

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2017/2111

(2016. gada 5. jūlijs)

par *Airport Handling S.p.A.* izveidi un kapitalizāciju SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN), ko īstenojusi Itālija

(izziņots ar dokumenta numuru C(2016) 4103)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas sniegt piezīmes atbilstīgi iepriekš minētajiem noteikumiem⁽¹⁾ un to piezīmes tika ņemtas vērā,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2010. gada 23. jūnijā, pēc sūdzības saņemšanas, Komisija paziņoja Itālijas iestādēm par tās lēmumu uzsākt oficiālu izmeklēšanas procedūru saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ("Līgums") 108. panta 2. punktu saistībā ar kapitāla iepludināšanu, ko no 2002. gada līdz 2010. gadam veica VEA S.p.A. (turpmāk – "VEA"), valstij piederošs Milānas Malpensas un Milānas Linares lidostu operators, savā meitasuzņēmumā VEA Handling S.p.A. (turpmāk – "SEAH"), kas šajās lidostās veic apkalpošanu uz zemes.
- (2) Šajā laikā VEA gandrīz pilnībā piederēja valsts iestādēm, proti, Milānas pašvaldībai (84,56 %) un Milānas provincei (14,56 %), kā arī mazākiem akcionāriem (0,88 %). 2011. gada decembrī 29,75 % VEA kapitāla tika pārdoti privātajam fondam F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*). 2012. gada beigās F2i palielināja līdzdalību VEA līdz 44,31 %. Šī lēmuma oficiālās izmeklēšanas procedūras noslēguma laikā 54,81 % VEA akciju pieder Milānas pašvaldībai, 44,31 % – F2i un 0,88 % – citiem akcionāriem.
- (3) 2012. gada 19. decembrī Komisija pieņēma lēmumu C(2012) 9448, kas tika labots ar 2013. gada 22. marta lēmumu C(2013) 1668 (turpmāk – "lēmums par atgūšanu"), par VEA sniegto palīdzību meitasuzņēmumam SEAH laikposmā no 2002. gada līdz 2010. gadam. Komisija secināja, ka iepludināšanas kopums, ko VEA īstenoja sava meitasuzņēmuma kapitālā, ir nelikumīgs valsts atbalsts. Komisija arī secināja, ka, lai gan SEAH varētu klasificēt kā grūtībās nonākušu uzņēmumu, šo kapitāla iepludināšanu nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar ES pamatnostādņiem par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai⁽²⁾.

⁽¹⁾ OV C 44, 6.2.2015., 30. lpp.⁽²⁾ OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.

- (4) Līdz ar to Itālijai tika noteikts nekavējoties veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem atgūtu no SEAH nesaderīgo valsts atbalstu aptuveni EUR 359,644 miljonu apmērā, kā arī procentus par atgūšanu.
- (5) Itālija, SEAH un Milānas pašvaldība attiecīgi 2013. gada 4. martā, 2013. gada 15. martā un 2013. gada 18. martā Vispārējā tiesā iesniedza prasības atcelt lēmumu par atgūšanu (lietas T-125/13, T-152/13 un T-167/13). Lietas T-125/13, T-152/13 un T-167/13 vēl nav izskatītas.
- (6) 2013. gada 18. martā un 2013. gada 21. martā SEAH un Milānas pašvaldība iesniedza pieteikumus, lai apturētu lēmuma par atgūšanu darbību (lietas T-152/13 R un T-167/13 R). 2013. gada 21. maijā Lombardijas administratīvā tiesa (*TAR Lombardia*) izdeva rīkojumu apturēt lēmuma par atgūšanu īstenošanu. 2013. gada 25. septembrī Valsts padome (*CdS*) atcēla *TAR Lombardia* rīkojumu. Pieteikums par lēmuma apturēšanu Vispārējā tiesā tika atsaukts 2013. gada jūnijā ⁽³⁾.
- (7) 2013. gada 27. novembrī neoficiālā pirmspaziņošanas procesā Itālija konsultējās ar Komisiju par šādiem projektiem: pirmkārt, par VEA plānu likvidēt SEAH; otrkārt, par VEA nodomu nodibināt jaunu meitasuzņēmumu, kas veic apkalpošanu uz zemes Milānas lidostās un kura nosaukums ir *Airport Handling S.p.A.* (turpmāk – “*Airport Handling*”), un iepludināt tajā sākotnējo kapitālu. Šajā pirmspaziņošanas procesā Itālija lūdza Komisiju apstiprināt, ka:
- a) SEAH aktīvu pārdošana likvidācijas procesā neietver saimnieciskās pēctecības elementus attiecībā uz *Airport Handling*, tādēļ SEAH saistības nepāriet uz *Airport Handling*, jo īpaši prasība atgūt nelikumīgo un nesaderīgo valsts atbalstu, kas piešķirts SEAH;
- b) VEA pamatkapitāla iepludināšana *Airport Handling* kapitālā nav kvalificējama kā valsts atbalsts.
- (8) Komisija 2014. gada 9. jūlija vēstulē informēja Itāliju, ka tā ir nolēmusi sākt procedūru, kas paredzēta Līguma 108. panta 2. punktā, attiecībā uz to, ka VEA izveidojusi *Airport Handling* (“2014. gada lēmums par procedūras uzsākšanu”). Šajā procedūrā Komisija aicināja Itāliju mēneša laikā no šīs vēstules saņemšanas datuma sniegt visu informāciju, kas varētu palīdzēt izvērtēt jautājumu par atgūšanas pienākuma nodošanu no SEAH uzņēmumam *Airport Handling*, kā arī par iespējamo atbalstu, kas ir pamatā VEA kapitāla iepludināšanai uzņēmumā *Airport Handling*.
- (9) 2014. gada 19. septembrī Itālija, VEA un Milānas pašvaldība Vispārējā tiesā iesniedza prasības atcelt 2014. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu (lietas T-673/14, T-674/14 un T-688/14). Vispārējā tiesa (ceturtā palāta) noraidīja prasību lietā T-673/14 ar 2015. gada 8. decembra rīkojumu; prasības lietās T-674/14 un T-688/14 tika atsauktas attiecīgi 2015. gada 14. un 15. jūlijā.
- (10) 2014. gada 23. septembrī un 2014. gada 25. septembrī VEA un *Airport Handling* iesniedza pieteikumus par *pagaidu* noregulējumu, lai apturētu Komisijas 2014. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu (lietas T-674/14 R un T-688/14 R). 2014. gada 29. septembrī Vispārējās tiesas priekšsēdētājs izdeva rīkojumu apturēt 2014. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu publicēšanu Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. 2014. gada 28. novembrī Vispārējās tiesas priekšsēdētājs noraidīja VEA un *Airport Handling* lūgumus par *pagaidu* noregulējumu un atcēla sākotnējo *pagaidu* noregulējumu, ar kuru deva Komisijai rīkojumu npublicēt 2014. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu ⁽⁴⁾.
- (11) 2015. gada 6. februārī 2014. gada lēmums par procedūras uzsākšanu tika publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī ⁽⁵⁾, tādējādi Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par izmeklēšanā apskatītajiem pasākumiem.
- (12) Itālija savas piezīmes par 2014. gada procedūras sākšanas lēmumu sniedza 2014. gada 9. septembra vēstulē.

⁽³⁾ Skatīt 2013. gada 20. jūnija rīkojumu lietā T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, un 2013. gada 1. jūlija rīkojumu lietā T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Skatīt 2014. gada 28. novembra rīkojumu lietā T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Vispārējās tiesas priekšsēdētājs noraidīja pieteikumu lietā T-674/14 R ar 2014. gada 27. novembra rīkojumu, ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ OV C 44, 6.2.2015., 30. lpp.

- (13) Komisija saņēma iesniegumus no četrām ieinteresētajām personām. Tā pārsūtīja šīs piezīmes Itālijai un deva tai iespēju reaģēt. Itālija 2015. gada 26. maija vēstulē informēja Komisiju par saviem novērojumiem attiecībā uz šīm piezīmēm.
- (14) 2015. gada 20. maija vēstulē Komisija pieprasīja Itālijai sniegt papildu informāciju. Itālija sniedza atbildes 2015. gada 19. un 22. jūnija un 2015. gada 2. jūlija vēstulēs.
- (15) Sanāksmes starp Komisijas dienestiem un Itālijas iestāžu un *Milan Airport Handling Trust* pārstāvjiem notika 2015. gada 30. janvārī, 2015. gada 7. maijā un 2015. gada 15. septembrī. Šīm sanāksmēm sekoja vairāki trasta iesniegumi Komisijai 2015. gada 6. februārī, 2015. gada 8. jūnijā, 2015. gada 13. augustā un 2015. gada 23. septembrī, būtībā tajos informējot Komisiju par stāvokli *Airport Handling* mazākuma akciju paketes pārdošanas procedūrā. Trasta būtība un uzdevums tiks paskaidroti 2.3. punktā.
- (16) Ar 2015. gada 23. oktobra vēstuli Komisija Itālijai pieprasīja sniegt papildu informāciju. Itālija sniedza atbildi 2015. gada 10. novembra vēstulē.
- (17) 2015. gada 25. novembrī notika sanāksme starp Komisijas dienestiem un Itālijas iestādēm, *Milan Airport Handling Trust* un uzņēmumu *D'Nata*, kas gatavojās iegādāties līdzdalību uzņēmuma *Airport Handling* akciju kapitālā.
- (18) Ar 2015. gada 16. decembra vēstuli Itālija informēja Komisiju par plāniem daļēji mainīt uzņēmuma *Airport Handling* saimnieciskās darbības jomu.
- (19) Ar 2015. gada 18. decembra vēstuli Itālija iesniedza procesa gaitā sniegto galveno elementu kopsavilkumu. Komisija atbildēja ar 2016. gada 19. janvāra vēstuli.
- (20) Ar 2016. gada 29. janvāra un 15. februāra vēstulēm Itālija sniedza Komisijai aktuālo informāciju par *Airport Handling* privatizācijas procesu.

2. PASĀKUMA APRAKSTS

- (21) Notiek izmeklēšana par diviem pasākumiem: pirmkārt, par *Airport Handling* izveidi apvienojumā ar SEAH likvidāciju. Komisija novērtēja, vai šis pasākums rada saimniecisko pēctecību attiecībā uz šīm abām sabiedrībām, tādējādi nododot atgūšanas saistības no SEAH uzņēmumam *Airport Handling*. Otrkārt, pašu kapitāls, ko uzņēmumam *Airport Handling* nodrošina publisks mātesuzņēmums VEA. Komisija novērtēja, vai šis pasākums tika īstenots atbilstoši tirgus nosacījumiem. Turpmāk sniegts apstākļu apraksts, kas attiecas uz šiem darījumiem.

2.1. Līgumi ar arodbiedrībām un jauni darba līgumi

- (22) Laikā, kad tika īstenoti izmeklēšanā esošie pasākumi, VEA Group (VEA un SEAH), SEAH un *Airport Handling* attiecīgi noslēdza līgumus ar arodbiedrībām, kas pārstāvēja SEAH darbiniekus, ņemot vērā uzņēmuma SEAH brīvprātīgu likvidāciju, ko uzsāka VEA. Šo līgumu vispārējais mērķis bija garantēt darba vietas visam SEAH personālam un nodrošināt nepārtrauktu un ilgtspējīgu VEA Group darbību. Tika noslēgti šādi līgumi.
- (23) Kad VEA pieņēma lēmumu, ka SEAH nepieciešams likvidēt, lai izpildītu lēmumu par atgūšanu, 2013. gada 4. novembrī VEA Group noslēdza līgumu ar arodbiedrību organizācijām, lai atrisinātu jautājumu par SEAH darbinieku atbrīvošanu no darba. Līgums nodrošināja brīvprātīgas darba attiecību izbeigšanas veicināšanas plānu visiem SEAH darbiniekiem, ko īstenotu, izmantojot kolektīvo atbrīvošanu no darba un jauna VEA pilnībā piederoša meitasuzņēmuma izveidi, pieņemot darbā daļu no SEAH darbaspēka.
- (24) Šajā līgumā ir precizēts "vienošanās projekts" un ir noteikts, ka ir nepieciešams "īstenošanas līgums", kurā būtu izklāstīti noteikumi jauniem līguma nosacījumiem un jaunai darba struktūrai *Airport Handling* darbiniekiem, jo Komisijas noteiktā darbības pārtrauktības prasība diktē darba attiecību izveidi *ex novo*. Turklāt saskaņā ar līgumu šāda īstenošanas līguma noslēgšana būtu iespējama tikai pēc tam, kad būs noslēgtas "komerciālās sarunas starp *Airport Handling* un Linates un Malpensas lidostās darbību veicošajiem pārvadātājiem brīvas konkurences kontekstā"⁽⁶⁾. Kopumā īstenošanas līgumam vajadzēja būt balstītam uz šādiem principiem:

— turpināt īstenot mērķi par darba vietu garantēšanu visam SEAH personālam,

⁽⁶⁾ 2013. gada 4. novembra līguma 5. punkts.

- noteikt skaidrus kritērijus iespējamai personāla pārvietošanai VEA Group ietvaros,
 - apkalpošanas uz zemes ekonomiskā dzīvotspēja,
 - atbilstošas, iekļaujošas darba attiecību sistēmas definēšana,
 - nepārtraukta VEA Group uzņēmuma labklājības sistēmas piemērošana.
- (25) 2014. gada 22. aprīlī SEAH uzsāka no darba atbrīvoto darba ņēmēju mobilitātes sistēmu (*Collocamento in mobilità*), kas ir sociālā nodrošinājuma sistēma, ko Itālijas valsts izveidoja galvenokārt ar mērķi atbalstīt grūtībās nonākušu uzņēmumu darbiniekus bezdarba laikposmos⁽⁷⁾. Tobrīd sabiedrībā SEAH bija 2214 darbinieki, kas bija līdzvērtīgi 1980 pilnas slodzes darbiniekiem.
- (26) 2015. gada 31. maijā sabiedrībā *Airport Handling* bija [...] (*) darbinieki ([...] (*) pilnas slodzes ekvivalents, turpmāk – “PSE”), no kuriem [...] (*) darbinieki ([...] (*) PSE) pirms tam bijuši SEAH darbinieki.
- (27) 2014. gada 4. jūnijā SEAH un arodbiedrības parakstīja īstenošanas līgumu ar mērķi īstenot iepriekšminētajā 24. apsvērumā aprakstītā vienošanās projekta noteikumus.
- (28) Līgumā bija noteikts, ka VEA piekrīt, pirmkārt, ka *Airport Handling* nodarbina SEAH personālu tādā mērā un atbilstoši darba profiliem, cik nepieciešams uzņēmumam *Airport Handling*, un, otrkārt, ka tiek uzsāktas sarunas ar arodbiedrību organizācijām par darbinieku atlases kritērijiem. Līgumā arī noteikts, ka jebkuru jaunu darba līgumu ar *Airport Handling* obligāti raksturo atteikšanās no SEAH darba līguma oficiālā un būtiskā satura.
- (29) Saskaņā ar šo līgumu SEAH demonstrēja savu gatavību nodrošināt finansiālu veicināšanas sistēmu darba ņēmējiem, kuri līdz 2014. gada 30. jūnijam piekrīt neiebildst pret atlaišanas pasākumiem.
- (30) Tāpat 2014. gada 4. jūnijā *Airport Handling* noslēdza līgumu ar arodbiedrību organizācijām. Šajā līgumā norādīts 2014. gada 1. jūlijā *Airport Handling* nepieciešamo darbinieku skaits ar līgumiem uz nenoteiktu laiku. Turpmāk norādīts, ka *Airport Handling* piekrīt piešķirt nodarbinātības prioritāti bijušajiem SEAH darbiniekiem.
- (31) Šajā līgumā norādīts *Airport Handling* potenciālais darbaspēka pieprasījums PSE. Šajā kontekstā līgumā uzsvērts, ka šie rādītāji var mainīties kopējā skaita un/vai līgumā noteikto mainīgo rādītāju jomā. Līgumā norādīti šādi personāla aprēķini: [...] (*) PSE pastāvīgs personāls darbības nodrošināšanai; [...] (*) PSE administrācijas personāls; [...] (*) PSE personāls uz noteiktu laiku sezonas darbam. Līgumā noteikts, ka šī pieprasījuma apmierināšanai *Airport Handling* galvenā stratēģija būs uzrunāt personas, kuras pašlaik strādā SEAH. Līgumā arī noteikta darbā pieņemšanas procedūra, darba līgumu juridiskais un finansiālais saturs, labklājības politika un darba organizācija. Līguma noteikumi paredz, ka bijušo SEAH personālu pieņem darbā ar jauniem līgumiem, kuros ir būtiski atšķirīgi ekonomiskie nosacījumi.
- (32) Šajā līgumā paredzētie darba nosacījumi atšķiras no tiem, kurus SEAH piemēroja saviem darbiniekiem. Proti:
- saskaņā ar valsts kolektīvo darba līgumu aviācijas personālam *Airport Handling* piemēros sadaļu par pakalpojumu sniedzējiem uz zemes, bet SEAH iepriekš darba līgumiem piemēroja sadaļu par lidostas operatoriem. Saskaņā ar Itālijas norādīto, sadaļa par pakalpojumu sniedzējiem uz zemes paredz citādākus nosacījumus attiecībā uz atvaļinājumu (20 dienas gadā, nevis 22), darba ilgumu (7 stundas un 30 minūtes dienā, nevis 7 stundas un 15 minūtes dienā), kā arī atalgojumu un piemaksas (atalgojuma samazināšana par 6 dienām),
 - citādāka tiesību uz darba samaksu organizācija, piemēram, *Airport Handling* nepiemēro konkrētas kolektīvā līguma pozīcijas, kas papildina valsts kolektīvo darba līgumu, ko SEAH attiecināja uz saviem darbiniekiem,
 - citādāka darbinieku organizācija (piemēram, [...] (*)).

⁽⁷⁾ 1991. gada 23. jūlija likums Nr. 223 par noteikumiem attiecībā uz bezdarbnieku pabalstu fondu, no darba atbrīvoto darba ņēmēju mobilitāti, bezdarbnieku pabalstiem, ES direktīvu īstenošanu, darbā iekārtošanu un citiem noteikumiem par darba tirgu (1991. gada 27. jūlija GURI [Nr. 175]).

(*) Komerccnoslēpums.

- (33) Saskaņā ar Itālijas norādīto attiecīgi:
- *Airport Handling* kopējās darbaspēka izmaksas samazinājās par 30 % salīdzinājumā ar *SEAH* kopējām darba izmaksām,
 - *Airport Handling* papildu kolektīvā līguma kopējās izmaksas samazinājās par [...] (*) % salīdzinājumā ar *SEAH* līguma izmaksām, kopējai atalgojuma samazināšanai ik gadu esot [...] (*) reizes lielāki par mēneš algu.
- (34) 2014. gada 9. jūnijā akcionāru ārkārtas pilnsapulce apstiprināja uzņēmuma brīvprātīgu likvidāciju, nosakot 2014. gada 1. jūliju kā likvidācijas spēkā stāšanās datumu ⁽⁸⁾.
- (35) Tika iecelts likvidators, un tam uzdeva pārdot uzņēmuma aktīvus, samaksāt kreditoriem un sagatavot galīgo likvidācijas bilanci un pārskatu.
- (36) Lai 2014. gada 4. jūnija līgumi stātos spēkā, arodbiedrību organizācijas kā nosacījumu bija noteikušas pozitīvu *SEAH* darbinieku referenduma rezultātu. Referendums notika no 2014. gada 11. jūnija līdz 13. jūnijam. Šajā referendumā 2014. gada 4. jūnija līgums tika noraidīts.
- (37) Tādēļ 2014. gada 1. jūlijā *SEAH* akcionāru pilnsapulcē tika pieņemts lēmums līdz 2014. gada 31. augustam pagarināt *SEAH* darbības izbeigšanu, pilnvarojot likvidatoru (kurš savu amatu uzņēma 2014. gada 1. jūlijā) pagaidām pārvaldīt sabiedrību līdz šim datumam un šī termiņa beigās sākt *SEAH* aktīvu atsavināšanu un tās darbības pārtraukšanu.
- (38) Lai rastu risinājumu negatīvajam balsojumam 2014. gada 14. jūnijā, arodbiedrību organizācijas 2014. gada 4. jūlijā ieteica konkrētus precizējumus 2014. gada 4. jūnija līguma nosacījumos, piemēram, ka papildu darba dienām jābūt vienmērīgi sadalītām visa gada garumā, ka atsauc uz "darbalaika efektivitāti" nozīmē, ka jāstrādā vismaz 7,5 stundas dienā, 5 dienas nedēļā un ka darbiniekiem ir divas izvēles iespējas, kā strādāt konkrētos svētkos, par kuriem saskaņā ar jauno līgumu vairs nemaksā. 2014. gada 7. jūlijā *Airport Handling* apstiprināja šos priekšlikumus. 2014. gada 15. jūlijā *Airport Handling* parakstīja papildu līgumu, ar kuru apstiprināja 2014. gada 4. jūnija līguma spēkā esamību un iekļāva tajā arodbiedrību organizāciju pieprasītos precizējumus. Tomēr jaunajā līgumā nebija ieviestas jebkādas būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekš noraidīto 2014. gada 4. jūnija līgumu.
- (39) 2014. gada augustā *SEAH* uzsāka visa sava darbaspēka atbrīvošanu no darba. Vienlaikus *Airport Handling* sāka no bijušajiem *SEAH* darbiniekiem pieņemt darbā tādu personālu, kāds tika uzskatīts par nepieciešamu darbības nodrošināšanai. *Airport Handling* sazinājās arī ar *Adecco*, pakalpojumu sniedzēju pagaidu darba jomā, lai pieņemtu darbā pagaidu darbiniekus.
- (40) *SEAH* savu darbību beidza 2014. gada 1. septembrī. Šajā dienā *Airport Handling* sāka savu darbību Milānas lidostās. No 2014. gada 1. septembra uzņēmumā *Airport Handling* bija [...] (*) darbinieki ([...] (*) PSE), tādējādi no 2014. gada 22. aprīļa, kad *SEAH* uzsāka oficiālo kolektīvās darbinieku atbrīvošanas no darba procesu, nodarbinot [...] (*) % *SEAH* darbinieku. Turklāt *Airport Handling* nodarbināja [...] (*) pagaidu darbiniekus ([...] (*) PSE) [...] (*).

2.2. Līgums ar gaisa pārvadātājiem

- (41) Savā 2014. gada 22. aprīļa vēstulē *SEAH* informēja gaisa pārvadātājus, piegādātājus un citas ieinteresētās personas, ka tā savu darbību pārtrauks 2014. gada 1. jūlijā un tādēļ šajā datumā pārtrauks sniegt apkalpošanu uz zemes Milānas lidostās.

(*) Komerccnoslēpums.

(8) Brīvprātīga likvidācija būtībā ir līdzīga likvidācijai ar tiesas lēmumu, izņemot faktu, ka lēmumu par uzņēmuma likvidāciju pieņem akcionāri pilnsapulcē, nevis tiesa, tāpat arī akcionāri ieceļ likvidatorus un nosaka to pilnvaras. Tikai tad, ja nav iespējams sapulcēt akcionāru vairākumu, uzņēmumam ir jāiesniedz tiesā pieteikums par tā likvidācijas pasludināšanu. Tad tiesa norīko likvidatorus atbilstoši uzņēmuma statūtiem vai saskaņā ar akcionāru pilnsapulces lēmumu, ja vien nav skaidri redzams, ka nesaskaņas akcionāru starpā kavēs lēmuma pieņemšanu pilnsapulcē, tādā gadījumā tiesa pati ieceļ likvidatoru.

- (42) Pēc šī paziņojuma desmit lidsabiedrības nolēma uzticēt pakalpojumu veikšanu uz zemes Milānas lidostās citiem pakalpojumu sniedzējiem, nevis *SEAH* un *Airport Handling*.
- (43) Tajā pašā laikā 19 lidsabiedrības, kuras veica darbību Milānas lidostās, *Airport Handling* kā pakalpojumu sniedzēju uz zemes izvēlējās uz atklātu konkursu pamata. Citas lidsabiedrības izvēlējās *Airport Handling*, pamatojoties uz cenu aptaujas procedūru. Saskaņā ar Itālijas norādīto pakalpojumu sniedzēja izvēli parasti pamato ar tādiem konkrētiem faktoriem kā cena, sniedzēja finansiālā stabilitāte, sasniegumi, uzņēmuma pieredze un kompetence.

2.3. *Airport Handling* izveide un VEA dalības nodošana *Milan Airport Handling Trust*; *Airport Handling* kapitalizācija

- (44) Uzņēmums *Airport Handling* tika reģistrēts 2013. gada 9. septembrī kā sabiedrība ar ierobežotu atbildību ar akciju kapitālu EUR 10 000 apmērā.
- (45) VEA direktoru padome 2014. gada 10. martā nolēma palielināt *Airport Handling* kapitālu līdz pat EUR 2,5 miljoniem, lai *Airport Handling* kā pakalpojumu sniedzējs uz zemes varētu izpildīt Valsts Civilās aviācijas iestādes (VCAI) sertifikācijas prasības. Saskaņā ar valstī spēkā esošajiem noteikumiem VCAI piešķir licences pakalpojumu sniedzējiem uz zemes, kas var izpildīt šādas prasības⁽⁹⁾:

— kapitāls vismaz ceturtdaļas apjomā no paredzamā apgrozījuma,

— darbībai nepieciešamie resursi un organizatoriskās iespējas atbilstoši sniegt pakalpojumus,

— sertifikāts, kas apliecina, ka tiek ievērotas visas saistības, kas izriet no darba un drošības tiesību aktiem.

- (46) VEA direktoru padome 2014. gada 30. jūnijā pieņēma lēmumu nodibināt *Milan Airport Handling Trust* ("trasts") un palielināt *Airport Handling* kapitālu līdz pat EUR 25 miljoniem.

- (47) Trasts tika nodibināts 2014. gada 30. jūnijā, un tajā pašā dienā tika parakstīts trasta līgums. Saskaņā ar tā dibināšanas aktu trasts: i) rīkojas kā *Airport Handling* vienīgais kapitāla daļu turētājs, līdz uzņēmuma mazākuma akciju pakete tiek pārdota un ii) nodrošina, ka *Airport Handling* darbībā nav saimnieciskās pēctecības ar *VEA Handling*.

- (48) Saskaņā ar trasta līgumu trasts tika nodibināts konkrētiem mērķiem:

— lai apstiprinātu un pārbaudītu *Airport Handling* saimnieciskās pēctecības neesamību ar VEA un *SEAH*, ko nodrošina, pārvaldot *Airport Handling* neatkarīgi no VEA,

— lai nodrošinātu neatkarīgu trešo personu investoru piekļuvi *Airport Handling* akciju kapitālam ne mazāk kā 30 % akciju paketes apmērā.

- (49) Trasta līgumā noteikts, ka, lai izpildītu šo uzdevumu, trasts izmanto savas pilnvaras:

— lai ieceltu direktorus, apstiprinātos revidentus un citas juridiskas personas, izvēloties tos no atbilstošiem kandidātiem, kam nav operatīvās atbildības vai darba attiecību ar VEA vai *SEAH*,

— lai pieprasītu pārskatus no direktoriem par saimnieciskās pēctecības pārtraukšanas notikumiem pirms trasta reģistrēšanas, kā arī

— lai pārliecinātos, ka tiek piemērotas atbilstīgas procedūras, lai izvairītos no tā, ka *Airport Handling* gūst nepamatotu labumu no VEA komerciālās informācijas salīdzinājumā ar konkurentiem, iegūstot un uzturot kontaktus ar lidsabiedrībām, un lai tiktu ievēroti trasta līguma A pielikumā ietvertie ierobežojumi.

⁽⁹⁾ *Airport Handling* 2014. gada 21. janvārī iesniedza pieteikumu licencei par pakalpojumu sniegšanu uz zemes Linates un Malpensas lidostās. VCAI uzņēmumam *Airport Handling* piešķīra licenci 2014. gada 17. aprīlī.

- (50) It īpaši saskaņā ar trasta līgumu pilnvarotā persona pārbauda, vai kopš *Airport Handling* reģistrācijas nav pieņemti juridiski akti, kuru rezultātā *SEAH* nodotu *Airport Handling* jebkurus aktīvus, kustamu un nekustamu īpašumu, līgumus ar līdšabiedrībām un/vai uz zemes sniegto pakalpojumu piegādātājus, intelektuālā īpašuma tiesības vai vienpusējas saistības ar saimniecisku ietekmi (t. i., faktiskas un personīgas garantijas), izņemot tās, kas ir minētas trasta līgumā.
- (51) Šajā ziņā trasta līgums izslēdz no pilnvarotās personas kontroles varas sfēras:
- faktu, ka sabiedrību *Airport Handling* apvienoja un kapitalizēja *VEA*,
 - faktu, ka *Airport Handling* pārņēma personālu no *SEAH*,
 - faktu, ka *Airport Handling* nomā savus līdzekļus un iekārtas apkalpošanai uz zemes no *SEAH* saskaņā ar nomas līgumu, kura beigu termiņš ir 2015. gada 28. februāris.
- (52) Turklāt trasta līgumā arī noteikts, ka pilnvarotai personai ir jāpārbauda:
- vai, izņemot pilnvaras, kas *VEA* piešķirtas saskaņā ar trasta līgumu, *Airport Handling* darbības pārvaldība ir atsevišķa no *VEA* pārvaldības, vai to kontrolē un uzrauga direktoru padome, kuras locekļus autonomi ieceļ pilnvarotā persona,
 - vai pirms vai pēc trasta izveides *VEA* un *Airport Handling* nav pieņēmuši juridiskus aktus, kuru rezultātā *VEA* nodod aktīvus, kustamu vai nekustamu īpašumu, līgumus, vienpusējas saistības ar saimniecisku ietekmi (t. i., faktiskas vai personīgas garantijas) vai intelektuālās īpašuma tiesības, izņemot elementus, kas atrunāti trasta līgumā vai ko *VEA* pieprasīja, izmantojot savas pilnvaras kā Milānas lidostu koncesijas īpašnieks, kā arī
 - vai *Airport Handling* piemēro procedūras un kontroles pasākumus, lai izvairītos gūt labumu no *VEA* komerciālās informācijas, uz kuru attiecas īpašumtiesības, no kuras *Airport Handling* varētu gūt nepamatotu labumu, iegūstot un uzturot līgumus ar līdšabiedrībām, piemēram, informācija par *SEAH* iepriekš noslēgtajiem līgumiem vai prasībām, kuras līdšabiedrības darījušas zināmas *VEA* kā lidostas operatoram.
- (53) Tomēr saskaņā ar trasta līgumu pilnvarotās personas uzdevums nav pārbaudīt vai novērtēt apstākļus, ka
- *VEA* pārstāvji piedalījušies sarunās ar darbiniekiem, kurus pieņem darbā *Airport Handling*,
 - *Airport Handling* gūst labumu no ārpakalpojumu *VEA* darbiniekiem, tostarp šī uzņēmuma ģenerāldirektora, ko vajadzēja uzturēt trasta darbības laikā,
 - konkrētus centralizētus pakalpojumus turpinās sniegt *VEA*,
 - *VEA* var pārbaudīt pakalpojumu kvalitātes līmeni, lai ievērotu savus Milānas lidostu infrastruktūras lidostas operatora pienākumus,
 - lēmumi par *Airport Handling* turpmāko finansējumu pilnībā paliek *VEA* ziņā, neskarot *Airport Handling* direktoru padomes tiesības pieņemt lēmumus, lai īstenotu uzņēmējdarbības plānu.
- (54) Ciktāl tas attiecas uz trešās personas investora ienākšanu *Airport Handling*, trasta līgumā noteikts, ka *Airport Handling* kapitāla atvēršanas procedūras sākotnējo posmu "tiesīgiem akcionāriem" (proti, fiziskām vai juridiskām personām, kuras, ja ir Itālijas rezidenti, nav kvalificējamās kā Itālijas valsts pārvaldītais valsts iestādes vai uzņēmumi) vada *VEA*, un to bija paredzēts pabeigt 2015. gada 28. februārī.
- (55) Trasta līgumā noteikts, ka tad, ja līdz 2015. gada 1. martam *VEA* joprojām piederētu vairāk nekā [...] (*) % *Airport Handling* akciju, pilnvarotā persona varētu sākt meklēt investorus, kuriem jāatbilst *VEA* iepriekš paziņotajiem nosacījumiem ar aktu, ko paziņo juristam, kas rīkojas kā trasta aizbildnis, un ko *VEA* pārskatīs pienācīgā laikā. Jebkurā citā gadījumā pilnvarotajai personai nav tiesību atsvešināt *Airport Handling* akciju paketi bez *VEA* piekrišanas.

(*) Komerccnoslēpums.

- (56) Tālāk trasta līgumā arī noteikts, ka pēc [...] (*) % VEA īpašumā esošās *Airport Handling* akciju paketes pārdošanas, VEA meklēs privātos investorus, kas būtu ar mieru turpmāk piedalīties *Airport Handling* kapitālā, ņemot vērā sociālos apsvērumus un VEA pienākumu turpināt nodrošināt apkalpošanu uz zemes Milānas lidostās.
- (57) *Airport Handling* direktoru padome 2014. gada 26. augustā apstiprināja trasta līguma papildinājumu. Papildinājumā paredzēts, ka *Airport Handling* izdos 20 000 līdzdalības kapitālā instrumentus – *SFP (strumenti finanziariari partecipativi)* saskaņā ar Itālijas Civilt kodeksa 2346. panta 6. daļu ⁽¹⁰⁾, katra instrumenta nominālvērtība ir EUR 1 000, ko piedāvās uzņēmumam VEA. Papildinājumu parakstīja nākamajā dienā.
- (58) *Airport Handling* akcionāru pilnsapulce 2014. gada 27. augustā ⁽¹¹⁾ pieņēma lēmumu palielināt *Airport Handling* kapitālu no EUR 1,3 miljoniem līdz EUR 5 miljoniem, uz ko parakstās un ko apmaksā VEA.
- (59) Tajā pašā dienā VEA nodeva visu *Airport Handling* akciju kontrolpaketi trastam un iecēla pilnvaroto personu, proti, *Crowe Horwath Trustee Services* ("Pilnvarotā persona") pārvaldīt *Airport Handling*.
- (60) 2014. gada 27. augustā pilnvarotā persona iecēla jaunu *Airport Handling* direktoru padomi. VEA [...] (*) augstākā līmeņa vadītāji [...] (*), no pieciem, [...] (*). Saskaņā ar Itālijas norādīto abi pilda savu darbu tikai *Airport Handling* interesēs uz darbā norīkošanas līguma pamata no mātesuzņēmuma VEA.
- (61) Tomēr 2014. gada 27. augustā pēc VEA akciju paketes nodošanas trastam *Airport Handling* akcionāru pilnsapulce ⁽¹²⁾ pieņēma lēmumu pārveidot *Airport Handling* no sabiedrības ar ierobežotu atbildību (S.R.L.) par akciju sabiedrību (S.p.A.) un 20 000 *SFP* izdošanu, ko piedāvātu VEA parakstīšanai par EUR 1 000 katru. VEA parakstīja un apmaksāja *SFP* nākamajā dienā, tādējādi palielinot *Airport Handling* kapitālu pavisam līdz EUR 25 miljoniem (EUR 5 miljonu akciju kapitāls un EUR 20 miljoni *SFP* veidā).

2.4. SEAH aktīvu pārdošanas mēģinājums; nomas līgums ar *Airport Handling*

- (62) 2014. gada 12. novembrī likvidators izsludināja aicinājumu paust interesi par SEAH aktīvu iegādi; aicinājumu publicēja Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša papildinājumā:
- "Itālijā – Milānā: Iekārtu pārdošana, tostarp, tikai informācijas nolūkā: kravas iekrāvēji, pārvadātāji, pacelšanas platformas, palešu pacelājs, mobilie/mobilie/lentes konveijeri, velkamās/BAE velkamās kāpnes, elektriskie/dīzeļa/hibrīda traktori, mucas, ģeneratori, gaisa kondicionētāji, kompresori, bagāžas/preču ratiņi 2014/5218-385934 – Aicinājums paust interesi" ⁽¹³⁾. Aicinājuma paust interesi nolūkos aktīvi tika sagrupēti deviņās daļās.
- (63) SEAH uzdeva *Istituto del Marchio di Qualità S.p.A. (IMQ)* veikt SEAH aktīvu visaptverošu novērtējumu un uz šī pamata noteikt maksu par SEAH pakalpojumu uz zemes veikšanas iekārtu nomu, kā arī aktīvu pārdošanas cenu. IMQ iesniedza divus ziņojumus: 2014. gada 25. jūnijā par nomas maksu; 2014. gada 16. oktobrī par aktīvu sadalīšanu daļās pārdošanai. Kā apgalvo IMQ, aktīvu aplēsto vērtību saprot kā iespējamo tirgus vērtību, kāda monetārā izteiksmē būtu aktīviem ar līdzīgu tehnisko raksturojumu, izpildījumu, veiktajiem remontiem un uzglabāšanu, izmantošanu un vecumu.
- (64) Kā piedāvājumu iesniegšanas beigu datumu deviņām pārdodamajām daļām noteica 2015. gada 26. janvāri.
- (65) IMQ ieteica par SEAH iekārtu nomu pakalpojumiem uz zemes noteikt maksu EUR [...] (*) pusgadā (EUR [...] (*) gadā).

(*) Komerccnoslēpums.

⁽¹⁰⁾ *SFP* ir uz pašu kapitālu balstīti instrumenti, tādēļ tie nav pakļauti atmaksas saistībām par VEA veiktā ieguldījuma summu. Uz tiem neattiecas administratīvās tiesības, bet tie ir līdzīgi akcijām kapitāla tiesību jomā. Konkrēti, šie instrumenti dod tiesības uz peļņas sadali un rezervēšanu, kā arī tiesības uz citiem kapitāla objektiem, tostarp uzņēmuma likvidācijas gadījumā.

⁽¹¹⁾ Šajā datumā VEA joprojām bija *Airport Handling* vienīgais akcionārs.

⁽¹²⁾ Šajā datumā trasts bija *Airport Handling* vienīgais akcionārs.

⁽¹³⁾ Paziņojums par līgumu Nr. 2014/S218-385934 (12.11.2014.) OV papildinājumā "elektroniskajā ikdienas informācijā par konkursiem" (TED): <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:EN:HTML&src=0>

- (66) 2014. gada 1. septembrī *SEAH* un *Airport Handling* noslēdza nomas līgumu, saskaņā ar kuru *Airport Handling* nomātu *SEAH* iekārtas apkalpošanai uz zemes par nomas maksu EUR [...] (*) apmērā, t. i., par *IMQ* ieteikto summu. Nomas līgumam bija jābeidzas 2015. gada 31. augustā.
- (67) Lai apstiprinātu *IMQ* veiktā novērtēšanas procesa pareizību, 2014. gada 1. septembrī *Airport Handling* un *SEAH* sazinājās ar otru neatkarīgo ekspertu, *Ernst & Young* finanšu uzņēmumu *Advisors SpA (E&Y)*, lai no jauna novērtētu nomas maksas līmeni. Šajā kontekstā *SEAH* un *Airport Handling* līgumiski vienojās, ka gadījumā, ja otrā novērtējuma rezultātā tiktu secināts, ka tirgus vērtība ir novirzījusies vismaz par [...] (*) % no *IMQ* noteiktā līmeņa, tad līguma maksa tiks attiecīgi saskaņota ar atpakaļejošu spēku.
- (68) *E&Y* 2014. gada 15. oktobrī iesniedza savu ziņojumu un noteica *SEAH* aktīvu nomas tirgus likmi EUR [...] (*) apmērā par gadu. 2014. gada 25. oktobrī *Airport Handling* un *SEAH* vienojās paplašināt *E&Y* veikto analīzi un uzticēja šim uzņēmumam izanalizēt faktiskos darbības apstākļus un aktīvu fizisko stāvokli (*E&Y* sākotnēji balstīja savu vērtējumu uz aktīvu fizisku pārbaudi, pamatojoties uz paraugu atlasīti). Šajā analīzē tika atklāts, ka vairāki mehānismi un iekārtas nebija piemēroti lietošanai, ņemot vērā īso nomas laiku un augstās nepieciešamā remonta izmaksas, jo daudzas iekārtas bija novecojušas. Saskaņā ar trasta norādīto datumā, kad tas iesniedza savas piezīmes par 2014. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu, *SEAH* un *Airport Handling* meklēja risinājumu, lai izvairītos no tiesvedības. Attiecīgi nomas maksa ar atpakaļejošu spēku tika noteikta EUR [...] (*) gadā.
- (69) 2014. gada 26. novembrī *Airport Handling* direktoru padome pieņēma lēmumu rīkot publisku konkursu par jaunu iekārtu iegādi tirgū. Šī konkursa procedūras rezultātā 2015. gada 11. februārī *Airport Handling* nomainīja aptuveni [...] (*) % iekārtu ar tirgū iegādātiem aktīviem, kas izmaksāja apmēram EUR [...] (*). Saskaņā ar Itālijas iestāžu veikto, *Airport Handling* finansēja šo pirkumu tikai no saviem resursiem.
- (70) 2015. gada 9. februārī konkurss par *SEAH* aktīvu pārdošanu tika pasludināts par neveiksmīgu, jo neviens pretendents nebija izrādījis interesi iegādāties kādu no daļām.
- (71) 2015. gada 26. februārī *SEAH* saņēma pirmo paziņojumu no *Airport Handling*, kurā šis uzņēmums pauda interesi iegādāties 6 no 9 konkursā piedāvātajām daļām. 2015. gada 3. jūnijā *Airport Handling* atjaunoja savu paziņojumu par ieinteresētību. 2015. gada 18. septembrī [...] (*) tika pārdoti *Airport Handling* par sākotnējā konkursa procedūrā norādīto cenu, kas bija EUR [...] (*).

2.5. Uzņēmuma *Airport Handling* mazākuma akciju paketes pārdošana

- (72) Kā paredzēts trasta līgumā, pilnvarotā persona uzsāka *Airport Handling* kapitāla mazākuma akciju paketes pārdošanu.
- (73) Šim nolūkam 2015. gada 27. janvārī pilnvarotā persona iecēla *BNP Paribas* Itālijas filiāli par finanšu konsultantu saistībā ar *Airport Handling* "vismaz 30 %" kapitāla daļas pārdošanu trešo personu investoriem. Itālijas iestādes norādīja, ka *BNP Paribas*, rīkojoties kā finanšu konsultants, pilnīgi pastāvīgi organizēja pārdošanas procesu. *BNP Paribas* ieplānoja šādus pārdošanas posmus: 1. Iepriekšēja caurlūkošana; 2. Darījuma organizēšana; 3. Darījuma slēgšana.
- (74) Pieci ieinteresēti investori iesniedza nesaistošus piedāvājumus [...] (*) – [...] (*) % *Airport Handling* akciju pirkumam: [...] (*), [...] (*), [...] (*), [...] (*) un [...] (*).
- (75) Saskaņā ar pārdošanas līguma projektu, ko iesniedza Itālija, lai investoram būtu operatīvā kontrole pār *Airport Handling*, pilnvarotā persona apņemas uz visu laiku līdz nogaidīšanas perioda beigām⁽¹⁴⁾ piešķirt investoram tiesības iecelt vairākumu, t. i., trīs no pieciem direktoru padomes locekļiem, kuru vidū ir uzņēmuma izpilddirektors, kamēr direktoru padomes priekšsēdētāju iecel akcionāru pilnsapulce.

(*) Komerccnoslēpums.

⁽¹⁴⁾ "Maksimālais izpildes termiņš" ir 18 kalendārie mēneši no visu dokumentu aizpildīšanas un apmaiņas un visu no pārdošanas līguma izrietošo saistību pilnīgai izpildei.

- (76) 2015. gada 21. septembrī pilnvarotā persona parakstīja saistošu investīciju pamatlīgumu ar D'Nata par [...] (*) % *Airport Handling* akciju pārdošanu. Saskaņā ar šo līgumu ir piemērojama šāda kārtība:
- (77) Sākotnējais ieguldījums: kad apvienošanās kontroles iestādes ir apstiprinājušas iegādi, D'Nata iegādājas [...] (*) % *Airport Handling* akciju ar tiesībām iecelt direktoru padomes vairākumu un izpilddirektoru. Šādas kārtības mērķis bija nodrošināt, ka, neraugoties uz to, ka uzņēmums D'Nata ir mazākuma akciju turētājs, tas varētu efektīvi ieņemt kontrolējošā akcionāra pozīciju.
- (78) Papildu ieguldījums: saskaņā ar pirkšanas iespējas kārtību uzņēmumam D'Nata ir tiesības iegādāties vēl [...] (*) % *Airport Handling* akciju. Konkrēta "valsts atbalsta pirkšanas iespēja" paredz, ka D'Nata var pārdot atpakaļ [...] (*) % savu akciju par pielāgotu sākotnējās iegādes cenu, ja Komisija pieņem negatīvu lēmumu vai 18 mēnešus pēc sākotnējā ieguldījuma pabeigšanas valsts atbalsta procedūra joprojām vēl nav izpildīta.
- (79) 2016. gada 8. februārī Itālijas konkurences iestāde, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, apstiprināja D'Nata veikto *Airport Handling* vienpersoniskās kontroles iegādi saskaņā ar Itālijas uzņēmumu apvienošanās kontroles likumu. Pilnvarotā persona informēja Komisiju, ka pēc šī apstiprinājuma tā sāks strādāt ar D'Nata par ieguldījuma noslēgšanu 2016. gada 8. martā.

2.6. Uzņēmējdarbības plāns 2014. – 2017. gadam

2.6.1. 2013. gada 14. novembra uzņēmējdarbības plāns

- (80) Iepriekšējās izmeklēšanas posmā Itālija bija iesniegusi *Airport Handling* 2013. gada 14. novembra uzņēmējdarbības plānu 2014.–2017. gadam ("2013. gada novembra uzņēmējdarbības plāns"), lai pierādītu, ka VEA ieguldījums *Airport Handling* kapitālā atbilst tirgus ekonomikas investoru principam. Turpmāk apkopoti galvenie šī plāna elementi.
- (81) Uzņēmējdarbības plānā uzsvars likts uz perona⁽¹⁵⁾ un pasažieru⁽¹⁶⁾ pakalpojumiem, kas ir *Airport Handling* uzņēmējdarbības galvenā daļa. Paredzamā kopējā uzņēmuma tirgus daļa gan Malpensas, gan Linates lidostās bija attiecīgi [50–70] (*) % un [50–70] (*) % 2014. gada otrajā pusē un pieaugums attiecīgi līdz [60–80] (*) % un [60–80] (*) % līdz 2017. gadam.
- (82) Plānā izstrādātie aprēķini ataino pieaugošus ienākumus no darbības sakarā ar paredzamo pieaugošo tirgus daļu. Bija paredzēts, ka ieņēmumi pieaugs no EUR [...] (*) 2014. gada otrajā pusē līdz EUR [...] (*) 2017. gadā, pamatojoties uz pieņēmumu, ka pasažieru plūsma pieaugs par [...] (*) – [...] (*) % gadā laikposmā no 2014. gada līdz 2017. gadam.
- (83) Tika prognozēts, ka vidējais personāla skaits pieaugtu no [...] (*) PSE 2014. gadā līdz [...] (*) PSE 2017. gadā, palielinoties līgumu skaitam uz noteiktu laiku. Aprēķinātās darbaspēka izmaksas bija aptuveni [...] (*) % no kopējām darbības izmaksām. Pārskata periodā VEA palielinātu ražīgumu par 12 %, izmantojot trīs galvenos faktoros:
- efektivitātes paaugstināšana, uzsākot *Airport Handling* darbību (piemērojot uz noteiktu laiku un nepilnu laiku noslēgto līgumu daļas; labāka darba programmas definēšana²; organizācijas struktūras pielāgošana, lai efektīvi izmantotu resursus, ierobežojot sezonas darbinieku algošanu; maksimāla esošā darbaspēka spēju optimizēšana),
 - apjomradīti ietaupījumi no palielinātas satiksmes,
 - strukturāli pielāgojumi uzņēmējdarbības procesos (uzlabota darbu plānošana un organizācija; ieguldījumi tehniskos risinājumos, lai daļēji vai pilnībā automatizētu konkrētas darbības; darbaspēka izdevumu saistība attiecībā pret uzņēmējdarbības jaudu un rezultātiem).

(*) Komerccnoslēpums.

⁽¹⁵⁾ Pakalpojumi slēgtajā teritorijā, tostarp pasažieru iekāpšana/izkāpšana, bagāža un kravas, gaisa kuģu balansēšana un bagāžas sadale.

⁽¹⁶⁾ Atklātajā teritorijā sniegtie pakalpojumi.

- (84) Tika prognozēts, ka sākotnējās uzsākšanas izmaksas par atjaunotām sarunām attiecībā uz klientu un piegādātāju līgumiem, darbaspēka līgumi, pieņemšana darbā, organizācijas/administratīvo/darbības procedūru rakstīšana, juridiskās izmaksas, maksa par banku pakalpojumiem, konsultācijām un mazu priekšmetu un dažādu krājumu iegāde būs EUR [...] (*).
- (85) Darbības uzsākšanas izmaksas, t. i., kapitāla izdevumi, kas nepieciešami, lai *Airport Handling* varētu uzsākt darbību, bija aprēķinātas EUR [...] (*) apmērā jaunu iekārtu iegādei. Tomēr 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plāna nolūkos tika pieņemts, ka *Airport Handling* iegādāsies lietotas iekārtas apkalpošanai uz zemes par EUR [...] (*).
- (86) Lai segtu visus aprēķinātos darbības uzsākšanas izdevumus, uzņēmējdarbības plāns paredzēja kapitāla palielināšanu par EUR [...] (*) [...] (*).

2.6.2. 2014. gada 6. augusta uzņēmējdarbības plāns

- (87) Turpmāk izmeklēšanas gaitā Itālija iesniedza pārskatītu 2014. gada 6. augusta uzņēmējdarbības plānu 2014.–2017. gadam ("2014. gada augusta uzņēmējdarbības plāns"), ko 2014. gada 26. augustā apstiprināja *Airport Handling* padome. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju šī pārskatītā plāna sagatavošana bija noslēguma posmā jau 2014. gada jūlijā. Plāna galveno pieņēmumu apkopojums ir šāds.
- (88) Tirgus daļa: attiecībā uz [...] (*) 2014. gada augusta uzņēmējdarbības plānā pieņemta nedaudz mazāka izaugsme nekā iepriekšējā plānā, tirgus daļai [...] (*) sasniedzot [70–80] (*) %, pamatojoties uz aktualizēto paredzēto satiksmes līmeni [...] (*) un [...] (*).
- (89) Cenas: vienību cenas (uz katru gaisa kuģa kustību) ir augstākas nekā 2013. novembra uzņēmējdarbības plānā pieņemtās cenas un nominālā izteiksmē ir pastāvīgas visā laikā no 2014. līdz 2017. gadam.
- (90) Personāla izmaksas: 2014. gada augusta uzņēmējdarbības plānā aprēķinātās personāla izmaksas ir nedaudz augstākas par 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā pieņemtajām izmaksām un ir robežās no [...] (*) līdz [...] (*) % no darbības izmaksām. Šis pieaugums paredzēts sakarā ar [...] (*).
- (91) Citas vērā ņemamās izmaksas bija ārējās izmaksas, nolietojums un uzkrājumi, kas kopā sasniedza aptuveni [...] (*) % no kopējām darbības izmaksām, kā arī regulētās izmaksas (aptuveni [...] (*) %) par pakalpojumiem, ko VEA nodrošina *Airport Handling* kopējās lidostas infrastruktūras lietošanai (īpaši [...] (*)). 2014. augusta uzņēmējdarbības plānā aprēķināts, ka iekārtu iegādei būtu jāiegulda EUR [...] (*), no kuriem [...] (*) % attiektos uz jaunu iekārtu iegādi, bet [...] (*) % uz lietotu transportlīdzekļu iegādi tirgū. Šo skaitļu pamatā bija piedāvājumi, ko *Airport Handling* 2014. gada martā saņēma no potenciālajiem piegādātājiem.
- (92) Tāpat kā 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā arī 2014. gada augusta uzņēmējdarbības plānā ir samazinātas darbības izmaksas salīdzinājumā ar *SEAH* izmaksu struktūru, ko sasniedza būtībā ar palielinātu efektivitāti un personāla skaita samazināšanu.

2.6.3. Uzņēmējdarbības plāna ekonomiskais novērtējums

2.6.3.1. BCG ziņojums

- (93) *Airport Handling* uzdeva *Boston Consulting Group* veikt 2014.–2017. gadam paredzētā uzņēmējdarbības plāna neatkarīgu sākotnējo novērtējumu ("BCG ziņojums"). BCG savu ziņojumu iesniedza 2014. gada 14. oktobrī.
- (94) BCG ziņojums ir balstīts uz 2014. gada 26. augustā apstiprināto uzņēmējdarbības plānu, 2013. gada novembrī sagatavoto uzņēmējdarbības plānu un BCG pašu nozares pieredzi un zinātību, kā arī uz publiskiem datiem par tirgus attīstību un galvenajiem uzņēmumiem apkalpošanā uz zemes.
- (95) Kopumā BCG novērtēja šādus pieņēmumus, kas bija uzņēmējdarbības plāna pamatā: ieņēmumu perspektīvas (pamatojoties uz pieņemto satiksmes izaugsmes potenciālu, pieņemto *Airport Handling* pakalpojumu apjoma pieaugumu); personāla izmaksas (pamatojoties uz izmaksām uz vienu PSE); pieņemto produktivitātes paaugstināšanu; plānotos ieguldījumus (kopējā summa EUR [...] (*)).

(*) Komerccnoslēpums.

- (96) BCG konstatēto apkopoja šādi:
- (97) Būtībā pieņēmumi par satiksmes apjomu VEA līmenī šķiet ilgtspējīgi un saskaņā ar galveno organizāciju, it īpaši LATA un Eurocontrol, noteikumiem. Tomēr BCG atzīmēja, ka plāns uzturēt pastāvīgu pārvadātāju kombināciju, kas sastāv no zemas cenas pārvadātājiem ("ZCP") un tā dēvētajiem tradicionālajiem pārvadātājiem, nebūtu saskaņā ar vēsturisko pārvadātāju kombinācijas attīstību Malpensas terminālī, kur pēdējo četru gadu laikā ZCP daļa pieaugtu par [...] (*) procentpunktiem. Turklāt jauni valsts noteikumi (*Decreto Linati*) varētu nozīmēt dažu pārvadātāju pārcelšanos no Malpensas uz Linati.
- (98) Pieņēmums par iespējamu *Airport Handling* pakalpojumu apjoma attīstību šķiet visumā sasniedzams, jo, pirmkārt, par jauniem pārvadātājiem parakstītie līgumi datumā, kad BCG rakstīja ziņojumu, nodrošinātu [60–70] (*) % tirgus daļu; otrkārt, [70–80] (*) % mērķa tirgus daļa 2017. gadam būtu ilgtspējīga, ņemot vērā iepriekšējo konkurences dinamiku sektorā, kā arī SEAH vēsturisko [70–80] (*) % tirgus daļu.
- (99) Saskaņā ar BCG sniegto informāciju notiekošajās sarunās ar VEA šķietami pārsvarā tiek virzīti pieņēmumi par ieņēmumiem no lidostas pārvaldniekam sniegtajiem pakalpojumiem. Tomēr BCG nevarēja novērtēt paredzamos ieņēmumus pēdējā plāna gadā (2017. g.), jo pieņemtais līguma ilgums ir divi gadi.
- (100) Pieņēmumi par vidējo personāla vienības izmaksu pieaugumu par [...] (*) % gadā no 2014. līdz 2017. gadam kopumā tiktu saskaņoti ar Itālijas Lidostu operatoru asociācijas, Assaeroporti, un arodbiedrību 2014. oktobrī parakstīto līgumu.
- (101) Resursu uzlabojumi [...] (*) % apmērā šķiet kopumā ilgtspējīgi, jo, pirmkārt, [...] (*) % produktivitātes pieaugums jau ir sasniegts ziņojuma rakstīšanas laikā un, otrkārt, atlikušie [...] (*) % šķiet pamatoti, novērtējot pašreizējos organizācijas mehānismus un īstenošanas tehnisko posmu.
- (102) BCG arī konstatēja, ka ieguldījumu budžets EUR [...] (*) apmērā kopumā šķiet atbilstošs jauna autoparka iegādei, kas galvenokārt sastāv no jauniem transportlīdzekļiem (95 %), kā uzrādīts detalizētajās pirkuma vērtībās, kas norādītas *Airport Handling* saņemtajos piedāvājumos 2014. gada martā.
- (103) BCG konstatēja, ka kopumā uzņēmējdarbības plānā līdz 2017. gadam paredzētā peļņas norma ([...] (*) %, EUR [...] (*) šķiet atbilstoša vai mazliet zem vidējā ienesīguma, salīdzinot ar nozīmīgu citu Eiropas uzņēmumu piemēru, kas strādā privātajā un publiskajā sektorā (pamatā salīdzinājums ar *Portway*, *Acciona*, *Aviapartner*, *Fraport* un *ATA-Handling*). Tomēr BCG norādīja, ka faktiskā satiksmes kombinācijas attīstība, kā arī iespējamā jaunu noteikumu par Linati (*Decreto Linati*) ietekme var nozīmēt satiksmes samazinājumu Malpensas lidostā.

2.6.3.2. Brattle ziņojums

- (104) VEA uzdeva *Brattle Group* analizēt VEA kapitāla iepludināšanu sabiedrībā *Airport Handling*, it īpaši noteikt, vai šis ieguldījums atbilst tirgus ekonomikas investoru principam. *Brattle* savu ziņojumu iesniedza 2015. gada 30. martā.
- (105) Saskaņā ar *Brattle* ziņojumu analīzes pamatā ir informācija, kas bija VEA rīcībā lēmuma veikt ieguldījumu *Airport Handling* pieņemšanas laikā, kā arī publiski dati par VEA konkurētspēju. Saskaņā ar *Brattle* ziņojumu pieņēmumi, kas izdarīti 2013. novembra uzņēmējdarbības plānā, ir visatbilstošākie tirgus ekonomikas investora pārbaudei, jo tie veido pamatu, balstoties uz kuru VEA veica savu ieguldījumu ⁽¹⁷⁾.
- (106) Saskaņā ar *Brattle* ziņojumu Komisijas paustās šaubas 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu, proti, ka *Airport Handling* uzņēmējdarbības plāns bija pārlietu optimistisks, var kļiedēt, ņemot vērā, ka galvenie uzņēmējdarbības plāna pieņēmumi ir tikuši īstenoti praksē. Konkrēti, *Airport Handling* tirgus daļa 2014. gadā pārsniedza 2013. gada uzņēmējdarbības plāna prognozes.

(*) Komerccnoslēpums.

⁽¹⁷⁾ *Brattle* ziņojums, 1. lpp. 1. punkts un 7. lpp. 34. punkts.

- (107) Saskaņā ar *Brattle* ziņojumu vienību cenas (cenas, ko *Airport Handling* pieprasa par katru gaisa kuģa kustību), kas ir uzrādītas 2014. gada uzņēmējdarbības plānā, ir pamatotas uz līgumiem, kas jau ir parakstīti ar lidsabiedrībām, un vidēji ir EUR [...] (*) , kas ir augstāka cena nekā 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā pieņemtā un ir robežās no EUR [...] (*) 2014. gadā līdz EUR [...] (*) 2017. gadā. Tādējādi eksperti nonāca pie šādiem secinājumiem: pirmkārt, tirgus cenas 2014. gada augusta uzņēmējdarbības plānā ir tuvākas patiesajam sasniegtajam procesam, jo to pamatā ir parakstītie līgumi. Otrkārt, 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā, uz kuru VEA balstīja savu lēmumu par ieguldījumu, patiesībā par zemu novērtēta tirgus cena, ko *Airport Handling* varēja noteikt. Treškārt, tādējādi apstiprināts, ka tirgus cenas 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā bija ne tikai pamatotas, bet pat pārāk zemas.
- (108) Visbeidzot, eksperti norādīja, ka tirgus cenas, kuras *Airport Handling* apsprieda ar lidsabiedrībām, bija zemākas nekā cenas, ko SEAH faktiski noteica.
- (109) Eksperti piekrīt, ka sākotnējā *Airport Handling* tirgus daļa, kāda paredzēta 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā, jaunpienācējam var šķist augsta. Tomēr viņi pieņem, ka tirgus ekonomikas investors zinātu, ka SEAH darbības pārtraukšana radītu neparastu situāciju, kurā kļūtu pieejama liela daļa līgumu par apkalpošanu uz zemes VEA lidostās. Eksperti secina, ka tādēļ *Airport Handling* izmantotu šo situāciju, tāpat kā citi Milānas lidostu operatori būtu darījuši. Turklāt saskaņā ar ziņojumu paredzamā *Airport Handling* tirgus daļa būtu tipiska lielām Itālijas lidostām, kur lielākajam pakalpojumu uz zemes sniedzējam pieder aptuveni 70 % no tirgus. Turklāt eksperti konstatēja, ka *Airport Handling* ir vienīgais pakalpojumu uz zemes sniedzējs ar pietiekamiem aktīviem un iekārtām, lai garantētu pilnu diennakts pakalpojumu, kas būtu būtiska priekšrocība attiecībā pret konkurentiem.
- (110) Tāpat arī eksperti konstatēja, ka zemākas personāla izmaksas bija viens no galvenajiem iemesliem, kādēļ *Airport Handling* bija paredzama peļņa, lai gan SEAH cieta zaudējumus. Šādu pieņēmumu eksperti uzskatīja par pamatotu, jo *Airport Handling* apsprieda jaunus darba līgumus, kuros darbinieki piekrita strādāt 20 papildu dienas gadā, salīdzinot ar iepriekšējiem SEAH līgumiem.
- (111) Turklāt saskaņā ar *Brattle* ziņojumu, lai gan 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā darbaspēka izmaksas bija novērtētas nedaudz par zemu, tomēr 2014. gada augusta uzņēmējdarbības plānā bija norādītas PSE izmaksas EUR [...] (*) /stundā, [...] (*) .
- (112) Eksperti uzskata, ka, ieguldot sabiedrībā *Airport Handling*, tirgus ekonomikas investors paredzētu nopelnīt atdeves likmi (iekšējās atdeves likme – IRR), kas ir vienāda vai lielāka par vidējo svērto kapitāla cenu (WACC) saskaņā ar standarta finanšu teoriju. Šajā gadījumā aprēķini apstiprināja, ka visos paredzamajos scenārijos projekta IRR pārsniedz WACC, tādēļ privāts investors paredzētu gūt peļņu no ieguldījuma sabiedrībā *Airport Handling*.
- (113) Konsultants arī piebilda, ka tad, kad VEA pieņēma lēmumu 2013. gadā dibināt *Airport Handling*, privātajam kapitāla fondam F2i piederēja 44,31 % no uzņēmuma. F2i ieceļ divus VEA direktoru padomes locekļus, un saskaņā ar *Brattle* ziņojumu neviens no padomes locekļiem nav balsojis pret ierosinājumu VEA veikt ieguldījumu uzņēmumā *Airport Handling*, kas pierāda, ka tika gaidīts, ka ieguldījums nesīs peļņu, un tādēļ tas ir saskaņā ar tirgus ekonomikas investora principu.
- (114) Turklāt saskaņā ar *Brattle* ziņojumu tirgus ekonomikas investors būtu uzskatījis par samērā nelielu iespējamību, ka Komisija saskatīs saimniecisko pēctecību starp SEAH un *Airport Handling* un tādēļ lēmumā par atmaksu lūgs, lai *Airport Handling* atmaksā nesaderīgo atbalstu. Tādēļ VEA veica tādus pasākumus *Airport Handling* aizsardzībai un saimnieciskās pēctecības novēršanai kā trasta izveidi. Saskaņā ar *Brattle* finanšu aprēķiniem par 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānu, kamēr iespējamība par saimnieciskās pēctecības konstatēšanu ir mazāka par [...] (*) % (pieņemot VEA piedāvāto kapitāla izmaksu aprēķinu) vai mazāka par [...] (*) % (pieņemot *Brattle* piedāvāto kapitāla izmaksu aprēķinu), VEA ieguldījums sabiedrībā *Airport Handling* bija saskaņā ar tirgus ekonomikas investora principu. *Brattle* uzskatīja par pamatotu pieņemt, ka šajā kontekstā un konkrēti, ņemot vērā Komisijas paziņojumu, tirgus ekonomikas investors šādu iespējamību būtu uzskatījis par mazāku nekā [...] (*) % un tādēļ būtu veicis ieguldījumu sabiedrībā *Airport Handling* saskaņā ar tīri ekonomiskiem nosacījumiem.

(*) Komerccnoslēpums.

2.7. Paziņojums par *Airport Handling* saimnieciskās darbības jomas samazināšanu

- (115) Itālija piedāvāja vēl vairāk samazināt pašlaik *Airport Handling* veiktās darbības jomu salīdzinājumā ar *SEAH* iepriekš veikto darbību. Konkrēti attiecībā uz [...] (*).
- (116) VEA pašlaik sniedz [...] (*) saskaņā ar jaunu un atšķirīgu līgumu, kura beigu termiņš ir 2018. gada 31. decembris.
- (117) VEA apgalvoja, ka vēlākais līdz 2016. gada 31. decembrim varētu izbeigt līgumu attiecībā uz [...] (*), tādējādi to atņemot *Airport Handling*, kā arī pieņemt darbā apmēram [...] (*) *Airport Handling* darbiniekus, kas pašlaik [...] (*). Šo izmaiņu rezultātā *Airport Handling* apgrozījums, kas ir aptuveni EUR [...] (*) pirmajā darbības gadā, tiktu samazināts par aptuveni EUR [...] (*).

3. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS UZSĀKŠANAS PAMATOJUMS

3.1. Par saimniecisko pēctecību un atgūšanas pienākuma pārņemšanu

- (118) 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka šajā gadījumā Tiesas norādītie kritēriji, lai konstatētu, vai par atbildīgu atbalsta atmaksā var uzskatīt citu sabiedrību, izņemot sākotnējo atbalsta saņēmēju, lielā mērā tika izpildīti. Proti:
- pat ja *Airport Handling* no jauna pieņemtu darbā darbiniekus saskaņā ar VEA, *SEAH* un arodbiedrību 2013. gada 4. novembrī parakstīto līgumu, šķiet, ka *SEAH* bijušajiem darbiniekiem tiek garantētas tiesības, kas iegūtas saskaņā ar iepriekšējiem līgumiem ar *SEAH*,
 - saskaņā ar Komisijai šajā posmā pieejamo informāciju VEA un *Airport Handling* pat pirms galveno līgumu beigšanās ar lidsabiedrībām veica kopīgus mārketinga pasākumus, kas bija vērsti uz to, lai pārliecinātu lidostā strādājošās lidsabiedrības, ka VEA turpinās darbību pakalpojumu uz zemes sniegšanā caur savu jauno meitasuzņēmumu *Airport Handling* pēc tam, kad *SEAH* likvidācija būs pabeigta,
 - apkalpošanai uz zemes nepieciešamās iekārtas *Airport Handling* nomātu no *SEAH* līdz šādu aktīvu (iespējamai) pārdošanai trešajām personām atklātā konkursā. Komisija uzskatīja, ka Itālijas arguments, ka šādus aktīvus *Airport Handling* nomātu par tirgus cenu, varētu pieņemt, ciktāl šo aktīvu vērtību novērtē mātesuzņēmuma VEA iecelts eksperts un šo aktīvu iespējamā pārdošana nebija skaidri paredzama,
 - jaunajam apkalpošanas uz zemes uzņēmumam būtu tas pats īpašnieks, kas *SEAH*, proti, VEA. Komisija uzskatīja, ka Itālijas ierosinājums konkursa kārtībā piešķirt 20 % no jaunā pakalpojumu sniedzēja uz zemes kapitāla ir nepietiekama garantija *SEAH* pēctecības neesamībai, jo, pirmkārt, ierosinājums ierobežoti attiecās tikai uz mazākuma akciju paketi un, otrkārt, netika garantēts, ka tas patiesībā notiks. Turklāt šī kapitāla atvēršana notiktu tikai pēc *Airport Handling* ienākšanas tirgū,
 - laukpunkts pēc atgūšanas lēmuma pieņemšanas un jaunā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēja izveides saimnieciskā loģika liecināja par to, ka Itālijas iepriekš paziņotais plāns ir mehānisms atgūšanas apiešanai.
- (119) Tādēļ Komisija sākotnēji secināja, ka jaunā uzņēmuma izveides mērķis un sekas, šķiet, ir apiet atbalsta atmaksas pienākumu un ka uzņēmums *Airport Handling* ir *SEAH* pēctecis. Uz šāda pamata Komisija sākotnēji uzskatīja, ka *Airport Handling* būtu jāsauc pie atbildības par *SEAH* iepriekš izsniegtā atbalsta, ko 2012. gada lēmumā uzskatīja par nesaderīgu, atmaksu.

3.2. Par kapitāla iepludināšanu

- (120) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka VEA lēmumi dibināt *Airport Handling* un iepludināt tajā kapitālu ir uzskatāmi par valsts atbildību: pirmkārt, Komisija norādīja, ka Milānas pašvaldība bija VEA vairākuma akciju paketes 54,81 % apmērā turētājs un tādēļ var uzskatīt, ka valstij ir bijusi ietekme VEA lēmumu pieņemšanas procesos un ka tā ir iesaistījies uzņēmuma lēmumu pieņemšanā. Otrkārt, Komisija atsauca uz konkrētiem Itālijas iestāžu pārstāvju paziņojumiem šajā jautājumā, kas šķita norādām, ka *Airport Handling* izveidi organizēja Itālijas iestādes, galvenokārt, lai aizsargātu nodarbinātību Milānas lidostās.

(*) Komerccnoslēpums.

- (121) Turklāt, tā kā šķita, ka Itālijas iestādes kontrolē VEA, Komisija pieņēma sākotnējo slēdzienu, ka VEA finansētajā kapitālā iepludināšanā ir iesaistīti valsts resursi.
- (122) Tāpat Komisija sākotnēji uzskatīja, ka VEA nerīkojās kā tirgus ekonomikas investors, veicot iepludināšanu *Airport Handling* kapitālā.
- (123) Pirmkārt, Komisija pauda šaubas, ka privātais investors būtu nodrošinājis kapitālu *Airport Handling* laikā, kad to darīja VEA, jo Komisijas dienesti jau bija informējuši Itālijas iestādes, ka no paredzētās jauna apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēja izveides varētu izrietēt saimnieciskā pēctecība, tādēļ jaunajam uzņēmumam būtu jāuzņemas atbildība atmaksāt atbalstu, kas tika atzīts par nesaderīgu 2012. gada lēmumā par atgūšanu. Tomēr 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā netika ņemts vērā risks, ka atbildība par atgūšanu varētu tikt no SEAH nodota *Airport Handling*.
- (124) Otrkārt, Komisija pauda šaubas, vai uzņēmējdarbības plāns, uz kura pamatojas VEA lēmums veikt ieguldījumus uzņēmumā *Airport Handling*, ir balstīts uz pietiekami stingriem pieņēmumiem.
- (125) Tādēļ Komisija uzskatīja, ka VEA veiktais ieguldījums EUR 25 miljonu apmērā uzņēmumā *Airport Handling* nešķiet balstīts uz ekonomiskiem novērtējumiem, kas būtu pielīdzināmi novērtējumiem, ko pirms ieguldījumu veikšanas attiecīgajos apstākļos līdzīgā situācijā veiktu racionāls privātais investors, lai noteiktu turpmāko rentabilitāti. Uz šī pamata Komisija sākotnēji uzskatīja, ka kapitāla ieguldījums EUR 25 miljonu apmērā ir valsts atbalsts *Airport Handling* labā.

4. ITĀLIJAS ARGUMENTI

4.1. Par saimniecisko pēctecību

- (126) Itālija atgādināja, ka saskaņā ar pastāvīgo tiesu praksi nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta atgūšanas mērķis ir novērst konkurences izkropļojumus, ko izraisa nelikumīgā atbalsta piešķirtās priekšrocības. Attiecīgi nelikumīgais un nesaderīgais atbalsts jāatgūst no uzņēmumiem, kas faktiski ir guvuši no tā labumu. Atgūšanas pienākumu var attiecināt uz citiem uzņēmumiem, kas nav atbalsta sākotnējie saņēmēji, tikai tad, ja tiek izpildīti šādi kumulatīvi nosacījumi:
- tiek konstatēts, ka uzņēmums turpina tā uzņēmuma darbību, kas saņēma atbalstu, kā arī
 - uzņēmums saglabā faktiskās konkurences priekšrocības, kas saistītas ar atbalsta saņemšanu.
- (127) Itālija uzskata, ka šajā gadījumā konkurences priekšrocību nodošanu, kas saistīta ar SEAH saņemto atbalstu, var izslēgt jau no paša sākuma.
- (128) It īpaši Itālija norāda, ka iespējamās priekšrocības, kas tika piešķirtas SEAH, Komisija sava atgūšanas lēmuma 219. un turpmākajos apsvērumos definē kā atbilstošu kompensāciju par SEAH zaudējumiem no 2002. gada līdz 2010. gadam. Kā Komisija norādīja, šos zaudējumus radīja augstas personāla izmaksas, kas veido nozīmīgu daļu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēja izdevumu struktūrā. Tā kā kapitāla iepludināšana, ko Komisija klasificēja kā valsts atbalstu, galvenokārt sedza zaudējumus no pārmērīgajām SEAH personāla izmaksām, Itālija uzskata, ka konkurences priekšrocība, no kuras SEAH guva labumu, būtu *ipso facto* jāatceļ līdz ar uzņēmuma likvidāciju un iziešanu no tirgus.
- (129) Tāpat arī Itālija norādīja, ka, pat ja daļa – kaut arī maza – no konkurences priekšrocībām, kas saistītas ar SEAH piešķirto atbalstu, varētu attiecināt uz uzņēmuma aktīviem, t. i., aktīviem, kurus SEAH izmantoja, lai veiktu savu apkalpošanas uz zemes darbību Milānas lidostās, tomēr šie aktīvi netiktu nodoti no SEAH uzņēmumam *Airport Handling*. Tomēr tos uz laiku iznomātu šim uzņēmumam saskaņā ar tirgus nosacījumiem līdz to pārdošanai atklātā tirgū.
- (130) Turklāt Itālija norādīja, ka, pat ja konkurences priekšrocību nodošana no SEAH uzņēmumam *Airport Handling* patiesi notika, šajā gadījumā nevar konstatēt, ka *Airport Handling de facto* turpina SEAH saimniecisko darbību.
- (131) Pirmkārt, nav notikusi *de facto* vai *de jure* darba līgumu nodošana starp SEAH un *Airport Handling*. Itālija uzskata, ka *Airport Handling* tikai saskaņā ar būtiski jauniem nosacījumiem nodarbināja obligāti nepieciešamo personālu, lai varētu veikt apkalpošanu uz zemes. Turklāt jaunos darba līgumus reglamentēja citāds režīms (Valsts darba koplīguma (*Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro* (CCNL)) iedaļa par apkalpošanu uz zemes, nevis iedaļa par lidostu operatoriem un darba ņēmēju asociāciju (*Assohandlers*, nevis *Assoaeroporto*). Tādēļ Itālija norādīja, ka *Airport Handling* sasniegtu personāla izmaksu samazinājumu un ievērojamu produktivitātes pieaugumu.

- (132) Itālija arī piebilda, ka 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu paustajam Komisijas apgalvojumam, ka bijušajiem SEAH darbiniekiem tika garantētas tiesības, kas iegūtas no iepriekšējiem līgumiem ar SEAH, nebūtu rodami faktiski pierādījumi. Saskaņā ar Itālijas apgalvoto 2013. gada 4. novembra līgumā netika sniegtas nekādas garantijas par labu bijušajiem SEAH darbiniekiem attiecībā uz iegūtajām tiesībām un tika skaidri norādīta nepieciešamība noslēgt jaunus darba līgumus, kuru pamatā ir jaunie nosacījumi.
- (133) Uzņēmumam *Airport Handling* netiktu arī nodoti jebkādi līgumi starp SEAH un gaisa pārvadātājiem, kas veic darbību Milānas lidostās. Saskaņā ar Itālijas viedokli, beidzoties līgumiem starp SEAH un gaisa pārvadātājiem, *Airport Handling* ar gaisa pārvadātājiem, kas veic savu darbību Milānas lidostās, *ex novo* uzsāka pārrunas par līgumiem. Turklāt saskaņā ar Itālijas argumentiem VEA un *Airport Handling* neveica kopīgus mārketinga pasākumus ar šādu mērķi pretēji Komisijas 2014. gada lēmuma par procedūras uzsākšanu apgalvojumiem, kuriem, kā uzskata Itālija, nav faktisku pierādījumu. Katrā ziņā šādam apstāklim nebūtu nozīmes novērtējumā par saimniecisko pēctecību starp SEAH un *Airport Handling*. Šajā ziņā Itālija atgādināja, ka pašreizējais *Airport Handling* klientu portfelis atšķiras no SEAH portfeļa. Drīzāk *Airport Handling* noslēdza konkrētus līgumus ar gaisa pārvadātājiem, kas vairs nebija SEAH klienti, tajā pašā laikā nesaglabājot dažus no SEAH bijušajiem klientiem.
- (134) Itālija norādīja, ka fakti, ka *Airport Handling* uzņēmējdarbības plāns nodrošina [...] (*) tirgus daļu, kā tādu nevar uzskatīt par saimnieciskās pēctecības pierādījumu. Šādu tirgus daļu būtu jāvērtē, ņemot vērā *Airport Handling* mērķi sasniegt dzīvotspēju vidējā termiņā.
- (135) Itālija arī norādīja, ka *Airport Handling* nav iesaistīts SEAH aktīvu pārdošanas procedūrā, tādēļ nevar notikt aktīvu nodošana abu uzņēmumu starpā. Turklāt Itālija uzskata, ka tikai tas fakts vien, ka atbalsta saņēmēja aktīvi tiek iznomāti trešajam uzņēmumam, nevar būt par pietiekamu pierādījumu, ka šim uzņēmumam ir konkurences priekšrocības, kas saistītas ar atbalstu. Itālija uzskata, ka, lai šeit būtu norāde uz pēctecību, šo aktīvu nomai jānotiek par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu. Tomēr šajā gadījumā noma cenu noteica neatkarīgs uzņēmums (IMQ).
- (136) Itālija arī atgādināja, ka VEA akciju pakete būtiski atšķiras no paketes laikā, kad SEAH tika piešķirts iespējamais atbalsts. Lai gan VEA pilnībā piederēja valstij no 2002. gada līdz 2010. gadam, pašlaik 44,31 % uzņēmuma kapitāla pieder privātam investoram, proti, F2i.
- (137) Turklāt Itālija uzskata, ka trasta izveide ir papildu garantija pēctecības neesamībai starp SEAH un *Airport Handling*. Patiesi, kā noteikts trasta līgumā, pilnvarotās personas darbībai jābūt noteicošai, lai sasniegtu šādus mērķus:
- nodrošināt neatkarīgu VEA līdzdalības pārvaldību uzņēmumā *Airport Handling*, uzņemoties vienpersonisku kontroli pār uzņēmumu un tādējādi nodrošinot jebkādu interešu un/vai informācijas plūsmas neesamību starp *Airport Handling* un VEA grupu, īpaši atsaucoties uz SEAH un šī uzņēmuma iepriekš veiktajām apkalpošanas uz zemes darbībām Milānas lidostās,
 - ļaut jauniem privātiem investoriem, kas nav saistīti ar VEA grupu, piedalīties *Airport Handling* kapitālā, pirmajā posmā nodrošinot ne mazāk kā [...] (*) %.
- (138) VEA akciju paketes uzņēmumā *Airport Handling* 100 % nodošanas rezultātā trastam pilnvarotā persona tika reģistrēta uzņēmumu reģistrā kā vienīgais uzņēmuma akcionārs. Tādējādi pilnvarotajai personai ir pilnīga un būtiska kontrole pār VEA dalību *Airport Handling* kapitālā.
- (139) Kā vienīgais *Airport Handling* akcionārs pilnvarotā persona cita starpā:
- neatkarīgi un bez jebkādas VEA ietekmes izmanto balsošanas tiesības attiecībā uz *Airport Handling* pārvaldes institūciju iecelšanu tādā veidā, lai nodrošinātu, ka šo institūciju locekļiem nav vai nav bijusi operatīva loma vai atkarība no VEA vai SEAH. Brīdī, kad VEA līdzdalība tika nodota trastam, visi VEA ieceltie *Airport Handling* pārvaldes institūciju locekļi iesniedza atlūgumus, un tos aizvietoja pilnvarotās personas ieceltas personas,

(*) Komerccnoslēpums.

- uzrauga saimnieciskās pēctecības neesamību starp *SEAH* un *Airport Handling*, pieprasot regulārus ziņojumus par uzņēmuma pārvaldi, pareizu uzņēmējdarbības plāna īstenošanu, tirgus daļu un attīstības perspektīvām,
- nodrošina, ka ir ieviestas procedūras, kas novērš *Airport Handling* nepamatota labuma gūšanu no informācijas, kas ir VEA rīcībā, iegūstot vai uzturot līgumus ar gaisa pārvadātājiem vai preču vai pakalpojumu piegādātājiem,
- pārbauda, ka nav noticis pārdošanas darījums starp *SEAH* un *Airport Handling*.

4.2. Par kapitāla iepludināšanu

4.2.1. Par valsts līdzekļiem un attiecināmību

- (140) Itālija uzskata, ka VEA kā valsts uzņēmuma statuss nav pietiekams, lai secinātu, ka tā līdzekļi kvalificējami kā valsts līdzekļi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Šajā ziņā Itālija atgādināja, ka *Airport Handling* finanšu līdzekļi neatrodas VEA īpašumā vai pārvaldībā, jo šī uzņēmuma daļību *Airport Handling* kapitālā pārvalda neatkarīga iestāde, proti, trasts, kas darbojas pilnībā neatkarīgi no VEA.
- (141) Tādēļ VEA nebūtu iespējams izmantot tipiskas vairākuma akcionāra pilnvaras, proti, cita starpā pilnvaras iecelt meitasuzņēmuma pārvaldes institūciju locekļus un tādējādi izšķirošā veidā piedalīties uzņēmuma pārvaldībā.
- (142) Saskaņā ar Itālijas apgalvojumiem Komisija nevar apstrīdētos pasākumus attiecināt uz valsti tikai tādēļ vien, ka ir maz ticams, ka šie pasākumi ir veikti bez jebkādas valsts iejaukšanās. Saskaņā ar Itālijas apgalvojumiem Komisijai ir jāizpilda augsti pierādījumu standarti. Šos pasākumus var uzskatīt par attiecināmiem uz valsti tikai tiktāl, cik VEA valsts akcionāram bijusi būtiska loma kapitāla iepludināšanas lēmuma pieņemšanā par labu *Airport Handling*. Šajā ziņā Itālija uzskata par svarīgu atzīmēt, ka VEA nolikuma 15. pantā noteikts, ka apspriedēs cita starpā attiecībā uz meitasuzņēmumu kapitāla palielināšanu pozitīvi jānobalso vismaz sešiem no septiņiem locekļiem, kam nepieciešama privātā akcionāra F2i iecelto administratoru piekrišana. Līdz ar to, neraugoties uz VEA vairākuma akciju paketes turējumu, valsts akcionārs nevar pamatot apspriest kapitāla palielināšanu bez privātā akcionāra iecelto direktoru piekrišanas (vai drīzāk – izšķirošā balsojuma).
- (143) Turklāt Itālija norādīja, ka tādi izteikumi kā infrastruktūras un transporta ministra sacītie, lai pārliecinātu darbiniekus, ko Komisija citēja lēmumā par procedūras uzsākšanu, pilnībā atbilst Eiropas un Itālijas praksei, un tādēļ to nevar izmantot kā pierādījumu pasākuma attiecināšanai uz valsti. Šie izteikumi jāuztver kā politiski paziņojumi, kuru mērķis ir mazināt bezdarba negatīvās sekas.
- (144) Uz šī pamata Itālija uzskata, ka VEA ieguldījums uzņēmumā *Airport Handling* nav attiecināms uz valsti un tajā nav iesaistīti valsts līdzekļi, tādēļ tas nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

4.2.2. Par ekonomisko priekšrocību esamību

- (145) Itālija atgādināja, ka privātais akcionārs kapitāla iepludināšanā iegulda proporcionāli turētajam VEA kapitālam – 44,31 %. Saskaņā ar Itālijas apgalvojumiem privātā investora F2i daļībai ir reāla ekonomiska ietekme un tā ir būtiska. Šajā ziņā Itālija uzskata par svarīgu norādīt, ka saskaņā ar Komisijas praksi privāto ieguldījumu vienas trešdaļas apmērā no kopējā ieguldījuma uzskata par būtisku. Itālija uzskata, ka tas ir pietiekams iemesls, lai izslēgtu kapitāla iepludināšanas kvalificēšanu par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.
- (146) Otrkārt, Itālija norāda, ka *Airport Handling* uzņēmējdarbības plānu novērtēja neatkarīgs eksperts, kurš secināja, ka VEA ieguldījums ir attaisnots no tīri ekonomiska viedokļa un tādēļ atbilst tirgus ekonomikas investora principam.
- (147) Tādēļ Itālija uzskata, ka VEA ieguldījums uzņēmumā *Airport Handling* tika veikts apstākļos, kas būtu pieņemami privātam investoram, kurš darbojas normālos tirgus apstākļos, un ka tādēļ pasākums nav uzskatāms par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

- (148) Komisija saņēma piezīmes no SEAH (likvidēšanas procesā), Milan Airport Handling Trust un Airport Handling, VEA un ieinteresētajām personām, kas lūdza saglabāt anonimitāti.

5.1. Piezīmes no Milan Airport Handling Trust un Airport Handling (turpmāk – “trusts”)

5.1.1. Par darbaspēka pārcelšanu

- (149) Saskaņā ar trasta apgalvojumiem Airport Handling no darbības sākuma veidoja savu uzņēmējdarbības modeli uz saimnieciskās loģikas pamata, kas bija atšķirīgs no SEAH modeļa, ar mērķi veikt darbību tirgū uz autonoma pamata un sasniegt dzīvotspēju bez akcionāra kapitāla iesaistes.
- (150) Īpaši Airport Handling vienmēr uzskatīja, ka tā uzņēmējdarbības modeli būtu jāņem vērā atbilstoši efektivitātes un atbilstības kritērijiem organizēta darbaspēka modulācija. Saskaņā ar trasta apgalvoto apkalpošanas uz zemes darbību raksturo aktīvs darbs konkrētos gadalaikos (piemēram, vasarā). Lai risinātu šīs straujās pieprasījuma izmaiņas, pakalpojumu sniedzējam jāspēj elastīgi reaģēt, pieņemot darbā pagaidu darbiniekus uz laiku, kurā šāda rīcība ir pamatota saistībā ar nepieciešamā darba apjomu.
- (151) Lai gan SEAH galvenokārt izmantoja [...] (*) ([...] (*)), Airport Handling īstenoja pieeju, kas balstīta uz [...] (*) (piemēram, [...] (*)). Lai gan tad būtu nepieciešama kompleksāka apmācība, pārvaldība un koordinēšana, šī pieeja, savukārt, nodrošinātu lielāku elastību un attiecīgi samazinātas darbības izmaksas. Saskaņā ar trasta apgalvojumiem tādējādi bija iespējams [...] (*) (2014. gada 31. decembrī Airport Handling bija [...] (*)).
- (152) Trusts norādīja, ka nav notikusi darba līgumu nodošana starp SEAH un Airport Handling, kā redzams no šādiem apstākļiem:
- Airport Handling pilnīgi autonomi pieņēma darbā personālu atbilstoši noteiktajam plānam saskaņā ar paredzamo satiksmes intensitāti un konkrēto darba organizāciju, tādējādi panākot nozīmīgu darbaspēka samazinājumu salīdzinājumā ar SEAH,
 - bijušos SEAH darbiniekus Airport Handling pieņēma darbā, pamatojoties uz nosacījumiem, kas ir formāli un būtiski atšķirīgi, un saskaņā ar uzņēmējdarbības modeli, kas atšķiras no SEAH modeļa.
- (153) Turklāt trusts atgādināja par izteikto pretestības klimatu un ļoti sarežģītajām attiecībām ar arodbiedrību organizācijām 2014. gada jūnijā. Trusts uzskata, ka ir skaidri redzams – ja Airport Handling tiešām no jauna nodarbinātu SEAH bijušos darbiniekus uz to pašu nosacījumu pamata, tad šiem darbiniekiem nebūtu pamata sūdzēties. Turpretī arodbiedrību izteiktā pretestība 2014. gada jūnijā norādīja uz faktu, ka darbinieki pilnībā apzinājās, ka viņu nodarbinātības apstākļi ir pasliktinājušies.

5.1.2. Par līgumiem ar gaisa pārvadātājiem

- (154) Pirmkārt, trusts norādīja, ka līgumus ar gaisa pārvadātājiem pēc būtības nevar nodot trešajām personām. Apkalpošanas uz zemes standarta līguma 3.2. pantā konkrēti norādīts, ka, izņemot ārkārtas gadījumus, par kuriem vienojas ar uzņēmumiem, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, saskaņā ar līgumu pārvadātājs nevar dot uzdevumus trešajām personām.
- “Pārvadātājs neuzdod kādai citai personai, uzņēmumam vai organizācijai sniegt pakalpojumus, ko ir piekritis sniegt apkalpošanas uz zemes uzņēmums saskaņā ar šo līgumu, izņemot tādus īpašus gadījumus, par kuriem puses savstarpēji vienojas.”
- (155) Trusts iesniedza vairākus paziņojumus no lidsabiedrībām, kuras nebija veikušas konkursa procedūru publisko iepirkumu procedūru izpratnē, lai izvēlētos Airport Handling kā pakalpojumu uz zemes sniedzēju. Šīs lidsabiedrības norādīja, ka Airport Handling tomēr izvēlējušās uz konkursa procedūras pamata, kas balstīta uz salīdzināšanu ar citiem šo pakalpojumu sniedzējiem.
- (156) Turklāt trusts atgādināja, ka līguma par apkalpošanu uz zemes termiņu nosaka gaisa pārvadātājs, un tajā bieži tiek nodrošināta iespēja tam atteikties no līguma, par to informējot otru pusi. Piemēram, IATA standarta līgums nodrošina, ka katra puse var izbeigt līgumu, par to paziņojot 60 dienas iepriekš. Tādēļ līgums ar gaisa pārvadātāju obligāti nav ilgtermiņa līgums, uz kura pamata apkalpošanas uz zemes uzņēmums var būt pasargāts no konkurences. Patiesībā pārvadātāji var atteikties no līguma, ja viņi var iegūt labākus nosacījumus pie cita pakalpojumu sniedzēja.

(*) Komerccnoslēpums.

- (157) Saskaņā ar trasta norādīto, kad SEAH izstājās no tirgus un *Airport Handling* ar gaisa pārvadātājiem pārrunāja jaunus līgumus, tie piedāvāja *Airport Handling*, kā arī citiem sakontaktētajiem pakalpojumu sniedzējiem citādākus – labvēlīgākus nosacījumus – nekā SEAH piedāvātie nosacījumi. Saskaņā ar trasta norādīto samērā ierasta ir prakse, ka gaisa pārvadātājs pieņem lēmumu izbeigt līgumu, kad citi konkurenti, kas veic apkalpošanu uz zemes, piedāvā labvēlīgākus nosacījumus; vai apdraud līguma pastāvēšanu, ja pašreizējais pakalpojumu sniedzējs nevēlas uzlabot savu piedāvājumu salīdzinājumā ar citiem pakalpojumu sniedzējiem.
- (158) *Airport Handling* savu darbību Milānas lidostās sāka 2014. gada 1. septembrī, pēc tam, kad VEA akciju pakete tika nodota trastam. Lai gan *Airport Handling* sākotnēji paziņoja ENAC un gaisa pārvadātājiem, ka savu darbību sāks 2014. gada 1. jūlijā, kavēšanās ar akciju nodošanu trastam un sarežģījumi ar arodbiedrībām vēl vairāk kavēja darbības uzsākšanu līdz 2014. gada 1. septembrim.
- (159) 2015. gada 28. februārī *Airport Handling* noslēdza līgumus par apkalpošanu uz zemes ar [...] (*) gaisa pārvadātājiem, no kuriem [...] (*) veica darbību Linates lidostā un [...] (*) veica darbību Malpensas lidostā. Trasts arī norādīja, ka *Airport Handling* nenoslēdza līgumus ar visiem gaisa pārvadātājiem, kuriem pirms tam bijušas līgumattiecības ar SEAH. Jo īpaši [...] (*).
- (160) Saskaņā ar trasta norādīto līgumi, ko *Airport Handling* parakstīja ar gaisa pārvadātājiem, atšķiras no SEAH līgumiem.
- No tiesiskā viedokļa: *Airport Handling* nodibināja jaunas līgumattiecības un nepārņēma iepriekšējo līgumu. Tādēļ *Airport Handling* nevar uzņemties atbildību par iepriekšējām saistībām, prasījumiem vai pārvadātāju parādiem attiecībā uz SEAH.
- No satura viedokļa:
- *Airport Handling* gandrīz sistemātiski no pārvadātājiem (tieši vai caur konkursa paziņojumiem) saņēma pieprasījumus par [...] (*),
- dažiem pārvadātājiem ir [...] (*),
- daži pārvadātāji pieprasīja [...] (*).
- (161) Jo īpaši saskaņā ar trasta norādīto [...] (*) pārvadātāji no *Airport Handling* sarunu gaitā par jaunu līgumu par apkalpošanu uz zemes ieguva [...] (*). Tajā pašā laikā [...] (*) pārvadātāji ir noslēguši līgumus [...] (*) ar SEAH.
- (162) Trasts arī norādīja, ka daži no vissvarīgākajiem līgumiem ar pārvadātājiem ([...] (*)) beigsies šādos datumos:
- līgums ar [...] (*) beigsies [...] (*),
- līgums ar [...] (*) beigsies [...] (*),
- līgums ar [...] (*) beigsies [...] (*).

5.1.3. Par iespējamajiem kopīgajiem mārketinga pasākumiem

- (163) Trasts, tāpat kā Itālija, uzskata, ka jebkuri VEA/SEAH un *Airport Handling* kopīgi mārketinga pasākumi, ja tādus varētu pierādīt, neattiektos uz saimnieciskās pēctecības novērtējumu.
- (164) Turklāt trasts uzskata, ka fakts, ka VEA varēja publiski paziņot un/vai paziņot pārvadātājiem, ka grupa plāno turpināt darbību apkalpošanas uz zemes jomā, neattiecas uz izmeklēšanas nolūkiem tiktāl, cik informācija par *Airport Handling* izveidi un kapitalizāciju ir bijusi zināma Komisijai kopš 2013. gada.

5.1.4. Par *Airport Handling* paredzamo tirgus daļu

- (165) Saskaņā ar trasta norādīto fakts, ka *Airport Handling* var iegūt ievērojamu daļu tirgus pakalpojumu sniegšanā uz zemes Milānas lidostās, neizriet no jebkuru SEAH aktīvu nodošanas *Airport Handling*, bet no īpaša Milānas lidostu konteksta un dažādu pakalpojumu sniedzēju uzņēmējdarbības modeļiem.

(*) Komerccnoslēpums.

- (166) Trasts uzskata, ka fakts, ja uzņēmums aiziet no tirgus un cits operators (jaunpienācējs vai jau pastāvošs operators) iegūst līdzīgu tirgus daļu ir parādība, kas tirgos ir regulāri novērojama un ir konkurējošu uzņēmumu savstarpējas pielāgošanās rezultāts. Iedomātā tirgū, kurā ir tikai divi uzņēmumi A un B, visdrīzāk notiks tā: ja uzņēmums A cieš neveiksmi, tā klienti un tirgus daļa pāries uzņēmumam B bez jebkādas tiesiskas vai faktiskas saiknes starp abiem uzņēmumiem. Milānas lidostu gadījumā jāatzīst, ka tur darbību veic vairāk nekā divi pakalpojumu sniedzēji, tomēr saskaņā ar trasta norādīto līdz šim tikai divi no šiem operatoriem savus uzņēmējdarbības modeļus koncentrēja tieši uz Milānas lidostām. Trasts uzskata, ka līdzīgas tirgus daļas var attaisnot, atsaucoties uz faktu, ka *Airport Handling* ir vienīgais pakalpojumu sniedzējs, kas savu darbību Milānas lidostās organizē kā gaisa transporta mezgla nodrošinātājs, lai pārsvarā apmierinātu pārvadātāju pieprasījumu un nodrošinātu augstas kvalitātes pakalpojumus.
- (167) Saskaņā ar trasta norādīto Komisijas argumentācija ir riņķveidīga: vai nu tirgus daļa, ko *Airport Handling* paredzēja sasniegt Milānas lidostās saskaņā ar uzņēmējdarbības plāniem, ir nereāla un tādēļ kapitāla iepludināšana *Airport Handling* būtu uzskatāma par valsts atbalstu, vai arī tirgus daļa patiesībā ir reāla, tomēr šajā gadījumā fakts, ka *Airport Handling* varētu sasniegt šo tirgus daļu, ir attiecināms uz saimnieciskās pēctecības jautājumu.

5.1.5. Par to, ka *Airport Handling* izmantoja SEAH aktīvus

- (168) Trasts uzsver, ka konkurss par SEAH aktīvu pārdošanu tika pasludināts par neveiksmīgu, jo neviens pretendents nebija izrādījis interesi iegādāties kādu no pārdodamajām daļām.
- (169) Saskaņā ar *Airport Handling* norādīto galvenais iemesls tam ir fakts, ka SEAH aktīvi ir novecojuši un tādēļ nešķiet tirgum pievilcīgi. Trasts tiešām norāda, ka no [...] (*) vērtīgākajiem komponentiem (t. i., [...] (*)) tikai apmēram [...] (*) aktīvus SEAH iegādājās pēc 2006. gada 31. decembra. Lielākā daļa aktīvu būtu vairāk nekā 15 gadus veci, kas radītu būtiskus sarežģījumus rezerves daļu iegādē un līdz ar to nepieciešamā veikspējas līmeņa nodrošināšanā.
- (170) Trasts arī atgādināja, ka *Airport Handling* nepiedalījās ar piedāvājumu konkursā par SEAH aktīvu pārdošanu. Tomēr tas uzskata, ka aktīvu iegādi nevar uzskatīt par pierādījumu saimnieciskajai pēctecībai ar SEAH.
- (171) Trasts arī norādīja, ka *Airport Handling* pašlaik lieto SEAH aktīvus saskaņā ar divpusēju līgumu, kas parakstīts 2014. gada 1. septembrī. Saskaņā ar trasta norādīto sarunas par līgumu tika vestas saskaņā ar nesaistītu pušu darījuma nosacījumiem starp SEAH un pilnvaroto personu laikposmā starp trasta nodibināšanas datumu (2014. gada 30. jūnijā) un VEA dalības uzņēmumā *Airport Handling* faktiskās nodošanas trastam datumu (2014. gada 27. augustā).
- (172) Pilnvarotā persona ieviestu līgumā tādas būtiskas izmaiņas kā:
- nomas maksas tirgus vērtības pārbaude, ko veic *Airport Handling* un SEAH kopīgi nozīmēts neatkarīgs eksperts, lai pārliecinātos, ka *Airport Handling* maksā uz tirgu orientētu maksu par SEAH aktīvu izmantošanu,
 - šīs nomas maksas pielāgošana, ja tā vairāk par 10 % atšķiras no neatkarīgā eksperta norādītās nomas maksas,
 - līguma pagarināšana līdz 2015. gada 31. augustam, lai to saskaņotu ar ierasto komercpraksi,
 - iespēja apakšnomāt iekārtas trešajām personām,
 - nosacījums, ka *Airport Handling* uzņemas atbildību par kārtējo apkopi un bojājumu novēršanu, bet ārkārtas apkošana ir SEAH atbildība.
- (173) Trasts atgādināja, ka nomas maksu noteica uz dažādu ekspertu neatkarīgu novērtējumu pamata, tādēļ tā atspoguļo tirgus cenu.
- (174) Trasts arī norādīja, ka *Airport Handling* jau ieviesa procedūras, lai no trešajām personām iegādātos būtisku aktīvu daļu ([...] (*) %), kas nepieciešami, lai nodrošinātu darbību, un aizvietotu no SEAH nomātos aktīvus līdz nomas līguma termiņa beigām. Šajā ziņā:
- 2014. gada 26. novembrī *Airport Handling* direktoru padome pieņēma lēmumu uzsākt konkursa procedūru no SEAH nomāto aktīvu atjaunošanai par kopējo aprēķināto summu aptuveni EUR [...] (*) apmērā,

(*) Komerccnoslēpums.

- šie konkursi (visi, izņemot vienu, kurš laikā, kad tika iesniegtas trasta piezīmes par 2014. gada lēmumu par procedūras uzsākšanu, bija sākotnējā posmā) tika noslēgti 2015. gada janvārī, un *Airport Handling* 2015. gada 11. februārī jau apstiprināja pirmo pasūtījumu par aptuveni [...] (*) % aktīvu iegādi (ieskaitot [...] (*)). Trasts norādīja, ka otro pasūtījumu varēja veikt drīz pēc tam, atrodot alternatīvus finansējuma vai piegādes veidus, jo atlases procedūras rezultāti uzrādīja ievērojamu izmaksu par jaunām iekārtām pieaugumu.

5.1.6. Par darījuma laiku un loģiku

- (175) Trasts uzskata, ka slēdziena izdarīšana, ka jauna VEA apkalpošanas uz zemes meitasuzņēmuma izveides mērķis ir apiet rīkojumu par atgūšanu, ir pielīdzināma apgalvojumam, ka negatīvs lēmums par valsts atbalstu kavē iespējamā atbalsta saņēmēja darbības atjaunošanu saskaņā ar jauniem nosacījumiem.

5.1.7. Par pilnvarotās personas veiktajām darbībām, lai nodrošinātu saimnieciskās pēctecības neesamību

- (176) Trasts norāda, ka 2014. gada 1. augustā pilnvarotā persona un VEA noslēdza protokolu, kas pilnvarotajai personai ļautu sākt konkrētu funkciju izpildi, vadot un pārvaldot *Airport Handling* darbību 2014. gada jūlija un augusta mēnesī.
- (177) Šajā posmā papildus pasākumiem, kas tika veikti, konsultējoties ar SEAH par SEAH aktīvu nomu, un ekspertu ziņojumam pilnvarotā persona pieprasīja un ieguva no VEA nepieciešamos finanšu līdzekļus darba veikšanai pilnīgi neatkarīgi no šī uzņēmuma. Turklāt pilnvarotā persona mudināja VEA pārskatīt pakalpojumu līgumus ar *Airport Handling*, noteica jaunas vispārējās konsultācijas uzņēmumam *Airport Handling* un nepieciešamās izmaiņas *Airport Handling* nolikumā, lai nodrošinātu pilnīgu uzņēmuma autonomiju.
- (178) Pēc VEA dalības nodošanas trastam 2014. gada 27. augustā pilnvarotā persona iecēla jaunu direktoru padomi.
- (179) Pilnvarotā persona arī pārliecinājās, ka jaunā padome:
- lūdza *Airport Handling* direktoru padomes locekļus sagatavot un iesniegt pilnīgu uzņēmējdarbības novērtējumu, lai pārliecinātos, ka nav veiktas tādas darbības, kas ir nesaderīgas ar prasību par saimnieciskās pēctecības neesamību,
 - pieprasīja īstenot procedūras, lai:
 - cita starpā pārliecinātos, ka SEAH un *Airport Handling* starpā nav tiesiski akti par preču piegādi, kustamo un/vai nekustamo īpašumu, līgumiem ar līdsabiedrībām un/vai preču un pakalpojumu piegādātājiem attiecībā uz darbību, kas saistīta ar apkalpošanu uz zemes,
 - pārbaudītu, vai *Airport Handling* īsteno nepieciešamās procedūras un kontroli, lai izvairītos no tā, ka uzņēmums gūst labumu no nepamatotas komerciālās informācijas, kas ir VEA rīcībā un varētu dot labumu *Airport Handling* pretēji citiem konkurentiem līgumu iegūšanā vai uzturēšanā ar pārvaldītājiem vai attiecas uz *Airport Handling* pozīciju pakalpojumu sniedzēju uz zemes tirgū,
 - ņemtu vērā pašreizējos amatus, integrējot augstākā līmeņa vadītāju funkcijas, kur tās uzskata par nepietiekamām (galvenokārt Juridiskajā un resursu direktorātā),
 - grozītu *Airport Handling* pārvaldību, deleģējot to izpilddirektoram, kas ir pilnvarotās personas loceklis, plašas lēmumu pieņemšanas pilnvaras,
 - novērtētu un provizoriski apstiprinātu ģenerāldirektoru,
 - pieņemtu lēmumu, ka *Airport Handling* ir jābūt savai tīmekļa vietnei,
 - vestu intensīvas pārrunas ar VEA par rūpīgu esošo pakalpojumu līgumu starp *Airport Handling* un VEA pārskatīšanu, lai nodrošinātu, ka visi pakalpojumi ir pieejami ar labākajiem iespējamajiem nosacījumiem, un nodrošinātu iespēju pārtraukt pakalpojumu bez līgumsoda, ja un kad *Airport Handling* pieņem lēmumu izmantot iekšējās struktūras vai meklēt citus izdevīgākus piegādātājus,

(*) Komerccnoslēpums.

- paziņotu klientiem, piegādātājiem un kompetentajai iestādei (ENAC) par izmaiņām uzņēmuma pārvaldē.
- (180) Turklāt pilnvarotā persona veica pasākumus, lai nodrošinātu saimnieciskās pēctecības neesamību. Kopumā šīs procedūras ietver:
- darbību sarakstu, kas uzskatīts par atbilstošām saimnieciskās pēctecības neesamības nodrošināšanai,
- šo darbību novērtējumu un apstiprināšanu,
- informācijas plūsmu padomei,
- procedūras attiecībā uz informācijas, kas var attiekties uz saimnieciskās pēctecības neesamību, pārvaldību, nodalīšanu un uzglabāšanu.
- (181) Trasts paskaidroja, ka šīs iekšējās procedūras divās apmācības nodarbībās tika izskaidrotas attiecīgi *Airport Handling* augstākā un vidējā līmeņa vadībai.

5.1.8. Par pasākumu attiecināmību uz valsti

- (182) Trasts paskaidroja, ka 2014. gadā laikā no jūnija līdz augustam Itālijas iestādes nav izdarījušas tiešu ietekmi uz VEA un tās lēmumu ieguldīt uzņēmumā *Airport Handling*. Nekad nevarēja būt jebkādas tiešas vai netiešas norādes, kas varētu radīt pat nelielas šaubas, ka lēmums izveidot un/vai kapitalizēt *Airport Handling* bija atkarīgs no Itālijas iestādēm.

5.1.9. Par *Airport Handling* uzņēmējdarbības plānu un atbilstību tirgus ekonomikas investoru principam

- (183) Trasts uzskata, ka starp SEAH un *Airport Handling* nav pēctecības, tādēļ jebkurš privātais investors būtu ņēmis vērā Komisijas novērtējuma nestabilitāti 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu un neļautu šim vērtējumam ietekmēt tā lēmumu ieguldīt uzņēmumā *Airport Handling*.
- (184) Trasts paskaidroja, ka 2013. gada uzņēmējdarbības plāns, ko sākotnēji iesniedza Komisijai, tikmēr ir uzlabots. Tādēļ uzņēmējdarbības plāns, kas bija pamatā lēmumam kapitalizēt *Airport Handling*, bija 2014. gada augusta uzņēmējdarbības plāns, ko *Airport Handling* direktoru padome pieņēma 2014. gada 26. augustā.
- (185) Pēc VEA dalības nodošanas trastam, pilnvarotā persona pārbaudīja, vai *Airport Handling* uzņēmējdarbības plāns ir ticams. Saskaņā ar trasta apgalvojumiem jaunieceltā *Airport Handling* padome vispirms pārbaudīja, vai 2014. gada 6. augusta uzņēmējdarbības plāns ir uzticams, uzdodot šo uzdevumu veikt *Boston Consulting Group (BCG)*.
- (186) BCG savus secinājumus paziņoja uzņēmumam *Airport Handling* 2014. gada 14. oktobrī. BCG secināja, ka uzņēmējdarbības plāns, t. i., EBIT 2017. gadā EUR [...] (*) ar [...] (*) % rezervi, ir pamatots, un šis novirzes līmenis kopumā atbilst vai ir mazliet zem vidējā ienesīguma, par būtisku piemēru ņemot citus publiskus un privātus Eiropas uzņēmumus, kas veic darbību apkalpošanas uz zemes sektorā. Tāpat arī BCG apstiprināja 2013. gada uzņēmējdarbības plāna pamatotību.

5.1.9.1. Par paredzēto darbaspēka samazināšanu un efektivitātes paaugstināšanu

- (187) Trasts norāda, ka *Airport Handling* apņemas sasniegt maksimālu efektivitāti un elastību, izmantojot [...] (*). Saskaņā ar 2014. gada 6. augusta uzņēmējdarbības plānu *Airport Handling* paredz nodarbināt [...] (*). Šo mērķi plānots sasniegt, racionalizējot koordinācijas struktūras un ieviešot jaunas, veiktspējīgas iekārtas un datorsistēmas personāla pārvaldei, kas ļautu *Airport Handling* neaizstāt bijušo personālu.

(*) Komerccnoslēpums.

5.1.9.2. Par efektivitātes paaugstināšanu, kas saistīta ar darba organizācijas faktoriem

(188) Trasts norādīja, ka efektivitāti vēl vairāk var paaugstināt, veicot šādus pasākumus:

- *Līgumu uz noteiktu laiku un līgumu uz nepilnu darba laiku daļas optimizācija*: paredzēts, ka efektivitāte pieaugs par aptuveni [...] (*) % jau 2015. gadā; un kopā ar [...] (*) pieaugtu par vēl [...] (*) % 2017. gadā.
- *Labāka darba programmas definēšana*: *Airport Handling* piemērotajā darba līgumā paredzēts, ka [...] (*) nekā *SEAH* līgumos attiecināja uz saviem darbiniekiem. Tādējādi tiek ietaupīti [...] (*) % saistībā ar nodarbināto darba ņēmēju skaitu. Turklāt pilnas slodzes personāla ikdienas darba laiks ir bijis [...] (*)%, ietekmējot personālsastāva vajadzības par [...] (*) %. Pēc koplīguma atjaunošanas 2015. gadā gaidāmi vēl [...] (*)%. Turklāt *Airport Handling* plāno optimizēt resursu izmantošanu, ieviešot tādus instrumentus kā darbs maiņās un līgumi ar dienas un nedēļas grafika modulāciju atbilstoši faktiskajām prasībām saskaņā ar jaunajām iespējām, ko piedāvā koplīgumi valsts līmenī. Šie mehānismi ļaus *Airport Handling* paaugstināt efektivitāti vēl vismaz par [...] (*) %.
- *Organizācijas struktūras pielāgošana, lai resursus izmantotu efektīvi* [...] (*): jau no 2015. gada efektivitāte tiks paaugstināta, sezonāli atjaunojot izmantotās matricas atbilstoši satiksmes pieaugumam un sadalot atvaļinājumu deviņos periodos, kas ietver [...] (*). Aprēķinātie ietaupījumi būs [...] (*) %.
- *Pašreizējā personāla jaudas optimizēšana*: progresīva [...] (*) izmantošana pozitīvi paaugstinās produktīvo efektivitāti par 0,5 %. Amatu samazināšana [...] (*), kas daļēji jau ir veikta ([...] (*)) un daļēji īstenojama 2015. gadā ([...] (*)), vēl vairāk veicinās efektivitātes paaugstināšanu.
- *Apjomradīti ietaupījumi no lielāka satiksmes apjoma*: esošo klientu satiksmes apjoma pieaugums un līgumu noslēgšana ar jauniem pārvadātājiem, pat tiem, kas veic darbību ārpus maksimumstundām, ļaus uzlabot personāla piesātinājuma faktorus, produktīvu efektivitāti veicinot par +[...] (*) % 2017. gadā.
- *Strukturāli pielāgojumi rūpniecības procesos*: trasts pieminēja šādus veidus, kādos paredzēts veicināt efektivitāti: uzlabota darbu plānošana un organizācija, ieguldījumi tehniskos risinājumos, lai daļēji vai pilnībā automatizētu konkrētas darbības; darbaspēka izdevumu saistīšana ar uzņēmējdarbības jaudu un rezultātiem. Attiecībā uz darbu plānošanu trasts norādīja, ka *Airport Handling* paredzēja ieguldījumus jaunās IT sistēmās personāla pārvaldībai un personāla nozīmēšanu maiņām, kas palīdzētu racionālāk izmantot resursus ar [...] (*) % efektivitāti. Turklāt *Airport Handling* sāka iegādes procesu attiecībā uz jaunām iekārtām ar modernām atrašanās vietas noteikšanas sistēmām. Aprēķinātā personāla izmantošanas efektivitāte ir [...] (*) %.

(189) Trasts norādīja, ka *Airport Handling* pirmajos darbības mēnešos sasniegtie rezultāti ļauj Komisijai *ex post* pārbaudīt, ka uzņēmējdarbības plāna pieņēmumi bija saprātīgi. Trasts norādīja uz pirmo četru mēnešu darbības rezultātiem, uzrādot [...] (*) EBIT EUR [...] (*) un [...] (*) EUR [...] (*) salīdzinājumā ar 2014. gada 6. augusta uzņēmējdarbības plāna prognozēm. Šī pozitīvā tendence bija rezultāts [...] (*) ieņēmumiem (EUR [...] (*)) un [...] (*) izmaksām (EUR [...] (*)).

5.2. Uzņēmuma SEAH (likvidēšanas procesā) piezīmes

5.2.1. Par SEAH aktīviem

(190) *SEAH* norādīja, ka iekārtu, kas domātas apkalpošanai uz zemes, uzskaites vērtība bija EUR [...] (*) pirms *SEAH* likvidēšanas uzsākšanas. Šo aktīvu vidējais vecums bija [...] (*). No aptuveni [...] (*) augstākas vērtības vienībām [...] (*) iekārtas, izņemot [...] (*), tikai [...] (*) bija iegādātas pēc 2006. gada 31. decembra.

(*) Komerccnoslēpums.

- (191) Kad SEAH likvidēšanas process tika uzsākts, citi vienīgie uzņēmuma aktīvi sastāvēja no darbības kapitāla, kas bija saistīts ar 2014. gada 1. septembrī apturēto uzņēmējdarbību. Turklāt bija konkrēti [...] (*). Tikmēr šie posteņi bija likvidēti. Tādēļ, kā norāda SEAH, likvidators var tikai paļauties uz iekārtu apkalpošanai uz zemes pārdošanu, lai finansētu likvidācijas izmaksa un jebkuru citu atlikušo debetu.

5.2.2. Par SEAH aktīvu pārdošanas konkursu

- (192) Viens no likvidatora galvenajiem uzdevumiem bija pabeigt atklātu, publisku un nediskriminējošu konkursa procedūru SEAH aktīvu pārdošanai, kas jau bija uzsākta pirms uzņēmuma likvidācijas procesa sākšanas.
- (193) SEAH norādīja, ka aktīvi bija sagrupēti deviņos komplektos, kas iekļāva papildu aktīvu grupu ar dažādu vērtību un funkcionālu autonomiju. Mērķis bija garantēt plašu dalību konkursā. Mērķis aktīvu sadalīšanai komplektos bija atbilst tirgus prasībām, nosakot tās saskaņā ar galveno Itālijas lidostu apkalpošanas uz zemes nodrošinātāju darbību. Pieejamajā informācijā redzams, ka pārdošanas procedūra ierobežoti attiecās uz apkalpošanas uz zemes nodrošinātājiem, lidostu operatoriem, gaisa pārvadātājiem, pārdoto iekārtu veidu ražotājiem, tālākpārdevējiem un līzīng uzņēmumiem. Turklāt tika noteiktas konkrētas minimālās maksātspējas prasības it īpaši saistībā ar šādiem elementiem i) apgrozījums vismaz EUR 1 miliona apjomā par aktīvu komplektu, attiecībā uz kuru tie plāno iesniegt piedāvājumu; ii) neto aktīvi vismaz EUR 1 miliona vai EUR 2 miljonu apmērā, ja potenciālie pircēji iesniedz piedāvājumu par vairāk nekā vienu komplektu; iii) parāda attiecība pret kopējiem aktīviem ne augstāka par 3. Aicinājumā pretendenti nebija noteikti nekādi citi atlases kritēriji kā iepriekšminētās obligātās prasības.
- (194) SEAH norāda, ka neviens potenciālais pretendents nepauda interesi iegādāties šos aktīvus. Vienīgie informācijas pieprasījumi tika iesniegti ārpus procedūras ietvariem no personām, kuras interesēja tikai konkrētu aktīvu iegāde, tomēr par būtiski zemākām cenām, nekā bija norādījuši neatkarīgie eksperti. SEAH arī norādīja, ka Airport Handling pauda interesi iegādāties minētos aktīvus, bet neiesniedza piedāvājumu. Komisija pieņem zināšanai, ka Itālijas iestādes jau 2013. gada 27. novembrī, kad konsultējās ar Komisiju par VEA plānu likvidēt SEAH, nodibināt Airport Handling un nodrošināt šī uzņēmuma kapitālu, paziņoja, ka Airport Handling nepiedalīsies pārdošanas procedūrā un tādējādi neiesniegs nevienu piedāvājumu šajā procedūrā.
- (195) Pēc neveiksmīga mēģinājuma pārdot SEAH aktīvus likvidators sāka sazināties ar galvenajiem sektora uzņēmējiem, lai apspriestu iespēju pārdot šos aktīvus, kā arī nosacījumus, kas attiektos uz šādu pārdošanu.

5.2.3. Par aktīvu novērtēšanu

- (196) SEAH atgādināja, ka pirms SEAH likvidācijas uzsākšanas uzņēmuma direktoru padome izvēlējās IMQ kā neatkarīgo ekspertu, kam uzticēja veikt aktīvu novērtēšanu. Novērtējums tika iesniegts 2014. gada 25. jūnijā, un tajā ieteiktā nomas maksa bija EUR [...] (*) gadā, kā arī vērtība noteikta saskaņā ar tirgus apstākļiem. 2014. gada 1. septembrī SEAH uzticēja E&Y veikt aktīvu otro novērtēšanu. Pēc pilnvarotās personas pieprasījuma SEAH un pilnvarotā persona kopīgi uzdeva E&Y sniegt šādu otro novērtējumu. E&Y tad ieteica nomas maksu, kas bija EUR 1,4 miljoni gadā.
- (197) SEAH piebilda, ka pašlaik Airport Handling izmanto SEAH aktīvus saskaņā ar nomas līgumu un atbild par to apkopi (aprēķinātās apkopes izmaksas ir EUR [...] (*) gadā).

5.2.4. Par nomas līgumu

- (198) SEAH norādīja, ka puses intensīvi apsprieda nomas līgumu pirms tā parakstīšanas bez jebkādas iejaukšanās no VEA puses. SEAH norādīja, ka šī nomas līguma noslēgšana ir obligāts nosacījums aktīvu vērtības uzturēšanai, ņemot vērā to noraidīšanu. Ja nebūtu nomas līguma ar Airport Handling, SEAH nāktos iekārtas aizvākt no lidostas telpām, tādējādi radot būtiskas izmaksas par transportu un uzturēšanu.
- (199) SEAH arī norādīja, ka, ņemot vērā nomas līguma beigu termiņu 2015. gada 31. augustā, likvidators apsvēra iespējas, kā risināt aktīvu noraidīšanas jautājumu. SEAH norāda, ka aktīvu pārdošana Airport Handling, kad Komisijas šaubas par saimniecisko pēctecību būtu kļiedētas, dotu iespēju SEAH iegūt maksimālu vērtību no šiem aktīviem likvidēšanas procesa gaitā.

(*) Komerccnoslēpums.

5.3. Uzņēmuma VEA piezīmes

5.3.1. Par saimniecisko pēctecību

- (200) VEA uzskata, ka 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu citētā judikatūra samērā būtiski atšķiras no šīs lietas.
- (201) Pirmkārt, minētā judikatūra attiecas tikai uz situācijām, kuras raksturo no atbalsta saņēmēja jaunizveidotajam uzņēmumam nodotu aktīvu esamība. Judikatūra galvenokārt attiektos uz lietām, kurās uzņēmums, kas guvis labumu no nesaderīga valsts atbalsta un nespēj atmaksāt šādas priekšrocības, nodibina jaunu uzņēmumu, kuram nodod daļu savas darbības. Otrkārt, visos Komisijas citētajos gadījumos nodošana starp saņēmēju un jauno uzņēmumu attiecas uz aktīviem ar būtisku vērtību (darbība, ēkas, preces, īpašums, zīmoli, rūpniecības īpašumtiesības).
- (202) VEA norāda, ka šīs lietas raksturojums ļauj secināt, ka *Airport Handling* nevarētu turpināt baudīt konkurences priekšrocības, kas saistītas ar iespējamo SEAH saņemto atbalstu, ņemot vērā, ka šis uzņēmums nav pārņēmis jebkādas SEAH aktīvus. Drīzāk jau iespējamās SEAH piešķirtās konkurences priekšrocības tiktu izbeigtas līdz ar uzņēmuma likvidēšanu un tādēļ tās nevarētu pārņemt.
- (203) VEA atgādina, ka 2012. gada lēmumā par atgūšanu Komisija secināja, ka iespējamās SEAH piešķirtās konkurences priekšrocības atbilst zaudējumam, kas uzņēmumam radās galvenokārt augstu personāla izmaksu dēļ, finansējumam. Atgādinot, ka personāla izmaksām ir liela ietekme uz pakalpojumu uz zemes sniedzēju izmaksu struktūru, sastādot no 65 % līdz 80 % no visām izmaksām, VEA norāda, ka pretēji lietām, kuras citēja Komisija, šī lieta nav attiecināma uz daļu vai aktīvu nodošanu, kas nepieciešami, lai veiktu (vai drīzāk turpinātu) SEAH darbību, nedz arī tā ir darbība, kuras mērķis ir aizsargāt saņēmēja aktīvus un tādējādi apiet rīkojumu par atgūšanu.
- (204) VEA norāda, ka vajadzētu arī ņemt vērā, ka, tā kā iespējama SEAH saņemtais valsts atbalsts tika izmantots, lai segtu zaudējumus, kas radušies no pārmērīgām darbaspēka izmaksām, tad šādas priekšrocības noteikti beigtos līdz ar uzņēmuma likvidāciju un darbinieku atbrīvošanu no darba. VEA uzskata, ka fakts, ka bijušos SEAH darbiniekus pēc tam darbā pieņēma *Airport Handling* oficiāli un būtiski atšķirīgos apstākļos, nevar būtiski mainīt šo secinājumu.
- (205) VEA piebilst, ka pat tad, ja pieņemtu, ka aktīvu nodošana starp SEAH un *Airport Handling* nav pietiekama, lai secinātu, ka saimnieciskā pēctecība nepastāv, *Airport Handling* izveides pamatā esošos darījuma apstākļus, skatītus kopumā, nevar uzskatīt par tādiem, kas varētu veicināt atgūšanas rīkojuma apiešanu.
- (206) VEA uzskata, ka lēmums nodibināt jaunu uzņēmumu, kas sniedz pakalpojumus uz zemes un veic darbību tirgus apstākļos, konkurējot ar citiem pakalpojumu sniedzējiem, ir pamatots saimnieciskā loģikā, un ko attaisno pārvaldības modelis, kas būtiski atšķiras no iepriekšējā uzņēmuma SEAH modeļa ([...])^(*), ar mērķi sasniegt ilgtspējīgu ienesīgumu vidējā termiņā un ilgtermiņā.
- (207) VEA norāda, ka SEAH paziņojums, ka uzņēmums beigs darbību Milānas lidostās, un SEAH likvidācijas uzsākšana radīja efektīvas konkurences apstākļus tirgū, kuru laikā gaisa pārvadātāji, kas veic darbību Milānas lidostās, varēja izvēlēties pakalpojumu uz zemes sniedzēju saskaņā ar dažādu pakalpojumu sniedzēju iesniegto piedāvājumu salīdzinošu novērtējumu.
- (208) VEA norāda, ka pēc šī konkurences procesa *Airport Handling* veiksmīgi noslēdza līgumus ar gaisa pārvadātājiem pilnīgi neatkarīgi no VEA. Patiesībā daži pārvadātāji, bijušie SEAH klienti, pieņēma lēmumu neizmantojot *Airport Handling* pakalpojumus, tikmēr *Airport Handling* noslēdza līgumus ar pārvadātājiem, kam SEAH iepriekš nesniedza pakalpojumus.
- (209) Turklāt VEA norādīja, ka, tā kā VEA vairs nebija pilnvaras kontrolēt un pārvaldīt *Airport Handling* pēc dalības nodošanas trastam, saskaņā ar Padomes Direktīvām 78/660/EEK⁽¹⁸⁾ un 83/349/EEK⁽¹⁹⁾ par konsolidētajiem finanšu pārskatiem, kas transponētas Itālijas tiesību aktos ar 1991. gada 9. aprīļa likumdošanas dekrētu Nr. 127, *Airport Handling* vairs nav daļa no VEA grupas grāmatvedības ziņā, tādēļ uzņēmuma budžets nav konsolidēts ar VEA budžetu.

(*) Komerccnoslēpums.

⁽¹⁸⁾ Padomes 1978. gada 25. jūlija Ceturtā direktīva 78/660/EEK, kas pamatojas uz Līguma 54. panta 3. punkta g) apakšpunktu un attiecas uz noteiktu veidu sabiedrību gada pārskatiem (OV L 222, 14.8.1978., 11. lpp.).

⁽¹⁹⁾ Padomes 1983. gada 13. jūnija Septītā direktīva 83/349/EEK, kas pamatojas uz Līguma 54. panta 3. punkta g) apakšpunktu un attiecas uz konsolidētajiem pārskatiem (OV L 193, 18.7.1983., 1. lpp.).

- (210) Turklāt, lai paātrinātu trešo personu ienākšanu *Airport Handling* kapitālā, VEA un pilnvarotā persona 2015. gada 26. janvārī parakstīja "īstenošanas noteikumu saskaņā ar trasta līguma 20. pantu" ar mērķi piešķirt pilnvarotajai personai atbildību sameklēt trešo personu, kas būtu investors. Pilnvarotā persona un VEA pieņēma lēmumu iecelt *BNP Paribas* kā neatkarīgo konsultantu šajā uzdevumā.
- (211) *BNP Paribas* palīdzēja *Airport Handling* sagatavot piedāvājumu akciju pārdošanai, sakontaktēja vairākus investorus, kas bija potenciāli ieinteresēti iesaistīties *Airport Handling* kapitālā, un noturēja sanāksmes ar potenciālajiem investoriem.
- (212) VEA piebilda, ka tad, kad privāts investors būs iegādājies vismaz 30 % *Airport Handling* akciju, VEA pārdomās, kā sameklēt investorus, kas būtu ieinteresēti pārņemt uzņēmuma vairākuma akciju paketi.

5.3.2. Par valsts līdzekļiem un attiecināmību

- (213) VEA uzskata, ka fakts, ka *Airport Handling* ir valsts uzņēmums, nav pietiekams, lai secinātu, ka tā līdzekļi ir valsts līdzekļi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Turklāt pēc trasta izveides *Airport Handling* finanšu līdzekļus nepārvalda VEA, tādēļ nevar apgalvot, ka tie ir valsts līdzekļi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.
- (214) Šajā ziņā VEA piebilst, ka:
- pirmā kapitāla palielināšanu EUR 3,7 miljonu apmērā 2014. gada 27. augustā apstiprināja *Airport Handling* akcionāru pilnsapulce. Tajā pašā datumā trastam piešķīra visu VEA līdzdalību uzņēmumā *SEAH*. Tajā pašā datumā pilnvarotā persona visos tiesiskajos aspektos kļuva par vienīgo *Airport Handling* akcionāru,
 - tajā pašā datumā pilnvarotā persona kā vienīgais *Airport Handling* akcionārs izdeva 20 000 SFP ar kopējo vērtību EUR 20 miljonu apmērā. 2014. gada 28. augustā VEA parakstīja un pilnībā apmaksāja SFP.
- (215) VEA uzsver, ka finanšu līdzekļi kopš to nodošanas *Airport Handling* vienmēr ir palikuši pilnvarotās personas, *Airport Handling* vienīgā akcionāra, pārvaldībā.
- (216) VEA uzskata, ka iepriekšminētajā informācijā norādīts, ka VEA valsts akcionārs (Milānas pašvaldība) nevar tieši vai netieši jebkādi ietekmēt finanšu instrumentu izmantošanu attiecībā uz *Airport Handling* un ka visā trasta pastāvēšanas laikā šādi līdzekļi paliek pilnvarotās personas pārvaldībā. Jebkurā gadījumā trasta nodibināšanas rezultātā VEA zaudēja pilnvaras iecelt *Airport Handling* direktoru padomes locekļus.

5.4. Ieinteresētās personas piezīmes

- (217) Komisija saņēma piezīmes no ieinteresētās personas, kas pieprasīja, lai tās identitāte un piezīmes netiktu atklātas jebkurām trešajām personām.

6. ITĀLIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

- (218) Itālija sniedza komentārus par novērojumiem, ko izmeklēšanas ietvaros iesniedza trasts un VEA.
- (219) Itālija pilnībā atbalstīja iepriekšminēto ieinteresēto personu iesniegtos novērojumus un uzsvēra, ka, no vienas puses, tie pierāda Itālijas iestāžu neiejaukšanos VEA darbībā un šī uzņēmuma pieņemto lēmumu ieguldīt uzņēmumā *Airport Handling* un, no otras puses, ka *Airport Handling* neturpina *SEAH* saimniecisko darbību.

7. NOVĒRTĒŠANA

- (220) Šajā gadījumā Komisijai bija jānovērtē divi atšķirīgi jautājumi: pirmkārt, iespējamā atgūšanas pienākuma, kas izriet no atgūšanas lēmuma, pārņemšana no VEA *Handling* uz *Airport Handling*; otrkārt, iespējamais atbalsts, kas iekļauts VEA veiktajā kapitāla iepludināšanā uzņēmumā *Airport Handling* EUR 25 miljonu apmērā.

7.1. Saimnieciskā pēctecība un atgūšanas pienākuma pārņemšana

- (221) Pamatojoties uz iedibināto judikatūru, nelikumīgais un nesaderīgais atbalsts jāatgūst no uzņēmumiem, kas faktiski ir guvuši no tā labumu ⁽²⁰⁾.
- (222) Maksātnespējīgu valsts atbalsta saņēmēju gadījumā atgūšanas pienākumu var izpildīt, saistības par atbalsta atmaksu reģistrējot saistību grafikā, ar noteikumu, ka atbalsta saņēmējs aiziet no tirgus ⁽²¹⁾. Tiesa uzskatīja, ka "ja uzņēmums, kas saņēma nelikumīgu atbalstu, ir maksātnespējīgs, un ir izveidots uzņēmums, kas turpina kādas no maksātnespējīgā uzņēmuma darbībām, šādu darbību veikšana attiecībā uz pilnībā neatgūto atbalstu var pagarināt konkurences izkropļojumus, ko radīja konkurences priekšrocības, kas šim uzņēmuma bija tirgū salīdzinājumā ar tā konkurentiem. Attiecīgi šādam jaunizveidotam uzņēmumam, ja tas saglabā šīs priekšrocības, var prasīt minētā atbalsta atmaksu. Par šādu var uzskatīt gadījumu, kad konstatēts, ka šis uzņēmums patiesi turpina gūt konkurences priekšrocības šī atbalsta saņemšanas dēļ, it īpaši, ja tas iegādājas likvidējamā uzņēmuma aktīvus, nemaksājot par tiem tirgus cenu, vai konstatēts, ka šī uzņēmuma izveides mērķis ir apiet pienākumu atmaksāt atbalstu" ⁽²²⁾.
- (223) Atbalsta saņēmēja aktīvu nodošanas kontekstā citam uzņēmumam, kas turpina atbalsta saņēmēja darbības, Tiesa apstiprināja, ka šādus faktorus var ņemt vērā, novērtējot abu uzņēmumu saimniecisko pēctecību ⁽²³⁾: nodošanas apmērs (aktīvi un saistības, darbaspēka saglabāšana, apkopoti aktīvi utt.); nodošanas cena; firmas, kas iegādājas aktīvus, un sākotnējās firmas akcionāru vai īpašnieku identitāte; nodošanas laiks (pēc izmeklēšanas sākšanas, pēc procedūras sākšanas vai pēc galīgā lēmuma); un, visbeidzot, darījuma saimnieciskā loģika.
- (224) Saskaņā ar judikatūru iepriekšminētos faktorus dažādās pakāpēs var ņemt vērā atbilstoši konkrētās lietas konkrētajām īpatnībām ⁽²⁴⁾. Var secināt, ka Komisijai nav jāņem vērā viss šo faktoru kopums, kā norāda lietotais izteikums: "var ņemt vērā" ⁽²⁵⁾.
- (225) Lai pieņemtu lēmumu, vai starp SEAH un Airport Handling pastāv saimnieciskā pēctecība un uz Airport Handling jāattiecinā atbildība par SEAH piešķirtā nesaderīgā atbalsta atmaksu, Komisija šīs lietas konkrētajiem apstākļiem piemēroja minētos rādītājus.

7.1.1. Nodrošanas apmērs

7.1.1.1. Darbaspēka un darba līgumu nodošana

- (226) Kad tika uzsākta SEAH likvidācija, daudzus šī uzņēmuma bijušos darbiniekus pieņēma darbā Airport Handling, tādējādi šie darbinieki veidoja lielāko daļu uzņēmuma darbaspēka. Tādēļ nepieciešams analizēt, vai šī situācija nenorāda uz atgūšanas lēmuma apiešanu. Šajā nolūkā vajadzētu novērtēt, vai process, kas noveda pie šāda rezultāta, nav uzskatāms par SEAH darbaspēka nodošanu Airport Handling, saglabājot tā pamatfunkcijas. Tas ir īpaši svarīgi, jo uzņēmumam, kas sniedz pakalpojumus uz zemes, darbaspēks ir galvenais darbībai nepieciešamais resurss ⁽²⁶⁾.
- (227) Kā apgalvoja Itālija, starp SEAH un Airport Handling nav darbaspēka nepārtrauktības, jo SEAH izbeidza darba līgumus un Airport Handling personālu pieņēma darbā ar jauniem līgumiem, kas pamatojas uz būtiski atšķirīgiem nosacījumiem. Šo viedokli atbalstīja gan Airport Handling, gan VEA.

⁽²⁰⁾ Spriedums lietā C-303/88 Itālija pret Komisiju, ECLI:EU:C:1991:367, 57. punkts. Spriedums lietā C-277/00 Vācija pret Komisiju, ECLI:EU:C:2004:238, 75. punkts. Atmaksājot atbalstu, saņēmējam jāzaudē priekšrocības, kas tam iepriekš bijušas tirgū, un tiek atjaunota situācija, kas pastāvēja pirms atbalsta saņemšanas.

⁽²¹⁾ Spriedums lietā C-454/09 Komisija pret Itāliju ("Atbalsts par labu New Interline SpA"), ECLI:EU:C:2011:650, 36. punkts

⁽²²⁾ Spriedums lietā C-610/10 Komisija pret Spāniju, ECLI:EU:C:2012:781, 106. punkts.

⁽²³⁾ Spriedums apvienotajās lietās C-328/99 un C-399/00 Itālija un SIM 2 Multimedia pret Komisiju ("Selecto-Multimedia") ECLI:EU:C:2003:252, 69. punkts, 77.–78. punkts. Šī rādītāju kopa tad tika apstiprināta spriedumā lietā T-123/09 Ryanair pret Komisiju, ECLI:EU:T:2012:164, 155. punkts.

⁽²⁴⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-415/05, T-416/05 un T-423/05 Grieķijas Republika u. c. pret Komisiju, ECLI:EU:T:2010:386, 135. punkts.

⁽²⁵⁾ Spriedums lietā T-123/09 Ryanair pret Komisiju, ECLI:EU:T:2012:164, 156. punkts.

⁽²⁶⁾ Skatīt 40. zemsvītras piezīmi.

- (228) Itālija uzskata, ka VEA, SEAH un arodbiedrību 2013. gada 4. novembrī parakstīto līgumu nevar skaidrot kā garantijas SEAH bijušo darbinieku iepriekšējos līgumos ar SEAH iegūtajām tiesībām. Šāds līgums pamatā būtu programmatiskais dokuments, ko beidzot aizvietotu 2014. gada 4. jūnijā parakstītie līgumi. No šo līgumu formulējuma ir redzams, ka SEAH bijušajiem darbiniekiem netika garantētas iepriekš iegūtās tiesības, bet *Airport Handling* viņus pieņēma darbā saskaņā ar jauniem nosacījumiem.
- (229) Pamatojoties uz oficiālajā izmeklēšanas procedūrā gūto informāciju, Komisija novērtēja i) procesu, kurā nozīmīgu SEAH darbaspēka daļu no jauna pieņēma darbā *Airport Handling*, un ii) līgumus ar arodbiedrībām par SEAH darbaspēka atkārtotu nodarbināšanu.
- (230) Pirmkārt, attiecībā uz procesu jau no sākuma jāņem vērā, ka nenotika *de jure* darba līgumu nodošana no SEAH uzņēmumam *Airport Handling*. Līgumi ar SEAH tika juridiski izbeigti, un ar *Airport Handling* tika noslēgti jauni līgumi. Turklāt darba līgumi ne automātiski, ne globāli netika nodoti no SEAH uzņēmumam *Airport Handling*. Faktiski darba līgumu nodošana nenotika vispār. Drīzāk jāsecina, ka iepriekšējais uzņēmums izbeidza darba līgumus, pirms daļu darbinieku ar citiem nosacījumiem darbā pieņēma otrs uzņēmums.
- (231) Otrkārt, attiecībā uz nodošanas apmēru jāatzīmē šādi aspekti: 2014. gada 22. aprīlī, kad SEAH uzsāka no darba atbrīvoto darbinieku mobilitātes shēmu, uzņēmuma darbaspēks sastāvēja no [...] (*), kas atbilst [...] (*) PSE. Pieejamie dati norāda, ka 2015. gada 31. maijā, 9 mēnešus pēc darbības uzsākšanas, *Airport Handling* strādāja [...] (*) darbinieki, no kuriem [...] (*) iepriekš bija SEAH darbinieki. Tādēļ līdz tam brīdim *Airport Handling* bija pārņēmis aptuveni [...] (*) % SEAH darbinieku. Tādēļ nodošana nebija pilnīga, pat ne praktiski pilnīga. Tomēr arī jāņem vērā, ka *Airport Handling* darbaspēks vismaz sākotnējā posmā pēc darbības uzsākšanas sastāvēja gandrīz tikai no bijušā SEAH personāla.
- (232) Treškārt, attiecībā uz atkārtotas darbā pieņemšanas būtiskajiem apstākļiem Komisija norāda, ka līgumi, kurus *Airport Handling* parakstīja ar bijušajiem SEAH darbiniekiem, gan formāli, gan būtiski ir atšķirīgi no iepriekšējiem līgumiem ar SEAH, it īpaši ievērojot, ka atšķirīgi nosacījumi attiecas uz:
- [...] (*) *Airport Handling* darbiniekiem,
 - *Airport Handling* nepiemēro [...] (*), kas papildina valsts kolektīvo darba līgumu,
 - būtiskas izmaiņas nodarbinātības nosacījumos aptver:
 - [...] (*),
 - [...] (*), ko SEAH mēdza attiecināt uz saviem darbiniekiem,
 - darba organizāciju, piemēram, [...] (*).
 - izmērāms uzskaitīto izmaiņu rezultāts ir darbaspēka izmaksu samazinājums par aptuveni [...] (*) % salīdzinājumā ar SEAH darbaspēka izmaksām, kas izriet gan no izmaiņām piemērojamajā valsts kolektīvā darba režīmā, gan papildu koplīgumā; šī līguma nosacījumu ietekme uz darbaspēka izmaksām tika samazināta par 50 %.
- (233) Visbeidzot arī apstākļi, kādos tika apspiesti nodarbinātības nosacījumi starp iesaistītajām personām un par ko beigās tika noslēgta vienošanās šajā gadījumā, norāda, ka nodarbinātības nosacījumi ir būtiski mainīti: VEA, SEAH un *Airport Handling* atsevišķi apspriedās ar arodbiedrībām un atsevišķi vienojās ar tām. *Airport Handling* un arodbiedrībām bija nepieciešami vairāk nekā astoņi mēneši, lai vienotos par darbā pieņemšanas procedūras nosacījumiem, darba līgumu tiesisko un finansiālo saturu, labklājības politiku un darba organizāciju. Kā norādīja trasts, SEAH darbinieki sākotnēji iebilda izmaiņām, kurām arodbiedrības, kas pārstāvēja darbiniekus, bija piekritušas 2014. gada jūnija līgumā. Darbinieki šīs izmaiņas referendumā noraidīja. Saskaņā ar trasta iesniegto dokumentāciju arodbiedrības piekrita jaunajiem nodarbinātības nosacījumiem tikai tad, kad *Airport Handling* piekrita

(*) Komerccnoslēpums.

iepriekšminētajā līgumā ieviest konkrētus precizējumus. Komisija atzīmē, ka *Airport Handling* atsevišķi apspriedās ar arodbiedrībām un, neraugoties uz sākotnējām nesaskaņām, spēja īstenot iepriekš aprakstītās izmaiņas. Kā aprakstīts iepriekšminētajā 38. apsvērumā, 2014. gada 4. jūnija līgums starp *Airport Handling* un arodbiedrībām nav būtiski mainīts pēc tam, kad arodbiedrības to referendumā noraidīja, pieprasot šajā līgumā veikt vairākus precizējumus.

- (234) Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumus, faktiskā darbaspēka nodošana nebija ne pilnīga, nedz arī nozīmēja jebkuru saskaņā ar *SEAH* līgumiem spēkā esošo nodarbinātības nosacījumu ieviešanu.
- (235) Šo konstatējumu neietekmē līgumi attiecīgi starp *VEA*, *SEAH* un *Airport Handling* un arodbiedrību organizācijām attiecībā uz darbaspēku. Līgumu mērķis nav ne norādīt, ka darbaspēks tiek pilnībā pārcelts no *SEAH* uz *Airport Handling*, nedz norādīt, ka tiks turpināti nosacījumi, kas bija spēkā saskaņā ar *SEAH* darba līgumiem. Komisija īpaši atzīmē, ka saskaņā ar sākotnējo 2013. gada 4. novembra vienošanās projektu starp *VEA* un arodbiedrībām, turpmāku līguma īstenošanu vajadzēja veicināt mērķim garantēt darba vietas visam *SEAH* personālam⁽²⁷⁾. Vienošanās uzskaita vairākus pasākumus, lai sasniegtu šo mērķi, būtībā visus instrumentus, kas bija pieejami atbilstoši attiecīgajiem tiesību aktiem, kas attiecas uz nodarbinātību un tādām kolektīvām sarunām kā sociālā nodrošinājuma tīkli un brīvprātīga aiziešana no darba, ko arī īstenoja *VEA Group*, kā arī risinājumus, iesaistot darbinieku pārvietošanu grupas ietvaros. Tādējādi līgums nozīmēja, ka darba vietas no jauna piešķirs *VEA* grupas ietvaros kopumā⁽²⁸⁾, ne tikai *Airport Handling*, un arī kā vienu pasākumu no vairākiem. Turklāt šie līgumi netika noslēgti ar *Airport Handling*, kas noslēdza atsevišķus līgumus ar personālu. Tādēļ daļu darba vietu, ko piešķir *Airport Handling* ietvaros, puses nenoteica iepriekš, bet gan saskaņā ar uzņēmuma personāla vajadzībām pēc līgumu noslēgšanas ar lidsabiedrībām.
- (236) Turpmāk Komisija atzīmē, ka nav norāžu par to, ka *Airport Handling* bija jebkāds pienākums pieņemt darbā bijušos *SEAH* darbiniekus, ko uzliek valsts iestādes vai mātesuzņēmums *VEA*.
- (237) Visbeidzot, attiecībā uz darbaspēka nodošanas apmēru Komisija uzskata, ka apstākļi norāda uz *prima facie* izteiktāku saimnieciskās pēctecības elementu, jo *Airport Handling* no jauna pieņēma darbā nozīmīgu *SEAH* darbaspēka daļu. Tomēr jāņem vērā atjaunotas nodarbinātības apstākļi, it īpaši visu līgumu izbeigšana un jaunu līgumu noslēgšana ar jauniem līguma nosacījumiem. Tādēļ Komisija secina, ka darbaspēka nodošana neapšaubāmi nenorāda uz saimniecisko pēctecību starp *SEAH* un *Airport Handling*.

7.1.1.2. Līgumi ar gaisa pārvadātājiem

- (238) Savā 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija sākotnēji uzskatīja, ka *Airport Handling* paredzamās tirgus daļas pirmajiem sešiem darbības mēnešiem varēja uzskatīt par reālām tikai tādēļ, ka tiek izmantoti iekšpakalpojumi no *SEAH* iepriekš veiktās uzņēmējdarbības.
- (239) Izmeklēšanas norises gaitā Itālija, *VEA* un *Airport Handling* apgalvoja, ka šīs prognozes bija pamatotas *Airport Handling* 2014. gada uzņēmējdarbības plānā. Tās bija iespējamas, būtiski samazinot darbības izmaksas, ko panāca ar darbaspēka efektivitāti un personāla samazināšanu.
- (240) Turklāt *Airport Handling* līgumus ar lidsabiedrībām, kas veic darbību Milānas lidostās, apsprieda *ex novo*. Itālija norādīja, ka šādus līgumus *SEAH* likumīgi nevarēja nodot uzņēmumam *Airport Handling*. Tos bija jāapspriež *ex novo*, konkurējot ar citiem pakalpojumu sniedzējiem, kas veic darbību Milānas lidostās.
- (241) Kā jau iepriekš aprakstīts 133. un 208. apsvērumā, *Airport Handling* klientu portfelis ir atšķirīgs no *SEAH* portfeļa. Kad *SEAH* atstāja tirgu, vairāki klienti pieņēma lēmumu uzticēt apkalpošanu uz zemes citiem uzņēmumiem, nevis *Airport Handling*. Turpretim *Airport Handling* spēja piesaistīt klientus, kuriem *SEAH* nesniedza pakalpojumus.

⁽²⁷⁾ "Turpināt īstenot mērķi par darbavietu garantēšanu visam *SEAH* personālam". 2013. gada 4. novembra līguma 6. punkta 1. apakšpunkts.

⁽²⁸⁾ "Izmantot visus instrumentus, kas pieejami atbilstoši tiesību aktiem, kas attiecas uz nodarbinātību un kolektīvajām sarunām (galvenokārt sociālā nodrošinājuma tīkli un brīvprātīgā aiziešana no darba, ko piemēro arī *VEA Group* ietvaros, ņemot vērā tuvojošos 2013. gada 31. decembra termiņu), un risinājumus, kas ietver pārvietošanu grupas ietvaros (gan saskaņā ar jaunajām uzņēmējdarbības iespējām, gan atbilstoši iekšpakalpojumu procesiem, ko piemēro pēc lidostu pārstrukturēšanas uzņēmumu līgumiem, un piemērojot iekšējo mobilitāti, kas paredzēta, lai risinātu *VEA SpA* organizatoriskās prasības)"; turpat.

- (242) Lai turpmāk pierādītu, ka jaunie *Airport Handling* ar gaisa pārvadātājiem noslēgtie līgumi ne tikai tika apspriesti *ex novo*, bet tajos bija būtiski atšķirīgi līguma nosacījumi, Itālija sniedza informāciju par to, ka konkrētas lidsabiedrības, kurām iepriekš pakalpojumus sniedza SEAH (tādas kā [...] (*)), spēja panākt būtiski labvēlīgākus nosacījumus no *Airport Handling* nekā no SEAH. Konkrēti, sarunās ar *Airport Handling* [...] (*) pieprasīja, ka [...] (*). Rezultātā [...] (*) ieguva [...] (*)⁽²⁹⁾.
- (243) Izmeklēšanas gaitā Itālija paskaidroja, ka VEA nenoteica lidostu nodevu atlaižu piešķiršanu gaisa pārvadātājiem, kas veic darbību Milānas lidostās, tiem noslēdzot ar *Airport Handling* līgumus par apkalpošanu uz zemes. Pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā saņemtajām piezīmēm, nav dokumentāru pierādījumu, ka VEA efektīvi veiktu šādu rīcību, lai pamudinātu lidsabiedrības, kas veic darbību Milānas lidostās, noslēgt ar *Airport Handling* jaunus līgumus par apkalpošanu uz zemes.
- (244) 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija pauda šaubas, ka līgumi ar lidsabiedrībām tiks apspriesti no jauna. Šajā kontekstā Komisija norādīja uz informāciju, ka jau pirms šo līgumu termiņa beigām uzņēmumi VEA un *Airport Handling* īstenoja kopīgus mārketinga pasākumus, lai pārliecinātu lidostā darbojošās aviosabiedrības par to, ka VEA turpinās apkalpošanu uz zemes. Tomēr oficiālajā izmeklēšanas procedūrā netika iegūti nekādi faktiski pierādījumi, ka VEA un *Airport Handling* ar kopīgu mārketinga pasākumu palīdzību organizēja tikai izpildītāja maiņu, nedodot lidsabiedrībām kā pilnvarotājiem iespēju atkārtoti apspriest līguma noteikumus. Konkrēti, Komisija neguva nekādus pierādījumus, ka vai nu VEA, vai *Airport Handling* varēja efektīvi traucēt bijušo SEAH klientu mēģinājumus panākt labvēlīgākus nosacījumus ar citiem pakalpojumu uz zemes sniedzējiem.
- (245) Komisija novērtēja, vai *Airport Handling*, gatavojoties uzņēmējdarbības sākšanai, *de facto* bija kā jaunpienācējs tirgū vai tomēr guva labumu no SEAH tirgus pozīcijas un klientu līgumiem, tādējādi nodrošinot darbības nepārtrauktību. Saskaņā ar konkrētajiem lietas apstākļiem, ja SEAH aiziešana no tirgus nedotu klientiem iespēju apspriest jaunus līgumus ar citiem pakalpojumu uz zemes sniedzējiem un nevis ar *Airport Handling*, tas varētu norādīt uz atgūšanas lēmuma apiešanu, jo tādējādi SEAH klienti tika nodoti *Airport Handling*.
- (246) Šajā ziņā īpaši būtiski ir šādi aspekti: *Airport Handling* uzņēmējdarbības plānā nebija paredzēti alternatīvi scenāriji ar zemākām tirgus daļām. Tas varētu norādīt, ka *Airport Handling* bija samērā augsta pārliecība par iespējamu SEAH klientu bāzes pārņemšanu, un tādēļ, iespējams, bija paredzams gūt labumu no SEAH iepriekšējās tirgus pozīcijas un klientu līgumiem, lai piesaistītu šī uzņēmuma klientus un attiecīgos līgumus, nesastopoties ar konkurenci no citiem uzņēmumiem, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, un varētu iegūt šos līgumus.
- (247) Tomēr konkrēti formāli un būtiski faktori norāda, ka tā nav noticis.
- (248) Pirmkārt, attiecībā uz nodošanas veidu SEAH juridiski nenodeva pakalpojuma līgumus uzņēmumam *Airport Handling*. Tādējādi lidsabiedrības varēja brīvi izvēlēties citu pakalpojumu sniedzēju, nevis *Airport Handling*, tiklīdz to līgumi ar SEAH bija izbeigti, kā aprakstīts šī lēmuma 43. apsvērumā.
- (249) Otrkārt, no pieejamās informācijas var secināt, ka klientiem bija iespēja uzrunāt citus pakalpojumu sniedzējus, kad SEAH tiem paziņoja, ka izbeigs savu darbību. Fakts, ka vairāki klienti aizgāja, ir pierādījums tam, ka šāda iespēja pastāvēja. Īpaši svarīgi, ka SEAH nebija likumīga pamata vienpusēji nodot līgumus jebkurai trešajai personai, izņemot ārkārtas situācijas. Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju pants par ārkārtas situācijām tomēr netika piemērots. Itālijas iestādes sniedza pārskatu par *Airport Handling* klientu bāzi uz 2014. gada 14. februāri, kurā redzams, ka no 68 bijušajiem SEAH klientiem, [...] (*) bija pārgājuši pie citiem pakalpojumu uz zemes sniedzējiem, ka no [...] (*) *Airport Handling* klientiem tajā laikā 1 pārgāja no konkurenta, 3 bija jaunpienācēji lidostā un [...] (*) bija agrākie SEAH klienti. [...] (*) no šiem [...] (*) bijušajiem SEAH klientiem apsprieda jaunus līguma nosacījumus, kas būtu labvēlīgāki klientiem, vai nu panākot zemākas cenas (13 klienti), mainītu pakalpojumu portfeli ([...] (*) klienti) vai pat abu šo aspektu apvienojumu ([...] (*) klienti). Tādēļ tikai 20 klienti noslēdza pakalpojumu līgumus, kas būtībā paredz tādus pašus nosacījumus kā iepriekšējos līgumos ar SEAH. Cenu samazinājumi ir robežās no [...] (*) līdz [...] (*) %, salīdzinot ar cenām, par kurām iepriekš bija noslēgtas vienošanās ar SEAH.

(*) Komercnoslēpums.

⁽²⁹⁾ [...] (*).

- (250) Ņemot vērā iepriekšminēto, kopumā Komisija nekonstatē norādes par atgūšanas lēmuma apiešanu (un tādēļ arī saimniecisko pēctecību) procesā, kādā *Airport Handling* noslēdza līgumus ar vairākiem bijušajiem SEAH klientiem. Turklāt šķiet, ka *Airport Handling* tika pakļauts reālai konkurencei, apspriežot līgumus ar pārvadātājiem, kas veic darbību Milānas lidostās, un fakti atklāj, ka konkurence starp pakalpojumu sniedzējiem Milānas lidostā tika efektīvi atvērta, kad SEAH gatavojās atstāt tirgu.

7.1.1.3. SEAH aktīvi

- (251) Kā trešo nodošanas apmēra analīzes punktu Komisija novērtēja aktīvu nodošanas jomu.
- (252) Komisija atzīmē, ka tad, kad *Airport Handling* sāka darbību, tas 100 % no visām iekārtām apkalpošanai uz zemes ieguva no SEAH, to nomājot. Pēc pieciem mēnešiem uzņēmums pamazām sāka aizvietot šīs iekārtas ar tirgū iegādātiem aktīviem un beidzot 2015. gada septembrī nopirka [...] (*) no [...] (*) SEAH aktīvu komplektiem.
- (253) Konkrēti, *Airport Handling* sāka sniegt pakalpojumus uz zemes, izmantojot SEAH aktīvus saskaņā ar nomas līgumu. Šī līguma beigu termiņš bija 2015. gada 31. augusts. Pirms nomas līguma beigām *Airport Handling* pauda interesi iegādāties [...] (*) no [...] (*) konkursa komplektiem, proti, komplektus nr. [...] (*). Kā norādīja *Airport Handling*, lai gan reāli apmēram trešā daļa apkalpošanas uz zemes iekārtu, kas piederēja SEAH un ko nomāja *Airport Handling*, bija novecojusi, *Airport Handling* pauda vēlmi iegādāties aptuveni [...] (*) % no šīm iekārtām (ar ko pietiktu, lai *Airport Handling* varētu veikt savu darbību), ņemot vērā, ka *Airport Handling* tikmēr tirgū iegādājās būtiskus rezerves daļu krājumus, ko varētu izmantot, lai nomainītu dažas visvecāko SEAH iekārtu daļas.
- (254) No pieejamās dokumentācijas var spriest, ka pārdošanas sarunas starp *Airport Handling* un SEAH tika uzsāktas, kad 2015. gada 3. jūnija vēstulē *Airport Handling* iesniedza šādus piedāvājumus:
- ka [...] (*) % atlaide tiek piešķirta par [...] (*), ņemot vērā, pirmkārt, autoparka vecumu un stāvokli, otrkārt, VEA sāktās pārdošanas procedūras rezultātu,
 - samaksu [...] (*) no 2015. gada 31. jūlija līdz 31. decembrim,
 - ka sākotnējais nomas līgums tiek saskaņoti izbeigts 2015. gada 30. jūnijā un ka SEAH piešķir provizorisks un ierobežotus brīvas nomas noteikumus (*comodato*) aptuveni [...] (*) izvēlētajām vienībām [...] (*) vēlākais līdz 2015. gada 31. decembrim, *Airport Handling* sedzot visas apdrošināšanas un apkopes izmaksas.
- (255) Tajā pašā dienā notika pušu tikšanās. Ar 2015. gada 10. jūnija vēstuli SEAH likvidators atbildēja uz *Airport Handling* piedāvājumiem, atbildes saturu var apkopot šādi:
- lai gan SEAH labprāt pieņemtu piedāvājumu, uzņēmums nav gatavs piešķirt atlaides, jo visas cenas noteiktas saskaņā ar ekspertu vērtējumiem. Likvidators norādīja, ka *Airport Handling* pat nebūtu nekādu transportēšanas izmaksu,
 - SEAH nepieņem maksājumus pa daļām, izņemot tad, ja *Airport Handling* piedāvā atbilstošas garantijas,
 - ja nav paredzētas atlaides, SEAH nodotu autoparku 2015. gada 30. jūnijā un piekristu konkrēto vienību iznomāšanai, taču vēlākais tikai līdz 2015. gada 30. novembrim.
- (256) Itālijas iestādes norādīja, ka sarunas joprojām turpinājās līdz 2015. gada septembrim, kad SEAH piekrita pirkuma cenas samaksai [...] (*) par [...] (*) komplektu pārdošanu, [...] (*). Pirkuma cena bija EUR [...] (*), tas ir, cena, kas sākotnēji bija norādīta neveiksmīgajā konkursa procedūrā. Sākotnējo nomāšanu uzņēmuma kārtā pagarināja līdz [...] (*) autoparka [...] (*) vienībām un par kopējo nomas samaksu EUR [...] (*) apmērā, maksu balstot uz vērtību, kas šīm vienībām bija piešķirta iepriekšminētajos neatkarīgajos vērtējumos. *Airport Handling* šīs [...] (*) vienības atdeva atpakaļ SEAH [...] (*).

(*) Komerccnoslēpums.

(257) *Airport Handling* norādīja, ka pirkums tomēr bija saimnieciski pamatots, it īpaši šādu iemeslu dēļ:

- *Airport Handling* uzņēmējdarbības modelis būtībā sastāv no darbības bāzes tikai vienā vietā, proti, Milānas lidostās, tādēļ tā pamatā ir organizācijas modelis, kas nodrošina cilvēkresursus un tehniskos līdzekļus pakalpojumu pieprasījuma apmierināšanai tikai vienā atrašanās vietā (darbības centra pakalpojumu sniedzēja uzņēmējdarbības modelis). *Airport Handling* uzskata, ka šis modelis nodrošina labāku efektivitāti un drošāku rentabilitātes līmeni. Tādēļ *Airport Handling* mazāk bažītos par iekārtu vecumu un efektivitāti nekā par uzņēmumiem, kas ir aktīvi vairākās lidostās, un tādēļ viņiem nepieciešams “efektīvi pārvaldīt” savas iekārtas.
- Lai gan daļa iekārtu bija novecojusi, vairākas vienības bija samērā jaunas, un tās varēja efektīvi izmantot.
- Vienības jau atradās uz vietas, tādēļ nebūtu nepieciešamas transporta izmaksas.
- *Airport Handling* cerēja samazināt apkopes izmaksas, jo lielāko daļu vienību bija izgatavojis tas pats ražotājs un tās bija no tā paša modeļa.
- Mēģinot iegādāties lietotas iekārtas tirgū visā ES, *Airport Handling* konstatēja, ka tirgū nav pietiekami daudz lietotu iekārtu piedāvājumu, lai apmierinātu *Airport Handling* prasības par pieņemamu cenu.
- Lietotu un jaunu aktīvu līdzsvarotu kombināciju vajadzētu izmantot darbības sākšanas posmā, jo galvenokārt iekārtu piegādātāji šķietami nespēja piegādāt jaunas iekārtas vienā reizē, kā arī tādēļ, ka *Airport Handling* bija pamats ticēt, ka pēkšņs, masīvs pieprasījuma pieaugums varētu izraisīt cenu kāpumu. Tādēļ *Airport Handling* drīzāk vēlējās pamazām pārtraukt lietoto vienību ekspluatāciju un aizvietot tās ar jaunām vienībām.
- Visbeidzot, jauna autoparka pārbaude un atbilstoša personāla apmācība tā izmantošanā regulāras darbības laikā būtu sarežģīta, it īpaši sākuma posmā.

(258) Tikmēr *Airport Handling* uzsāka iepirkuma procedūru no 2014. gada novembra līdz 2015. gada janvārim, lai tirgū iegādātos jaunas iekārtas. Itālijas iestādes norādīja, ka pirmajā konkursa procedūrā iegādāto iekārtu vērtība ir aptuveni EUR [...] (*).

(259) Komisija novērtēja, vai *Airport Handling* tirgū iegādāto aktīvu vērtības un skaita salīdzinājums ar nomāto un tad no SEAH iegādāto vienību vērtību un skaitu ir drošs rādītājs saimnieciskajai pēctecībai. Attiecībā uz abu aktīvu veidu salīdzinājumu Komisija konstatēja, ka:

- SEAH likvidators izveidoja komplektus, lai apvienotu katrā komplektā vienības, kuras bija darba kārtībā, ar tādiem aktīviem un vienībām, kas bija mazāk gatavi darbam,
- kopumā SEAH iekārtas bija novecojušas,
- Itālijas iestādes norādīja, ka aptuveni [...] (*) no [...] (*) vienībām, kas tika iegādātas no SEAH, bija labā vai apmierinošā darba kārtībā. Aptuveni trešdaļu varēja izmantot rezerves daļām. Vēlāk tika konstatēts, ka 700 no iegādātajām vienībām ir maza vērtība/mazs pielietojums vai to nav vispār; 270 vienības tad bija novietotas un norakstītas kā metāllūžņi,
- iekārtas apkalpošanai uz zemes sastāv no tāda plaša dažādu iekārtu spektra kā kāpnēs, kravas automašīnas, autokrāvēji, kravas iekrāvēji un ratiņi,

(*) Komerccnoslēpums.

— nav izslēgts, ka pat ar vienu jaunu, mūsdienīgu transportlīdzekli, kuru izmanto pilnas slodzes darbam, var darbu paveikt daudz efektīvāk nekā ar daudziem novecojušiem transportlīdzekļiem, kuriem nepieciešams vairāk laika apkopei.

- (260) Tādēļ Komisija secina, ka jaunu iekārtu vērtības un skaita salīdzināšana ar nomāto un iegādāto iekārtu vērtību nevar šajā gadījumā izmantota kā saimnieciskās pēctecības rādītājs.
- (261) Šādos apstākļos Komisija novērtēja aktīvu (darbarīku) nozīmi kā ražošanas faktoru uzņēmumā *Airport Handling* proporcionāli darbaspēkam kā ražošanas faktoram, kā arī proporcionāli gan *SEAH*, gan *Airport Handling* apgrozījumam.
- (262) Attiecībā uz aktīvu nozīmi attiecībā pret darbaspēku *SEAH* pēdējā bilancē pirms likvidācijas darbarīku vērtība bija aptuveni EUR [...] (*). Savukārt uzņēmumam *Airport Handling* 2015. gadā piederēja kapitāla aktīvi EUR [...] (*) vērtībā ⁽³⁰⁾. Turpretī *Airport Handling* darbaspēka izmaksas bija EUR [...] (*) apmērā laikā no 2014. gada septembra līdz 2015. gada augustam, kā norādīts *Airport Handling* peļņas vai zaudējumu aprēķinā par šo posmu ⁽³¹⁾.
- (263) Aktīvu vērtībai ir arī mazāka nozīme salīdzinājumā ar apgrozījumu. *Airport Handling* peļņas vai zaudējumu aprēķinā par laiku no 2014. gada septembra līdz 2015. gada augustam uzrādītais apgrozījums ir EUR [...] (*). Tādēļ minētie aktīvi šķiet mazākas nozīmes ražošanas faktors salīdzinājumā ar darbaspēku. To vērtība ir arī ļoti neliela salīdzinājumā ar apgrozījumu, ko nodrošināja gan darbaspēks, gan aktīvi. Oficiālās izmeklēšanas laikā iegūtā informācija drīzāk norāda, ka gan *SEAH*, gan *Airport Handling* izteikti ievēro uzņēmējdarbības modeli, kas balstīts uz darbaspēku, nevis uz aktīviem.
- (264) Tādēļ Komisija secina, ka pat tad, ja *Airport Handling* sākumā savus aktīvus ieguva no *SEAH*, to kā tādu nevar uzskatīt par saimnieciskās pēctecības pazīmi, jo aktīvi ir tikai nelielas nozīmes ražošanas faktors apkalpošanas uz zemes jomā.

7.1.1.4. Novērtējuma par nodošanas apmēru kopsavilkums

- (265) No novērtējuma jautājumā par to, ciktāl nodošanas apjoms varētu norādīt uz saimniecisko pēctecību starp *SEAH* un *Airport Handling*, var izdarīt šādus secinājumus.
- (266) Pirmkārt, *SEAH* uzņēmumam *Airport Handling* nenodeva klientu portfeli. Līdz ar *SEAH* likvidāciju tika izbeigti visi līgumi, un *Airport Handling* vajadzēja no jauna iegūt līgumus, ar ko varētu piesaistīt kādus no bijušajiem *SEAH* klientiem un kādus jaunus klientus, kā arī uzņēmums zaudēja kādus no klientiem, kuri pārgāja pie konkurentiem. Līguma nosacījumi tika apspriesti neatkarīgi no iepriekšējiem ar *SEAH* noslēgto līgumu nosacījumiem. Šajā ziņā *Airport Handling* bija līdzvērtīgā stāvoklī ar jebkuru citu konkurentu vai jaunpienācēju. Faktu, ka nav notikusi klientu portfeļa nodošana, Komisija uzskata par būtisku norādi saimnieciskās pēctecības neesamībai.
- (267) Otrkārt, *Airport Handling* savu sākotnējo darbaspēku pilnībā pieņēma darbā no *SEAH*, taču saskaņā ar jauniem līgumiem un jauniem līgumu nosacījumiem. Netika nodots liels daudzums darba līgumu, šādi līgumi netika automātiski nodoti starp uzņēmumiem, kā arī nodarbinātības nosacījumi netika atkārtoti.
- (268) Treškārt, lai gan *Airport Handling* patiesi sākumā nomāja visus *SEAH* aktīvus apkalpošanai uz zemes, tomēr beigās pēc nomas līguma izbeigšanās uzņēmums pārņēma tikai daļu *SEAH* aktīviem, jo tikmēr sāka iegādāties iekārtas no trešajām personām. Turklāt no pieejamās informācijas noprotams, ka aktīvi ir tikai neliela daļa no ražošanas aktīviem apkalpošanas uz zemes jomā un tiem nav izšķiroša loma *Airport Handling* izmaksu struktūrā un efektivitātē.
- (269) Kopumā, spriežot no nodošanas apmēra perspektīvas, Komisija uzskata, ka visi apstākļi saistībā ar *Airport Handling* izveidi *SEAH* likvidācijas laikā skatīti vienkopos nav pietiekami spēcīgi, lai liecinātu par saimniecisko pēctecību abu uzņēmumu starpā atgūšanas lēmuma apiešanai.

(*) Komerccnoslēpums.

⁽³⁰⁾ Komisija atzīmē, ka saskaņā ar *Airport Handling* iesniegtajiem pārskatiem un pilnīgu uzskaiti lielākā daļa *SEAH* aktīvu bija novecojuši, tiem bija nepieciešams apjomīgs remonts, kā arī tie bija norakstāmi.

⁽³¹⁾ Saskaņā ar iepriekšminēto *Brattle* ziņojumu par *Airport Handling* uzņēmējdarbības plānu uzņēmuma darbaspēka izmaksas bija [...] (*).

7.1.2. Tirgus cenas maksāšana

- (270) Saskaņā ar judikatūru aktīvu nodošana par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu, arī norādītu uz saimniecisko pēctecību starp likvidējamo uzņēmumu, kuram ir parāds par valsts atbalstu, un jaunizveidoto uzņēmumu.

7.1.2.1. SEAH aktīvi – vispārējās piezīmes

- (271) Bankrota procesa kontekstā negatīva lēmuma par valsts atbalstu apiešana, izmantojot aktīvu nodošanu, var notikt it īpaši tad, ja:

- aktīvi tiek pārdoti – vai iznomāti – par cenu, kas zemāka par tirgus cenu (piemēram, pēc pārdošanas procedūras, kas nav pietiekami atklāta, pārskatāma un nediskriminējoša) vai
- bankrota administrators veicis darbības, apkrāpjot kreditorus, un var būt samazinājis maksātnespējīga uzņēmuma aktīvus vai arī pārkāpis vienādas pakāpes kreditoru principu, radot zaudējumus valsts kreditoriem⁽³²⁾.

- (272) Turpretī Komisija uzskata, ka maksātnespējīga uzņēmuma, kas saņēmis nesaderīgu atbalstu, aktīvu nodošana – vai iznomāšana – jaunam uzņēmumam neliecina par atgūšanas lēmuma apiešanu, ja:

- nekas netika darīts, lai samazinātu maksātnespējīgā uzņēmuma aktīvu vērtību par labu jaunajam uzņēmumam, tādējādi radot zaudējumus kreditoriem (jo likvidācijas mērķis ir gūt maksimālu labumu no aktīvu pārdošanas ieņēmumiem, lai pēc iespējas vairāk varētu atlīdzināt kreditoriem),
- maksātnespējas procesa kontekstā valsts kreditoriem (kuriem ir ar nesaderīgu atbalstu saistīts prasījums) nav nepamatoti radīti nelabvēlīgi apstākļi salīdzinājumā ar citiem kreditoriem (ieskaitot, iespējams, jauno uzņēmumu vai tā dibinātājus).

- (273) Attiecīgi:

- nomas maksa tika noteikta uz divu ārēju vērtējumu pamata. Tā tika palielināta saskaņā ar otro vērtējumu, kura pamatā bija visaptveroša iznomāto iekārtu pārbaude. Tādēļ nekas neliecina, ka cena, par kuru SEAH aktīvi tika iznomāti uzņēmumam *Airport Handling*, atšķīrās no parastajiem tirgus apstākļiem,
- nav arī pierādījumu tam, ka darījumos, kas tika veikti pēc likvidatora iniciatīvas, tiktu apkrāpti kreditori vai būtu samazināta SEAH aktīvu vērtība. Konkrēti, kā turpmāk detalizēti norādīts, no visas pieejamās informācijas varēja secināt, ka SEAH aktīvu pārdošanai tika organizēti pienācīgi konkursi, dodot iespēju izteikt piedāvājumu visiem potenciāli ieinteresētajiem pircējiem. Fakti, ka nomas cenu noteica ārējie eksperti un tā tika paaugstināta pēc otrā novērtējuma, un ka SEAH likvidators nebija gatavs piešķirt uzņēmumam *Airport Handling* pirkuma cenas atlaidi par iekārtām, norāda, ka likvidatora organizētais pārdošanas process bija vērsts uz ieņēmumu maksimālu gūšanu attiecībā uz šiem aktīviem par labu SEAH kreditoriem, tādējādi nenotika konkrēta saimniecisko priekšrocību nodošana uzņēmumam *Airport Handling*,
- Komisija arī atzīmē, ka neviena no ieinteresētajām personām neapgalvo, ka likvidācijas process pārkāptu kreditoru tiesības vai samazinātu SEAH piederošo aktīvu vērtību, vai ka šos aktīvus iznomā uzņēmumam *Airport Handling* par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenām. SEAH iekārtas apkalpošanai uz zemes sastāvēja no aptuveni 4 000 aktīvu. Saskaņā ar Itālijas sākotnēji paziņoto plānu SEAH šos aktīvus gatavojās iznomāt par tirgus cenu līdz to pārdošanai atklātā tirgū likvidācijas procesa ietvaros.

7.1.2.2. SEAH aktīvu iznomāšana uzņēmumam *Airport Handling* – nomas maksas noteikšana

- (274) Pēc neveiksmīgās konkursa procedūras iekārtas apkalpošanai uz zemes iznomāja uzņēmumam *Airport Handling* saskaņā ar līgumu, kura beigu termiņš sākotnēji bija 2015. gada 31. augusts.

⁽³²⁾ Spriedums lietā C-277/00 Vācija pret Komisiju ("SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, 93. punkts.

- (275) Saskaņā ar judikatūru tikai fakts, ka uzņēmums kādu konkrētu laiku nomā dažus vai visus maksātnespējīga uzņēmuma aktīvus, obligāti nenozīmē, ka jaunajam uzņēmumam ir konkurences priekšrocības, kas saistītas ar iznomātajam iepriekš piešķirto atbalstu⁽³³⁾. Atbalsta saņēmēja aktīvu iznomāšana uzņēmumam, kas veic līdzīgu darbību, nenorāda uz saimniecisko pēctecību, ja nomas maksa atspoguļo tirgus cenu. Tomēr, ja nomas maksa, kuru jaunais uzņēmums maksā atbalsta saņēmējam, ir zemāka par tirgus cenu, tad tā var būt norāde par saimniecisko pēctecību, ja priekšrocības, kas tika piešķirtas nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta saņēmējam, var uzskatīt par pilnīgi vai daļēji nodotām jaunajam uzņēmumam, nosakot cenu, kas ir zemāka par tirgus vērtību.
- (276) No pieejamās informācijas var secināt, ka SEAH un pilnvarotā persona apsprieda nomas līgumu godīgas konkurences apstākļos. Turklāt nomas maksa tika noteikta divos turpmākajos ārējos novērtējumos. Lai apstiprinātu pirmā novērtējuma pamatotību, nosakot gada nomas maksu EUR [...] % apmērā, SEAH un Airport Handling kopīgi uzticēja E&Y veikt atkārtotu nomas maksas novērtējumu. Otrajā novērtējumā sākotnēji tika ieteikta [...] (*) nomas maksa EUR [...] (*) apmērā. Kad SEAH un Airport Handling bija vienojušies paplašināt šo otro novērtējumu, lai iekļautu jaunu informāciju, kas bija iegūta no iekārtu piegādes ziņojumiem, eksperti konstatēja, ka vairākas mehānismu un iekārtu vienības nebija piemērotas lietošanai, un laboja savu sākotnējo aprēķinu [...] (*) uz EUR [...] (*). Uz šī otrā novērtējuma pamata SEAH un Airport Handling vienojās samazināt nomas maksu līdz EUR [...] (*) gadā.
- (277) Noslēgumā no pieejamās informācijas var secināt, ka SEAH un Airport Handling apspriedās godīgos konkurences apstākļos un palāvās uz ekspertu ziņojumiem par minēto aktīvu vērtību. Fakts, ka otrais novērtējums tika pārskatīts pēc abu pušu savstarpēja lūguma, norāda uz to, ka abas puses plānoja saglabāt nomas cenu pēc iespējas tuvāku tirgus apstākļiem un izslēgt jebkuras iespējamās šaubas par slepenām norunām. Tādēļ Komisija uzskata, ka nomas maksa, par kuru puses vienojās, bija vismaz tirgus cenas vērtībā.

7.1.2.3. Uzņēmuma Airport Handling veiktā SEAH aktīvu daļas iegāde – pirkuma cena

- (278) Airport Handling iegādājās aktīvus pēc neveiksmīgas konkursa procedūras un pēc nomas līguma termiņa beigām. Komisija novērtēja, vai ar šo darījumu Airport Handling saņēma jebkādas priekšrocības, kas izriet no iepriekšējā nelikumīgā SEAH piešķirtā atbalsta. Šī novērtējuma pamatā ir apsvērums, ka priekšrocību nav, ja pirkuma cena EUR [...] (*) apmērā atbilst vismaz tirgus cenai.
- (279) Aicinājums paust interesi par SEAH aktīviem tika publicēts 2014. gada 12. novembra Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša papildinājumā. Tā kā vienību skaits bija liels, likvidators ar neatkarīga konsultantu uzņēmuma IMQ palīdzību pieņēma lēmumu sadalīt šīs vienības deviņās daļās. SEAH norādīja, ka iemesls bija izvairīties no neefektivitātes, kas rastos no pārmērīgas sadrumstalotības. Cenšoties piesaistīt pēc iespējas vairāk pretendentu, katru daļu definēja kā atsevišķu aktīvu kombināciju, iekļaujot papildu vienības, kā arī ar dažādām vērtībām. Ārējais eksperts noteica minimālo cenu katrai daļai.
- (280) Pārdošanas procedūra ierobežoti attiecās uz apkalpošanas uz zemes nodrošinātājiem, lidostu operatoriem, gaisa pārvadātājiem, pārdoto iekārtu veidu ražotājiem, tālākpārdevējiem un līzīngā uzņēmumiem, kuri atbilda minimālajiem maksātspējas kritērijiem.
- (281) Itālija norādīja, ka konkursā netika saņemta neviena oficiāla intereses izpausme. SEAH saņēma tikai neoficiālu komunikāciju no trešajām personām ar mērķi izskatīt iespējas iegādāties tikai konkrētus aktīvus, taču par zemākām cenām nekā konkursā norādītās. Šī komunikācija izmeklēšanas gaitā tika iesniegta Komisijai.
- (282) Itālija norādīja, ka pēc negatīvā konkursa iznākuma SEAH likvidators mēģināja raisīt potenciālo SEAH aktīvu pircēju interesi, sazinoties ar konkrētiem uzņēmumiem, kuri nodarbojās ar apkalpošanu uz zemes, kā arī ar uzņēmumiem, kas neoficiāli bija pauduši interesi konkursa procedūras laikā, kā arī dodot pieeju datu telpai un aktīviem, lai jebkurš ieinteresēts uzņēmums varētu apskatīt aktīvus uz vietas.

⁽³³⁾ Spriedums lietā C-277/00 Vācija pret Komisiju ("SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, 88. punkts.

(*) Komerccnoslēpums.

- (283) Rezultātā tika saņemti daži paziņojumi par interesi iegādāties SEAH iekārtas, taču joprojām par zemākām cenām, nekā bija norādītas konkursā. Beigās vienīgais ticamais pircējs, kurš bija ieinteresēts iegādāties SEAH iekārtas, bija *Airport Handling*.
- (284) Komisija novērtēja, vai minētā konkursa procedūra efektīvi atbilda tirgum, lai neveiksmi varētu uzskatīt kā apliecinājumu tam, ka tirgus nebija ieinteresēts SEAH aktīvu iegādē. Komisija pieņem, ka konkursa procedūra ir efektīvi atvērta tirgum un vērsta uz maksimālu ieņēmumu gūšanu, ja procedūra ir atvērta, pārskatāma, nediskriminējoša un bez nosacījumiem.
- (285) Attiecībā uz minētās procedūras atvērtību Komisija atzīmē, ka informācija par pārdošanu tika publicēta ES Oficiālā Vēstneša papildinājumā, tādēļ bija pietiekami plaši pieejama publiskā telpā.
- (286) Tomēr procedūras ierobežojumi attiecās tikai uz konkrētiem pircēju veidiem, proti, pakalpojumu uz zemes sniedzējiem, lidostu operatoriem, gaisa pārvadātājiem, tālākpārdevējiem un līzīngā uzņēmumiem, kas atbilst minimāliem maksātspējas kritērijiem (iepriekšminētais 193. apsvērums).
- (287) Turklāt Itālijas iestādes nav iesniegušas pamatotus iemeslus šādai potenciālo pircēju loka *a priori* ierobežošanai. Tādēļ konkursa procedūra nebija pilnībā atvērta, jo atbilstības kritēriji varēja ierobežot konkursa procedūru tā, ka publiskais īpašnieks nevarēja pārliecināties par ekonomiski vislabvēlīgākā piedāvājuma saņemšanu.
- (288) Tomēr praktiski Komisija uzskata, ka nekas neliecina, ka konkurss būtu veiksmīgs, ja tas nebūtu ierobežoti attiecināts uz uzņēmumiem, kas veic apkalpošanu uz zemes, vai līdzīgiem uzņēmumiem. To apstiprina fakts, ka mēģinājumi piesaistīt pretendētus neoficiāli ārpus konkursa procedūras ietvariem arī bija neveiksmīgi, jo netika veikti piedāvājumi, kas sasniegtu prasītās cenas.
- (289) SEAH likvidators saņēma vairākus paziņojumus par ieinteresētību iegādāties SEAH iekārtas par cenām, kas bija zemākas par konkursa procedūrā norādītajām. Tas ir pietiekams pierādījums, ka tirgus dalībnieki ārpus sākotnēji atbilstošo pretendentu ierobežotās jomas nebija gatavi maksāt SEAH noteikto cenu.
- (290) Iepriekšminētais pārdošanas procedūras un SEAH kā pārdevēja un *Airport Handling* kā pircēja sarunu rezultāts norāda, ka sākotnēji noteiktā cena bija virs cenas, ko tirgus dalībnieki bija gatavi maksāt. Jo īpaši SEAH likvidators kā pārdevējs godīgos konkurences apstākļos vadīja sarunas, lai iegūtu maksimālu ekonomisku labumu no attiecīgo aktīvu pārdošanas. Itālijas iestāžu iesniegtajos dokumentos redzams, ka *Airport Handling* piedāvājums patiesi bija ekonomiski visizdevīgākais piedāvājums, kādu SEAH saņēma. Savukārt uzņēmumam *Airport Handling* bija saimnieciski iemesli iegādāties aktīvus, neraugoties uz SEAH atteikumu piešķirt atlaidi vai labvēlīgākus samaksas nosacījumus. Pirkuma cenu var uzskatīt par esošu vismaz tirgus cenas apmērā. Tādēļ nav pamata secināt, ka *Airport Handling*, iegādājoties daļu SEAH aktīvu, saņēma kādas priekšrocības, kas izrietētu no iepriekšējā nelikumīgā atbalsta, kas bija piešķirts SEAH.

7.1.2.4. Slēdziens par tirgus cenu kā iespējamu saimnieciskās pēctecības rādītāju

- (291) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secina, ka nomas un sekojošās pārdošanas apstākļi faktiski izslēdz jebkuru saimniecisko priekšrocību nodošanu no SEAH uzņēmumam *Airport Handling*. Tādēļ šajā gadījumā nomas cenu un pirkuma cenu nevar uzskatīt par saimnieciskās pēctecības rādītāju.

7.1.3. Akcionāru identitāte

- (292) 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija ņēma vērā, ka Itālija ir apņēmusies uzticēt *Airport Handling* pārvaldību neatkarīgai pilnvarotai personai uz trīs gadu ilgu periodu⁽³⁴⁾. Turklāt Itālija piedāvāja atvērt 20 % no *Airport Handling* akciju kapitāla investoriem. Tad Komisija konstatēja, pirmkārt, ka pakalpojumu uz zemes veikšanas darbībai būtu tas pats īpašnieks, VEA, un, otrkārt, ka Itālijas piedāvājums konkursā pārdot 20 % no jaunā pakalpojumu uz zemes sniedzēja kapitāla nav pietiekams, lai garantētu SEAH darbības turpināšanu, jo, pirmkārt, piedāvājums aprobežojas tikai ar mazākuma akciju paketes pārdošanu, otrkārt, šajā ziņā nav sniegtas nekādas garantijas. Turklāt šī kapitāla atvēršana notiktu tikai pēc *Airport Handling* ienākšanas tirgū.

⁽³⁴⁾ Lēmuma par procedūras uzsākšanu 16. apsvērums.

- (293) Izmeklēšanas gaitā Itālija apgalvoja, ka trasta nodibināšana garantēs pēctecības neesamību starp *SEAH* un *Airport Handling*. Pilnvarotā persona nodrošinātu neatkarīgu VEA līdzdalības pārvaldību uzņēmumā *Airport Handling*, uzņemoties vienpersonisku kontroli pār uzņēmumu un tādējādi nodrošinot jebkādu interešu un/vai informācijas plūsmas neesamību starp *Airport Handling* un VEA grupu.
- (294) Komisija minētajā gadījumā novērtēja īpašnieku identitātes hronoloģisko un materiālo raksturojumu.
- (295) Pirmkārt, attiecībā uz hronoloģiju Komisija atzīmē, ka VEA nodibināja uzņēmumu *Airport Handling* 2013. gada 9. septembrī. Trasts tika reģistrēts 2014. gada 30. jūnijā. Trasta līgumu parakstīja tajā pašā dienā. Komisija atzīmē, ka trasts pārņēma faktisko *Airport Handling* pārvaldību tikai vēlāk, 2014. gada 27. augustā, kad VEA nodeva trastam un ieceltajai pilnvarotajai personai visu līdzdalību uzņēmumā *Airport Handling*. Savukārt pilnvarotā persona iecēla jaunu *Airport Handling* direktoru padomi. *Airport Handling* sāka darbību pēc pāris dienām, proti, 2014. gada 1. septembrī. Tomēr Komisija atzīmē, ka saskaņā ar pieejamo informāciju uzņēmums jau bija veicis saimniecisko darbību, piedāvājot savus pakalpojumus tirgū pirms šī datuma, acīmredzot jau no 2014. gada aprīļa, jo [...] (*) bija noslēgti vairāki pakalpojumu līgumi ⁽³⁵⁾. Taču tad *Airport Handling* pilnībā piederēja VEA, kas to pārvaldīja.
- (296) Otrkārt, attiecībā uz īpašumtiesību un pārvaldības nodošanas trastam materiālo raksturojumu Komisija vērtēja, vai fakts, ka īsi pirms *Airport Handling* darbības sākšanas to uz laiku pārvaldīja pilnvarotā persona, ir pietiekams, lai izslēgtu, ka VEA varēja izmantot tiesības pārvaldīt *Airport Handling*, tādējādi vienpersoniski pieņemot komerciālas dabas lēmumus. Šajā kontekstā Komisijai ir šādas piezīmes.
- (297) Saskaņā ar trasta līgumu pilnvarotās personas darbība ir pakļauta konkrētiem būtiskiem ierobežojumiem, it īpaši, pilnvarotajai personai nav pienākums izmeklēt:
- vai VEA pārstāvji piedalījušies sarunās ar darbiniekiem, kurus pieņem darbā *Airport Handling*,
 - vai VEA sniedz personāla ārpakalpojumus uzņēmumam *Airport Handling*, ieskaitot tā ģenerāldirektoru,
 - vai konkrētus būtiskus pakalpojumus, ieskaitot attiecības ar investoriem un klientu servisu, turpinās sniegt VEA,
 - vai lēmumi par finansējumu pilnībā ir atstāti VEA ziņā.
- (298) Turklāt, lai gan, pamatojoties uz trasta līgumu, *Airport Handling* pārvaldei ir jābūt nošķirtai no *SEAH* pārvaldes, *Airport Handling* tomēr pārvalda bijušais VEA Aviācijas uzņēmējdarbības attīstības nodaļas vadītājs.
- (299) Komisija atzīmē, ka VEA uz *Airport Handling* norīkoja divus augstākā līmeņa vadītājus. Abiem pašlaik ir augstākās vadības amati uzņēmumā *Airport Handling*. Itālija norādīja, ka starp VEA un šiem vadītājiem nebūs hierarhiskas attiecības un ka šie vadītāji neveiks nekādas darbības VEA labā. Viņu atalgojumu arī neatkarīgi noteiks *Airport Handling*.
- (300) Itālija norāda, ka VEA lēmums nosūtīt šos vadītājus uz *Airport Handling* tika pieņemts, ņemot vērā Itālijas ierosinājumus par *Airport Handling* kapitāla atvēršanu trešajām personām. Tādēļ būtu nepieciešams pārliecināties, ka, no vienas puses, *Airport Handling* vadība ir pilnībā kvalificēta un, no otras puses, ka vadītāju darba apstākļi ir elastīgi. Faktiski Itālija paskaidroja, ka *Airport Handling* parakstīja norīkojuma līgumus ar VEA par [...] (*) darbiniekiem.
- (301) Attiecīgi Komisija konstatē, ka pilnvarojuma hronoloģiskie un materiālie nosacījumi apstiprina, ka *Airport Handling* sākuma posmā un ekonomiskās darbības uzsākšanas laikā VEA kontrolēja šo uzņēmumu tā, ka dažādā līmenī, taču nemitīgi nodrošināja būtisku ietekmi pār tā ikdienas darbības pārvaldību.
- (302) Komisija ņēma vērā iepriekšminēto 2015. gada 21. septembra investīciju pamatlīgumu starp pilnvaroto personu un privāto tirgus dalībnieku *D'Nata* attiecībā uz [...] (*) % daļas pārdošanu uzņēmumā *Airport Handling* apvienojumā ar tiesībām iecelt *Airport Handling* direktoru padomes vairākumu un izpilddirektoru, kā arī turpmāku iespēju iegādāties vēl [...] (*) % no *Airport Handling* akcijām.

(*) Komercnoslēpums.

⁽³⁵⁾ Līgumu parakstīšanas datumi saskaņā ar Itālijas iesniegto sarakstu: piemēram, [...] (*).

- (303) *D'Nata* faktiski pārvaldīs *Airport Handling*, kad iecels *Airport Handling* direktoru padomes vairākumu, kā arī izpilddirektoru. Turklāt pieejamā informācija par konkursa procesu, ko neatkarīgi gan no VEA, gan pilnvarotās personas rīkoja privāta banka, apstiprina, ka *D'Nata* ieguva kapitāla daļu uzņēmumā *Airport Handling* par tirgus cenu. Visbeidzot, pieejamā informācija apstiprina, ka *D'Nata* nav identisks VEA vai citādi ar to saistīts uzņēmums.
- (304) Tomēr *Airport Handling* pārvaldības nodošana no VEA un pilnvarotās personas uzņēmumam *D'Nata* notika vairāk nekā divus gadus pēc tam, kad VEA nodibināja *Airport Handling*, un vairāk nekā gadu pēc tam, kad uzņēmums sāka darbību.
- (305) Tādēļ Komisija nevar izdarīt slēdzienu par saimnieciskās pēctecības neesamību tikai uz kritērija pamata par akcionāru identitāti. Tomēr Komisija novērtēja šo kritēriju kopā ar citiem attiecīgiem kritērijiem, lai secinātu, vai var noteikt saimnieciskās pēctecības neesamību.

7.1.4. Darījuma laiks

- (306) *SEAH* likvidēšana 2014. gada 1. jūlijā un *Airport Handling* dibināšana 2013. gada 9. septembrī notika pēc tam, kad Komisija 2012. gada 12. decembrī pieņēma lēmumu par atgūšanu. Likvidējamais uzņēmums sniedza pakalpojumus uz zemes līdz laikam, kad 2014. gada 1. septembrī darbību sāka *Airport Handling*.
- (307) Tādēļ notikumu laiks *prima facie* varētu norādīt uz to, ka procesa, kura kulminācija bija *Airport Handling* izveide, mērķis bija apiet atgūšanas lēmumu, kas bija pieņemts pirms procesa veikšanas. Tomēr Komisija atgādina, ka judikatūra neparedz Komisijai pienākumu konkrētāk un pāri citiem kritērijiem pārbaudīt brīdi, kurā notika aktīvu nodošana, kas ietilpst starp faktoriem, kuri "var" tikt ņemti vērā, lai netiktu pieļauta ekonomiskā pēctecība starp šīm divām sabiedrībām⁽³⁶⁾.

7.1.5. Darījuma saimnieciskā loģika

- (308) Pieejamā informācija apstiprina, ka *Airport Handling* būtībā turpina tādu pašu uzņēmējdarbību kā *SEAH*, proti, piedāvā lidostas pakalpojumus uz zemes Linates un Malpensas lidostās.
- (309) Šajā ziņā Komisija atsaucas uz judikatūru, saskaņā ar kuru tas apstāklis vien, ka pircējs faktiski turpina tā uzņēmuma darbību, kura pienākums ir atmaksāt atbalstu, uzreiz nenozīmē, ka pirmajam uzņēmumam ir konkurences priekšrocības, kas saistītas ar otram uzņēmumam piešķirto atbalstu. Konkrētajā minētajā lietā pirmais uzņēmums par tirgus cenu nomāja ražotni no uzņēmuma, kurš gandrīz trīs gadus pirms pirmā uzņēmuma izveides bija saņēmis atbalstu⁽³⁷⁾. Komisija atgādina, ka izskatāmajā lietā *Airport Handling* nomāja un tad iegādājās *SEAH* aktīvus par cenu, kas pielīdzināma vismaz tirgus cenai, un ka nelikumīgais no *SEAH* atgūstamais atbalsts tika piešķirts laikā no 2002. līdz 2010. gadam, t. i., trīs gadus pirms *Airport Handling* reģistrācijas un četrus gadus pirms *Airport Handling* sāka savu saimniecisko darbību.
- (310) Konkrētāk par darījuma saimniecisko loģiku Komisija atzīmē šādu informāciju.
- (311) Kā aprakstīts iepriekš 2.6.1 un 2.6.2. punktā, *Airport Handling* uzņēmējdarbības plāns atšķiras no *SEAH* plāna vairākos punktos, konkrēti:

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*),

— [...] (*).

⁽³⁶⁾ Spriedums lietā T-123/09 *Ryanair* pret Komisiju, ECLI:EU:T:2012:164, 156. punkts.

⁽³⁷⁾ Spriedums lietā C-277/00 Vācija pret Komisiju ("SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, 86.–89. punkts.

(*) Komerccnoslēpums.

- (312) Tādēļ *Airport Handling* pārvaldīja savu darbību saskaņā ar savu uzņēmējdarbības plānu un atbilstoši citādākiem darbības nosacījumiem nekā *SEAH*. Turklāt Itālijas iestādes neuzlika *Airport Handling* par pienākumu ievērot konkrētu uzņēmējdarbības modeli vai uzturēt konkrētu darbību spektru, nedz arī pārņemt jebkurus konkrētus aktīvus vai darbiniekus.

7.1.6. Vispārējais secinājums par saimniecisko pēctecību no *SEAH* uzņēmumam *Airport Handling*

- (313) Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir gan aspekti, kas norāda uz saimniecisko pēctecību, gan arī aspekti, kas atbalsta pretēju slēdzienu.
- (314) Komisija noteikusi, ka aspekti, kas atbalsta konstatētu saimniecisko pēctecību, ir tādi, ka *SEAH* bijušais īpašnieks izveidoja *Airport Handling*, uzņēmumu, kas veic darbību tajā pašā jomā kā *SEAH*, kas sākotnēji uzņēmumā *Airport Handling* pieņēma darbā darbspēku gandrīz vienīgi no bijušajiem *SEAH* darbiniekiem un pārņēma lielu daļu aktīvu, veicot visas šīs darbības pēc Komisijas lēmuma par atgūšanu.
- (315) Tomēr vairāki citi faktori vairāk norāda uz to, ka *Airport Handling* netika izveidots kā apiešanas uzņēmums, bet gan kā īsts jauns uzņēmums. Šajā ziņā izteiktākais aspekts ir tas, ka klientu portfeli bija jāveido no jauna, uzrunājot līdssabiedrības ar piedāvājumiem neatkarīgi no iepriekšējiem *SEAH* līgumiem un noslēdzot ar tām jaunus līgumus ar jauniem nosacījumiem. Tādēļ *Airport Handling* no jauna vajadzēja iegūt klientus un tirgus daļas gluži kā jebkuram citam konkurentam vai jaunpienācējam. Ņemot vērā, ka klientu portfelis ir darbības ar pakalpojumiem uz zemes pamatā, Komisija šim aspektam piešķir lielu nozīmi.
- (316) Attiecībā uz aktīviem, kas pārņemti no *SEAH*, *Airport Handling* par aktīvu nomu maksāja vismaz tirgus cenu un vēlāk, kad iegādājās daļu aktīvu, maksāja cenu, kas bija vismaz tirgus cena, ko tirgus dalībnieki būtu gatavi maksāt.
- (317) Turklāt darbspēks netika pārcelts lielā apjomā. *Airport Handling* noslēdza jaunus līgumus ar jauniem nosacījumiem. Jebkuram konkurentam vai jaunam uzņēmumam būtu tāda pati iespēja pieņemt darbā bijušos *SEAH* darbiniekus, un bijušie *SEAH* darbinieki šķita vispiemērotākā mērķauditorija jaunu darbinieku iegūšanai. Tika nodota tikai daļa aktīvu; turklāt tā bija tikai neliela daļa no kopējā ražošanas faktora apkalpošanā uz zemes.
- (318) Attiecībā uz darbības saimniecisko loģiku *Airport Handling* pārvalda savu darbību saskaņā ar savu uzņēmējdarbības plānu un atbilstoši citādākiem darbības nosacījumiem nekā *SEAH*. Turklāt Itālijas iestādes neuzlika *Airport Handling* par pienākumu ievērot konkrētu uzņēmējdarbības modeli vai uzturēt konkrētu darbību spektru, nedz arī pārņemt jebkurus konkrētus aktīvus vai darbiniekus.
- (319) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka kopumā nepastāv saimnieciskā pēctecība starp *SEAH* un *Airport Handling*, un jaunā uzņēmuma izveidi nevar uzskatīt par atgūšanas lēmuma apiešanu. Attiecīgi uzņēmumam *Airport Handling* nevar uzlikt atbildību atmaksāt atgūšanas lēmumā par nesaderīgu atzīto atbalstu.

7.2. VEA ieguldījums uzņēmumā *Airport Handling* – valsts atbalsta esamība

- (320) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".
- (321) Līguma 107. panta 1. punkta kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai novērtējamie pasākumi ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, jābūt izpildītiem visiem iepriekš minētajiem nosacījumiem. Proti:

a) atbalstu piešķir dalībvalsts vai no dalībvalsts līdzekļiem;

b) atbalsta konkrētus uzņēmumus vai konkrētu preču ražošanu;

c) rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus;

d) ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.2.1. *Selektīva ekonomiska priekšrocība – tirgus ekonomikas investora princips*

- (322) Itālija uzskata, ka VEA kapitāla iepludināšana *Airport Handling* kapitālā atbilst tirgus ekonomikas investora principam, tādēļ *Airport Handling* no tā neguva priekšrocības, kā arī tādēļ šo pasākumu nevar uzskatīt par valsts atbalstu. Lai gan SEAH pastāvīgi reģistrēja zaudējumus kopš 2000. gada, varētu pamatot pieņemt, ka *Airport Handling* darbība savukārt nodrošinātu pietiekamu atdevi, lai kapitāla iepludināšana būtu ienesīga, īpaši ņemot vērā *Airport Handling* uzņēmējdarbības plānā 2014.–2017. gadam noteiktās darbības. Pieņemot lēmumu ieguldīt *Airport Handling* kapitālā, VEA tādēļ rīkojās kā gudrs tirgus investors.
- (323) Tirgus ekonomikas investora principa novērtēšanas nolūkam nepieciešams noteikt, vai šī vērtējamā pasākuma pieņemšanai līdzīgos apstākļos hipotētisks tirgus ekonomikas investors, kurš vadās atbilstoši rentabilitātes izredzēm un nevis valsts politikas mērķiem, būtu rīkojies līdzīgi. Lai noskaidrotu, vai valsts ir rīkojusies kā informēts ieguldītājs tirgus ekonomikā, ir jāpārceļas uz to laiku, kad tika paredzēti finanšu atbalsta pasākumi, lai novērtētu valsts rīcības ekonomisko racionalitāti un līdz ar to atturētos no jebkāda vērtējuma, kas pamatojas uz vēlāku situāciju⁽³⁸⁾.
- (324) Attiecīgi valsts ieguldījuma tirgus ekonomikas mērķi jānovērtē, ņemot vērā pieejamo informāciju un paredzamo attīstību laikā, kad tika veikts ieguldījums⁽³⁹⁾.
- (325) Izmeklēšanas gaitā Itālija paskaidroja, ka lēmums ieguldīt uzņēmumā *Airport Handling* ir pamatots ar 2014. gada 6. augusta uzņēmējdarbības plānu. Tomēr Komisija novēro, ka šis uzņēmējdarbības plāns ir pieņemts tikai pēc 2014. gada 30. jūnija galīgā lēmuma palielināt uzņēmuma kapitālu līdz EUR 25 miljoniem. Komisija ņem vērā, ka sākotnējam lēmumam izveidot *Airport Handling* un ieguldīt EUR 25 miljonus bija jātiek pieņemtam vēlākais pirms uzņēmuma dibināšanas 2013. gada 9. septembrī. Uzņēmējdarbības plāns, kurš Komisijai pieejams, un ir vistuvākajā laikā šim datumam, ir 2013. gada 14. novembra uzņēmējdarbības plāns. Komisija arī norāda, ka šajā uzņēmējdarbības plānā jau izdarīts pieņēmums par EUR 25 miljonu ieguldījumu. Tādēļ Komisija uzskata, ka 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plāns ir tas, saskaņā ar kuru jāpārbauda tirgus ekonomikas investora princips.
- (326) 2014. gada lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija puda šaubas, ka VEA rīkojās kā tirgus ekonomikas investors. Pirmkārt, tāpēc ka VEA neapsvēra risku, ka *Airport Handling* varētu tikt uzlikta atbildība atmaksāt SEAH iepriekš piešķirto nesaderīgo atbalstu, kad Komisija bija konstatējusi saimniecisko pēctecību. Otrkārt, Komisija puda šaubas, vai uzņēmējdarbības plāns, uz kura pamatojas VEA lēmums veikt ieguldījumus uzņēmumā *Airport Handling*, ir balstīts uz pietiekami ticamiem pieņēmumiem. Visbeidzot, Komisijai ir jānovērtē, vai lēmums ieguldīt uzņēmumā *Airport Handling* ir pieņemts saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Citiem vārdiem sakot, Komisijai ir jānovērtē, vai investors varēja paredzēt pamatotu atdevi, ņemot vērā paredzamos riskus, kas saistīti ar ieguldījumu.

7.2.2. *VEA veiktie riska mazināšanas pasākumi*

- (327) Attiecībā uz pirmo šaubu iemeslu Komisija norāda, ka VEA apzinājās risku, ka varētu tikt konstatēta saimnieciskā pēctecība, un ir veikusi riska mazināšanas pasākumus:
- (328) VEA apzinājās šādu risku, kā to pierādīja dokumenti, kas tika iesniegti Komisijai 2013. gada novembrī pirmspaziņošanas kontekstā. Risks, ka saistības varētu pārnest no SEAH uz *Airport Handling* saimnieciskās pēctecības rezultātā bija juridisks risks. Riska uztvere un novērtēšana, kā arī piemēroti riska mazināšanas pasākumi ir atkarīgi no juridiskiem pieņēmumiem, kas ir izdarīti ieguldījuma laikā.

⁽³⁸⁾ Lieta C-482/99 Francija pret Komisiju, citāts, 71. punkts.

⁽³⁹⁾ Spriedums lietā T-16/96 *Cityflyer Express* pret Komisiju (1998), ECR II-757. lpp. 76. punkts.

- (329) No pieejamās informācijas var secināt, ka VEA apsvēra šādus ar darbaspēku saistītus riska mazināšanas pasākumus: 2013. gada 4. novembra līgumā starp VEA un arodbiedrībām VEA noteica, ka "būtiska nozīme tika piešķirta prasībai par "pēctecības neesamību", kam jāveido daļa no jebkura alternatīva risinājuma samaksai naudā, garantējot, ka nav iespējams pienākumu atgūt atbalstu nodot jebkurai trešajai personai". Sarunu gaitā par daļēju SEAH darbaspēka nodošanu uzņēmumam *Airport Handling* darba struktūra un konkrēti nodarbinātības nosacījumi tika būtiski mainīti, kā detalizēti paskaidrots 232.–234. apsvērumā. Piemērojamie principi tika izklāstīti iepriekš aprakstītajos 2014. gada 4. jūnija īstenošanas līgumos ar arodbiedrībām, un tie jau bija paziņoti 2013. gada 13. novembra līgumā ar arodbiedrībām, tādējādi pirms divu galveno kapitāla ieguldījumu īstenošanas 2014. gada 10. martā un 30. jūnijā (45. un 46. apsvērumi).
- (330) VEA ieviesa šādus riska mazināšanas pasākumus, lai nodrošinātu pēctecības neesamību aktīvu pārņemšanā no SEAH: pirmkārt, pilnvarotā persona izslēdza *Airport Handling* no aktīvu pārdošanas publiskā konkursa procedūras; otrkārt, *Airport Handling* nomāja aktīvus no SEAH par tirgus nomas maksu, kas tika noteikta divos neatkarīgu ekspertu ziņojumos.
- (331) VEA veica pasākumus, lai nodrošinātu pēctecības neesamību starp SEAH un *Airport Handling* arī attiecībā uz klientu bāzi. SEAH klienti bija jau iepriekš informēti par uzņēmuma likvidāciju. Tika parakstīti jauni pakalpojumu līgumi par jauniem finanšu nosacījumiem ar lidsabiedrībām, kuras izvēlējās *Airport Handling* kā savu pakalpojumu sniedzēju.
- (332) Lai vēl tālāk mazinātu risku, VEA izveidoja trastu. Kā paskaidrots iepriekšminētajā 2.3. punktā, trasta galvenais mērķis bija rīkoties kā *Airport Handling* vienīgajam akcionāram un nodrošināt, ka *Airport Handling* veic darbību bez saimnieciskās pēctecības ar SEAH.
- (333) Komisija ievēro, ka risks, kas izriet no iespējamām turpmākām saistībām atmaksāt atbalstu, nav minēts *Airport Handling* 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā. Šajā ziņā Komisija novēro, ka VEA sagatavoja šo uzņēmējdarbības plānu saviem pašu mērķiem. Tā kā VEA ir nostiprināta tirgus dalībnieka pakalpojumu uz zemes sniegšanā mātesuzņēmums un tas acīmredzami apzinās riskus, kas saistīti ar dažādiem pēctecības faktoriem, tad uzņēmums spēja pieņemt uz informāciju balstītus lēmumus par ieguldījumiem, tieši neminot šo risku šajā uzņēmējdarbības plānā. Turklāt galīgais lēmums palielināt kapitālu līdz EUR 25 miljoniem tika pieņemts tikai pēc tam, kad jau bija nodrošināti riska mazināšanas pasākumi. Turklāt iepriekš aprakstītajā 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plāna ārējā novērtējumā (iepriekšminētais 114. apsvērumi) apstiprināts, ka racionāls investors būtu novērtējis saimnieciskās pēctecības iespējamību, tādējādi arī atbildību atmaksāt atbalstu, kā mazāku par [...] (*) %, tādēļ atzītu par ekonomiski racionālu lēmumu ieguldīt uzņēmumā *Airport Handling*.

7.2.3. *Airport Handling* uzņēmējdarbības plāns

- (334) Attiecībā uz otro šaubu iemeslu, proti, vai uzņēmējdarbības plāns, kas ir pamatā VEA lēmumam ieguldīt uzņēmumā *Airport Handling*, ir balstīts uz pietiekami ticamiem pieņēmumiem, Komisija izdara šādus novērojumus.

7.2.3.1. Pieņēmumi par satiksmes attīstību STOP

- (335) Gaisa satiksmes prognozes Milānas lidostās apvienojumā ar *Airport Handling* tirgus daļām ir noteicošais faktors šajā uzņēmējdarbības plānā. Kā apstiprināja ārējie eksperti (BCG), kas novērtēja *Airport Handling* uzņēmējdarbības plānu, uzņēmuma satiksmes prognozes saskan ar IATA un Eurocontrol prognozēm. Komisija uzskata šīs institūcijas par uzticamiem informācijas avotiem satiksmes prognožu jomā aviācijas sektorā. Attiecībā uz šo prognožu piemērošanu Malpensas lidostai Komisija atzīmē, ka saskaņā ar BCG ziņojumu *Airport Handling* mērķis saglabāt pastāvīgu pārvaldītāju kombināciju šajā lidostā neatbilstu vēsturiskajai attīstībai un ka jauna regula varētu nozīmēt dažu pārvaldītāju pārcelšanos uz Linates lidostu.

7.2.3.2. Pieņēmumi par personāla izmaksām

- (336) Saskaņā ar 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānu personāla izmaksas vidēji ir [...] (*) % no darbības izmaksām laikā no 2014. līdz 2017. gadam.
- (337) Komisija vērtēja šī nozīmīgā izmaksu posteņa pamatā esošo pieņēmumu ticamību.

(*) Komerccnoslēpums.

- (338) Pirmkārt, Komisija atzīmē, ka, ņemot vērā *Brattle* ziņojumu, personāla izmaksu procents no kopējām *Airport Handling* paredzētajām izmaksām kopumā atbilst Eiropas pakalpojumu uz zemes sniedzēju nozares izmaksu struktūrai, norādot, ka personāla izmaksas bieži sasniedz 65–80 % no kopējām izmaksām. Attiecīgi ziņojumā minēti skaitļi no Komisijas ietekmes novērtējuma, kas pievienots priekšlikumam par jaunu regulu attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem ⁽⁴⁰⁾.
- (339) Otrkārt, pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, Komisija atzīmē, ka *Airport Handling* vidējās personāla izmaksas par PSE stundā varētu būt [...] (*) . Vidējās personāla izmaksas stundā 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā ir EUR [...] (*) un 2014. gada augusta uzņēmējdarbības plānā – EUR [...] (*) , kas attiecīgi ir par [...] (*) nekā vidējās izmaksas par stundu, ko *SEAH* 2013. gadā maksāja EUR [...] (*) apmērā ⁽⁴¹⁾. *Brattle* ziņojumā apstiprināts, ka *Airport Handling* šīs darbaspēka izmaksas reāli sasniedza, un tādēļ secināts, ka uzņēmējdarbības plāns nav pārmērīgi optimistisks.
- (340) Komisija konstatē, ka pieņemtais darbaspēka izmaksu samazinājums nešķiet nereāls, ņemot vērā nozares tipisko izmaksu struktūru.

7.2.3.3. Pieņēmumi par tirgus daļu

- (341) Komisija pauda bažas par samērā augstās tirgus daļas pieņēmumiem, ko *Airport Handling* ietvēra savā 2013. gada uzņēmējdarbības plānā. Tirgus daļa pakalpojumiem uz perona 2014. gadā bija paredzēta [60–70] (*) % un 2017. gadā prognozēts pieaugums līdz [70–80] (*) %. Tirgus daļa pasažieru pakalpojumiem 2014. gadā bija paredzēta [60–70] (*) % un 2017. gadā prognozēts pieaugums līdz [60–70] (*) %.
- (342) 2013. gadā *SEAH* kopējā tirgus daļa bija [70–80] (*) % ⁽⁴²⁾. Komisija novēro, ka *Airport Handling* paredzētā tirgus daļa ir zemāka par *SEAH* tirgus daļu. Attiecīgi netika gaidīts, ka *Airport Handling* saņems visus *SEAH* līgumus. Patiesībā ir ņemti vērā konkrēti jauna uzņēmuma tirgus daļas zaudējumi.
- (343) *Airport Handling* stratēģija ir piedāvāt augstāku pieejamības līmeni salīdzinājumā ar citiem pakalpojumu sniedzējiem Linates un Malpensas lidostās. Uzņēmums garantē diennakts pakalpojumus, lai apkalpošanas uz zemes pakalpojumus varētu sniegt arī tad, ja lidmašīna ierodas ar novēlošanos. Šīs konkurences priekšrocības var būt īpaši vērtīgas gaisa pārvadātājiem, kuri veic nozīmīgu darbību un intensīvus lidojumus Milānas lidostās, piemēram, *Alitalia* un *EasyJet*. Šie gaisa pārvadātāji varētu vēlēties palikt pie piegādātāja, kurš var sniegt šos pakalpojumus. Tādējādi var pamatoti izskaidrot, kādēļ *Airport Handling* varēja gaidīt samērā augstu tirgus daļu, sākot savu darbību.
- (344) Komisija arī novēro, ka, kā jau minēts *Brattle* ziņojumā uz 2013. gada datu pamata, *Airport Handling* gaidītā tirgus daļa bija zemāka salīdzinājumā ar to, ko paredzēja lielākie pakalpojumu uz zemes sniedzēji citās Itālijas lidostās: i) Bergamo (78,23 %), ii) Kaljāri (75,61 %), iii) Katānija (77,18 %), iv) Palermo (75,85 %), v) Torino (68,8 %).
- (345) Turklāt Komisija atzīmē, ka *Airport Handling* 2014. gadā sasniegtā tirgus daļa faktiski ir augstāka nekā 2013. gada novembra uzņēmējdarbības plānā paredzētā. Šādu augstu tirgus daļu lielākoties var izskaidrot ar to, ka *Airport Handling* spēja parakstīt līgumus ar [...] (*) . Kopā tie sasniedz nozīmīgu satiksmes daļu abās lidostās, proti, [...] (*) % no Linates un [...] (*) % no Malpensas gaisa satiksmes.

⁽⁴⁰⁾ Ietekmes novērtējuma pielikums dokumentam "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem Savienības lidostās, un ar ko atceļ 2012. gada 16. janvāra Padomes Direktīvu 96/67/EK, SEC(2011) 1439 galīgā redakcija. Šī dokumenta 95. lpp. Komisija atzīmē, ka "apkalpošanas uz zemes pakalpojumu liberalizācija un monopoli vai (lidostas/ mezgla pārvadātāja) duopoli izbeigšana lidostās ir nozīmējusi, ka apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem ir bijis jāpielāgojas, lai kļūtu konkurētspējīgāki un varētu pastāvēt sīvākas konkurences apstākļos. Redzamākās sekas darbiniekiem apkalpošanas uz zemes sektorā ir palielināta darba produktivitāte un elastība. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji bieži paskaidro, ka šīs darba produktivitātes pieaugums ir nepieciešams, jo personāla izmaksas sasniedz 65–80 % no viņu kopējām izmaksām, lai gan darba ņēmēju asociācijas parasti apgalvo, ka uzņēmumi, kas nodarbojas ar apkalpošanu uz zemes, pārāk daudz koncentrējas uz darba faktoru, lai samazinātu izmaksas."

(*) Komerccnoslēpums.

⁽⁴¹⁾ Saskaņā ar *Brattle* ziņojuma 48. p., 11. lpp.

⁽⁴²⁾ *Brattle* ziņojuma 40. p., 9. lpp.

- (346) Visbeidzot Komisija neapšaubā *Aiport Handling* tirgus daļas pieņemumu ticamību. Pirmkārt, tie ir balstīti uz *Aiport Handling* piedāvātajām konkurences priekšrocībām. Otrkārt, šie pieņemumi šķiet konservatīvi salīdzinājumā ar līdzīgu pakalpojumu uz zemes nodrošinātāju grupu tirgus daļām laikā, kad tika sagatavots uzņēmējdarbības plāns. Komisija arī atzīmē, ka šie pieņemumi ir materializējušies praksē.

7.2.3.4. Pieņemumi par rentabilitāti

- (347) 2013. gada uzņēmējdarbības plānā paredzēts [...] (*) *EBIT* un [...] (*) peļņa pirms nodokļu nomaksas, sākot ar otro darbības gadu. *EBIT* un peļņa pēc nodokļu nomaksas [...] (*). 2013. gada uzņēmējdarbības plānā nav norādīti tādi ierasti rentabilitātes vērtējumi kā, piemēram, iekšējā procentuālā atdeve (*IRR*) vai neto pašreizējā vērtība (*NPV*). Tomēr *Brattle* ziņojumā sniegti šie aprēķini, pamatojoties uz uzņēmējdarbības plānā minētajiem skaitļiem.
- (348) Lai ieguldītu uzņēmumā *Aiport Handling*, racionālam privātajam investoram vajadzētu sagaidīt atdevi, kas būtu vienlīdzīga vai lielāka par kapitāla aprēķinātajām izmaksām, ko var aplēst ar vidējo svērtā kapitāla cenu (*WACC*).
- (349) *Brattle* ziņojumā aprēķināta uzņēmumā *Aiport Handling* veiktā ieguldījuma kapitāla *IRR* un pārbaudīts, vai tā atbilst vai ir augstāka par *WACC*. Ziņojumā izmantotas divas alternatīvas *WACC* vērtības. Pirmā ir [...] (*) % saskaņā ar ziņojumu par uzņēmējdarbības plānā izmantoto *WACC* pēc nodokļu nomaksas⁽⁴³⁾. Otrā ir [...] (*) %, un tā ziņojumā ir aprēķināta kā zemākā kapitāla aprēķināto izmaksu robeža. Atkarībā no ieguldījuma beigu vērtības *Brattle* ziņojumā aprēķināts, ka gaidāmā kapitāla atdeve par ieguldījumu *Aiport Handling* ir robežās no [...] (*) % līdz [...] (*) %. Aprēķinos norādīts, ka visos scenārijos *IRR* pārsniedz kapitāla aprēķinātās izmaksas, tādēļ ieguldījums ir rentabls.
- (350) Komisija novēro, ka uzņēmējdarbības plāna laikposms (2014.–2017.g.) ir samērā īss. Tādēļ uzņēmējdarbības plāns var būt atkarīgs no tā pamatā esošo pieņemumu izmaiņām. Tomēr uz šo laikposmu jāskatās, ņemot vērā šādus faktus. Pirmkārt, uzņēmējdarbības plāns tika sagatavots lidostas operatoram *VEA*, kam daudzus gadus piederēja meitasuzņēmums, kurš nodarbojās ar apkalpošanu uz zemes. Otrkārt, pārstrukturēšana jau bija procesā, un *SEAH* jau sasniedza ievērojamu rentabilitātes pieaugumu. Tādēļ nešķiet nepamatoti ierobežot uzņēmējdarbības plāna tvērumu līdz minimālajam nepieciešamajam tāda pieredzējuša investora nolūkiem kā *VEA*.
- (351) Komisija atzīmē, ka kādi no būtiskajiem 2013. gada uzņēmējdarbības plāna pieņemumiem kopumā ir realizēti, konkrēti rentabilitātes un tirgus daļas jomās. *Aiport Handling* jau bija rentabls uzņēmums pirmajā darbības gadā. Saskaņā ar peļņas uz zaudējumu pārskatu no 2014. septembra līdz 2015. gada augustam uzņēmuma *EBIT* bija EUR [...] (*).
- (352) Noslēgumā Komisija ņem vērā, ka, izmantojot pieņemumus par darbaspēka izmaksu un tirgus daļas attīstību, kas nešķiet nepamatoti, uzņēmējdarbības plāns dod pietiekami augstu kapitāla atdevi *VEA* par EUR 25 miljonu lielo kapitāla iepludināšanu.

7.2.4. Slēdziens par selektīvo ekonomisko priekšrocību

- (353) Komisija secina, ka *VEA* veica pietiekamus pasākumus, lai ierobežotu riskus, kas saistīti ar saimnieciskās pēctecības konstatāciju. Uzņēmējdarbības plāns balstījās uz pieņemumiem, kurus racionāls privātais investors ar nozīmīgu pieredzi apkalpošanas uz zemes nozarē, plānojot uzņēmuma pārstrukturēšanu, uzskatītu par ticamiem un pietiekamiem, lai noteiktu *Aiport Handling* turpmāko rentabilitāti. Tādēļ *VEA* ieguldījums uzņēmumā *Aiport Handling* nav uzskatāms par priekšrocību, ko *Aiport Handling* nevarētu iegūt parastos tirgus apstākļos.

7.2.5. Slēdziens par valsts atbalsta esamību *VEA* veiktajā ieguldījumā uzņēmumā *Aiport Handling*

- (354) Ieguldījumā nav iekļauta priekšrocība, ko *Aiport Handling* nevarētu iegūt parastos tirgus apstākļos. Tādēļ viens no kumulatīvajiem kritērijiem, kas minēti *LESD* 107. panta 1. punktā, nav konstatēts. Attiecīgi ieguldījums nav uzskatāms par valsts atbalstu *LESD* 107. panta 1. punkta izpratnē,

(*) Komerccnoslēpums.

(43) Šī *WACC* saskaņā ar *Brattle* ziņojumu ir augstāka, jo ņem vērā konkrētus projekta riskus, palielinot kapitāla betu.

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Process, kura rezultāts bija VEA Handling S.p.A. likvidācija un Airport Handling S.p.A. izveidošana, nedod pamatu saimnieciskajai pēctecībai starp abiem minētajiem uzņēmumiem.

2. Airport Handling nav jāuzņemas saistības atmaksāt valsts atbalstu, ko konstatēja kā nesaderīgu ar iekšējo tirgu Komisijas 2012. gada 19. decembra lēmumā C(2012) 9448 ar labojumiem, kas izdarīti ar 2013. gada 22. marta lēmumu C(2013) 1668 par VEA piešķirto atbalstu meitasuzņēmumam VEA Handling S.p.A. laikā no 2002. līdz 2010. gadam.

2. pants

Itālijas īstenotā Airport Handling S.p.A. izveide un kapitalizācija EUR 25 miljonu apmērā nav uzskatāma par atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2016. gada 5. jūlijā

Komisijas vārdā –

Komisijas locekle

Margrethe VESTAGER
