben a számítások igazolták, hogy nincs olyan forgatókönyv, amelyben a projekt várható IRR-je ne haladná meg a WACC értékét, és ezért a magánbefektető nyereséget várhatott az Airport Handlinggel kapcsolatos befektetésétől.
- (113) A tanácsadó azt is megjegyezte, hogy amikor a SEA 2013-ban az Airport Handling megalakításáról döntött, az F2i magántőkealap volt a társaság 44,31 %-os tulajdonosa. Az F2i két tagot küldött a SEA Igazgatótanácsába, és a Brattle-jelentés szerint egyik igazgatótanács tag sem szavazott a javaslat ellenében, hogy a SEA befektessen az Airport Handlingbe, ami azt bizonyítja, hogy a befektetéstől nyereséget vártak, és ezért az megfelelt a piacgazdasági befektető elvének.
- (114) Ezen túl a Brattle-jelentés azt is állítja, hogy a piacgazdasági befektető annak valószínűségét, hogy a Bizottság gazdasági folytonosságot állapít meg a SEAH és az Airport Handling között, és ennél fogva ez utóbbitól kéri a visszafizetési határozatban összeegyeztethetetlennek ítélt támogatás visszafizetését, viszonylag alacsonynak találhatta. Ennek oka, hogy a SEA az Airport Handling leválasztása és a gazdasági folytonosság elkerülése érdekében olyan intézkedéseket vállalt fel, mint az vagyonekezelő szervezet felállítása. A 2013. novemberi üzleti terv Brattle általi pénzügyi értékelése alapján mindaddig, amíg a gazdasági folytonosság megállapításának esélye kisebb mint [...] (*) % (figyelemmel a SEA által javasolt, tőkeköltségre vonatkozó becslésre), vagy kisebb mint [...] (*) % (figyelemmel a Brattle által javasolt, tőkeköltségre vonatkozó becslésre), a SEA befektetése az AH-ban összhangban állt a piacgazdasági befektető elvével. A Brattle észszerűnek tartotta azt a feltételezést, hogy az adott keretek között és különös tekintettel a Bizottságnak adott értesítésre, a piacgazdasági befektető az említett valószínűséget [...] (*) %-nál kisebbnek tarthatta, és ezért az Airport Handlingbe tisztán gazdasági szempontok alapján fektethetett be.

(*) Üzleti titkok.

2.7. Az Airport Handling üzleti tevékenységi körének bejelentett szűkítése

- (115) Olaszország azt javasolta, hogy az Airport Handling által jelenleg végzett tevékenységek körét tovább szűkítsék a múltban a SEAH által végzett tevékenységekhez képest. Különösen a következőkkel kapcsolatban: [...] (*).
- (116) Egy új és eltérő, 2018. december 31-én lejáró szerződés alapján a SEA jelenleg a következő szolgáltatásokat végzi: [...] (*).
- (117) A SEA kijelentette, hogy legkésőbb 2016. december 31-ig kész megszüntetni a [...] (*) tárgyú megállapodást, amivel azt elvonja az Airport Handlingtól, és egyúttal az Airport Handlingtól [...] (*) [...] (*) körben dolgozó munkavállalót leszerződött. E változás eredményeként az Airport Handling árbevétele, mely a tevékenység első évében [...] (*) EUR körül alakul, [...] (*) EUR körülre csökken.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI

3.1. A gazdasági folytonosságról és visszafizetési kötelezettségről

- (118) A 2014-es eljárást megindító határozatában a Bizottság azzal az előzetes véleménnyel élt, hogy ebben az esetben a bíróság által annak meghatározására azonosított kritériumok, hogy adott, a kezdeti támogatás kedvezményezettjétől eltérő vállalat kötelezhető-e a támogatás visszafizetésére, jórészt teljesültek. Különös tekintettel a következőkre:
- akkor is, ha az Airport Handling a személyzetet újrafoglalkoztatja, a SEA, a SEAH és a szakszervezetek által 2013. november 4-én aláírt megállapodás alapján úgy tűnik, hogy a SEAH korábbi munkavállalói számára biztosították a SEAH-val kötött korábbi szerződésekben foglalt jogokat,
 - a Bizottság számára az adott szakaszban elérhető információk szerint a SEA és az Airport Handling még a légitársaságokkal között fő szerződések lejáráta előtt közös marketingintézkedéseket hozott azzal a céllal, hogy biztosítsa a repülőtérén üzemelő légitársaságokat arról, hogy a SEAH felszámolásának a lezárását követően a SEA új leányvállalatán, az Airport Handlingen keresztül továbbviszi a földi kiszolgálási üzletágat,
 - a földi kiszolgáló tevékenységek végzéséhez szükséges berendezéseket az Airport Handling a SEAH-tól bérelné, miközben folyamatban van az érintett eszközök (lehetséges) értékesítése harmadik felek felé, nyílt pályázat keretében. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy Olaszország érvelése, miszerint az Airport Handling az említett eszközöket piaci áron bérelné, elfogadható, legalábbis olyan mértékben, amennyiben a szóban forgó eszközök értékét a SEA, mint anyavállalat által kijelölt szakértő határozza meg, továbbá az érintett eszközök végleges értékesítése nem biztos,
 - az új, földi kiszolgálást végző társaság tulajdonosa ugyanaz, mint a SEAH tulajdonosa, nevezetesen a SEA. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy Olaszország javaslata, mely szerint az új földi kiszolgálási szolgáltató tőkéjének 20 %-át nyílt eljárás keretében kínálják fel külső befektetőknek, nem elegendő ahhoz, hogy kizárható legyen a gazdasági folytonosság a SEAH vonatkozásában, mivel egyrészt az említett javaslat csak a kisebbségi részesedésre korlátozódik, másrészt pedig nem biztosítottak garanciák arra, hogy az meg is történik. Ezenfelül a részesedési struktúra megnyitására csak az Airport Handling piacra lépését követően kerülne sor,
 - az új földi kiszolgálási szolgáltató létrehozásának időzítése (a visszafizetési határozat elfogadását követően) és gazdasági logikája arra engedett következtetni, hogy az Olaszország által előzetesen bejelentett terv lehetővé teszi a visszafizetés kijátszását.
- (119) A Bizottság ezért előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy az új társaság alapításának célja és hatása a támogatás visszafizetésére vonatkozó kötelezettség kijátszásának tűnik, és az Airport Handling valójában a SEAH utódja. Ennélfogva a Bizottság azon előzetes állásponton volt, hogy az Airport Handling kötelezhető a múltban a SEAH számára nyújtott és a 2012-es visszafizetési határozatban összegegyeztetetlennek ítélt támogatás visszafizetésére.

3.2. A tőkeinjekcióról

- (120) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a SEA-nak az Airport Handling megalakítására és számára tőkeinjekció biztosítására vonatkozó döntése az államnak tulajdonítható: Először is a Bizottság megjegyezte, hogy Milánó önkormányzata a SEA-ban 54,81 %-os többségi tulajdonnal rendelkezett, és ezért az állam úgy tekinthető, mint amely befolyással bírt a SEA döntéshozatali folyamataira, illetve részt vett a társaság által hozott döntésekben. Másodsorban a Bizottság utalt egyes, az olasz hatóságok képviselői által a kérdéssel összefüggésben tett kijelentéseire, amelyek, úgy tűnik, azt jelzik, hogy az Airport Handling létrehozását az olasz hatóságok vezényelték le, elsősorban a milánói repülőtereken a munkahelyek megővése érdekében.

(*) Üzleti titkok.

- (121) Továbbá mivel a SEA -t láthatóan az olasz hatóságok ellenőrzik, a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a SEA által finanszírozott tőkeinjekcióban állami források is szerepet kaptak.
- (122) A Bizottság továbbá előzetes álláspontjában azt is megfogalmazta, hogy a SEA nem piacgazdasági befektetőként járt el, amikor tőkeinjekciót biztosított az Airport Handlingnek.
- (123) Először is a Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy egy magánbefektető tőkét nyújtott volna az Airport Handlingnek abban az időpontban, amikor azt a SEA tette, mivel a Bizottság szervezeti egységei ekkora már tájékoztatták az olasz hatóságokat arról, hogy az új földi kiszolgáló vállalat tervezett megalakítása valószínűsíthetően gazdasági folytonosságot eredményez, és ezért az új társaság felelőssége lesz a 2012-es visszafizetési határozatban összegeyzetethetetlennek ítélt támogatás megtérítése. A 2013. novemberi üzleti terv viszont nem vette figyelembe a visszafizetési kötelezettségnek a SEAH-ról az Airport Handlingre való átszállásának a kockázatát.
- (124) Másodsorban a Bizottság kétségét fejezte ki a tekintetben, hogy kellőképpen szilárd feltételezéseken alapul az az üzleti terv, amelyre a SEA az Airport Handlingre irányuló befektetési döntését alapozta.
- (125) A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy a 25 millió EUR összegű befektetése az Airport Handlingbe látszólag nem olyan gazdasági értékeléseken alapul, mint amelyeket – a vonatkozó körülmények között, hasonló helyzetben – egy racionális magánbefektető elvégezne egy ilyen befektetés előtt annak jövőbeli nyereségességének a meghatározása érdekében. Erre támaszkodva a Bizottság arra az előzetes álláspontra jutott, hogy a 25 millió EUR összegű tőkeinjekció az Airport Handling javára biztosított állami támogatásnak felel meg.

4. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

4.1. A gazdasági folytonosságról

- (126) Olaszország emlékeztetett, hogy a bevett ítélkezési gyakorlat szerint a jogellenes és összegeyzetethetetlen állami támogatások visszafizetetésének a célja a versenyhelyzetben a szabálytalan támogatás nyomán keletkező versenyelőny által okozott torzulás megszüntetése. Következésképpen a jogellenes és összegeyzetethetetlen támogatást azon vállalkozásokkal kell visszafizettetni, amelyeknek abból tényleges előnyük származott. A visszafizetési kötelezettség csak akkor terjeszthető ki a támogatás eredeti kedvezményezettjétől eltérő vállalatokra, ha az alábbi feltételek együttesen teljesülnek:
- a vállalatról megállapítják, hogy a támogatásban részesülő vállalkozás tevékenységét folytatja, valamint
 - a vállalat megtartja a támogatás juttatásával kapcsolatos, tényleges versenyelőnyt.
- (127) Olaszország álláspontja szerint ebben az esetben a SEAH számára juttatott támogatással összefüggő versenyelőnyt már a kezdetektől ki lehetett zárni.
- (128) Különösen, Olaszország megjegyzi, hogy a SEAH számára biztosított állítólagos előnyt a Bizottság visszafizetési határozatának 219. és az azt követő preambulumbekzdései határozzák meg a SEAH 2002 és 2010. közötti időszakban felmerülő veszteségei ellensúlyozásának megfelelően. Miként azt a Bizottsági is jelzi, az említett veszteségeket a magas személyi jellegű költségek eredményezték, amelyek bármely földi kiszolgáló tevékenységet végző vállalkozásnál a költségszerkezetből számottevő részt képviselnek. Mivel a Bizottság által állami támogatásnak minősített tőkeinjekciók elsősorban a SEAH rendkívül magas személyi jellegű költségeiből eredő veszteségek fedezését szolgálták, Olaszország álláspontja szerint a SEAH számára biztosított versenyelőny *ipso facto* megszűnt a társaságnak a felszámolásával és a piacról való kilépésével.
- (129) Olaszország ezen kívül megjegyezte, hogy még akkor is, ha a SEAH számára juttatott támogatással kapcsolatos versenyelőny egy része – jóllehet kis része – a társaság eszközeivel, vagyis a SEAH által a milánói repülőtereken a földi kiszolgáló tevékenységek végzése során használt eszközökkel összefüggésbe hozható, ezek az eszközök nem kerültek átruházásra a SEAH részéről az Airport Handlingnek. Ehelyett azokat ez utóbbi átmenetileg, piaci feltételek mellett bérelni kívánta, miközben azok értékesítése a nyílt piacon folyamatban volt.
- (130) Olaszország továbbá rámutatott, hogy még akkor is, ha a SEAH és az Airport Handling között a versenyelőny átadására ténylegesen sor kerülne, ez esetben akkor sem lehetne megállapítani, hogy az Airport Handling *de facto* a SEAH gazdasági tevékenységeit folytatja.
- (131) Először is a SEAH és az Airport Handling között nem került sor a munkaszerződések *de facto* vagy *de jure* átadására. Olaszország szerint az Airport Handling alapvetően új feltételek mellett csak a személyzet azon tagjait foglalkoztatta, akikre szigorúan szüksége volt a földi kiszolgáló tevékenységek végzéséhez. Ezen kívül az új munkaszerződésekre más rendszer volt irányadó (a kiszolgáló személyzetre vonatkozó rész a repülőtér-üzemeltető személyzetre irányadó rész helyett a nemzeti kollektív szerződésben (*Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro* (CCNL)), illetve a munkavállalói szövetség (az *Assohandlers* az *Assoaerporti* helyett) tekintetében. Erre hivatkozva Olaszország rámutatott, hogy az Airport Handling a személyi jellegű költségek csökkentését szándékozott elérni a termelékenység számottevő javítása mellett.

- (132) Olaszország azt is hozzátette, hogy a Bizottságnak a 2014-es eljárást megindító határozatában tett állítása, mely szerint a SEAH korábbi munkavállalói számára garantálták a SEAH-val kötött, korábbi szerződéseikben megszerzett jogokat, tényszerű bizonyítékokkal nem támasztható alá. Olaszország szerint a 2013. november 4-i megállapodás a megszerzett jogokkal összefüggésben nem tartalmazott semmiféle garanciát a SEAH korábbi munkavállalói számára, miközben világosan kifejezte azt, hogy új feltételeken alapuló, új munkaszerződésekre van szükség.
- (133) A SEAH és a milánói repülőtereken működő légitársaságok közötti szerződések átadására sem került sor az Airport Handling felé. Olaszország szerint a SEAH és a légitársaságok közötti szerződések megszűnésekor az Airport Handling *ex novo* tárgyalta a szerződésekről a milánói repülőtereken működő légitársaságokkal. Ezen kívül, Olaszország szerint a SEA és az Airport Handling nem vett részt e célból közös marketingintézkedésekben, szemben a Bizottságnak a 2014-es eljárást megindító határozatban kifejtett állításaival, amelyeket – Olaszország szerint – tényszerű bizonyítékok nem támasztanak alá. Ez a körülmény egyébként is irreleváns lenne a SEAH és az Airport Handling közötti gazdasági folytonosság megítéléséhez. E tekintetben Olaszország emlékeztetett arra, hogy az Airport Handling aktuális ügyfélportfóliója eltér a SEAH-jétől. Az Airport Handling inkább olyan légitársaságokkal kötött meg bizonyos szerződéseket, melyek már nem voltak a SEAH ügyfelei, miközben egyébként a SEAH egyes korábbi ügyfeleinek a megtartása nem sikerült.
- (134) Olaszország állítása szerint az, hogy az Airport Handling üzleti tervében [...] (*) piaci részesedés szerepel, önmagában nem tekinthető a gazdasági folytonosság bizonyítékának. Az adott piaci részesedést az Airport Handling által elérni kívánt cél, azaz a középtávú életképesség megvalósítás tükrében érdemes értékelni.
- (135) Olaszország arra is kitért, hogy az Airport Handling nem vesz részt a SEAH eszközeinek az értékesítését érintő eljárásban, és ezért a két társaság között nem jön létre eszközátruházás. Továbbá Olaszország szerint önmagában a tény, hogy a támogatás kedvezményezettjének az eszközeit külső vállalkozás bérlő, nem képez elégséges bizonyítékot arra, hogy ez utóbbi élvezné a támogatáshoz kapcsolódó versenyelőnyöket. Olaszország álláspontja szerint ez csak akkor utalna folytonosságra, ha az említett eszközök bérlete piaci ár alatti áron történne. Ez esetben viszont a bérleti díjat egy független társaság (IMQ) állapította meg.
- (136) Olaszország arra is emlékeztetett, hogy a SEA tulajdonosi szerkezete lényegesen eltért attól az időszaktól, amikor a SEAH az állami támogatást kapta. Miközben 2002. és 2010. között a SEA teljes mértékben állami tulajdonban volt, jelenleg egy magánbefektető, az F2i birtokolja a tőke 44,31 %-át.
- (137) Ezen kívül Olaszország álláspontja szerint a vagyonkezelő szervezet megalakítása további garanciát jelent a SEAH és az Airport Handling közötti folytonosság hiányára. Tényszerűen a vagyonkezelési meghatalmazásban meghatározottak szerint a vagyonkezelő tevékenységeinek elő kell segíteniük a következő célok elérését:
- a SEA által az Airport Handlingben birtokolt részesedésnek a független irányítása, a vállalat vonatkozásában kizárólagos ellenőrzés gyakorlása mellett, ami biztosítja az Airport Handling és a SEA Csoport közötti érdekeltségek és/vagy információátadás hiányát, különös tekintettel a SEAH-ra és az általa korábban a milánói repülőtereken végzett kiszolgáló tevékenységekre,
 - a SEA Csoporttal kapcsolatban nem álló, új magánbefektetők tekintetében az Airport Handling tőkéjében való részesedésszerzés lehetővé tétele, elsőként legalább [...] (*) % mértékben.
- (138) A SEA által az Airport Handlingben birtokolt 100 % tulajdonrésznek a vagyonkezelő szervezet felé történő átruházásának eredményeként a vagyonkezelő a cégjegyzékben a társaság kizárólagos tulajdonosaként szerepel. Ebben a minőségében a vagyonkezelő teljeskörű és lényeges mértékű ellenőrzést gyakorolt a SEA-nak az Airport Handlingben lévő részesedése felett.
- (139) Az Airport Handling kizárólagos tulajdonosaként a vagyonkezelő *többek között*:
- függetlenül és a SEA beavatkozása nélkül gyakorolja a szavazati jogokat az Airport Handling vezetői testületeinek a kinevezésekor, mégpedig úgy, hogy biztosítsa, az adott testületeknek ne lehessen működéssel összefüggő feladata, illetve azok korábban sem rendelkezhetek működéssel összefüggő feladatokkal a SEA-ban vagy a SEAH-ban, továbbá azoktól ne függenek. Amikor a SEA részesedése a vagyonkezelő szervezetre átruházásra került, az Airport Handling vezető testületeinek a SEA által kinevezett összes tagja benyújtotta lemondását, és azokat a vagyonkezelő által kinevezett tagok váltották,

(*) Üzleti titkok.

- folyamatosan figyelemmel kíséri a SEAH és az Airport Handling közötti gazdasági folytonosság hiányát, rendszeres jelentéseket kér a társaság irányításáról, az üzleti terv megfelelő végrehajtásáról, a piaci részesedésről és a fejlődési kilátásokról,
- biztosítja olyan eljárások meglétét, melyek megakadályozzák, hogy az Airport Handling jogtalan előnyt szerezzen a SEA birtokában lévő információkról a légitársaságokkal, szállítókkal vagy szolgáltatókkal való szerződések megkötése vagy fenntartása kapcsán,
- biztosítja, hogy a SEAH és az Airport Handling között értékesítési ügyletre ne kerüljön sor.

4.2. A tőkeinjekcióról

4.2.1. Az állami forrásokról és az államnak való betudhatóságról

- (140) Olaszország álláspontja szerint a SEA státusza állami tulajdonú vállalkozásként nem elégséges ahhoz, hogy annak forrásai állami forrásnak minősüljenek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése alapján. E tekintetben Olaszország emlékeztetett arra, hogy az Airport Handling pénzügyi forrásait nem a SEA birtokolja, illetve azok felett ellenőrzést nem gyakorol, mivel a SEA Airport Handling-beli részesedését egy független szervezet, a vagyongazdálkodó szervezet kezeli a SEA-tól teljesen függetlenül eljárva.
- (141) A SEA-nak ezért nincs lehetősége a többségi tulajdonosokat jellemzően megillető jogokat gyakorolni, nevezetesen – többek között – a leányvállalat vezető testületeiben a tagok kinevezésének jogát, és így nincs lehetősége a társaság irányításában meghatározó módon részt venni.
- (142) Olaszország szerint pusztán azon tény alapján, hogy rendkívül valószínű, hogy a vitatott intézkedéseket bármilyen állami beavatkozás nélkül tették meg, a Bizottság még nem következtethet arra, hogy az intézkedések az államnak tulajdoníthatók. Olaszország szerint a Bizottságnak kötelessége ezt az állítást szilárdan bizonyítani. Az érintett intézkedések annyiban lehetnek betudhatók az államnak, amennyiben a SEA állami tulajdonosa kulcsfontosságú szerepet játszott az Airport Handling számára juttatott tőkeinjekció elfogadásában. Ebben az értelemben Olaszország fontosnak tartja megjegyezni, hogy a SEA szervezeti és működési szabályzatának 15. cikke szerint az olyan döntéseket, mint amilyen – többek között – a leányvállalatokban való tőkeemelés, a hét tag közül legalább hatnak kell szavazatával támogatnia, ami pedig szükségessé teszi az F2i magántulajdonos által kinevezett igazgatók beleegyezését is. Következésképpen, a SEA részvényeinek többségi tulajdonától függetlenül az állami tulajdonos érvényesen nem dönthet tőkeemelés felől, ha nem biztosítja a magántulajdonos által kinevezett igazgatók beleegyezését (vagy még inkább döntő szavazatát).
- (143) Ezen kívül Olaszország kijelentette, hogy az olyan nyilatkozatok, mint például az infrastruktúráért és közlekedésért felelős miniszter által a munkavállalók megnyugtatására tett nyilatkozat – amelyet a Bizottság az eljárást megindító határozatában idézett –, teljes mértékben összhangban vannak az európai és olaszországi gyakorlattal, és ennél fogva nem bizonyítják azt, hogy intézkedés az államnak tudható be. A kérdéses nyilatkozatokat olyan politikai nyilatkozatoknak kell tekinteni, amelyek a munkanélküliség kedvezőtlen hatásait hivatottak mérsékelni.
- (144) Erre tekintettel Olaszország megítélése szerint a SEA-nak az Airport Handlingbe való befektetése tudható be az államnak, továbbá nem érint állami forrásokat, és ezért nem minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatásnak.

4.2.2. A gazdasági előny meglétéről

- (145) Olaszország emlékeztetett, hogy a magántulajdonos a SEA-ban lévő tulajdonrészének, azaz 44,31 %-nak megfelelő arányban járul hozzá a tőkeinjekcióhoz. Olaszország szerint az F2i magánbefektető részvételének valós gazdasági hatása és jelentősége van. E tekintetben Olaszország lényegesnek tartja megjegyezni, hogy a Bizottság gyakorlata szerint a teljes befektetés mintegy egyharmadát elérő magánbefektetés lényeges mértékűnek tekinthető. Olaszország álláspontja szerint ez önmagában elegendő annak kizárására, hogy a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a tőkeinjekció állami támogatásnak minősülne.
- (146) Másodsorban Olaszország rámutat, hogy az Airport Handling üzleti tervét független szakértő értékelte, aki arra a következtetésre jutott, hogy a SEA befektetése tisztán gazdasági szempontból is indokolt, és ezért az összhangban áll a piacgazdasági befektető elvével.
- (147) Ezen az alapon Olaszország úgy ítéli meg, hogy a SEA-nak az Airport Handlingbe való befektetése olyan körülmények között valósult meg, amelyek szokványos piaci feltételek mellett működő magánbefektető számára is elfogadhatók lennének, és ezért az intézkedés nem minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (148) A Bizottság észrevételeket kapott a SEAH-tól (felszámolás alatt), a Milano Airport Handling Trust vagyongazdálkodó szervezettől és az Airport Handlingtől, SEA-tól és egy névtelenséget kérő érdekelt féltől.

5.1. A Milan Airport Handling Trust és az Airport Handling (a továbbiakban a „vagyongazdálkodó szervezet”) észrevételei

5.1.1. A munkaerő átadásáról

- (149) A vagyongazdálkodó szervezet szerint az Airport Handling a tevékenységének kezdetétől a SEAH-étól eltérő gazdasági logika alapján alakította ki üzleti modelljét azzal a céllal, hogy önállóan működjön a piacon, továbbá az életképes működést a tulajdonosok tőke biztosítására irányuló beavatkozása nélkül érje el.
- (150) Elsősorban is az Airport Handling mindig úgy ítélte meg, hogy az üzleti modelljének meg kell céloznia a szervezett munkaerő rugalmas mozgását a hatékonyság és helyállóság szempontjai szerint. A vagyongazdálkodó szervezet szerint a kiszolgáló tevékenység jellemzője az év egyes időpontjaiban (pl. nyáron) kialakuló csúcs a munkaerő iránti igény terén. A szükséglet gyors változásainak kezelése érdekében a szolgáltatónak rugalmasan kell reagálnia, amihez az olyan időszakokra, amikor a toborzást a szükséges munkaerő volumene indokolja, időszakosan kell személyzetet felvenni.
- (151) Miközben a SEAH a tekintetben főleg [...] (*) -t ([...] (*)) alkalmazott, az Airport Handling által bevezetett megközelítés alapja a(z) [...] (*) (pl. [...] (*)) volt. Habár ehhez összetettebb képzési, irányítási és koordinációs tevékenységekre van szükség, cserébe nagyobb rugalmasságot eredményez, illetve következképpen csökkennek az üzemi költségek. A vagyongazdálkodó szervezet szerint ez lehetővé tette a(z) [...] (*) -t (2014. december 31-én, az Airport Handling [...] (*)-val rendelkezett).
- (152) A vagyongazdálkodó szervezet rámutatott, hogy a SEAH és az Airport Handling között nem került sor munkaszerződések átadására, amit az alábbi körülmények bizonyítanak:
- az Airport Handling személyzetét teljesen autonóm módon meghatározott terv alapján, a várható forgalmi volumenek és konkrét munkaszervezés szerint toborozta, és ezzel, a SEAH-val összevetve, számottevően csökkentette a munkaerőt,
 - A SEAH korábbi munkavállalóit az Airport Handling formai és tartalmi értelemben eltérő feltételek mellett, a SEAH-étól különböző üzleti modell alapján foglalkoztatta.
- (153) Továbbá a vagyongazdálkodó szervezet emlékeztetett arra, hogy 2014 júniusában a szakszervezeti testület részéről erős ellenállás nyilvánult meg, és rendkívül nehezen kezelhető viszonyok alakultak ki. A vagyongazdálkodó szervezet álláspontja szerint nyilvánvaló, hogy ha az Airport Handling azonos feltételekkel vette volna fel a SEAH korábbi munkavállalóit, az érintett munkavállalóknak nem lett volna oka a panaszra. Ezzel szemben a szakszervezeteknek a 2014. júniusi megállapodással kapcsolatos éles szembenállása bizonyítja, hogy a dolgozók tökéletesen tisztában voltak azzal, hogy a foglalkoztatási feltételeik romlottak.

5.1.2. A légitársaságokkal kötött szerződésekről

- (154) Először is a vagyongazdálkodó szervezet rámutatott, hogy a légitársaságokkal kötött szerződések jellegükből adódóan nem átruházhatók harmadik felekre. A földi kiszolgálási tevékenységről szóló általános szerződés 3.2. cikke kifejezetten úgy rendelkezik, hogy a földi kiszolgálási tevékenységet végző társaságokkal egyeztetendő, kivételesek eseteitől eltekintve a légitársaság a szerződés alapján nem adhat át feladatokat harmadik feleknek:
- „A légitársaság nem bízhat meg más személyt, vállalatot vagy szervezetet olyan szolgáltatások végzésére, amelyeket a kiszolgáló tevékenységet végző vállalat jelen Szerződés alapján biztosít, kivéve egyes egyedi eseteket, melyek tekintetében a Felek kötelesek egymással kölcsönösen megállapodni”.*
- (155) A vagyongazdálkodó szervezet több olyan légitársaság nyilatkozatát is bemutatta, melyek nem folytattak le a közbeszerzési eljárások szabályainak megfelelő közbeszerzési eljárást az Airport Handling földi kiszolgáló szervezetként való kiválasztásakor. Az érintett légitársaságok ugyanakkor azt jelezték, hogy az Airport Handling kiválasztása versenyeljárás keretében történt más földi kiszolgáló tevékenységet végző vállalkozások összehasonlító adatainak a felhasználásával.
- (156) Együttal a vagyongazdálkodó szervezet emlékeztetett arra, hogy a kiszolgáló tevékenységre szóló szerződés időtartamát a légitársaság határozza meg, és gyakran meghagyja a lehetőséget a légitársaság számára a szerződéstől való rendes elállásra. Például a IATA általános szerződése úgy rendelkezik, hogy a szerződést bármelyik fél megszüntetheti 60 napos felmondási idő mellett. Ezért a légitársasággal való szerződés nem szükségszerűen olyan hosszú távú szerződés, amely alapján a kiszolgáló tevékenységet végző védelmet élvezne a versenytársakkal szemben. A légitársaságok ténylegesen elállhatnak a szerződéstől, amennyiben más szolgáltatóktól jobb feltételeket kapnak.

(*) Üzleti titkok.

- (157) A vagyonkezelő szervezet szerint, amikor a SEAH kilépett a piacról, és az Airport Handling az új szerződésekről tárgyalta a légitársaságokkal, ez utóbbiak az Airport Handlingnek, valamint a többi megkeresett szolgáltatónak eltérő – számukra kedvezőbb – feltételeket kínáltak az SEAH által biztosítottaknál. A vagyonkezelő szervezet szerint meglehetősen általános, hogy valamely légitársaság a szerződés megszüntetése mellett dönt, ha kedvezőbb feltételekhez jut más, versenytárs kiszolgáló vállalkozástól; vagy felveti a szerződés megszüntetésének a lehetőségét, amennyiben az aktuális kiszolgáló vállalkozás a más szolgáltatók ajánlatának tükrében nem javít saját ajánlatán.
- (158) Az Airport Handling a milánói repülőtereken tevékenységét 2014. szeptember 1-én kezdte, miután a SEA tulajdonrésze átruházásra került a vagyonkezelő szervezetre. Noha az Airport Handling eredetileg arról értesítette az ENAC-ot és a légitársaságokat, hogy tevékenységét 2014. július 1-én kezdi meg, a vagyonkezelő szervezet felé a részvények átruházásból eredő késedelmek, valamint a szakszervezetekkel kapcsolatos nehézségek további csúszást okoztak, és a működés csak 2014. szeptember 1-én indult el.
- (159) 2015. február 28-án az Airport Handling megkötötte a földi kiszolgáló tevékenységekre vonatkozó szerződéseket a [...] (*) légitársaságokkal, melyek közül [...] (*) a Linatén, míg a [...] (*) Malpensán üzemelt. A vagyonkezelő szervezet továbbá rámutatott, hogy az Airport Handling nem kötött szerződést az összes, korábban a SEAH-val szerződéses viszonyban álló légitársasággal. Ennél közelebből [...] (*)
- (160) A vagyonkezelő szerint az Airport Handling által a légitársaságokkal megkötött szerződések az alábbiak miatt eltértek a SEAH szerződéseitől:
- *Jogi szempontból:* az Airport Handling új szerződéses kapcsolatra lépett, és nem vált a korábbi szerződés jogutódjává. Ezért az Airport Handling nem felelős a légitársaságok oldalán a SEAH tekintetében felmerülő kötelezettségeikért, követeléseikért vagy tartozásokért,
 - *Tartalmi szempontból:*
 - Az Airport Handling a légitársaságoktól szinte minden esetben kapott (közvetlenül vagy eljárást indító hirdetmény formájában) felhívást a [...] (*) tekintetében,
 - egyes légitársaságok [...] (*)
 - más légitársaságok [...] (*) -t kértek.
- (161) A vagyonkezelő szervezet szerint elsősorban is a [...] (*) légitársaságok szereztek be az Airport Handlingtől – az új földi kiszolgáló tevékenységekről szóló szerződés tárgyalásainak keretében – [...] (*)-t. Ezzel egyidejűleg a [...] (*) légitársaságok a [...] (*) tekintetében a SEAH-val szerződtek.
- (162) A vagyonkezelő szervezet azt is előadta, hogy a légitársaságokkal [...] (*) kötött legfontosabb szerződések közül néhány a következő lejárat dátummal rendelkezett:
- szerződés [...] (*) légitársasággal a következő időpontban: [...] (*)
 - szerződés [...] (*) légitársasággal a következő időpontban: [...] (*)
 - szerződés [...] (*) légitársasággal a következő időpontban: [...] (*)

5.1.3. A feltételezett közös marketingintézkedésekről

- (163) Olaszországhoz hasonlóan a vagyonkezelő szervezet is úgy véli, hogy a SEA/SEAH és a Airport Handling által felvállalt esetleges közös marketingintézkedések – amennyiben az érintett intézkedések egyébként bizonyíthatók – nem relevánsak a gazdasági folytonosság értékelése terén.
- (164) Ezen kívül a vagyonkezelő szervezet úgy véli, hogy az a tény, hogy a SEA esetlegesen nyilvánosan jelezhetette és/vagy a légitársaságokkal közölhetette, hogy a cégcsoportnak szándékában áll a földi kiszolgáló tevékenységek folytatása, annyiban nem releváns a vizsgálat céljai tekintetében, amennyiben a Bizottság előtt 2013 óta ismert volt az Airport Handling létrehozása és feltőkésítése.

5.1.4. Az Airport Handling elvárt piaci részesedéséről

- (165) A vagyonkezelő szervezet szerint az, hogy az Airport Handling a milánói repülőtereken a földi kiszolgáló tevékenységekben számottevő piaci jelenlét érhet el nem abból következik, hogy a SEAH bármilyen eszközt átadta az Airport Handlingnek, hanem a milánói repülőterekre jellemző konkrét körülmények, valamint az egyes kiszolgáló vállalkozások által követett, eltérő üzleti modellek eredménye.

(*) Üzleti titkok.

- (166) A vagyonkezelő szervezet álláspontja szerint az, hogy az egyik vállalkozás kilép egy piacról, míg egy másik (legyen az új piaci szereplő vagy már korábban is működő vállalkozás) az előzőjéhez hasonló piaci részesedést szerez, olyan jelenség, amely a piacokon rendszeresen megfigyelhető, és az egymással versenyző vállalkozások közötti keresztrugalmasság eredménye. Egy olyan hipotetikus piacon, ahol mindössze két vállalkozás, A és B van jelen, az valószínűsíthető, hogy ha A vállalat kudarcot vall, az ügyfelek és a piaci részesedés átszáll B vállalkozásra, mégpedig anélkül, hogy a két vállalkozás között bármilyen jogi vagy tényszerű kapcsolat lenne. A milánói repülőterekre az igaz, hogy kettőnél több kiszolgáló tevékenységet folytató vállalkozás működik, viszont a vagyonkezelő szervezet szerint mind a mai napig közülük mindössze kettő koncentrált üzleti modelljét a milánói repülőterekre. A vagyonkezelő szervezet véleménye szerint a hasonló piaci részesedéseket indokolhatja az, hogy az Airport Handling az egyetlen olyan szolgáltató, amely működését a milánói repülőtereken csomóponti szolgáltatóként szervezte meg annak érdekében, hogy a légitársaságok igényeit kielégítse, és magas színvonalú szolgáltatásokat nyújtson.
- (167) A vagyonkezelő szervezet szerint a Bizottság érvelése körkörös: vagy az a helyzet, hogy az Airport Handling által a milánói repülőtereken elérni remélt – és az üzleti tervben becsült – piaci részesedés nem reális, és ezért az Airport Handlingnak juttatott tőkeinjekció összegében megfelel az állami támogatásnak, vagy a piaci részesedés tényszerűen reális, viszont ez esetben az, hogy az Airport Handling képes volt elérni ezt a piaci részesedést igenis releváns a gazdasági folytonosság megítélésének kérdésében.

5.1.5. Az SEAH eszközeinek Airport Handling általi használatáról

- (168) A vagyonkezelő szervezet hangsúlyozza, hogy a SEAH eszközeinek értékesítésére meghirdetett ajánlattételi felhívást eredménytelennek nyilvánították, mivel egyetlen ajánlattevő sem mutatott érdeklődést az értékesíteni kívánt tételcsoportok iránt.
- (169) Az Airport Handling szerint ennek fő oka, hogy a SEAH eszközei elavultak, és ezért nem elég vonzóak a piac számára. A vagyonkezelő szervezet rámutat, hogy [...] (*) legértékesebb eleméből (azaz [...] (*)), mindössze körülbelül [...] (*) eszköz volt olyan, amit a SEAH 2006. december 31-ét követően szerzett be. Az eszközök többségének kora meghaladja a 15 évet, ami számottevő nehézséget okoz a pótalkatrészek beszerzése terén, és következésképpen az elvárt teljesítményszintek biztosításában.
- (170) A vagyonkezelő szervezet azt is felidézte, hogy az Airport Handling nem tett ajánlatot a SEAH eszközeinek értékesítésére meghirdetett ajánlattételen. Mindazonáltal úgy véli, hogy az eszközök megszerzése nem bizonyítaná a SEAH-val való gazdasági folytonosságot.
- (171) A vagyonkezelő szervezet továbbá előadta, hogy az Airport Handling aktuálisan a SEAH eszközeit használta a 2014. szeptember 1-jén aláírt kétoldalú szerződés alapján. A vagyonkezelő szervezet szerint a szerződés megtárgyalásakor – a vagyonkezelő szervezet felállítása (2014. június 30.) és az Airport Handlingben lévő SEA-részesedésnek a vagyonkezelő szervezet számára való átruházás időpontja (2014. augusztus 27.) között – a SEAH és a vagyonkezelő a szokásos piaci feltételeknek megfelelően járt el.
- (172) A vagyonkezelő a szerződésben lényeges változásokat kezdeményezett, úgy mint:
- az Airport Handling és SEAH által közösen megbízott, független szakértő bevonása a bérleti díj piaci értékének az igazolására annak biztosítására, hogy az Airport Handling a piaci viszonyokkal összhangban álló díjat fizessen a SEAH eszközeinek a használatáért,
 - a független szakértő által jelzett bérleti díjhoz viszonyítva 10 %-ot meghaladó eltérés esetén az érintett bérleti díj módosítása,
 - a szerződés időtartamának meghosszabbítása 2015. augusztus 31-ig, hogy az a szokványos üzleti gyakorlattal összhangba kerüljön,
 - a berendezéseknek harmadik felek felé, bérlet keretében való továbbadásának lehetősége,
 - az a feltétel, hogy a rendszeres és károkozás esetében végzett karbantartások költségeit az Airport Handling viseli, míg a rendkívüli karbantartás a SEAH feladata marad.
- (173) A vagyonkezelő szervezet emlékeztetett, hogy a bérleti díj meghatározásának az alapján különböző szakértők által végzett, független értékelések adták, és azért az a piaci árat tükrözte.
- (174) A vagyonkezelő szervezet azt is előadta, hogy az Airport Handling ekkorra már eljárásokat kezdeményezett annak érdekében, hogy a vállalkozási tevékenység működtetéséhez, valamint a bérleti szerződés lejáratakor a SEAH-tól bérelt eszközök kiváltásához szükséges eszközök számottevő részét ([...] (*) %) harmadik felektől szerezze be. Mindezt figyelembe véve:
- 2014. november 26-án az Airport Handling Igazgatótanácsa arról határozott, hogy közbeszerzési eljárást kezdeményez a SEAH-tól bérelt eszközök megújítására körülbelül [...] (*) EUR becsült összértékben,

(*) Üzleti titkok.

- ezeket a pályázatokat (egy kivételével, mely utóbbi még az indulási szakaszban volt akkor, amikor a vagyonkezelő szervezet benyújtotta észrevételeit a 2014-es eljárást megindító határozattal kapcsolatban) 2015. január elejére lezárták, sőt az Airport Handling 2015. február 11-én jóváhagyta az első megrendelését az eszközök mintegy [...] (*) %-a tekintetében (ideértve a [...] (*) -t is). A vagyonkezelő szervezet szerint hamarosan sor kerülhet a második megrendelésre is, amelynek feltétele, hogy alternatív finanszírozási vagy szállítási forrásokat találjanak, mivel a kiválasztási eljárás eredményei azt mutatták, hogy az új berendezések költségeiben jelentős emelkedés állt be.

5.1.6. A működés időzítéséről és logikájáról

- (175) A vagyonkezelő szervezet szerint az a következtetés, hogy az új földi kiszolgáló leányvállalat SEA általi létrehozásának célja a visszafizetési végzés kijátszása, semmiben nem különbözik attól, mintha azt állítanánk, hogy az állami támogatás tekintetében egy kedvezőtlen döntés megakadályozná a feltételezett támogatás kedvezményezettjét a vállalkozás folytatásában új feltételek mellett.

5.1.7. A vagyonkezelőnek a gazdasági diszkontinuitás biztosítására tett intézkedéseiről

- (176) A vagyonkezelő szervezet rámutat, hogy 2014. augusztus 1-jén a vagyonkezelő és a SEA olyan jegyzőkönyvet írt alá, amely a vagyonkezelő számára lehetővé teszi 2014. júliusa és augusztusa folyamán az Airport Handling működésének irányításával és ellenőrzésével kapcsolatos egyes funkciók ellátásának megkezdését.
- (177) Ebben a szakaszban – miközben a SEAH-val egyeztetve intézkedésekre kerül sor a SEAH eszközeinek a bérletével és a szakértői jelentésekkel összefüggésben – a vagyonkezelő a SEA-tól kérte és megszerezte azokat a pénzügyi forrásokat, melyek a későbbiekben a munkájának a teljesen független elvégzéséhez voltak szükségesek. Ezen kívül a vagyonkezelő sürgette a SEA-t, hogy dolgozza át az Airport Handlinggel kötött szolgáltatási szerződéseit, továbbá az Airport Handling számára új jogtanácsost talált, és kérte az Airport Handling szervezeti és működési szabályzatának a módosítását a társaság teljeskörű autonómiájának a biztosítása érdekében.
- (178) 2014. augusztus 27-én, miután a SEA részesedése a vagyonkezelő szervezetre átruházásra került, a vagyonkezelő új igazgatótanácsot nevezett ki.
- (179) A vagyonkezelő arról is gondoskodott, hogy az új igazgatótanács:
- felkérje az Airport Handling igazgatótanácsának tagjait, hogy azok készítsék el és adják át a vállalkozási tevékenység teljeskörű értékelését annak érdekében, hogy ne kerülhessen sor olyan intézkedés elfogadására, amely összeegyeztethetetlen lenne a gazdasági diszkontinuitás követelményével,
 - kérje egyes eljárások bevezetését annak érdekében, hogy:
 - biztosítsa, hogy többek között a SEAH és az Airport Handling között az áruk, ingóságok és/vagy ingatlanok biztosítása, valamint a légitársaságokkal és/vagy a kiszolgáló tevékenységekhez kapcsolódó szállítókkal vagy szolgáltatókkal kötött szerződések tekintetében ne legyen folyamatban jogi eljárás,
 - ellenőrizze, hogy az Airport Handling rendelkezik a szükséges eljárásokkal és ellenőrző elemekkel annak elkerülése érdekében, hogy az Airport Handling a SEA birtokában lévő üzleti információkból helytelen előnyre tegyen szert a versenytársakkal szemben a légitársaságokkal kötendő karbantartási szerződések kapcsán, esetleg ha azok az Airport Handlingnek a földi kiszolgáló tevékenységek piacán való pozicionálása tekintetében relevánsak,
 - rögzítse a meglévő beosztásokat olyan vezetői funkciók integrálásával, amelyek esetében elégtelen feladatellátás volt tapasztalható (elsősorban a Jogi és Erőforrás Igazgatóságon),
 - módosítsa az Airport Handling irányítását, melynek keretében a vagyonkezelő tagjaként eljáró vezérigazgatóhoz széles körben delegált döntéshozatali jogköröket,
 - értékelje és ideiglenesen megerősítse beosztásában a vezérigazgatót,
 - döntsön arról, hogy az Airport Handling saját honlappal rendelkezzen,
 - intenzív tárgyalásokat folytasson a SEA-val az Airport Handling és a SEA között meglévő szolgáltatási szerződések alapos felülvizsgálata érdekében, azzal a céllal, hogy biztosítsa, minden szolgáltatás a lehető legjobb feltételekkel áll rendelkezésre, továbbá lehetőséget biztosítson arra, hogy a szolgáltatások kötbér nélkül megszüntethetők legyenek, ha és amikor az Airport Handling úgy dönt, hogy kihasználja a belső struktúráit, vagy más és alkalmasabb szállítókkal veszi fel a kapcsolatot,

(*) Üzleti titkok.

- kommunikálja az ügyfelek, szállítók és a szakhatóság (ENAC) felé a társaság ellenőrzésében beállt változást.
- (180) Továbbá a vagyonkezelő intézkedéseket tett a gazdasági diszkontinuitás biztosítása érdekében. Összefoglalva az említett eljárások a következőkre terjednek ki:
- a gazdasági diszkontinuitás biztosításával összefüggőnek ítélt tevékenységek számbavétele,
 - az ilyen tevékenységek értékelése és jóváhagyása,
 - az információszolgáltatás biztosítása az igazgatótanács felé,
 - az információk kezelésével, elkülönítésével és tárolásával kapcsolatos eljárások, melyek a gazdasági diszkontinuitás tekintetében is relevánsak lehetnek.
- (181) A vagyonkezelő szervezet szerint az érintett belső eljárásokat két képzés keretében ismertették az Airport Handling felső- illetve középvezetői előtt.

5.1.8. Az intézkedések államnak való betudhatóságáról

- (182) A vagyonkezelő szerint a 2014. júniusa és augusztusa között eltelt időszakban az olasz hatóságok nem gyakoroltak közvetlen befolyást a SEA-ra, valamint annak az Airport Handlingbe történő befektetéssel kapcsolatos döntésébe. Soha nem merült fel olyan közvetlen vagy közvetett jel, amely alapot adna akár a leghalványabb kétségnek is, hogy az Airport Handling megalakításával és/vagy feltőkésítésével kapcsolatos döntés az olasz hatóságoktól függött volna.

5.1.9. Az Airport Handling üzleti tervéről, valamint a piaczgazdasági befektető elvének való megfelelésről

- (183) A vagyonkezelő szervezet szerint nincs folytonosság a SEAH és az Airport Handling között, ezért bármely magánbefektető megítélhette a Bizottságnak a 2014-es eljárást megindító határozatában ismertetett értékelésének törekénységét, így az értékelés nem is befolyásolhatta döntésében, hogy befektessen-e az Airport Handlingbe.
- (184) A vagyonkezelő szervezet világossá tette, hogy az eredetileg a Bizottságnak bemutatott, 2013. novemberi üzleti terv időközben pontosításon ment keresztül. Így az Airport Handling feltőkésítésére vonatkozó döntést megalapozó üzleti terv az Airport Handling Igazgatótanácsa által 2014. augusztus 26-án elfogadott, 2014. augusztusi üzleti terv volt.
- (185) A SEA részesedésének a vagyonkezelő szervezet felé történő átruházását követően a vagyonkezelő tevékenységét az Airport Handling üzleti terve hitelességének az ellenőrzésével folytatta. A vagyonkezelő szervezet szerint az Airport Handling frissen kinevezett igazgatótanácsa először megvizsgálta a 2014. augusztus 6-i üzleti terv megbízhatóságát, és a vonatkozó feladattal a Boston Consulting Groupot („BCG”) bízta meg.
- (186) A BCG 2014. október 14-én jelentést készített megállapításairól az Airport Handling számára. A BCG arra a következtetésre jutott, hogy az üzleti tervben megfogalmazott cél, azaz 2017-ben a [...] (*) EUR EBIT-érték [...] (*) %-os fedezet mellett, észszerű, továbbá hogy általánosságban véve az eltérés szintje megfelelt vagy enyhén alatta volt a földi kiszolgálási ágazatban működő, állami és magántulajdonú európai vállalatokból álló, szignifikáns minta átlagos nyereségességének. A BCG a 2013. novemberi üzleti terv érvényességét is megerősítette.

5.1.9.1. A munkaerő tervezett szűkítéséről és a hatékonyságbeli javulásokról

- (187) A vagyonkezelő szervezet szerint az Airport Handling határozott az irányban, hogy maximális hatékonyságot és rugalmasságot biztosítson a [...] (*) révén. A 2014. augusztus 6-i üzleti terv alapján az Airport Handling a várakozások szerint [...] (*) munkavállalót fog foglalkoztatni. Ez a koordinációs struktúrák észszerűsítésével, valamint a személyzet irányítása terén új, kiválóan teljesítő berendezések és számítógépes rendszerek bevezetésével – ami lehetővé teszi az Airport Handling számára, hogy ne pótolja a távozó személyzetet – érhető el.

(*) Üzleti titkok.

5.1.9.2. A munkaszervezéssel összefüggő tényezőkhöz kapcsolódó, teljesítménybeli javulások

(188) A vagyonkezelő szervezet szerint a még magasabb fokú hatékonyság az alábbi intézkedéssorozatról fog eredni:

- *A határozott idejű szerződések és részmunkaidős szerződések részarányának optimalizálása:* a becslések szerint a hatékonyság már 2015-ben [...] (*) %-kal emelkedett; és a [...] (*)-val együtt a növekedés mértéke további [...] (*) % lehet 2017-ig,
- *Jobban meghatározott munkaprogram:* az Airport Handling által alkalmazott munkaszerződés alapján [...] (*) várható, szemben a SEAH által saját munkavállalói tekintetében alkalmazott szerződésével. Ez [...] (*) % mértékű megtakarítást tesz lehetővé a munkát végző dolgozók létszámában. Ráadásul a teljes munkaidőben foglalkoztatott személyzet napi munkaideje [...] (*) volt, aminek a személyzet iránti igényre gyakorolt hatása [...] (*) %. A kollektív szerződésnek a várhatóan 2015-ben sorra kerülő megújításával további [...] (*) %. Ezen kívül az Airport Handling szándéka, hogy olyan eszközök bevezetésével optimalizálja az erőforrások felhasználását, mint a műszakos munkavégzés, az országos szintű kollektív szerződés által kínált új lehetőségekkel összhangban a napi és heti munkarend rugalmas mozgását magukban foglaló szerződések. Ezek a mechanizmusok lehetővé teszik az Airport Handling számára, hogy hatékonyságát legalább további [...] (*) %-kal fokozza,
- *szervezeti struktúra bevezetése a hatékony erőforrás-felhasználás érdekében* [...] (*) évig: már 2015-től a hatékonyság fokozódása lesz tapasztalható annak eredményeként, hogy a forgalomnövekedés függvényében a mátrixok szezonális bővítésére kerül sor, továbbá kilenc időszak figyelembevételével újraosztják a szabadságokat, ami maga után vonja a [...] (*) -t. A megtakarítások becsült mértéke [...] (*) %,
- *A meglévő személyzet kapacitásának optimalizálása:* a [...] (*) progresszív kihasználása pozitív irányú elmozduláshoz vezet a 0,5 %-os termelési hatékonyság terén. A beosztások szűkítése a [...] (*) esetében – amit már elvégeztek ([...] (*)), vagy 2015. folyamán részben megvalósítás alatt van ([...] (*)) – szintén hozzá fog járulni a hatékonyság javításához,
- *A nagyobb forgalomból eredő méretgazdaságosság:* a meglévő ügyfelek oldalán a forgalom növekedése és az új légitársaságokkal – akkor is ha azok, nem a csúcsidőszakokban üzemelnek – kötött szerződések lehetővé fogják tenni a személyzet telítettségi tényezőjének a javítását, ami termelékenységi hatékonyságban kifejezve 2017-ben eléri a + [...] (*) %-ot,
- *Az iparági folyamatok strukturális kiigazítása:* a vagyonkezelő szervezet az alábbi módszereket irányozta elő a hatékonyság elősegítése érdekében: a jobb munkatervezés és -szervezés, valamint a műszaki megoldásokba való befektetések, amelyek lehetővé teszik egyes tevékenységek részleges vagy teljes automatizálását, a munkaerővel kapcsolatos ráfordítások összekapcsolása az üzleti teljesítménnyel és eredményekkel. A munkatervezés terén a vagyonkezelő szervezet jelezte, hogy az Airport Handling a személyzet kezelése és műszakokba való beosztása érdekében új informatikai rendszerekbe való befektetéseket tervezett, ami az erőforrások racionálisabb kihasználásához vezet [...] (*) %-os hatékonyság mellett. Ezen kívül az Airport Handling megkezdte a modern geolokációs rendszerekkel ellátott, új berendezések beszerzésének folyamatát. A személyzet tekintetében a hatékonyság a becslések szerint [...] (*) %.

(189) A vagyonkezelő szervezet szerint a működés első hónapjaiban az Airport Handling által elért eredmények lehetővé teszik a Bizottság ex-post ellenőrzését, hogy az üzleti tervben foglalt feltételezések mennyiben voltak megbízhatók. A vagyonkezelő szervezet kiemelte az első négyhavi tevékenységet, ahol [...] (*) EBIT-érték jelentkezett [...] (*) EUR összegben, illetve [...] (*) [...] (*) EUR összegben, a 2014. augusztus 6-i üzleti terv előrejelzéseivel összevetve. Ez a kedvező trend [...] (*) árbevétel ([...] (*) EUR) és [...] (*) költség ([...] (*) EUR) eredményeként adódott.

5.2. A SEAH (felszámolás alatt) észrevételei

5.2.1. A SEAH eszközeiről

(190) A SEAH szerint a földi kiszolgáló tevékenységekhez használt berendezések könyv szerinti értéke [...] (*) EUR volt azt megelőzően, hogy a SEAH felszámolás alá került volna. Az érintett eszközök átlagos kora [...] (*) volt. A körülbelül [...] (*) darab magasabb értékű [...] (*) berendezésből (kivéve [...] (*)), csupán [...] (*) beszerzése történt 2006. december 31-ét követően.

(*) Üzleti titkok.

- (191) A SEAH felszámolásának kezdetekor a társaság egyéb eszközei közé kizárólag az üzleti tevékenység 2014. szeptember 1-i megszüntetésével kapcsolatos működő tőke tartozott. Továbbá bizonyos [...] (*) volt még fellelhető. Ezek a pozíciók időközben zárásra kerültek. Ezért, a SEAH szerint, a felszámoló kizárólag a földi kiszolgáló berendezések értékesítésére számíthat a felszámolási költségek és más, még fennmaradó tartozások finanszírozásánál.

5.2.2. A SEAH eszközeinek értékesítésére meghirdetett közbeszerzési eljárásról

- (192) A felszámoló egyik fő feladata a nyílt, nyilvános és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárás lebonyolítása volt a SEAH eszközeinek értékesítése érdekében, amely egyébként már azt megelőzően megkezdődött, hogy a társaság felszámolási eljárás tárgyává vált volna.
- (193) A SEAH szerint az eszközöket kilenc csoportba sorolták, amelyek különböző értékű, egymást kiegészítő, valamint önálló funkcióval rendelkező eszközöket tartalmaztak. A cél az volt, hogy a közbeszerzési eljárásban garantálják a széles körű részvételt. Az eszközöknek a csoportokba való felosztása azzal a céllal történt, hogy az olaszországi repülőtereken működő, nagyobb kiszolgáló vállalkozások tevékenységén alapján megcélazzák az azonosítható piaci szükségleteket. Az elérhető információk azt mutatják, hogy az értékesítési folyamat a kiszolgáló tevékenységeket folytatókra, a repülőterek üzemeltetőire, a légitársaságokra, az értékesített berendezéstípusokat előállító gyártókra, viszonteladókra és lízingscégekre korlátozódott. Ezen kívül bizonyos minimális fizetőképességi követelményeket is meghatároztak, amelyek közül kiemelhető (i) a benyújtani kívánt ajánlattal érintett, minden egyes eszközcsoport vonatkozásában legalább 1 millió EUR összegű árbevétel; (ii) legalább 1 millió EUR értékű nettó eszközállomány, vagy amennyiben a potenciális vevő egyenél több csoportra kívánt ajánlatot adni, legalább 2 millió EUR-s eszközérték; (iii) legfeljebb 3-as értékű mutató a teljes eszközértékre vetített eladósodottság tekintetében. A fentiekben meghatározott kötelező előírásokon túl az ajánlati felhívás nem rögzített más kiválasztási szempontot.
- (194) A SEAH jelzi, hogy az érintett eszközök megszerzése kapcsán egyetlen ajánlattevő sem fejezte ki érdeklődését. A kizárólagosan tájékoztatásra vonatkozó kérések az eljárás keretein kívül érkeztek olyan felektől, akik csupán egyes eszközök megszerzése iránt érdeklődtek, viszont számottevően alacsonyabb áron, mint amelyet a független szakértők megállapítottak. Az SEAH továbbá rámutatott, hogy az Airport Handling, bár az eszközök megszerzése kapcsán érdeklődését fejezte ki, ajánlatot nem nyújtott be. A Bizottság megjegyzi, hogy az olasz hatóságok már 2013. november 27-én – amikor a Bizottsággal a SEA-nak a SEAH felszámolására, valamint az Airport Handling megalapítására és tőkével való ellátására irányuló tervéről egyeztettek – bejelentették, hogy az Airport Handling nem fog részt venni az értékesítési folyamatban, és ennek okán ajánlatot sem nyújt be az eljárás során.

- (195) A SEAH eszközeinek kiárusítására tett, sikertelen próbálkozást követően a felszámoló felvette a kapcsolatot az ágazat fő vállalkozásaival, hogy megvitassa velük az érintett eszközök értékesítésének a lehetőségét, valamint az ilyen értékesítésre esetlegesen alkalmazható feltételeket.

5.2.3. Az eszközök értékeléséről

- (196) A SEAH emlékeztetett arra, hogy a SEAH felszámolásának megindulása előtt a társaság Igazgatótanácsa az IMQ-t, mint független szakértőt megbízta az eszközök értékelésével. Az értékelés átadására 2014. június 25-én került sor, éves szinten a bérleti díjra [...] (*) EUR összegű javaslat született, mely értéket a piaci viszonyokkal összhangban állónak ítélték. 2014. szeptember 1-jén a SEAH az E&Y-nak adott megbízást az eszközök egy második értékelésének az elvégzésére. A vagyonkezelő kérésére a SEAH és a vagyonkezelő közösen bízta meg az E&Y-t a második értékelés jelentette feladattal. Az E&Y ezt követően 1,4 millió EUR összegű éves bérleti díjra tett javaslatot.
- (197) A SEAH hozzátette, hogy az Airport Handling jelenleg bérleti szerződés alapján használja a SEAH eszközeit, és felelős azok karbantartásáért (az éves karbantartási költségek becsült összege [...] (*) EUR).

5.2.4. A bérleti szerződésről

- (198) A SEAH szerint a bérleti szerződés megkötését a felek között intenzív tárgyalások előzték meg, amelyekbe a SEA nem avatkozott be. A SEAH előadta, hogy az eszközök üzemén kívül való helyezésére tekintettel a bérleti szerződés megkötése az eszközérték fenntartásának szükséges feltétele. Az Airport Handlinggel kötött bérleti szerződés hiányában a SEAH-nak el kellett volna távolítani a berendezéseket a repülőtér épületeiből, amivel számottevő szállítási és karbantartási költségek jártak volna együtt.
- (199) A SEAH egyúttal előadta, hogy mivel a bérleti szerződés lejáratára 2015. augusztus 31. volt, a felszámoló mérlegelte az eszközök üzemén kívül való helyezésének lehetőségét. A SEAH rámutat, hogy az eszközöknek az Airport Handling számára való értékesítése – miután a Bizottságnak a gazdasági folytonossággal kapcsolatos kétségei mérséklődnek – lehetővé tenné a SEAH számára az érintett eszközök értékének maximalizálását a felszámolási eljárásban.

(*) Üzleti titkok.

5.3. A SEA észrevételei

5.3.1. A gazdasági folytonosságról

- (200) A SEA álláspontja szerint a 2014-es eljárást megindító határozatban hivatkozott ítélkezési gyakorlat meglehetősen lényeges mértékben eltér a tárgybeli esettől.
- (201) Először is az említett ítélkezési gyakorlat kizárólag olyan helyzetekre vonatkozik, amelyek jellemzője a támogatás kedvezményezettje oldaláról eszközök átruházása a frissen létrehozott társaság felé. Az ítélkezési gyakorlat alapvetően olyan ügyekre vonatkozik, ahol az összeegyeztethetetlen állami támogatásban részesülő vállalkozás, amely nincs abban a helyzetben, hogy a juttatást visszafizesse, új vállalkozást alapít, amelybe tevékenységeinek egy részét áthelyezi. Másodsorban a Bizottság által hivatkozott minden esetben a kedvezményezett és az új vállalkozás közötti átruházás tárgyát számottevő értékkel bíró eszközök (tevékenységek, létesítmények, áruk, ingatlanok, védjegyek, iparjogvédelmi jogok) képezik.
- (202) A SEA szerint jelen ügy jellemzői arra a következtetésre vezetnek, hogy az Airport Handling a jövőben nem élvezhette volna a SEAH által, feltételezetten támogatásként kapott összeggel kapcsolatos versenyelőnyt, mivel nem vett át eszközt a SEAH-tól. Ehelyett a SEAH számára biztosított, állítólagos versenyelőny megszűnt volna a társaság felszámolásával, és így nem is lehetett volna átadni.
- (203) A SEA emlékeztet arra, hogy a 2012-es visszafizetési határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a SEAH számára biztosított, állítólagos versenyelőny megfelelt a társaság által elszenvedett veszteségek finanszírozásához szükséges összegnek, amit elsősorban a magas személyi jellegű költségek idéztek elő. Jóllehet a személyi jellegű költségek ekként való kiegyenlítése számottevő hatást gyakorol a földi kiszolgáló tevékenységet végző vállalkozások költségszerkezetére – a személyi jellegű költségek az összes költség 65–80 %-át teszik ki –, a SEA rámutat, hogy a Bizottság által hivatkozott ügyektől eltérően jelen eset nem áll kapcsolatban olyan tulajdonrész vagy eszközök átruházásával, amelyek a SEAH tevékenységének a végzéséhez (vagy még inkább folytatásához) szükségesek, és nem függ össze olyan művelettel, amelynek célja a kedvezményezett eszközeinek a megóvása, és így a visszafizetési végzés kijátszása.
- (204) A SEA szerint megjegyzendő, hogy mivel a SEAH által kapott állítólagos állami támogatásból eredő előnyt a túlzott mértékű munkaerőköltségekből származó veszteségek fedezésére használták fel, ez az előny egyértelműen megszűnt a társaság felszámolásával és a munkavállalók elbocsátásával. A SEA álláspontja szerint az, hogy a SEAH korábbi dolgozóit később, eltérő formai és tartalmi feltételekkel az Airport Handling felvette, ezt a következtetés lényeges mértékben nem módosítja.
- (205) A SEA hozzátette, hogy még akkor is, ha elfogadható lenne, hogy a SEAH részéről az Airport Handling felé az eszközök átruházásának a hiánya nem elegendő annak megállapításához, hogy nem merül fel gazdasági folytonosság, az Airport Handling létrehozásának alapját képező ügyletek körülményei – azokat összességükben vizsgálva –, nem tekinthetők úgy, mint amelyek hatása a visszafizetési végzés kijátszása volt.
- (206) A SEA szerint a döntés, melynek értelmében új földi kiszolgáló vállalkozást alakítanak arra, hogy piaci viszonyok között, más szolgáltatókkal versenyezve működjön, gazdasági logikán alapul, és azt egy olyan irányítási modell indokolja, amely lényeges mértékben eltér a korábbi vállalkozás, a SEAH által alkalmazottól ([...](^(*))); az ezzel elérendő cél közép- és hosszú távon fenntartható nyereségségesség elérése.
- (207) A SEA állítja, hogy SEAH bejelentése, amely szerint a társaság megszünteti tevékenységeit a milánói repülőtereken, valamint a SEAH felszámolási eljárás alá kerülése a piacon lendületet adott a tényleges versenynek, és ennek során a milánói repülőtereken működő légitársaságok a különböző szolgáltatók által bemutatott ajánlatok összehasonlító értékelés alapján választhattak földi kiszolgáló tevékenységekre szolgáltatót.
- (208) A SEA szerint ez a versenypiaci folyamat megelőzte azt, hogy az Airport Handling eredményesen kötött szerződéseket a légitársaságokkal, mégpedig a SEA-től teljesen függetlenül. A valóságban egyes légitársaságok, a SEAH korábbi ügyfelei úgy döntöttek, hogy nem veszik igénybe az Airport Handling szolgáltatásait, míg a másik oldalról az Airport Handling olyan légitársaságokkal is kötött szerződést, amelyeket korábban nem a SEAH szolgáltat ki.
- (209) Továbbá, a SEA szerint, az összevont (konszolidált) éves beszámolókat szabályozó 78/660/EGK⁽¹⁸⁾ és 83/349/EGK⁽¹⁹⁾ tanácsi irányelvek – ezeket az olasz jogba az 1991. április 9-i, 127. sz. törvényerejű rendelet ülteti át – értelmében, mivel a SEA a részesedésének a vagyonkezelő szervezetre való átruházást követően nem rendelkezett ellenőrzési és irányítási joggal az Airport Handling kapcsán, az Airport Handling a továbbiakban, számviteli szempontból nem tartozik a SEA csoporthoz, és ezért a költségvetése sem konszolidálható a SEA költségvetésével.

(*) Üzleti titkok.

⁽¹⁸⁾ A Tanács 78/660/EK negyedik irányelve (1978. július 25.) a Szerződés 54. cikke (3) bekezdésének g) pontja alapján meghatározott jogi formájú társaságok éves beszámolójáról (HL L 222., 1978.8.14., 11. o.).

⁽¹⁹⁾ A Tanács 83/349/EK hetedik irányelve (1983. június 13.) a Szerződés 54. cikke (3) bekezdésének g) pontja alapján az összevont (konszolidált) éves beszámolóról (HL L 193., 1983.7.18., 1. o.).

- (210) Továbbá harmadik feleknek az Airport Handling tőkéjéből való részesedésszerzése felgyorsítása érdekében 2015. január 26-án a SEA és a vagyonkezelő szervezet egy, „a vagyonkezelési meghatalmazás 20. cikke szerinti végrehajtási rendelkezést” írt alá azzal a céllal, hogy a vagyonkezelőre ruhazza a külső befektető keresésével járó felelősséget. A vagyonkezelő és a SEA úgy határozott, hogy a feladattal a BNP Paribas -t bízta meg.
- (211) A BNP Paribas segítette az Airport Handlinget a részvények értékesítésére vonatkozó ajánlat elkészítésében, felvette a kapcsolatot több olyan befektetővel, akik potenciálisan érdeklődhetnek az Airport Handling tőkéjében való részesedésszerzés iránt, továbbá megbeszéléseket is folytatott lehetséges befektetőkkel.
- (212) A SEA hozzátette, hogy amint valamely magánbefektető megszerzi az Airport Handling legalább 30 %-os tulajdonát, a SEA mérlegelni fogja annak a lehetőségét, hogy befektetőket keressen a társaságban lévő többségi tulajdon átvételére is.

5.3.2. Állami forrásokról és az államnak való betudhatóságról

- (213) A SEA álláspontja az, hogy szerint a tény, hogy az Airport Handling állami tulajdonú vállalkozás, nem elégséges azon következtetés levonásához, hogy forrásai állami forrásnak minősülnek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése alapján. Továbbá a vagyonkezelő szervezet felállítását követően az Airport Handling pénzügyi erőforrásait a SEA nem ellenőrzi, ezért nem jelenthető ki, hogy azok a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami források lennének.
- (214) E tekintetben a SEA hozzáteszi, hogy:
- az első, 3,7 millió EUR összegű tőkeemelés az Airport Handling közgyűlése 2014. augusztus 27-én hagyta jóvá. Ugyanezen a napon a vagyonkezelő szervezetre átruházták a SEA teljes részesedését a SEAH-ban. Az említett napon a vagyonkezelő vált az Airport Handling kizárólag tulajdonosává minden törvényes szempontból,
 - ugyanezen a naponta vagyonkezelő, mint az Airport Handling kizárólagos tulajdonosa 20 000 SFP -t bocsátott ki 20 millió EUR összértékben. Az SFP-eket a SEA 2014. augusztus 28-án teljes mértékben bejegyezte és kifizette.
- (215) Az SEA hangsúlyozza az átruházás időpontja óta az Airport Handling pénzügyi erőforrásai mindenkor a vagyonkezelő, az Airport Handling kizárólagos tulajdonosa ellenőrzése alatt állnak.
- (216) A SEA álláspontja szerint a fentiek azt mutatják, hogy a SEA állami tulajdonosa (Milánó Önkormányzata) sem közvetlenül, sem közvetetten nem gyakorol befolyást az Airport Handling tekintetében a pénzügyi instrumentumok felhasználására, továbbá hogy a vagyonkezelő szervezet fennállása alatt az említett források végig a vagyonkezelő ellenőrzése alatt maradnak. Mindezekről függetlenül, a vagyonkezelő szervezet megalapításának eredményeként a SEA elvesztette jogosultságát az Airport Handling igazgatótanácsi tagjainak a kinevezésére.

5.4. Egy érdekelt harmadik fél észrevételei

- (217) A Bizottság észrevételt kapott egy érdekelt féltől, aki azt kérte, hogy kilétét és észrevételeit se közöljék harmadik felekkel.

6. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

- (218) Olaszország azokkal a véleményekkel kapcsolatban tett észrevételeket, melyeket a vagyonkezelő szervezet és a SEA adott elő a vizsgálat keretében.
- (219) Olaszország teljes mértékben támogatta a fent említett érdekelt felek által előadott véleményeket, és azt hangsúlyozta, hogy azok egyrészt bizonyítják, hogy az olasz hatóságok egyáltalán nem avatkoztak be a SEA tevékenységébe, valamint annak az Airport Handlingbe való befektetéssel összefüggő döntésébe, míg másrészt igazolják, hogy az Airport Handling nem folytatja a SEAH gazdasági tevékenységét.

7. ÉRTÉKELÉS

- (220) Ebben az ügyben a Bizottságnak két, egymástól különálló szempontot kellett értékelnie: az első a visszafizetési határozatból eredő visszafizetési kötelezettség esetleges átszállása az SEA Handlingtől az Airport Handlingre; a második az Airport Handlingnek a SEA által 25 millió euro összegben juttatott tőkeinjekciójában esetlegesen jelen lévő támogatás.

7.1. Gazdasági folytonosság és a visszafizetési kötelezettség átszállása

- (221) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatást azon vállalkozásokkal kell visszafizettetni, amelyeknek abból tényleges előnyük származott ⁽²⁰⁾.
- (222) Ha az állami támogatás kedvezményezettje fizetéseképtelen, a visszafizetési kötelezettség úgy teljesíthető, hogy a támogatás visszafizetésével kapcsolatos követelést fel kell venni hitelezői követelések jegyzékébe, feltéve, hogy a támogatás kedvezményezettje még működik a piacon ⁽²¹⁾. A bíróság álláspontja szerint „mikor a jogellenes támogatásban részesült vállalkozás csődbe kerül, és e csődben lévő vállalkozás tevékenységei egy részének folytatására társaságot alapítanak, e tevékenység folytatása, mindaddig, amíg az érintett támogatásokat teljes egészében vissza nem térítik, továbbra is fenntartja az azon versenyelőny által okozott versenytorzulást, amelyet e vállalkozás a piacon a versenytársaival szemben élvezett. Így az ilyen, újonnan alapított társaság, amennyiben ezen előny az ő javára továbbra is fennáll, a szóban forgó támogatások visszatérítésére kötelezhető. Ez az eset áll fenn olyankor, ha megállapításra kerül, hogy e társaság továbbra is élvezzi az e támogatások kedvezményéhez kötődő versenyelőnyt, különösen amikor az a felszámolás alatt álló társaság aktíváit anélkül szerzi meg, hogy ennek ellenértékéért piaci értéknek megfelelő árat fizetne, vagy ha megállapításra kerül, hogy e társaság alapításának az volt a célja, hogy megkerülje az említett támogatások visszatérítésére vonatkozó kötelezettséget” ⁽²²⁾.
- (223) Tekintettel az eszközök átruházására a támogatás kedvezményezettjétől egy másik, ez előbbi tevékenységeit folytató vállalatra a Bíróság megerősítette, hogy a következő körülmények vehetők figyelembe a két társaság közötti gazdasági folytonosság értékelésekor ⁽²³⁾: az átruházás célja (aktívák és passzívák, a munkaerő folytonossága, a vagyoni eszközök egyben tartása stb.); az átruházási ár; az eredeti és az átvevő cég részvényeseinek vagy tulajdonosainak személyazonossága; az átruházás időpontja (a vizsgálat megkezdése, az eljárás megindítása vagy a végleges határozathozatal után); és végül az ügylet gazdasági logikája.
- (224) Az ítélkezési gyakorlat szerint a fentiekben említett körülményeket eltérő mértékben, az adott ügy konkrét jellemzőinek megfelelően lehet figyelembe venni ⁽²⁴⁾. Ebből következik, hogy a Bizottság nem köteles az összes ilyen körülményt figyelembe venni, amit a „vehetők figyelembe” kifejezés is alátámaszt ⁽²⁵⁾.
- (225) Annak eldöntése érdekében, hogy fennáll-e gazdasági folytonosság a SEAH és az Airport Handling között, továbbá, hogy ez utóbbi kötelezhető-e az előbbi számára nyújtott, összeegyeztethetetlen támogatás megtérítésére, a Bizottság a fentiekben említett mutatókat a kérdéses eset konkrét körülményeire alkalmazta.

7.1.1. Az átruházás célja

7.1.1.1. A munkaerő és a munkaszerződések átruházása

- (226) A SEAH felszámolásának a megindítását követően a társaságok számos korábbi munkavállalóját az Airport Handling foglalkoztatta tovább, így ők kezdetben ez utóbbi vállalat munkaerőjének a többségét adták. Ezért releváns annak elemzése, hogy ez a helyzet nem utal-e a visszafizetési határozat kijátszására. Ennek érdekében azt érdemes értékelni, hogy az adott eredményre vezető folyamat nem azt eredményezte-e, hogy miközben a SEAH munkavállalóit átvették az Airport Handlinghez, ez utóbbi a főbb jellemzőket megőrizte. Ez annál is inkább helyénvaló kérdés, mivel a földi kiszolgáló tevékenységet végző vállalatoknál a munkaerő a működéshez szükséges, elsődleges erőforrás ⁽²⁶⁾.
- (227) Olaszország szerint a SEAH és az Airport Handling viszonylatában nem merül fel a munkaerő folytonossága, mivel a munkaszerződéseket a SEAH megszüntette, míg a személyzetet az Airport Handling új szerződésekkel, lényegesen eltérő feltételek mellett foglalkoztatta. Ezt az álláspontot az Airport Handling és a SEA egyaránt támogatta.

⁽²⁰⁾ Az Olaszország kontra Bizottság C-303/88. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C 1991., 367. o.) 57. pontja. A Németország kontra Bizottság („SMI”) C-277/00. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C 2004. 238. o.) 75. pontja. A támogatás visszafizetésével a támogatásban részesülőnek el kell veszítenie a piacon korábban élvezett előnyt, és a támogatás előtti helyzet áll vissza.

⁽²¹⁾ A Bizottság kontra Olaszország („A New Interline SpA számára juttatott támogatás”) C-454/09. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C 2011., 650. o.) 36. pontja.

⁽²²⁾ A Bizottság kontra Spanyolország C-610/10. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C 2012., 781. o.) 106. pontja.

⁽²³⁾ Az Olaszország és SIM 2 Multimedia kontra Bizottság („Seleco-Multimedia”) C-328/99. és C-399/00. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C 2003., 252. o.) 69., 77–78. pontja. A mutatók e csoportját később a Ryanair kontra Bizottság T-123/09. sz. ügy (ECLI:EU:T 2012., 164. o.) 155. pontjában erősítették meg.

⁽²⁴⁾ A Görögország és társai kontra Bizottság T-415/05., T-416/05. és T-423/05. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:T 2010., 386. o.) 135. pontja.

⁽²⁵⁾ A Ryanair kontra Bizottság T-123/09. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T 2012. 164. o.) 156. pontja.

⁽²⁶⁾ Lásd az 40. lábjegyzetet.

- (228) Olaszország álláspontja szerint a SEA, a SEAH és a szakszervezetek által 2013. november 4-én aláírt megállapodás nem értelmezhető úgy, mint amely garantálta a SEAH korábbi munkavállalói számára a SEAH-val kötött korábbi szerződésekben foglalt jogokat. Az említett megállapodás lényegét tekintve programadó dokumentum, amelyet utóbb a 2014. június 4-én aláírt megállapodás váltott fel. Az érintett szerződések szövege alapján nyilvánvaló, hogy a SEAH korábbi munkavállalói számára nem garantálták a korábban szerzett jogokat, hanem őket az Airport Handling új feltételek mellett foglalkoztatta újra.
- (229) A hivatalos vizsgálati eljárásban megszerzett információk alapján a Bizottság értékelte i. a folyamatot, mely során a SEAH munkavállalóinak jelentős részét az Airport Handling újra foglalkoztatta, ii. és a szakszervezetekkel a SEAH munkavállalói újra foglalkoztatása tárgyában kötött megállapodásokat.
- (230) Először is, ami a folyamatot illeti, megjegyzendő, hogy kezdetben nem került sor a munkaszerződések *de jure* átruházására a SEAH oldaláról az Airport Handling felé. A SEAH-val kötött szerződéseket jogszerűen megszüntették, és az Airport Handlinggel új szerződéseket kötöttek. Sőt, a munkaszerződések sem automatikusan, sem globálisan nem szálltak át a SEAH-ról az Airport Handlingre. Tényszerűen a munkaszerződések semmiféle átruházására nem került sor. Ehelyett az előbbi vállalat megszüntette a munkaszerződéseket, mielőtt az utóbbi vállalat a dolgozók egy részét eltérő feltételek mellett újra foglalkoztatta.
- (231) Másodsorban, ami az átruházás célját illeti, az alábbiakat érdemes megjegyezni: 2014. április 22-én, amikor a SEAH kezdeményezte a létszámleépítésben érintett munkavállalók mobilitási programjának az alkalmazását; a dolgozói létszám [...] (*) volt, amit [...] (*) FTE-nek felelt meg. A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy 2015. május 31-én, kilenc hónapnyi működést követően az Airport Handling [...] (*) munkavállalóval rendelkezett, és közülük [...] (*) dolgozót foglalkoztatott korábban a SEAH. Ennélfogva az Airport Handling addig az időpontig a SEAH munkavállalói közül körülbelül [...] (*) %-ot vett át. Ezért az átruházás vagy átadás nem volt teljes, sőt gyakorlatilag teljesnek sem nevezhető. Ugyanakkor azt is meg kell jegyezni, hogy az Airport Handling munkaereje, legalábbis a kezdeti időszakban, a működés megkezdését követően, szinte kizárólag a SEAH korábbi személyzetéből állt.
- (232) Harmadsorban, tekintettel az újra foglalkoztatás lényegi feltételeire, a Bizottság megjegyzi, hogy az Airport Handling által a korábbi SEAH-dolgozókkal aláírt szerződések formai és tartalmi tekintetben is eltértek a korábban a SEAH-val kötött szerződésektől, különös tekintettel arra, hogy eltérő feltételek vonatkoztak az alábbiakra:
- [...] (*) vonatkozik az Airport Handling munkavállalóira,
 - az Airport Handling nem alkalmazza a [...] (*) -t, ami a nemzeti kollektív szerződést egészíti ki,
 - A foglalkoztatási feltételek lényegi változásai a következőkre terjednek ki:
 - [...] (*),
 - [...] (*), amit a SEAH korábban alkalmazott a munkavállalói tekintetében,
 - munkaszervezés, pl. [...] (*),
 - A fentiekben felsorolt változások mérhető eredménye a munkaerőköltségek körülbelül [...] (*) % mértékű csökkenése a SEAH munkaerőköltségével összevetve, ami egyszerre vezethető vissza a vonatkozó nemzeti kollektív szerződéses rendszer változására és a kiegészítő vállalati szerződésre; az ez utóbbi feltételeinek súlya munkaerőköltségekben 50 %-kal mérséklődött.
- (233) Végül azok a körülmények, melyek között az érintett felek a foglalkoztatási feltételeket megtárgyalták és végül elfogadták, az adott esetben azt jelzi, hogy a foglalkoztatási feltételek lényegesen változtak: A SEA, SEAH és az Airport Handling külön-külön tárgyaltak a szakszervezetekkel, illetve azokkal külön megállapodásokat kötöttek. Az Airport Handling és a szakszervezetek viszonylatában a felvétel feltételeiről, a munkaszerződések jogi és pénzügyi tartalmáról, a jóléti politikáról és a munkaszervezésről szóló megállapodás elérése nyolc hónapot vett igénybe. A vagyonkezelő szervezet szerint a SEAH munkavállalói kezdetben ellenezték a változásokat, amelyekbe egyébként a dolgozókat képviselő szakszervezetek beleegyeztek a 2014. júniusi megállapodásban. A dolgozók a változásokat szavazáson elutasították. A vagyonkezelő szervezet által átadott dokumentáció szerint a szakszervezetek csak azt követően egyeztek bele az új foglalkoztatási feltételekbe, miután az Airport Handling vállalta, hogy bizonyos

(*) Üzleti titkok.

pontosításokat végez a fentiekben említett megállapodásban. A Bizottság megjegyzi, hogy az Airport Handling külön tárgyalta a szakszervezetekkel, és a kezdeti véleményeltérések ellenére sikerült a fentiekben leírt változásokat megvalósítani. A fenti (38) preambulumbekkezdésben leírtak szerint az Airport Handling és a szakszervezetek közötti 2014. június 4-i megállapodás nem módosult lényeges mértékben azt követően, hogy azt a szakszervezetek elutasították a szavazáson, ahol a megállapodásban számos pontosítást kértek.

- (234) A fenti megfontolások alapján a munkaerő tényleges átadása nem volt teljes, és arra sem utal, hogy tartalmilag átvették volna a SEAH-szerződésekre irányadó foglalkoztatási feltételeket.
- (235) Ezt a megállapítást nem befolyásolják a SEA, a SEAH és az Airport Handling által a szakszervezeti testületekkel külön-külön, a munkaerő tárgyában kötött megállapodások. A megállapodások célja ugyanis nem utal arra, hogy a munkaerőt teljes mértékben átadnák a SEAH-tól az Airport Handling számára, sem arra, hogy a SEAH-féle munkaszerződésekre irányadó feltételeket fenntartsák. A Bizottság megjegyzi, hogy különösen az első, 2013. november 4-i, a SEA és a szakszervezetek között létrejött rendezéstervezet szerint a jövőbeli végrehajtási megállapodás minden bizonnyal azzal a céllal jött létre, hogy az összes SEAH-dolgozó állását megóvják⁽²⁷⁾. Az említett megállapodás számos, e cél elérésére megfogalmazott intézkedést vesz számba: lényegében véve a foglalkoztatást és a kollektív szerződéseket szabályozó, vonatkozó jogszabályok által elérhetővé tett összes mechanizmust, mint amilyenek a szociális biztonsági hálók és önkéntes szerződésmegszüntetések, melyeket a SEA csoporton belül is alkalmaztak, valamint a cégcsoporton belüli áthelyezésre irányuló megoldások. Ennélfogva a megállapodás valójában arra utal, hogy az álláshelyek összességét igyekeztek átcsoportosítani a SEA csoporton belül⁽²⁸⁾, de nem kizárólag az Airport Handlingnél, illetve úgy, hogy az csupán a több intézkedés egyikének számít. Ráadásul ezeket a megállapodásokat nem az Airport Handlinggel kötötték meg, mert az a dolgozókkal külön megállapodásokra lépett. Ezért az Airport Handlinghez hozzárendelt állások számát a felek előre nem határozták meg, hanem csak azt követően került megállapításra, hogy a légitársaságokkal kötött szerződések létrejöttét követően a vállalat személyzet iránti szükséglete láthatóvá vált.
- (236) A Bizottság ezen túl megjegyzi, hogy semmi nem utal arra, hogy az Airport Handling oldalán kötelezettség állt volna fenn, számára bármely állami hatóság vagy az anyavállalata, a SEA előírta volna, hogy a SEAH korábbi személyzetét foglalkoztassa.
- (237) Következtetésként a munkaerő átadásának a hatóköre kapcsán elmondható, hogy a Bizottság úgy ítéli meg, a körülmények *prima facie* a gazdasági folytonosság erősebb elemének mutatják a SEAH dolgozói jelentős része esetében az Airport Handling általi újra foglalkoztatást. Mindazonáltal figyelembe kell venni az újra foglalkoztatással összefüggő tényeket, különösen az összes szerződés megszüntetését és új szerződéses feltételek mellett új szerződések megkötését. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a munkaerő átadása nem értelmezhető határozott jelzésnek a SEAH és az Airport Handling közötti gazdasági folytonosság tekintetében.

7.1.1.2. Szerződések légitársaságokkal

- (238) A 2014-es eljárást megindító határozatban a Bizottság azon az előzetes állásponton volt, hogy az Airport Handlingnél a működés első felében várt piaci részesedés csak a korábban a SEA által végzett üzleti tevékenység visszaszervezésének köszönhetően tűnhet reálisnak.
- (239) A vizsgálat során Olaszország, a SEA és az Airport Handling azt nyilatkozta, hogy az említett várakozások az Airport Handling 2014. augusztusi üzleti tervén alapultak. Azokat az üzemi költségek számottevő mértékű csökkentésének az előírása tette lehetővé, amelynek eszköze a munkaerő hatékonysága és a személyzet csökkentése volt.
- (240) Továbbá a milánói repülőtereken működő légitársaságokkal a szerződéseket az Airport Handling újonnan tárgyalta. Olaszország szerint ezeket a szerződéseket a SEAH törvényesen nem ruházhatta át az Airport Handlingre. Azokat újonnan kellett tárgyalni a milánói repülőtereken tevékenykedő, versenytárs szolgáltatók ellenében.
- (241) A valóságban, mint az a fenti (133) és (208) preambulumbekkezdésben ismertetésre került, az Airport Handling ügyfélportfóliója eltér a SEAH-jétól. Amikor a SEAH kilépett a piacról, számos ügyfele úgy döntött, hogy a földi kiszolgáló tevékenységekkel nem az Airport Handlinget, mint szolgáltatót bízta meg. Ezzel szemben az Airport Handlingnek sikerült olyan ügyfeleket is meggyőznie, amelyeket korábban nem a SEAH szolgált ki.

⁽²⁷⁾ „a SEAH teljes személyzete tekintetében az állások megóvására, mint célkitűzésre való folytatólagos törekvés.” Lásd a 2013. november 4-i megállapodás 6. bekezdésének 1. albekezdésében.

⁽²⁸⁾ „A foglalkoztatást és a kollektív szerződéseket szabályozó, vonatkozó jogszabályok által elérhetővé tett összes mechanizmus alkalmazása (elsősorban szociális biztonsági hálók és önkéntes szerződésmegszüntetések, melyeket a SEA csoporton belül is alkalmaztak, a közelgő 2013. december 31-i határidőre tekintettel zökkenőmentesen), valamint a cégcsoporton belüli áthelyezésre irányuló megoldások (mind az új üzleti lehetőségekkel összhangban, mind a csomóponti szolgáltatások megszűnése utáni időszakokra vonatkozó, vállalati szerződések szerint megvalósított visszaszervezési folyamatoknak megfelelően, továbbá úgy, hogy a belső mobilitás kialakítása a SEA SpA szervezeti szükségleteit szolgálja)”; Ugyanott.

- (242) Annak további bizonyítására, hogy az Airport Handling által a légitársaságokkal kötött új szerződések nem csupán újonnan tárgyalásra kerültek, hanem alapvetően eltérő szerződéses feltételekről is rendelkeznek, Olaszország arra vonatkozóan nyújtott be tájékoztatást, hogy egyes, korábban a SEAH által kiszolgált légitársaságok (például a [...] (*)) képesek voltak számottevően kedvezőbb feltételeket elérni az Airport Handlingnél, mint a SEAH-nál. Nevezetesen, az Airport Handlinggel való tárgyalások során a [...] (*) azt kérte, hogy [...] (*). Ennek eredményeként [...] (*) [...] (*) -t szerzett⁽²⁹⁾.
- (243) A vizsgálat során Olaszország ismertette, hogy a SEA a milánói repülőtereken működő légitársaságok számára a repülőtéri díjakból kedvezmények biztosítását nem kötötte ahhoz a feltételhez, hogy az utóbbiak a földi kiszolgálásra vonatkozó szerződést kössenek az Airport Handlinggel. A vizsgálat során kapott észrevételek alapján nincs azt igazoló dokumentum, hogy a SEA ténylegesen ilyen magatartást tanúsított volna annak érdekében, hogy a milánói repülőtereken működő légitársaságokat rávegye arra, hogy a földi kiszolgáló tev (*)ékenységekre új szerződéseket kössenek az Airport Handlinggel.
- (244) A 2014-es eljárást megindító határozatban a Bizottság kétségét fejezte ki, hogy a légitársaságokkal való szerződéseket egyáltalán újratárgyalták-e. Ebben a körben a Bizottság arra utaló információkat mutatott be, hogy a SEA és az Airport Handling még az említett szerződések lejártá előtt közös marketingintézkedéseket hozott azzal a céllal, hogy biztosítsa a repülőtéren üzemelő légitársaságokat arról, hogy a SEA továbbviszi a földi kiszolgálási üzletágat. A hivatalos vizsgálati eljárás ugyanakkor nem eredményezett tényszerű bizonyítékot arra nézve, hogy a SEA és az Airport Handling – közös marketingintézkedéseken keresztül – úgy szervezte volna meg a vállalkozó egyszerű cseréjét, hogy közben a megbízó légitársaságoknak ne hagyott volna teret a szerződéses feltételek újratárgyalására. Nevezetesen a Bizottság nem tett szert olyan bizonyítékra, mely szerint a SEA vagy az Airport Handling abban a helyzetben lett volna, hogy ténylegesen meggyőztse a SEAH korábbi ügyfeleinek erőfeszítéseit, hogy azok más földi kiszolgáló tevékenységet végző vállalkozásoktól kedvezőbb feltételeket szerezzenek.
- (245) A Bizottság értékelte, hogy az Airport Handling az üzleti tevékenység megkezdésének előkészítésekor *de facto* az új piaci szereplő helyzetében volt-e, vagy ehelyett előnyt élvezett a SEAH piaci helyzetéből és ügyfélszerződéseiből adódóan a működés folytonosságának biztosítása érdekében. A szóban forgó ügy konkrét körülményei között, amennyiben a SEAH piacról való kilépése nem adott lehetőséget az ügyfeleinek az Airport Handlingtől eltérő földi kiszolgáló vállalkozásokkal új szerződések megtárgyalására, az utalhat a visszafizetettési határozat kijátszására, amennyiben az az ügyfelek átadását jelentené a SEAH oldaláról az Airport Handling felé.
- (246) Ebben a tekintetben a következők tekinthetők különösen relevánsnak: Az Airport Handling üzleti terve nem mérlegelt alternatív, alacsonyabb piaci részesedést jelző forgatókönyveket. Ez azt jelezheti, hogy az Airport Handling biztos volt és viszonylag nagy fokú valószínűséggel kezelte a SEAH ügyfélbázisának az átvételét, és így esetlegesen azt várta, hogy előnyre tesz szert a SEAH korábbi piaci helyzetéből és ügyfélszerződéseiből adódóan, vagyis úgy nyeri el az ügyfeleket és a vonatkozó szerződéseket, hogy a szerződések megkötése tekintetében nem kell számítani a többi földi kiszolgáló vállalkozás által támasztott versenyre.
- (247) Mindazonáltal bizonyos formális és lényegi tényezők azt mutatják, hogy nem ez volt a helyzet.
- (248) Először is, az átadás formáját illetően, szolgáltatási szerződések törvényes átruházásra nem került sor a SEAH oldaláról az Airport Handling felé. Ennek megfelelően a légitársaságok szabadon választhattak az Airport Handlingtől eltérő szolgáltatót, mielőtt a SEAH-val kötött szerződéseik megszűntek, miként azt jelen határozat (43) preambulumbekzdése rögzíti.
- (249) Másodsorban az elérhető információk arra utalnak, hogy az ügyfelek olyan helyzetben voltak, hogy megkereshettek más szolgáltatókat, amikor a SEAH tájékoztatta őket, hogy tevékenységét meg fogja szüntetni. Valójában az a tény, hogy több ügyfél is áttért más szolgáltatóra, bizonyítja, hogy ilyen lehetőség létezett. A legfontosabb szempont, hogy a SEAH nem rendelkezett joggal a szerződések harmadik felekre történő egyoldalú átruházására, eltekintve a kivételes helyzetektől. Az olasz hatóságok által nyújtott tájékoztatás szerint a kivételes helyzetekről szóló rendelkezést azonban nem alkalmazták. Az olasz hatóságok áttekintést adtak az Airport Handling 2014. február 14-én érvényes ügyfélbázisáról, ami azt mutatja, hogy a SEAH 68 korábbi ügyfele közül [...] (*) átpártolt más földi kiszolgáló vállalkozáshoz, továbbá hogy ugyanakkor az Airport Handling [...] (*) ügyfele közül 1 érkezett versenytársától, 3 a repülőtérré is frissen lépett be, míg [...] (*) számított a SEAH korábbi ügyfelének. A SEAH korábbi [...] (*) ügyfele közül [...] (*) olyan új, az ügyfelek számára kedvezőbb szerződéses feltételeket alkudott ki, melyek vagy alacsonyabb árakat rögzítettek (13 ügyfél), vagy a szolgáltatási csomagot módosították [...] (*) ügyfél), esetleg e kettőt együttesen alkalmazták [...] (*) ügyfél). Ennélfogva mindössze 20 ügyfél kötött olyan szolgáltatási szerződést, amely alapvetően a korábbi, SEAH-féle szerződésekkel azonos feltételeket ír elő. A SEAH-val korábban megállapodott árakhoz képest az árcsökkentések mértéke [...] (*) % és [...] (*) % közötti.

(*) Üzleti titkok.

(29) [...] (*).

- (250) A fentiek alapján, mindent összevetve, a Bizottság nem látja jelét a visszafizetési határozat kijátszásának (és így a gazdasági folytonosságnak) abban a folyamatban, amely során az Airport Handling szerződést kötött a SEAH több korábbi ügyfelével. Tényszerűen az Airport Handling, úgy tűnik, valódi versenyhelyzetben volt akkor, amikor a milánói repülőtérén működő légitársaságokkal tárgyalt, és arra mutató jelek is vannak, hogy a milánói repülőtereken a szolgáltatók közötti verseny ténylegesen megnyílt akkor, amikor a SEAH távozni készült a piacról.

7.1.1.3. A SEAH eszközei

- (251) Az átruházás tárgyával kapcsolatos elemzés harmadik elemeként a Bizottság értékelte az eszközök átruházásának a hatókörét.
- (252) A Bizottság megjegyzi, hogy amikor az Airport Handling megkezdte tevékenységét, a földi kiszolgáló tevékenységekhez szükséges berendezések 100 %-át a SEAH-tól szerezte be bérlet formájában. Öt hónappal később a társaság fokozatosan megkezdte e berendezések cseréjét a piacon beszerzett eszközökre, és végül, 2015 szeptemberében a SEAH-tól [...] (*) tételcsoportnyi eszközt vásárolt meg a mindösszesen [...] (*) tételcsoportból.
- (253) Konkrétan az Airport Handling a földi kiszolgáló tevékenységek végzését úgy kezdte meg, hogy ahhoz a SEAH eszközeit használta bérleti szerződés alapján. Az említett szerződés lejáratát 2015. augusztus 31. volt. A bérleti szerződés lezárulta előtt az Airport Handling érdeklődését fejezte ki a [...] (*) pályázati tétel közül [...] (*) tétel, nevezetesen a [...] (*) sz. tétel megszerzése iránt. Az Airport Handling szerint noha a valóságban a SEAH tulajdonában lévő és az Airport Handling felé bérbe adott földi kiszolgáló berendezések mintegy egyharmada idős volt, az Airport Handling készséget mutatott az ezen berendezések körülbelül [...] (*) %-ának (ami elegendő lett volna ahhoz, hogy az Airport Handling üzleti tevékenységét folytassa) a megszerzésére, tekintettel arra, hogy időközben az Airport Handling a piacon számottevő készletet szerzett be pótalkatrészekből, amikor a legidősebb SEAH-berendezések egyes elemeinek a kicserélésére tudott felhasználni.
- (254) A rendelkezésre álló dokumentáció arra utal, hogy az Airport Handling és a SEAH között az adásvétellel kapcsolatos tárgyalások azzal kezdődtek, hogy az Airport Handling 2015. június 3-án kelt levelében az alábbi ajánlatot tette:
- [...] (*) % mértékű engedmény a [...] (*) tekintetében figyelembe véve egyrészt a géppark korát és állapotát, míg másrészt a SEA által kezdeményezett értékesítési eljárás kimenetelét,
 - fizetés [...] (*) 2015. július 31-től 2015. december 31-ig,
 - az eredeti bérleti szerződés közös beleegyezéssel szűnjön meg 2015. június 30-án, továbbá a SEAH körülbelül [...] (*) kiválasztott tételre [...] (*) legkésőbb 2015. december 31-ig biztosítson ideiglenes és korlátozott, ingyenes bérletet (*comodato*) úgy, hogy az összes biztosítási és karbantartási költséget az Airport Handling visel.
- (255) Ugyanezen a napon a felek megbeszélést tartottak. 2015. június 10-i levelében a SEAH felszámolója az Airport Handling javaslataira az alábbiakban összegzett értelmű választ adta:
- Habár a SEAH kész elfogadni az ajánlatot, nincs abban a helyzetben, hogy engedményt adjon, hiszen minden árat szakértői becslés állapított meg. A felszámoló rámutatott, hogy az Airport Handlingnek így szállítási költségeket sem kell viselnie,
 - A SEAH nem fogad el részletfizetést, csak ha az Airport Handling megfelelő biztosítékokat nyújt,
 - Az engedmények nélkül a SEAH kész a berendezéspark 2015. június 30-i átruházására, továbbá vállalja a meghatározott tételek kölcsönadását, de csak legkésőbb 2015. november 30-ig.
- (256) Az olasz hatóságok szerint a tárgyalások még 2015 szeptemberében is folytak, amikor is a SEAH elfogadta [...] (*) összegű vételár megfizetését [...] (*) tétel, [...] (*) értékesítésének ellenében. A vételár [...] (*) EUR volt, ami megfelel a sikertelen közbeszerzési eljárásban eredetileg jelzett áraknak. Az eredeti bérleti időszakot kivételesen meghosszabbították [...] (*) időpontig a berendezéspark [...] (*) tétele tekintetében, illetve [...] (*) EUR értékű összesített bérleti díj megfizetése ellenében, amely díj alapját az érintett tételek tekintetében végzett, fent említett független értékelések szerinti értékek képezték. Az Airport Handling ezt a [...] (*) tételt a SEAH [...] (*) napon szolgáltatva vissza.

(*) Üzleti titkok.

(257) Az Airport Handling szerint az adásvétel ugyanakkor gazdaságilag észszerű volt, különös tekintettel az alábbi okokra:

- Az Airport Handling üzleti modellje lényegében egyetlen helyre, nevezetesen a milánói repülőtérre való működési csomópont meglétére terjedt ki, és ezért egy olyan szervezeti modellre támaszkodott, amely egyetlen helyen biztosítja a szolgáltatási igények kielégítéséhez szükséges emberi erőforrásokat és műszaki eszközöket (csomóponti szolgáltató üzleti modell). Az Airport Handling álláspontja szerint ez a modell nagyobb hatékonyságot biztosít, továbbá fokozott nyereséget hozó fedezeteket kínál. Ennélfogva a berendezések életkora és hatékonysága kisebb aggodalomra ad okot az Airport Handling esetében, mint az olyan vállalkozásoknál, amelyek több repülőtérre is működnek, és azért kénytelenek a berendezéseik vonatkozásában lean típusú kezelést végezni.
- Habár a berendezések egy része öreg volt, több tétel viszonylag újnak számított, és hatékonyan lehetett üzemeltetni.
- A tételek már a területen voltak, és azért nem merültek fel szállítási költségek.
- Az Airport Handling remélte, csökkenteni tudja a karbantartási költségeket, mivel a tételek nagy része ugyanattól a gyártótól érkezett, illetve azonos típusú volt.
- Amikor az Airport Handling megpróbált használt berendezéseket az unió legkülönbözőbb pontjain a piacról beszerezni, azt állapította meg, hogy a piacon nincs elégséges kínálat használt berendezésekből ahhoz, hogy az Airport Handling szükségleteit elfogadható áron ki lehessen elégíteni.
- Az indulási szakaszban a használt és új berendezések kiegyensúlyozott elegyét kell alkalmazni, elsősorban azért, mert a berendezések szállítói láthatóan képtelenek egy körben szállítani az új berendezéseket, továbbá az Airport Handling okkal vélte úgy, hogy a hirtelen jelentkező, lényeges nagyságú kereslet az árak megugrását válthatja ki. Éppen ezért az Airport Handling inkább azzal a szándékkal volt, hogy fokozatosan helyezi üzemem kívül a használt tételeket, és cseréli le azokat újra.
- Végül a szabályos üzem mellett nehézségekbe ütközhet az új berendezéspark tesztelése és az azt kezelő személyzet megfelelő képzése, ami különösen igaz az indulási szakaszra.

(258) Időközben az Airport Handling közbeszerzési eljárást is meghirdetett 2014 novemberétől 2015 januárjáig a piacról új berendezések beszerzése érdekében. Az olasz hatóságok szerint az első közbeszerzési eljárás során megvásárolt berendezések értéke körülbelül [...] (*) EUR.

(259) A Bizottság értékelte, hogy ha összehasonlítja az Airport Handling piacon beszerzett eszközeinek az értékét és számát a SEAH-tól elébb bérelt, majd megvásárolt elemek számával, az megbízhatóan jelzi-e a gazdasági folytonosságot. Az eszközök mindkét típusának az összehasonlíthatóságát illetően a Bizottság az alábbi megállapításokat tette:

- A SEAH felszámolója úgy alakította ki a tételeket, hogy minden egyes tételcsoportban üzemképes állapotban lévő, valamint kevésbé működőképes eszközök és elemek kerüljenek össze.
- Általánosságban véve a SEAH berendezései öregek voltak.
- Az olasz hatóságok szerint a SEAH-tól megvásárolt [...] (*) elem közül mintegy [...] (*) elem volt jó vagy elfogadható működési állapotban. Körülbelül 1/3-uk a legjobb esetben is pótalkatrész kinyerése céljából volt felhasználható. A megvásárolt elemek közül 700-ról derült ki később, hogy értéke/felhasználhatóság minimális vagy nincs; Ezért 270 elemet eltároltak vagy selejtként kivontak az üzemből.
- A repülőtéri kiszolgáló berendezések közé széles körben tartoznak különféle elemek, úgy mint lépcsők, tehergépjárművek, emelővillás targoncák, teherrakodók és görgős targoncák.

(*) Üzleti titkok.

— Az sem kizárható, hogy akár egyetlen új, a modern technológiát képviselő, teljes időben üzemeltetett jármű jóval hatékonyabban működtethető, mint több öreg jármű, melyek rendes esetben több állásidőt igényelnek a karbantartás érdekében.

- (260) Erre alapozva a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az új berendezések értékének és számának az összevetése a bérelt, majd megvásárolt berendezések értékével ebben az esetben nem alkalmazható a gazdasági folytonosság indikátoraként.
- (261) Ilyen háttérrel a Bizottság az eszközök (üzemi eszközök), mint az Airport Handlingnél számba vehető termelési tényezők fontosságát értékelte egy másik termelési tényező, a munkaerő arányában, valamint a SEAH és az Airport Handling esetében egyaránt az árbevétel arányában.
- (262) Az eszközöknek a munkaerőhöz viszonyított fontosságára tekintettel, a SEAH utolsó, felszámolás előtti mérlegében az üzemi eszközök értéke mintegy [...] (*) euróként szerepelt. Az Airport Handling pedig 2015-ben [...] (*) EUR értékben rendelkezett állóeszkővel⁽³⁰⁾. Ezzel szemben az Airport Handling munkaerőköltsége a 2014. szeptember és 2015. augusztus közötti évben [...] (*) EUR volt az Airport Handling adott időszakra vonatkozó eredménykimutatása szerint⁽³¹⁾.
- (263) Az eszközérték ugyanakkor kisebb jelentőséggel bír, mint az árbevétel: Az Airport Handlingnek a 2014. szeptember és 2015. augusztus közötti időszakra vonatkozó eredménykimutatásában az árbevétel [...] (*) EUR összeggel szerepel. Ezért a kérdéses eszközök a munkaerővel összehasonlítva kisebb jelentőségű termelési tényezőknek tekinthetők. Az értékük is rendkívül szerény a munkaerő és az eszközök által generált árbevétellel összevetve. A hivatalos vizsgálati eljárás során megszerzett információk inkább azt mutatják, hogy a SEAH és az Airport Handling egyaránt hangsúlyosan munkaerő-igényes, és nem eszköz-igényes üzleti modellt követnek.
- (264) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy bár kezdetben az Airport Handling minden eszközét a SEAH-tól szerezte be, ez nem értelmezhető *per se* utalásnak a gazdasági folytonosságra vonatkozóan, mivel az eszközök a földi kiszolgáló üzleti tevékenységben csupán kisebb jelentőségű termelési tényezőknek számítanak.

7.1.1.4. Az átruházás tárgyával kapcsolatos értékelés összegzése

- (265) Annak a kérdésnek az értékelése, hogy az átruházás tárgya, hatóköre mennyiben jelezheti a gazdasági folytonosság meglétét a SEAH és az Airport Handling között, az alábbiakat jelezte:
- (266) Először is a SEAH oldaláról az Airport Handling felé az ügyfélportfólió nem került átadásra. Ehelyett a SEAH felszámolásával az összes szerződés megszűnt, majd az Airport Handlingnek a szerződéseket újra meg kellett szereznie, mely során sikeresen győzte meg a SEAH néhány korábbi ügyfelét, valamint új ügyfeleket is, miközben egyes ügyfeleket a versenytársakkal szemben elvesztett. A szerződéses feltételek megtárgyalása független volt a SEAH-val kötött szerződések szerinti, korábbi feltételektől. E tekintetben az Airport Handling helyzete azonos volt bármely más versenytársával, illetve azzal, amit egy, a piacra frissen belépő vállalkozás magáénak tudhatott volna. A Bizottság azt, hogy az ügyfélportfólió nem került átadásra, erős jelzésnek ítéli a gazdasági folytonossággal szemben.
- (267) Másodsorban az Airport Handling kezdeti személyzetét teljes mértékben a SEAH-tól toborozta, viszont új szerződések, illetve új szerződési feltételek alapján. A munkaszerződéseket tömegesen nem ruházták át, a szerződések automatikus átadására nem került sor, továbbá a foglalkoztatási feltételeket változtatlan formában nem vették át.
- (268) Harmadsorban, noha az igaz, hogy az Airport Handling kezdetben bérbe vette a SEAH összes földi kiszolgáló eszközét, végül – a bérlet lejáratát követően – a SEAH eszközeinek csak egy részét vette át, mivel időközben harmadik felektől kezdte meg a berendezések beszerzését. A rendelkezésre álló információk ezen kívül arra utalnak, hogy az eszközök csupán kis részét adják a termelési eszközöknek a földi kiszolgáló üzletágban, és nem játszanak döntő szerepet az Airport Handling költség szerkezetében és hatékonyságában.
- (269) Összességében véve, az átruházás tárgyából, hatóköréből ítélve, a Bizottság úgy véli, hogy a SEAH felszámolásának kezdetén az Airport Handling megalakításához kapcsolódó összes körülmény együttes figyelembevétele nem jelzi elég meggyőzően, hogy gazdasági folytonosság állt volna fenn a két társaság között a visszafizetett határozat kijátszására tekintettel.

(*) Üzleti titkok.

⁽³⁰⁾ A Bizottság megjegyzi, hogy az Airport Handling által átadott kimutatások és teljes készletjegyzékek alapján a SEAH eszközeinek nagyobb része volt előregedett, gyakori javítást igénylő és teljesen leírt.

⁽³¹⁾ A fentiekben említett, az Airport Handling üzleti terve kapcsán készített Brattle-jelentés szerint a vállalat munkaerőköltsége [...] (*) volt.

7.1.2. A piaci ár megfizetése

- (270) Az ítélkezési gyakorlat szerint a piaci ár alatti ár alkalmazásával átruházott eszközök ugyancsak jeleznek a felszámolt és állami támogatással tartozó társaság és az újonnan létrehozott vállalat közötti gazdasági folytonosságot.

7.1.2.1. A SEAH eszközei – általános megjegyzések

- (271) Csődeljárás keretében az állami támogatásról szóló kedvezőtlen határozat kijátszása eszközök átruházása révén különösen akkor fordul elő, ha:

- az eszközöket piaci ár alatt értékesítik vagy adják bérbe (például nem elégséges mértékben nyílt, átlátható vagy diszkriminációmentes értékesítési eljárást követően), vagy
- a csődgondnok a hitelezőket megkárosító intézkedéseket tesz, amelyek esetlegesen csökkentik a fizetéseképtelen társaság eszközeit, vagy az állami tulajdonú hitelezők kárára megsérti a hitelezők egyenlő besorolásának az elvét⁽³²⁾.

- (272) Ezzel ellentétesen a Bizottság úgy véli, hogy az összegegyeztetetetlen támogatást kapó, fizetéseképtelen vállalat részéről az eszközök átruházása – bérbe adása – valamely új vállalat felé nem jelzi a visszafizetetteti határozat kijátszását, amennyiben:

- az új vállalat javára, illetve a hitelezők kárára nem történt intézkedés a fizetéseképtelen társaság eszközei értékének a csökkentése érdekében (mivel a felszámolás célja éppen az, hogy maximalizálja az eszközök értékesítéséből származó bevételeket, és így a lehető legteljesebb mértékben megtérülést biztosítson a hitelezők számára),
- az állami tulajdonú hitelezők (amelyek az összegegyeztetetetlen támogatáshoz kapcsolódó követeléssel élnek) a többi hitelezővel (ideértve az új társaságot vagy annak alapítóit) szemben nincsenek tisztességtelenül hátrányos helyzetben a fizetéseképtelenségi eljárás keretén belül.

- (273) Ebben az esetben:

- A bérleti díj megállapítása két külső értékelésen alapult. A bérelt berendezések átfogó ellenőrzésén alapuló, második értékelésnek megfelelően a díjat felfelé módosították. Ennélfogva nincs arra mutató jel, hogy a SEAH eszközeinek az Airport Handling általi bérlése tekintetében alkalmazott ár eltérne a rendes piaci feltételektől.
- Nincs arra mutató jel sem, hogy a felszámoló kezdeményezése nyomán megvalósított ügyletek megkárosították volna a hitelezőket, és csökkentethették a SEAH eszközeinek az értékét. Nevezetesen, mint azt az alábbiak részletesen ismertetik, minden elérhető információ azt mutatja, hogy a SEAH eszközeinek értékesítésére megfelelő közbeszerzési eljárásokat bonyolítottak le, ahol minden potenciálisan érdeklődő vevőnek lehetősége volt ajánlattal élni. Az, hogy a bérleti díjat külső szakértők állapították meg, azt a második értékelést követően felfelé módosították, továbbá hogy a SEAH felszámolója nem volt hajlandó az Airport Handling számára engedményt biztosítani a berendezések vételárából, azt mutatja, hogy a felszámoló által lebonyolított értékesítési folyamat a kérdéses eszközök tekintetében a bevételek maximalizálására irányult a SEAH hitelezőinek az előnyére, és így nem eredményezte egyedi gazdasági előny nyújtását az Airport Handling számára.
- A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az érdekelt felek egyike sem élt olyan állítással, hogy a felszámolási eljárás sértette volna a hitelezők jogait, csökkentette volna a SEAH tulajdonában lévő eszközök értékét, esetleg az érintett eszközöket az Airport Handlingnek piaci ár alatt adták volna bérbe. A SEAH földi kiszolgáló berendezései körülbelül 4 000 eszközből álltak. Az Olaszország által előzetesen bejelentett terv szerint az érintett eszközöket a SEAH piaci áron kívánta bérbe adni, miközben a nyílt piaci értékesítés folyamatban volt a felszámolási eljárás keretében.

7.1.2.2. A SEAH eszközeinek bérbe adása az Airport Handlingnek – a bérleti díj megállapítása

- (274) A versenypályázati eljárás eredménytelenségét követően a földi kiszolgáló berendezéseket bérbe adták az Airport Handlingnek egy olyan bérleti díj keretében, melynek eredeti lejáratát 2015. augusztus 31. volt.

⁽³²⁾ A Németország kontra Bizottság („SMI”) C-277/00. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2004.238. o.) 93. pontja.

- (275) Az ítélezési gyakorlat szerint a pusztán tény, hogy valamely vállalat bizonyos időre, részben vagy egészben bérbe veszi egy fizetésektől mentes társaság eszközeit, nem szükségszerűen jelenti azt, hogy az új vállalat élvezze a bérbeadónak korábban nyújtott támogatáshoz kapcsolódó versenyelőnyt⁽³³⁾. Amennyiben a bérleti díj a piaci árat tükrözi, nem utal gazdasági folytonosságra, ha a támogatásban részesülő eszközeit valamely hasonló tevékenységet végző vállalat bérbe veszi. Viszont ha az új vállalat által a támogatás kedvezményezettjének fizetett bérleti díj a piaci ár alatt van, az gazdasági folytonosságot jelenthet abban az értelemben, hogy a jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatással a kedvezményezett által élvezett előnyről kijelenthető, hogy részben vagy teljes egészében átadásra kerül az új vállalatnak a piaci ár alatti díjon keresztül.
- (276) A rendelkezésre álló információk arra utalnak, hogy a SEAH és a vagyonkezelő a bérleti szerződésben a szokásos piaci feltételek mellett állapodtak meg. Ráadásul a bérleti díjat két, egymást követő, külső értékelés állapította meg. A bérleti díj éves összegét [...] (*) EUR-ban megállapító, első értékelés helyességének a megerősítése érdekében a SEAH és az Airport Handling együttesen az E&Y-t bízták meg azzal a feladattal, hogy értékelje újra a bérleti díjat. Ez a második értékelés eredetileg [...] (*) bérleti díjat javasolt, amelynek összege [...] (*) EUR. Miután a SEAH és az Airport Handling megállapodott egymással, hogy bővíti a második értékelés körét annak érdekében, hogy a berendezések átadási jegyzőkönyveiben összegyűjtött, új információkat is bevonják az értékelésbe, a szakértők megállapították, hogy több gép és berendezés nem alkalmas a használatra, ezért eredeti becslésüket [...] (*) [...] (*) EUR-ra módosították. A második értékelési jelentés alapján a SEAH és az Airport Handling megállapodtak a bérleti díjnak évi [...] (*) EUR összegre való csökkentésében.
- (277) Végül soron a rendelkezésre álló információk arra utalnak, hogy a SEAH és az Airport Handling tárgyalásait a szokásos piaci feltételek mellett folytatták, valamint támaszkodtak a kérdéses eszközök értékéről szóló szakértői jelentésekre. Az, hogy a második értékelést a két fél közös kérésére vizsgálták felül, azt jelzi, hogy mindkét fél arra törekedett, hogy a bérleti díj a lehető leginkább összhangba kerüljön a piaci feltételekkel, és eleve elkerüljék az összejátszásukkal kapcsolatos esetleges kétségeket. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a megállapodott bérleti díj legalább a piaci áraknak megfelel.

7.1.2.3. A SEAH eszközei egy részének megvétele az Airport Handling által – a vételár

- (278) Az Airport Handling az eszközöket az ajánlattételi folyamat sikertelenségét és a bérleti szerződés lejáratát követően vette meg. A Bizottság értékelte, hogy az ügylet révén az Airport Handling jutott-e bármilyen előnyhöz, amely a korábban a SEAH számára jogellenesen biztosított támogatásból ered. Az értékelés abból az előfeltevésekből indul ki, hogy az előny kizárható, amennyiben a [...] (*) EUR összegű vételár legalább a piaci áraknak megfelel.
- (279) A SEAH eszközeire vonatkozó ajánlattételi felhívást 2014. november 12-én tették közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjának Kiegészítő Kiadványában. Az elemek nagy számára tekintettel a felszámoló – az IMQ független tanácsadó cég segítségével – úgy döntött, hogy az elemeket kilenc tételecsoportba sorolja be. A SEAH szerint ennek oka az volt, hogy elkívánták kerülni a túlzott széttagozódás miatti eredménytelenséget. Tekintettel a lehető legnagyobb számú ajánlattevő figyelmének a felhívására, minden egyes tételecsoportot az eszközök önálló kombinációjaként határozták meg, ideértve a kiegészítő jellegű és eltérő értékkel bíró elemeket is. Az egyes tételecsoportok esetében egy külső szakértő állapította meg a minimális árat.
- (280) Az értékesítési folyamat a bizonyos minimális fizetőképességi szempontoknak megfelelő kiszolgáló tevékenységeket folytatókra, a repülőterek üzemeltetőire, a légitársaságokra, az értékesített berendezéstípusokat előállító gyártókra, viszonteladókra és lízingcégekre korlátozódott.
- (281) Olaszország szerint a közbeszerzési eljárásban érdeklődés formális kifejezésére nem került sor. A SEAH csupán informális közléseket kapott harmadik felektől azzal a céllal, hogy megtudják, van-e lehetőség csak bizonyos eszközök megszerzésére, egyúttal a közbeszerzési eljárásban jelzett áraknál alacsonyabb árak mellett. Ezeket a közléseket a vizsgálat során a Bizottság megkapta.
- (282) Olaszország előadta, hogy a közbeszerzési eljárás kedvezőtlen kimenetelét követően a SEAH felszámolója igyekezett potenciális vevők érdeklődését felkelteni a SEAH eszközei iránt azzal, hogy felvette a kapcsolatot egyes, a kiszolgáló tevékenységekben működő vállalkozásokkal, valamint olyan vállalkozásokkal is, melyek a közbeszerzési eljárás során informálisan jelezték érdeklődésüket, továbbá hozzáférést biztosított az adatszobához és az eszközökhöz, hogy az érdekelt vállalkozások a helyszínen tekinthessék meg az eszközöket.

⁽³³⁾ A Németország kontra Bizottság („SMI”) C-277/00. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2004.238. o.) 88. pontja.

(*) Üzleti titkok.

- (283) Ennek eredményeként egyesek jelezték érdeklődésüket a SEAH berendezéseinek a megvétele iránt, azonban az árak alacsonyabban alakultak a közbeszerzési eljárásban jelzetteknel. Végül az egyetlen hiteles, a SEAH berendezéseinek a megvétele iránt érdeklődő vevő az Airport Handling volt.
- (284) A Bizottság értékelte, hogy a kérdéses versenypályázati eljárás hatékonyan célozta-e meg a piacot, vagyis hogy annak eredménytelenségét lehet-e jelzésnek látni arra nézve, hogy a piaci nem érdeklődött a SEAH eszközeinek a megvétele iránt. A Bizottság akkor feltételezi, hogy valamely közbeszerzési eljárás megfelelően nyitott a piac felé, továbbá a bevétel maximalizálására törekszik, ha az eljárás nyílt, átlátható, diszkriminációmentes és feltételekhez nem kötődik.
- (285) A kérdéses eljárás nyitottságát illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az értékesítést az Európai Unió Hivatalos Lapjának Kiegészítő Kiadványában tették közzé, és így megfelelően széles nyilvánosságot kapott.
- (286) Ugyanakkor az eljárás a vevők bizonyos típusaira, nevezetesen olyan kiszolgáló tevékenységet végzőkre, repülőtér-üzemeltetőkre, légitársaságokra, termelőkre, viszonteladókra és lízingcégekre korlátozódott, melyek megfeleltek egyes, minimális fizetőképességi kritériumoknak (fenti (193) preambulumbekkezdés).
- (287) Továbbá az olasz hatóságok nem hoztak fel érvényes indokot arra, hogy *a priori* miért korlátozták a potenciális vevők körét. Ezért a versenypályázati eljárás nem volt teljesen nyílt, mivel az alkalmassági kritériumok olyan irányban korlátozhatták a versenypályázati eljárást, hogy az állami tulajdonos nem lehetett biztos benne, hogy a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot kapja.
- (288) A gyakorlatban viszont a Bizottság azon az állásponton van, hogy nincs arra utaló jel, hogy amennyiben az ajánlattétel nem korlátozódott volna a földi kiszolgáló tevékenységet végzőkre vagy kapcsolódó vállalkozásokra, akkor a versenypályázati eljárás sikeres lett volna. Ezt erősíti az is, hogy azok a próbálkozások sem eredményeztek a kért árakat elérő ajánlatokat, amelyeket az ajánlattevőknek a versenypályázati eljárás körén kívüli, informális bevonására tettek.
- (289) A SEAH felszámolója felé többen is kifejezték érdeklődésüket a SEAH berendezéseinek a megvételét illetően, azonban csak a közbeszerzési eljárásban jelzett árak alatt. Ez elégséges jelzés arra, hogy az eredetileg alkalmasnak ítélt ajánlattevők korlátozott körén kívüli piaci szereplők sem voltak készek megfizetni a SEAH által kért árat.
- (290) A két értékesítési eljárás, valamint a SEAH, mint eladó és az Airport Handling, mint vevő közötti tárgyalások fentiekben leírt kimenetele azt jelzi, hogy az eredeti ajánlati ár meghaladta azt az árat, amelyet a piaci szereplők hajlandók lettek volna fizetni. Közelebbről a SEAH felszámolója, mint eladó szokásos piaci feltételek mellett folytatott tárgyalásokat annak érdekében hogy az érintett eszközök értékesítéséből a maximális gazdasági hasznot realizálja. Az olasz hatóságok által benyújtott dokumentumok azt mutatják, hogy az Airport Handling által tett ajánlat a SEAH által kapott ajánlatok közül ténylegesen a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat volt. Az Airport Handling pedig gazdasági indokkal bírt az eszközök megszerzésére annak ellenére, hogy a SEAH elutasította az engedmény nyújtását vagy a kedvezőbb fizetési feltételek biztosítását. A vételár úgy tekinthető, mint amelyik eléri legalább a piaci ár mértékét. Ennélfogva nincs arra utaló jel, hogy a SEAH eszközeinek részbeni megvételével az Airport Handling bármilyen, a SEAH számára korábban biztosított, jogellenes támogatásból eredő előnyt szerzett volna.

7.1.2.4. A piaci árra, mint a gazdasági folytonosság lehetséges indikátorára vonatkozó következtetés

- (291) A fentiek fényében a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a bérlet, majd az azt követő adásvétel körülményei ténylegesen kizárják annak a lehetőségét, hogy a SEAH-tól az Airport Handling felé gazdasági előny átadására sor került volna. Ennélfogva a bérleti díj és a vételár ez esetben nem tekinthető a gazdasági folytonosság indikátorának.

7.1.3. A részvényesek vagy tulajdonosok kiléte

- (292) A 2014-es eljárást megindító határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy Olaszország vállalta, az Airport Handling irányítására, három éves időtartamra független megbízottat jelöl ki ⁽³⁴⁾. Ezen kívül Olaszország azzal a javaslattal élt, hogy az Airport Handling részvénytőkéjének 20 %-át elérhetővé teszi befektetők számára. A Bizottság ezt követően megállapította, hogy egyrészt a földi kiszolgáló vállalkozásnak azonos tulajdonosa lenne az SEA személyében, és másrészt Olaszország javaslata, hogy az új földi kiszolgálási szolgáltató tőkéjének 20 %-át nyílt eljárás keretében kínálja fel külső befektetőknek, nem elegendő ahhoz, hogy kizárható legyen a gazdasági folytonosság a SEAH vonatkozásában, mivel egyrészt az említett javaslat csak a kisebbségi részesedésre korlátozódik, másrészt pedig nem biztosítottak garanciákat e tekintetben. Ezenfelül a részesedési struktúra megnyitására csak az Airport Handling piacra lépését követően kerülne sor.

⁽³⁴⁾ Az eljárást megindító határozat (16) preambulumbekkezdése.

- (293) A vizsgálat során Olaszország arra hivatkozott, hogy a vagyonkezelő szervezet felállítása garantálni fogja a SEAH és az Airport Handling között a folytonosság hiányát. A vagyonkezelő fogja biztosítani a SEA által az Airport Handlingben birtokolt részesedésnek a független irányítását, a vállalat vonatkozásában kizárólagos ellenőrzés gyakorlása mellett, ami biztosítja az Airport Handling és a SEA Csoport közötti érdekeltségek és/vagy információátadás hiányát.
- (294) A kérdéses ügyben a Bizottság értékelte a tulajdonosok kilétét időbeliség és lényeges jellemzők tekintetében.
- (295) Először is, az időbeliséget illetően, a Bizottság megjegyzi, hogy a SEA az Airport Handlinget 2013. szeptember 9-én alapította. A vagyonkezelő szervezet 2014. június 30-án jött létre; a vagyonkezelési meghatalmazást még ugyanazon a napon aláírták. A Bizottság megjegyzi, hogy a vagyonkezelő szervezet az Airport Handling tényleges irányítását csak később, 2014. augusztus 27-én vette át, amikor a SEA az Airport Handlingben lévő teljes tulajdonrészét átruházta a vagyonkezelő szervezetre, illetve vagyonkezelőt nevezett ki. Ez utóbbi ezt követően új Igazgatótanácsot nevezett ki az Airport Handlingnél. Az Airport Handling tevékenységét néhány nappal később, 2014. szeptember 1-jén kezdte meg. A Bizottság mindazonáltal megjegyzi, hogy az elérhető információk szerint a társaság ekkor már végzett gazdasági tevékenységeket, mivel az említett nap előtt is – nyilvánvalóan már 2014 áprilisában – szolgáltatásokat kínált a piacon, mivel több szolgáltatási szerződést is [...] (*) megkötött ⁽³⁵⁾. Ezt követően viszont az Airport Handling a SEA kizárólagos tulajdonában és ellenőrzése alatt állt.
- (296) Másodsorban, a tulajdonjognak és az ellenőrzésnek a vagyonkezelő szervezet felé való átadásának lényeges jellemzőit illetően, a Bizottság értékelte, hogy az a tény, hogy röviddel a működés megkezdése előtt az Airport Handlinget átmenetileg egy vagyonkezelő irányította, elegendő volt-e annak kizárásához, hogy a SEA jogokat gyakorolhasson az Airport Handling irányítása tekintetében, illetve annak, hogy egyoldalúan hozzon üzleti döntéseket. Erre vonatkozóan a Bizottság észrevétele a következő:
- (297) A vagyonkezelési meghatalmazás szerint a vagyonkezelő tevékenységére bizonyos lényeges megkötések vonatkoznak, nevezetesen, hogy a vagyonkezelő nem köteles kivizsgálni, hogy:
- a SEA képviselői részt vettek-e az Airport Handling által újra foglalkoztatni kívánt munkavállalókkal folytatott tárgyalásokon,
 - a SEA személyzetet szervez ki az Airport Handling felé, ideértve a főigazgatót is,
 - bizonyos központi tevékenységeket, ideértve a befektetői kapcsolatok kezelését és az ügyfélszolgálatot is, továbbra is a SEA végez el,
 - a finanszírozási döntéseket a SEA nem teljes kizárólagossággal hozza meg.
- (298) Ezen kívül, noha a vagyonkezelési meghatalmazás alapján az Airport Handling vezetésének el kell különülnie az SEAH vezetésétől, az Airport Handling irányítását jelenleg a SEA korábbi, légiforgalmi üzleti fejlesztésért felelős vezetője látja el.
- (299) A Bizottság ténylegesen észrevételt tesz, hogy a SEA két felsővezetőt rendelt ki az AH-hoz. Jelenleg mindketten felsővezetői beosztással rendelkeznek az Airport Handlingnél. Olaszország szerint nincs hierarchikus kapcsolat a SEA és az említett vezetők között, továbbá ez utóbbiak nem végezhetnek tevékenységet a SEA javára. A javadalmazásukat is az Airport Handling állapítja meg független módon.
- (300) Olaszország szerint a SEA az érintett vezetőknek az Airport Handlinghez való kirendelésével kapcsolatos döntését arra tekintettel hozta meg, hogy Olaszország javasolta az Airport Handling tőkéjének megnyitását külső felek előtt. E célból szükséges lenne egyrészt annak biztosítása, hogy az Airport Handling vezetése megfelelő képzéssel bírjon, illetve másrészt, hogy a vezetőket rugalmas feltételek mellett foglalkoztassák. Olaszország pontosította, hogy az Airport Handling kirendelési szerződéseket írt alá a SEA-val [...] (*) munkavállalók tekintetében.
- (301) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a megbízás időbelisége és lényeges rendelkezései igazolják, hogy az Airport Handling teljes indulási szakaszában és gazdasági tevékenységeinek kezdetekor a SEA olyan mértékben gyakorolt ellenőrzést az említett társaság felett, ami – bár mértékében változott – folyamatosan biztosította a számottevő befolyást a mindennapi irányítás tekintetében.
- (302) A Bizottság észrevételt tett a fentiekben leírt, 2015. szeptember 21-i, a vagyonkezelő és D’Nata magánbefektető között létrejött befektetési keretszerződés kapcsán, melynek tárgya az Airport Handling [...] (*) % részesedésének az eladása az igazgatótanács többségének és egyúttal az Airport Handling vezérigazgatójának a kinevezésére vonatkozó joggal együtt, valamint az Airport Handlingben további [...] (*) % részesedés megszerzésének lehetősége.

(*) Üzleti titkok.

⁽³⁵⁾ A szerződés aláírásának dátumai az Olaszország által benyújtott lista alapján: pl. [...] (*).

- (303) A D'Nata tényleges ellenőrzést fog gyakorolni az Airport Handling felett, amikor kinevezi az Airport Handling Igazgatótanácsa többségét és a vezérigazgatót is. Ezen kívül az egy magántulajdonú bank által, a SEA-től és a vagyongazdálkodótól függetlenül szervezett ajánlattételi folyamatról rendelkezésre álló információk megerősítik, hogy a D'Nata piaci áron jutott hozzá az Airport Handlingben részesedéshez. Végül a rendelkezésre álló információk megerősítik, hogy a D'Nata nem azonos, és másképpen sem kapcsolódik a SEA-hoz.
- (304) Mindazonáltal az Airport Handling feletti ellenőrzés átadása a SEA részéről a vagyongazdálkodó felé, majd a vagyongazdálkodótól a D'Nata számára több mint két évvel azt követően történt, hogy a SEA megalapította az Airport Handlinget, illetve több mint egy évvel az után, hogy a vállalat megkezdte működését.
- (305) Ezért a Bizottság nem vonhatja le azt a következtetést kizárólag a tulajdonosok vagy részvényesek kitérére vonatkozó kritérium alapján, hogy nem áll fenn gazdasági folytonosság. Ugyanakkor a Bizottság ezt a szempontot más, releváns kritériumokkal együtt értékelte annak érdekében, hogy eldöntse, a gazdasági folytonosság hiánya megállapítható-e.

7.1.4. Az ügylet időzítése

- (306) A SEAH 2014 július 1-i felszámolására és az Airport Handling 2013. szeptember 9-i megalapítására azt követően került sor, hogy a Bizottság 2012 december 12-én meghozta a visszafizetési határozatát. A felszámolás alatt álló vállalat biztosította a földi kiszolgáló tevékenységeket mindaddig, amíg az 2014. szeptember 1-jén meg nem kezdte tevékenységét.
- (307) Ezért az események időzítése *prima facie* arra utalnak, hogy az Airport Handling létrehozásában kicsúcsosodó folyamat annak a visszafizetési határozatnak a kijátszását eredményezi, melyet az adott folyamat végbemenetele előtt fogadtak el. A Bizottság ugyanakkor emlékeztet arra, hogy az ítélezési gyakorlat nem kívánja meg a Bizottságtól, hogy megvizsgálja – különösen és a többi kritériumon felül – azt az időpontot, amikor az eszközök átruházása megtörtént, és amely a két jogalany közötti gazdasági folytonosság kizárása érdekében figyelembe „vehető” körülmények között szerepel ⁽³⁶⁾.

7.1.5. Az ügylet gazdasági logikája

- (308) A rendelkezésre álló információk megerősítik, hogy az Airport Handling lényegében a SEAH üzleti tevékenységével azonos típusú tevékenységeket folytat, nevezetesen repülőtéri kiszolgáló tevékenységeket kínál a Linate és Malpensa repülőtereken.
- (309) E tekintetben a Bizottság az ítélezési gyakorlatra hivatkozik, melynek értelmében a pusztán tény, hogy a részesedést megszerző ténylegesen a támogatás megtérítésére kötelezett vállalkozás üzleti tevékenységét folytatja, nem jelenti szükségyszerűen azt, hogy az első vállalkozás az utóbbinak juttatott támogatással összefüggő versenyelőnyöket élvez. Az itt hivatkozott konkrét ügyben a korábbi vállalkozás piaci áron üzemet bérelt egy olyan vállalkozástól, amely az első vállalkozás létrejötte előtt közel három évvel támogatást kapott ⁽³⁷⁾. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a tárgyi ügyben az Airport Handling bérelte, majd megvette a SEAH eszközeit legalább piaci árnak tekinthető áron, miközben a SEAH által visszafizetendő, jogellenes támogatás juttatására 2002. és 2010. között, vagyis három évvel az Airport Handling megalakítása, valamint négy évvel az Airport Handling gazdasági tevékenységének megkezdése előtt került sor.
- (310) Az ügylet gazdasági logikáját illetően a Bizottság közelebbről a következő észrevételt teszi:
- (311) A fenti 2.6.1. és 2.6.2., pontban leírtaknak megfelelően az Airport Handling üzleti terve számos tekintetben eltér a SEAH-jétől, különös tekintettel a következőkre:

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*).

⁽³⁶⁾ A Ryanair kontra Bizottság T-123/09. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T 2012. 164. o.) 156. pontja

⁽³⁷⁾ A Németország kontra Bizottság („SMI”) C-277/00. sz. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C 2004. 238. o.) 86–89. pontja.

(*) Üzleti titkok.

- (312) Ennélfogva az Airport Handling tevékenységét a SEAH-jétől eltérő üzemi feltételek mellett, saját üzleti terve szerint irányította. Ráadásul az olasz hatóságok nem írják elő az Airport Handling számára valamely konkrét üzleti modell követését vagy meghatározott tevékenységi kör fenntartását, sem azt, hogy bármely meghatározott eszközt vagy munkavállalót átvegyen.

7.1.6. Általános következtetés az SEAH és az Airport Handling közötti gazdasági folytonosságról

- (313) A Bizottság álláspontja szerint a tárgybeli esetre egyszerre jellemzők az olyan elemek, melyek a gazdasági folytonosság mellett állnak, illetve amelyek a gazdasági folytonossággal szemben állnak.
- (314) A gazdasági folytonosság megállapítását támogató elemek oldalán a Bizottság azt a tény azonosította, hogy tulajdonképpen a SEAH korábbi tulajdonosa hozta létre az Airport Handlinget, egy olyan vállalatot, amely a SEAH azonos üzleti tevékenységet végez, az Airport Handling induló munkavállalóit szinte kizárólagosan a korábbi SEAH-dolgozók közül toborozta, és átvette az eszközök nagyobb részét – mindezt a Bizottság visszafizetési határozatát követően.
- (315) Mindazonáltal egy sor más tényező azt jelzi, hogy az Airport Handlinget nem a kötelezettség kijátszására hozták létre, hanem valóban új társaságként. E tekintetben a legerősebb elem, hogy az ügyfélportfóliót újból létre kellett hozni, amihez a légitársaságokat a korábbi SEAH-féle szerződésektől független ajánlattal keresték meg, illetve új feltételek előírásával új szerződéseket kötöttek. Így az Airport Handlingnek újonnan kellett ügyfeleket szereznie, és piaci részesedésre szert tennie, mint az bármely más versenytárs vagy piacra frissen belép vállalkozás esetében történne. Tekintettel arra, hogy az ügyfélportfólió tekinthető a földi kiszolgáló vállalkozási tevékenységek alapjának, a Bizottság ennek az elemnek komoly súlyt tulajdonít.
- (316) A SEAH-tól átvett eszközöket illetően az Airport Handling legalább a piaci árat fizette meg az eszközök bérletéért, majd később, amikor az eszközöket megvette, olyan árat fizetett, ami legalább elérte azt az árat, amit a piaczgazdasági szereplők készek lettek volna kifizetni.
- (317) Ezen kívül a munkavállalók tömeges átadására nem került sor. Az Airport Handling új feltételekkel kötött új szerződéseket. Bármely versenytársnak vagy piacra frissen belépő vállalkozásnak ugyanilyen lehetősége lett volna a korábbi SEAH-dolgozók felvételére, és a SEAH korábbi munkavállalói a legalkalmasabb alanyok tünnek a toborzáshoz. Az eszközöknek csak egy része került átruházásra; ráadásul azok a földi kiszolgáló vállalkozási tevékenységben az általános termelési tényező kisebb részét képviselik.
- (318) Az üzemelés gazdasági logikájára tekintettel az Airport Handling tevékenységeit más működési feltételek mellett végzi, mint a SEAH, és saját üzleti terve van. Ráadásul az olasz hatóságok nem írják elő az Airport Handling számára valamely konkrét üzleti modell követését vagy meghatározott tevékenységi kör fenntartását, sem azt, hogy bármely meghatározott eszközt vagy munkavállalót átvegyen.
- (319) Ezzel a háttérrel a Bizottság összességében véve úgy ítéli meg, hogy nem áll fenn gazdasági folytonosság a SEAH és az Airport Handling között, továbbá ez utóbbi létrehozása nem tekinthető a visszafizetési határozat kijátszásának. Következésképpen az Airport Handling nem kötelezhető a visszafizetési határozatban összeférhetetlennek minősített támogatás visszafizetésére.

7.2. A SEA befektetése az Airport Handlingbe – az állami támogatás megléte

- (320) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (321) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ennélfogva az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell ahhoz, hogy az intézkedések a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősüljenek. Alapvetően a pénzügyi támogatásnak:

a) a támogatást valamely tagállam nyújtja vagy állami forrásból nyújtják;

b) meghatározott vállalkozásokat vagy gazdasági ágazatokat részesít előnyben,

- c) torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, és
- d) érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.2.1. Szelektív gazdasági előny – a piacgazdasági befektető elve

- (322) Olaszország azon a véleményen van, hogy a SEA által az Airport Handlingnek juttatott tőkeinjekció megfelel a piacgazdasági befektető elvének, vagyis az Airport Handling nem jutott előnyhöz, és ezért az intézkedés nem minősül állami támogatásnak. Jóllehet a SEAH 2000 óta folyamatosan veszteségekről számol be, helyénvaló lehet annak feltételezése, hogy az Airport Handling tevékenysége ezzel szemben elegendő megtérüléssel jár ahhoz, hogy a tőkeinjekció nyereségessé váljon, közelebbről is tekintettel az 2014–2017-es üzleti tervében rögzített intézkedésekre tekintettel. Az Airport Handling tőkéjébe való befektetéssel kapcsolatos döntés meghozatalakor az SEA így körülmények között piaci befektetőként járt el.
- (323) A piacgazdasági befektető elvének értékelése céljából meg kell határozni, hogy az értékelés tárgyát képező intézkedés elfogadásakor jellemzőkhöz hasonló körülmények között egy feltételezett, a nyereségbeli kilátások által vezetett – vagyis nem állami politikai célokat követő – piacgazdasági befektető hasonló magatartást mutatott-e volna. Annak a kérdésnek a vizsgálatánál, hogy az állam körülmények között, piacgazdaságnak megfelelően eljáró befektetői magatartást tanúsított-e, vissza kell menni időben addig a pontig, amikor a pénzügyi támogatási intézkedéseket meghozták annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdasági szempontból észszerű-e és hogy tartózkodni kell-e bármely ítéletalkotástól a később kialakult helyzet alapján⁽³⁸⁾.
- (324) Következésképpen egy állami befektetés piacgazdasági indokoltságát kell értékelni tekintettel a rendelkezésre álló információkra, valamint a befektetés időpontjában előre látható fejleményekre⁽³⁹⁾.
- (325) A vizsgálat során Olaszország ismerte, hogy az Airport Handlingbe való befektetéssel kapcsolatos döntés a 2014. augusztus 6-i üzleti terven alapult. Ugyanakkor a Bizottság észrevételezi, hogy ennek az üzleti tervnek a kelte későbbi, mint a társaság tőkéjének 25 millió EUR-ra való emelésével összefüggő végleges döntés, amelyet 2014. június 30-án hoztak meg. A Bizottság úgy véli, hogy az Airport Handling megalakításával és a 25 millió euro befektetésével kapcsolatos első döntést legkésőbb a társaság 2013. szeptember 9-i megalapítása előtt meg kellett hozni. Az ehhez a naphoz a legközelebb álló és a Bizottság számára elérhető üzleti terv a 2013. november 14-i üzleti terv. A Bizottság azt is észrevételezi, hogy ez az üzleti terv már 25 millió EUR befektetését feltételezi. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a 2013. novemberi üzleti terv a releváns a piacgazdasági befektető elvének a vizsgálatához.
- (326) A 2014-es eljárást megindító határozatban a Bizottság a felőli kétségének adott hangot, hogy a SEA piacgazdasági befektetőként járt-e el. Először is a SEA nem mérlegelte azt a kockázatot, hogy amennyiben a Bizottság gazdasági folytonosságot állapít meg, az Airport Handling kötelessé válhat a korábban az SEAH-nak biztosított, ösz-szeegyeztetetlen támogatás visszafizetésére. Másodsorban a Bizottságnak kétsége volt a tekintetben, hogy kellőképpen szilárd feltételezéseken alapul az az üzleti terv, amelyre a SEA az Airport Handlingre irányuló befektetési döntését alapozta. Végül a Bizottságnak értékelnie kell, hogy az Airport Handlingbe való befektetéssel kapcsolatos döntést piaci alapon hozták-e meg. Más szavakkal a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a befektető várható-e észszerű megtérülést, ha figyelembe veszi a befektetéssel összefüggő, előre látható kockázatokat.

7.2.2. A SEA kockázatmérséklő intézkedései

- (327) Ami az első kétséget illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a SEA tudatában volt a gazdasági folytonosság megállapításával kapcsolatos kockázatnak, és kockázatmérséklő intézkedéseket tett:
- (328) A SEA tudatában volt az említett kockázatnak, amint azt a Bizottságnak a 2013. novemberi prenotifikáció keretében benyújtott tanúsítják. A kockázat, hogy a gazdasági folytonosság okán a kötelezettség az SEAH-ról átszállhat az Airport Handlingre, jogi kockázat. A kockázat észlelése és mérlegelése, valamint az arra alkalmas kockázatmérséklő intézkedések a befektetés időpontjában fennálló jogi feltételezésektől függenek.

⁽³⁸⁾ A Franciaország kontra Bizottság C-482/99. sz. ügyben hozott ítélet 71. pontja.

⁽³⁹⁾ A Cityflyer Express kontra Bizottság T-16/96. sz. ügyben hozott ítélet ([1998] ECR II-757) 76. pontja.

- (329) A rendelkezésre álló információk azt mutatják, hogy a SEA a következő, munkaerővel kapcsolatos kockázatokra vonatkozó kockázatmérséklő intézkedéseket mérlegelte: A SEA és a szakszervezetek közötti, 2013. november 4-i megállapodásban a SEA kijelentette, hogy „*alapvető fontosságot tulajdonítottunk a »diszkontinuitás« követelményének, amely a készpénz kifizetése helyett valamely alternatív megoldás részét kell, hogy képezze, mintegy biztosítékként arra, hogy a támogatás visszafizetésére vonatkozó kötelezettséget ne lehessen harmadik félre kiterjeszteni.*” A SEAH oldaláról az Airport Handlingnek részben átadandó munkaerőről szóló tárgyalások során a munkastruktúrát és bizonyos foglalkoztatási feltételeket lényegesen módosítottak, mint azt részletesen a fenti (232)–(234) preambulumbekkezdés ismerteti. A vonatkozó alapelveket a szakszervezetekkel 2014. június 4-én megkötött, és a fentiekben leírt végrehajtási megállapodások a szakszervezetekkel rögzíti, és azokat a szakszervezetekkel kötött, 2013. november 13-i megállapodás keretében nem is jelentették, ami így megelőzte a két fő, 2014. március 10-i és június 30-i tőkeinjekció végrehajtását (a fenti (45)–(46) preambulumbekkezdés).
- (330) A SEA a következő kockázatmérséklő intézkedéseket vezette be, hogy biztosítsa a SEAH eszközátruházásának kapcsán a folytonosság hiányát: Először is a vagyonkezelő az Airport Handlinget kizárta az eszközök értékesítését érintő közbeszerzési eljárásból. Másodsorban az Airport Handling az eszközöket a SEAH-tól olyan piaci bérleti díj ellenében bérelte, amelyet két független szakértői jelentésben határoztak meg.
- (331) A SEA az ügyfélbázissal kapcsolatban is tett intézkedéseket a SEAH és az Airport Handling közötti diszkontinuitás biztosítására. A SEAH ügyfeleit előre tájékoztatták a társaság felszámolásáról. Új pénzügyi feltételekkel új szolgáltatási szerződéseket írtak alá azokkal a légitársaságokkal, melyek szolgáltatóként az Airport Handlinget választották.
- (332) További kockázatmérséklő intézkedésként a SEA felállított egy vagyonkezelő szervezetet. A fenti 2.3. bekezdésben ismertetettek szerint a vagyonkezelő szervezet fő célja az volt, hogy az Airport Handling kizárólagos tulajdonosaként járjon el, továbbá biztosítsa az Airport Handlingnek a SEAH viszonylatában a gazdasági diszkontinuitás szerinti működését.
- (333) A Bizottság megállapítja, hogy a támogatás visszafizetésére vonatkozó esetleges jövőbeli kötelezettség nyomán felmerülő kockázatot az Airport Handling 2013. novemberi üzleti terve nem említi. E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a SEA az üzleti tervet saját céljaira készítette. Mivel a SEA egy, a földi kiszolgáló tevékenységek terén már működő piaci szereplő anyavállalata, és ekként nyilvánvalóan tudatában van a folytonosság különféle tényezőiből eredő kockázatoknak, a SEA abban a helyzetben volt, hogy információkon alapuló befektetési döntést hozzon anélkül, hogy az említett kockázatot kifejezetten említene a kérdéses üzleti tervben. Továbbá a tőke összegének a 25 millió EUR-ra emelésével kapcsolatos végleges döntést csak azt követően hozták meg, hogy ahhoz a kockázatmérséklő intézkedéseket biztosították. Ráadásul a 2013. novemberi üzleti terv fentiekben leírt értékelése (fenti (114) preambulumbekkezdés) megerősíti, hogy egy racionális befektető a gazdasági folytonosság és így a támogatás visszafizetésére vonatkozó kötelezettség valószínűségét [...] (*) %-nál kevesebbnek ítélte volna, és így arra a megállapításra jut, hogy az AH-ba való befektetés gazdaságilag racionális döntés.

7.2.3. Az Airport Handling üzleti terve

- (334) A második kétséget illetően, nevezetesen, hogy kellőképpen szilárd feltételezéseken alapul-e az az üzleti terv, amelyre a SEA az Airport Handlingre irányuló befektetési döntését alapozta, a Bizottság az alábbi észrevételeket teszi:

7.2.3.1. A forgalom növekedésével kapcsolatos feltételezések

- (335) A milánói repülőterek légi forgalmára vonatkozó előrejelzések az Airport Handling piaci részesedésével összefüggésben meghatározó tényezőt jelentenek az említett vállalat üzleti tervében. Mint ahogy azt az Airport Handling üzleti terveit értékelő külső szakértők (BCG) megerősítették, a társaság forgalmi előrejelzései összhangban állnak az IATA és az Eurocontrol által kiadott előrejelzésekkel. A Bizottság ezeket a szerveket megbízható adatforrásoknak tekinti a légi közlekedési ágazatban. Az említett előrejelzéseknek a Malpensa repülőtérré való alkalmazását illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a BCG-jelentés szerint az Airport Handling szándéka, hogy az említett repülőtéren egy állandó ügyfélszerkezetet tartson fenn a légitársaságok közül, nincs összhangban a múltbeli fejleményekkel, továbbá egy új szabályozás egyes légitársaságoknak a Linatéra való átköltözéséhez vezethet.

7.2.3.2. A személyi jellegű költségekre vonatkozó feltételezések

- (336) A 2013. novemberi üzleti terv alapján a személyi jellegű költségek átlagosan az üzemi költségek [...] (*) %-át teszik ki a 2014–2017-es időszakban.
- (337) A Bizottság értékelte a fontosabb költségtételek mögötti feltételezések elfogadhatóságát.

(*) Üzleti titkok.

- (338) Először is a Bizottság megállapítja, hogy a Brattle-jelentés tükrében az Airport Handling által előrejelzett teljes üzemi költségen belül a személyi jellegű költségek százalékos mértéke általánosságban véve összhangban áll az európai földi kiszolgáló iparág költségszerkezetével, ami azt mutatja, hogy a teljes üzemi költségen belül a személyi jellegű költségek 65 % és 80 % között alakulnak. E tekintetben a jelentés a Bizottságnak a földi kiszolgáló tevékenységek új rendeletére vonatkozó javaslatát kísérő hatásvizsgálatban említett számadatokra hivatkozik⁽⁴⁰⁾.
- (339) Másodsorban az Olaszország által bemutatott információk alapján a Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy úgy tűnik, az Airport Handling átlagos személyi ráfordítása óránként és FTE-nként [...] (*) . A 2013. novemberi üzleti tervben az átlagos óránkénti személyi ráfordítás mértéke [...] (*) EUR, míg a 2014. augusztusi üzleti tervben [...] (*) EUR, ami külön-külön [...] (*) , mint a SEAH által 2013-ban átlagosan, óránként megfizetett, körülbelül [...] (*) EUR összegű költség⁽⁴¹⁾. A Brattle-jelentés megerősíti, hogy az Airport Handling a valóságban is elérte ezt a munkaerőköltséget, és ezért azt a következtetést vonja le, hogy az üzleti terv nem túlzottan optimista.
- (340) A Bizottság megállapítja, hogy a munkaerőköltségek feltételezett csökkenése nem tűnik irreálisnak az iparágban jellemző költségszerkezet fényében.

7.2.3.3. A piaci részesedésre vonatkozó feltételezések

- (341) A Bizottság aggodalmának adott hangot az Airport Handling 2013. novemberi üzleti tervében feltételezett, viszonylag magas piaci részesedést illetően. Az előtérí kiszolgálás esetében [60–70] (*) %-os piaci részesedést várnak 2014-ben, amely 2017-ben [70–80] (*) %-ra emelkedik. Az utasszolgáltatások esetében [60–70] (*) %-os piaci részesedést várnak 2014-ben, amely 2017-ben [60–70] (*) %-ra emelkedik.
- (342) 2013-ban a SEAH összesített piaci részesedése [70–80] (*) % volt⁽⁴²⁾. A Bizottság megállapítja, hogy az Airport Handling várakozások szerinti piaci részesedése a SEAH piaci részesedése alatt van. Következésképpen nem szerepelt az elvárások között, hogy az Airport Handling az összes SEAH-szerződést megkapja. Ténylegesen az új vállalat piaci részesedése tekintetében bizonyos veszteségeket figyelembe vesznek.
- (343) Az Airport Handling stratégiája, hogy más kiszolgálókkal összevetve magasabb szintű rendelkezésre állást biztosít a Linatén és Malpensán. 24 órás kiszolgálást garantál, így a földi kiszolgáló tevékenységek a repülőgépek késése esetén is biztosítottak. Ez versenyelőnyt jelent, ami különösen értékes lehet az olyan légitársaságok számára, melyek a milánói repülőtereken széles körben működnek, és gyakoriak a járataik, mint például a Alitalia és az EasyJet. Ezek a légitársaságok hajlamosak annál a szolgáltatónál maradni, amely képes őket kiszolgálni. Ez ésszerű magyarázatot adhat arra, hogy az Airport Handling miért várja, hogy a működés kezdetétől viszonylag nagy piaci részesedéssel fog rendelkezni.
- (344) A Bizottság azt is észrevételezi, hogy mint azt a Brattle-jelentés is megjegyzi – 2013-as adatok alapján – az Airport Handling előre jelzett piaci részesedése kisebb volt, mint a más olasz repülőtereken a nagyobb földi kiszolgáló vállalkozások becsült piaci részesedése: i) Bergamo (78,23 %), ii) Cagliari (75,61 %), iii) Catania (77,18 %), iv) Palermo (75,85 %), v) Torino (68,8 %).
- (345) Ezen kívül a Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy az Airport Handling által 2014-ben elért piaci részesedés ténszerűen nagyobb, mint amit a 2013. novemberi üzleti terv jósol. Ez a magas piaci részesedés elsősorban annak tudható be, hogy az Airport Handling sikeresen kötött szerződést a [...] (*) -val. Együttesen a két repülőtéren zajló forgalomból számottevő részesedést tudhatnak a magukénak; nevezetesen a [...] (*) %-ot a Linatén, illetve [...] (*) %-ot a Malpensa légi forgalmából.

⁽⁴⁰⁾ A hatásvizsgálat melléklete, kísérő dokumentum – „Az Európai Parlament és Európai Tanács rendeletjavaslata az uniós repülőtereken végzett földi kiszolgáló tevékenységekről, valamint a 96/67/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről”, 2012.1.16., SEC(2011) 1439 final. Az említett dokumentum 95. oldalán a Bizottság megjegyzi, hogy „A földi kiszolgáló tevékenységek liberalizációja, valamint a repülőterei monopóliumok vagy (repülőter/csomóponti légitársaság) duopóliumok megszüntetése azt jelentette, hogy a földi kiszolgáló tevékenységet végzőknek alkalmazkodniuk kellett annak érdekében, hogy versenyképesebbé váljanak, továbbá élesebb versennyel kellett megbirkózniuk. A földi kiszolgálást végző munkavállalók esetében a leginkább látható következmény a munka termelékenységének és rugalmasságának a fokozódása volt. A földi kiszolgáló tevékenységet végző vállalkozások a munka termelékenységének a növekedését gyakorta kényszerítő erőként mutatják be, mivel a személyzet költségei a teljes költségeik 65–80 %-ára rúgnak, miközben a dolgozók szervezetei rendszerint azt állítják, hogy a földi kiszolgáló tevékenységet végző vállalatok túlságosan sok figyelmet fordítanak a munkavégzési tényezőre a költségek csökkentése terén.”

(*) Üzleti titkok.

⁽⁴¹⁾ A Brattle-jelentés szerint, 48. bekezdés, 11. o.

⁽⁴²⁾ Brattle-jelentés, 40. bekezdés, 9. o.

- (346) Következésképp a Bizottság nem fogalmaz meg kétséget az Airport Handling piaci részesedésre vonatkozó feltételezéseinek elfogadhatóságával kapcsolatban: Először is ezek az Airport Handling által kínált versenyelőnyökön alapulnak. Másodsorban ezek a feltételezések láthatóan konzervatívak, ha a repülőtereken kiszolgáló tevékenységet végző, hasonló vállalkozások piaci részesedéseivel kerülnek összevetésre az üzleti terv készítésének időpontjában. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy ezek a feltételezések a gyakorlatban megvalósultak.

7.2.3.4. A nyereségességgel kapcsolatos feltételezések

- (347) A 2013. novemberi üzleti terv [...] (*) EBIT-szintet és [...] (*) összegű adózás előtti nyereséget jelez előre a működés második évétől. EBIT és adózott nyereség [...] (*). A 2013. novemberi üzleti tervben nem láthatók a nyereségesség szokványos mérőszáma, mint amilyen a belső megtérülési ráta (IRR) vagy a nettó jelenérték (NPV). Mindazonáltal a Brattle-jelentés a vonatkozó számításokat az üzleti terv számadatai alapján bemutatja.
- (348) Az Airport Handlingbe való befektetésekor egy racionális magánbefektetőnek egyenlő vagy nagyobb nyereséget kell várnia, mint a tőke alternatív költsége, amire jó megközelítés a súlyozott átlagos tőkeköltség (WACC) értéke.
- (349) A Brattle-jelentés kiszámítja az Airport Handlingbe való befektetés saját tőkére számolt IRR-értékét, majd ellenőrzi, hogy az eléri-e legalább a WACC szintjét. A jelentés két alternatív WACC-értéket alkalmaz. Az első értéke [...] (*) % ami a jelentés szerint az üzleti tervben alkalmazott, tisztán saját tőke alapú, adózott WACC ⁽⁴³⁾. A másik értéke [...] (*) %, és a jelentés a az alternatív tőke költségének az alsó határértéke. A befektetés végső értékétől függően a Brattle-jelentés úgy becsüli, hogy a befektetésnek a várható sajáttőke-megtérülése az Airport Handling esetében [...] (*) % és [...] (*) % között mozog. A számítások minden forgatókönyv esetében azt mutatják, hogy a várható IRR-érték meghaladja az alternatív tőke költségét, és ezért a befektetés nyereséges.
- (350) A Bizottság észrevételezi, hogy az üzleti terv időtávja (2014–2017) viszonylag rövid. Ezen okból az üzleti terv érzékeny lehet a mögöttes feltételezések változásaira. Mindazonáltal az időegyenest a következő tények tükrében kell vizsgálni. Először is az üzleti terv a SEA repülőtér-üzemeltetőnek készült, amely sok éve egy repülőtér kiszolgáló tevékenységet végző leányvállalat tulajdonosa. Másodsorban az átszervezés már folyamatban volt, a termelékenység pedig számottevően javult a SEAH-nál. Ezért nem tűnik észszerűtlennek az üzleti terv használatának korlátozása olyan minimális mértékre, amely a SEA-hoz hasonló tapasztalt befektetők számára még szükséges.
- (351) A Bizottság megállapítja, hogy a 2013. novemberi üzleti terv főbb feltételezései közül már több is általánosságban véve teljesült, különösen a nyereségességet és piaci részesedéseket illetően. Az Airport Handling már működésének első évében nyereséges volt: A 2014. szeptember és 2015. augusztus közötti időszakra vonatkozó eredménykimutatás alapján a vállalat által elért EBIT összege [...] (*) EUR volt.
- (352) Következésképp a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a munkaerőköltségek és a piaci részesedés alakulását érintő, indokolatlannak nem tűnő feltételezések alkalmazása mellett az üzleti terv elég magas tőkearányos megtérülést jelez az SEA számára a 25 millió EUR-s tőkeinjekcióra tekintettel.

7.2.4. A szelektív gazdasági előnnyel kapcsolatos következtetés

- (353) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a SEA elegendő intézkedést tett annak érdekében, hogy a gazdasági folytonosság megállapításával összefüggő kockázatot korlátozza. Az üzleti terv olyan feltételezéseken alapult, amelyeket a repülőtéri kiszolgáló iparágban számottevő tapasztalattal rendelkező, és a társaság átszervezésére törekvő, racionális magánbefektető elfogadhatónak és elégségesnek találta az Airport Handling jövőbeli nyereségességének a megalapozásához. Ezért a SEA-nak az Airport Handlingbe való befektetése nem jelent olyan előnyt, amelyet az Airport Handling rendes piaci feltételek mellett nem szerezhetett volna meg.

7.2.5. A SEA-nak az Airport Handlingbe való befektetésében az állami támogatás jelenlétével kapcsolatos következtetés

- (354) A befektetése nem jelent olyan előnyt, amelyet az Airport Handling rendes piaci feltételek mellett nem szerezhetett volna meg. Ennélfogva az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti kumulatív kritériumok egyike nem teljesül. Következésképp a befektetés nem minősül állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében,

(*) Üzleti titkok.

⁽⁴³⁾ Ez a WACC-érték a Brattle-jelentés alapján magasabb, mert az a saját tőke bétájának emelkedésén keresztül figyelembe veszi a projekt egyedi kockázatait is.

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A SEA Handling S.p.A. felszámolásához és az Airport Handling S.p.A. létrehozásához vezető folyamat során nem jelentkezett gazdasági folytonosság az előbbi és utóbbi vállalkozás között.

(2) Az Airport Handling nem köteles visszafizetni a 2012. december 19-i C(2012) 9448. sz., a SEA által leányvállalatának, a SEA Handling S.p.A-nak 2002. és 2010. között nyújtott támogatásról szóló, utóbb a 2013. március 22-i C(2013)1668. sz. bizottsági határozattal helyesbített bizottsági határozatban a belső piaccal összeférhetetlennek ítélt állami támogatást.

2. cikk

Az Airport Handling S.p.A-nak az Olaszország által végrehajtott megalakítása és 25 millió EUR összegben való feltőkésítése nem minősül támogatásnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése alapján.

3. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2016. július 5-én.

a Bizottság részéről

Margrethe VESTAGER

a Bizottság tagja
