

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/2111

z 5. júla 2016

**o založení a kapitalizácii spoločnosti Airport Handling S.p.A. SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN)
uskutočnených Talianskom**

[oznámené pod číslom C(2016) 4103]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Dňa 23. júna 2010 Komisia na základe sťažnosti oznámila talianskym orgánom svoje rozhodnutie začať formálne vyšetrovacie konanie v súlade s článkom 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“), v súvislosti so zvyšovaním základného imania, ktoré v rokoch 2002 až 2010 uskutočnila spoločnosť SEA S.p.A. (ďalej len „SEA“), štátom vlastnený prevádzkovateľ letísk Miláno Malpensa a Miláno Linate, v prospech svojej dcérskej spoločnosti SEA Handling S.p.A. (ďalej len „SEAH“), poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy na týchto letiskách.
- (2) Počas uvedeného obdobia bola takmer celá spoločnosť SEA vo vlastníctve verejných subjektov, samosprávy mesta Miláno (84,56 %) a provincie Miláno (14,56 %), s drobným podielom vo vlastníctve menších akcionárov (0,88 %). V decembri 2011 bolo 29,75 % kapitálu spoločnosti SEA predaných súkromnému fondu F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*). Koncom roka 2012 zvýšil fond F2i svoj podiel v spoločnosti SEA na 44,31 %. V čase ukončenia formálneho vyšetrovacieho konania týmto rozhodnutím vlastní 54,81 % spoločnosti SEA samospráva mesta Miláno, 44,31 % fond F2i a 0,88 % ostatní akcionári.
- (3) Dňa 19. decembra 2012 Komisia prijala rozhodnutie C(2012)9448, opravené rozhodnutím C(2013)1668 z 22. marca 2013 (ďalej len „rozhodnutie o vymáhaní pomoci“), týkajúce sa pomoci, ktorú spoločnosť SEA poskytla svojej dcérskej spoločnosti SEAH počas rokov 2002 – 2010. Komisia dospela k záveru, že celé zvyšovanie základného imania, ktoré v prospech svojej dcérskej spoločnosti uskutočnila spoločnosť SEA, predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc. Komisia takisto dospela k záveru, že aj keď by bolo možné spoločnosť SEAH posudzovať ako podnik v ťažkostiach, toto zvyšovanie základného imania sa nemôže vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom v súlade s usmerneniami EÚ o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 44, 6.2.2015, s. 30.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

- (4) Taliansku bolo následne nariadené, aby v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi podniklo všetky potrebné kroky na vymożenie nezlučiteľnej štátnej pomoci vo výške pribliţne 359,644 milióna EUR od spoločnosti SEAH.
- (5) Taliansko, spoločnosť SEAH a samospráva mesta Miláno podali 4. marca 2013, 15. marca 2013 a 18. marca 2013, v uvedenom poradí, na Všeobecnom súde žaloby o neplatnosť rozhodnutia o vymáhaní pomoci (veci T-125/13, T-152/13 a T-167/13). Konanie vo veciach T-125/13, T-152/13 a T-167/13 pokračuje.
- (6) Spoločnosť SEAH a samospráva mesta Miláno podali 18. marca 2013, resp. 21. marca 2013 žiadosti o odloženie výkonu rozhodnutia o vymáhaní pomoci (veci T-152/13 R a T-167/13 R). Dňa 21. mája 2013 nariadil Správny súd Lombardie (ďalej len „TAR Lombardia“) odloženie výkonu rozhodnutia o vymáhaní pomoci. Dňa 25. septembra 2013 Štátna rada (ďalej len „CdS“) anulovala nariadenie TAR Lombardia. Žiadosť o odloženie výkonu rozhodnutia podaná na Všeobecnom súde bola zamietnutá v júni 2013.⁽³⁾
- (7) Dňa 27. novembra 2013 Taliansko prostredníctvom neformálneho postupu predbeţného oznámenia konzultovalo s Komisiou tieto projekty: Po prvé, pokiaľ ide o zámer spoločnosti SEA zlikvidovať spoločnosť SEAH, a po druhé, pokiaľ ide o zámer spoločnosti SEA zaloţiť novú dcérsku spoločnosť, ktorá by poskytovala služby pozemnej obsluhy na milánskych letiskách, s názvom Airport Handling S.p.A. (ďalej len „Airport Handling“), a zvýšiť jej počiatočné vlastné imanie. V rámci tohto postupu predbeţného oznámenia Taliansko poţiadalo Komisiu o potvrdenie, že:
- a) predaj aktív spoločnosti SEAH v rámci postupu jej likvidácie neobsahuje prvky ekonomickej kontinuity so spoločnosťou Airport Handling, a teda nedochádza k prevodu záväzkov spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling, a najmä poţiadavky vrátiť neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc poskytnutú spoločnosti SEAH;
- b) zvyšovanie základného imania spoločnosti Airport Handling vloţením vlastného imania spoločnosťou SEA sa nepovaţuje za štátnu pomoc.
- (8) Listom z 9. júla 2014 Komisia informovala Taliansko, že sa rozhodla začať konanie v súlade s článkom 108 ods. 2 zmluvy týkajúce sa zaloţenia spoločnosti Airport Handling spoločnosťou SEA (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania z roku 2014“). V rámci tohto konania Komisia vyzvala Taliansko, aby v lehote do jedného mesiaca odo dňa prijatia príslušného listu poskytlo všetky informácie, ktoré môžu pomôcť pri posudzovaní otázky prevodu záväzku vrátiť pomoc zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling, ako aj otázky moţnej pomoci neoddeliteľne spätéj so zvyšovaním základného imania spoločnosti Airport Handling spoločnosťou SEA.
- (9) Taliansko, spoločnosť SEA a spoločnosť Airport Handling podali 19. septembra 2014 na Všeobecnom súde žaloby o neplatnosť rozhodnutia o začatí konania z roku 2014 (veci T-673/14, T-674/14 a T-688/14). Všeobecný súd (štvrtá komora) uznesením z 8. decembra 2015 zamietol žalobu vo veci T-673/14 a žaloby vo veciach T-674/14 a T-688/14 boli zamietnuté 14., resp. 15. júla 2015.
- (10) Spoločnosť SEA a spoločnosť Airport Handling podali 23. septembra 2014, resp. 25. septembra 2014 žiadosti o predbeţné opatrenia na odloženie výkonu rozhodnutia Komisie o začatí konania z roku 2014 (veci T-674/14 R a T-688/14 R). Dňa 29. septembra 2014 predseda Všeobecného súdu nariadil odloženie uverejnenia rozhodnutia o začatí konania z roku 2014 v Úradnom vestníku Európskej únie. Dňa 28. novembra 2014 predseda Všeobecného súdu zamietol žiadosti spoločnosti SEA a spoločnosti Airport Handling o predbeţné opatrenia a zrušil predbeţné opatrenie, ktorým nariadil Komisii neuverejniť rozhodnutie o začatí konania z roku 2014.⁽⁴⁾
- (11) Dňa 6. februára 2015 bolo rozhodnutie o začatí konania z roku 2014 uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie⁽⁵⁾ a Komisia preto vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k opatreniam, ktoré sú predmetom vyšetrovania.
- (12) Taliansko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2014 listom z 9. septembra 2014.

⁽³⁾ Pozri uznesenie z 20. júna 2013, vec T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, a uznesenie z 1. júla 2013, vec T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

⁽⁴⁾ Pozri uznesenie z 28. novembra 2014, vec T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Predseda Všeobecného súdu zamietol žiadosť vo veci T-674/14 R uznesením z 27. novembra 2014, ECLI:EU:T:2014:1009.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 44, 6.2.2015, s. 30.

- (13) Komisia dostala pripomienky od štyroch zainteresovaných strán. Tieto pripomienky poslala Taliansku a poskytla mu možnosť reagovať. Taliansko informovalo Komisiu o svojich poznámkach k uvedeným pripomienkam listom z 26. mája 2015.
- (14) Komisia požiadala Taliansko o poskytnutie doplňujúcich informácií listom z 20. mája 2015. Taliansko odpovedalo listami z 19. a 22. júna 2015 a z 2. júla 2015.
- (15) Rokovania medzi útvarmi Komisie a zástupcami talianskych orgánov a spoločnosti Milan Airport Handling Trust sa uskutočnili 30. januára 2015, 7. mája 2015 a 15. septembra 2015. Po týchto rokovaníach dostala Komisia viaceré podania trustu zo 6. februára 2015, z 8. júna 2015, 13. augusta 2015 a 23. septembra 2015, ktorých základným cieľom bolo informovať Komisiu o stave procesu predaja menšinového podielu v spoločnosti Airport Handling. Charakter a úloha trustu budú vysvetlené v oddiele 2.3.
- (16) Listom z 23. októbra 2015 Komisia požiadala Taliansko o poskytnutie doplňujúcich informácií. Taliansko odpovedalo listom z 10. novembra 2015.
- (17) Dňa 25. novembra 2015 sa uskutočnilo rokovanie medzi útvarmi Komisie a talianskymi orgánmi, spoločnosťou Milan Airport Handling Trust a spoločnosťou D'Nata, ktorá sa pripravovala na získanie podielu na základnom imaní spoločnosti Airport Handling.
- (18) Listom zo 16. decembra 2015 Taliansko informovalo Komisiu o plánoch na čiastočnú zmenu rozsahu hospodárskych činností spoločnosti Airport Handling.
- (19) Taliansko predstavilo listom z 18. decembra 2015 súhrn základných prvkov, ktoré poskytlo v priebehu konania. Komisia odpovedala listom z 19. januára 2016.
- (20) Listami z 29. januára a 15. februára 2016 Taliansko poskytlo Komisii aktualizované informácie o procese privatizácie spoločnosti Airport Handling.

2. OPIS OPATRENIA POMOCI

- (21) Predmetom vyšetrovania sú dve opatrenia: Po prvé, vytvorenie spoločnosti Airport Handling v kombinácii s likvidáciou spoločnosti SEAH. Komisia posudzovala, či toto opatrenie umožnilo vznik ekonomickej kontinuity medzi dvoma spoločnosťami, čo viedlo k prevodu záväzku vrátiť pomoc zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. Po druhé, poskytnutie vlastného imania spoločnosti Airport Handling verejnou materskou spoločnosťou SEA. Komisia posudzovala, či sa toto opatrenie vykonávalo za trhových podmienok. V ďalšej časti sa uvádza opis okolností týchto transakcií.

2.1. Dohody s odbormi a nové pracovné zmluvy

- (22) V období počas vykonávania opatrení, ktoré sú predmetom vyšetrovania, skupina SEA (spoločnosti SEA a SEAH), spoločnosť SEAH a spoločnosť Airport Handling uzavreli dohody s odbormi, ktoré zastupovali zamestnancov spoločnosti SEAH, v súvislosti s dobrovoľnou likvidáciou spoločnosti SEAH, ktorú iniciovala spoločnosť SEA. Celkovým cieľom týchto dohôd bolo zaručenie pracovných miest všetkých zamestnancov spoločnosti SEAH a zabezpečenie nepretržitej a udržateľnej prevádzky pozemnej obsluhy v rámci skupiny SEA. Uzavreté boli tieto dohody:
- (23) Keď sa spoločnosť SEA rozhodla, že spoločnosť SEAH by mala byť zlikvidovaná s cieľom dosiahnuť súlad s rozhodnutím o vymáhaní pomoci, skupina SEA uzavrela 4. novembra 2013 dohodu s odborovými organizáciami o riešení problému pracovníkov spoločnosti SEAH, ktorí sa stanú nadbytočnými. Dohodou sa zabezpečil plán dobrovoľného ukončenia pracovného pomeru pre všetkých zamestnancov spoločnosti SEAH vykonávaný prostredníctvom kolektívnych výpovedí a založením stopercentnej dcérskej spoločnosti vytvorenej spoločnosťou SEA, ktorá by zamestnala časť pracovnej sily spoločnosti SEAH.
- (24) Dohoda obsahuje „návrh urovnania“ a uvádza sa v nej potreba „vykonávacej dohody“, v ktorej by sa stanovili pravidlá nových zmluvných podmienok a novej pracovnej štruktúry pre zamestnancov spoločnosti Airport Handling, lebo požiadavka prerušenia kontinuity stanovená Komisiou znamená vytvorenie pracovnoprávných vzťahov *ex novo*. Okrem toho, podľa dohody by uzavretie takej vykonávacej dohody bolo možné až po ukončení „obchodných rokovaní medzi spoločnosťou Airport Handling a leteckými dopravcami, ktorí využívajú letiská Linate a Malpensa, v rámci slobodnej hospodárskej súťaže“⁽⁶⁾. Vykonávacia dohoda mala byť v súhrne založená na týchto základoch:

— pokračovanie cieľa zaručiť pracovné miesta všetkých zamestnancov spoločnosti SEAH,

⁽⁶⁾ Bod 5 dohody zo 4. novembra 2013.

- stanovenie jednoznačných kritérií možného premiestňovania zamestnancov v rámci skupiny SEA,
 - hospodárska životaschopnosť prevádzky pozemnej obsluhy,
 - určenie primeraného všeobecného systému pracovnoprávných vzťahov,
 - pokračujúce uplatňovanie systému sociálneho zabezpečenia skupiny SEA.
- (25) Dňa 22. apríla 2014 spoločnosť SEAH začala uplatňovať systém mobility prepustených pracovníkov (*Collocamento in mobilità*), systém sociálneho zabezpečenia, ktorý zaviedol taliansky štát s hlavným cieľom pomôcť zamestnancom spoločností v ťažkostiach počas obdobia nezamestnanosti.⁽⁷⁾ V tom čase mala spoločnosť SEAH 2 214 zamestnancov, čo bolo ekvivalentom 1 980 zamestnancov na plný pracovný čas.
- (26) Dňa 31. mája 2015 mala spoločnosť Airport Handling [...] (*) zamestnancov [...] (*) vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času), z ktorých [...] (*) zamestnancov [...] (*) vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času) bolo predtým zamestnancami spoločnosti SEAH.
- (27) Dňa 4. júna 2014 podpísala spoločnosť SEAH s odbormi vykonávaciu dohodu, ktorej cieľom bolo vykonávanie ustanovení návrhu urovnania, opísaných v odôvodnení (24).
- (28) V dohode je stanovené, že spoločnosť SEA súhlasí, po prvé, že spoločnosť Airport Handling zamestná zamestnancov spoločnosti SEAH v rozsahu zodpovedajúcom pracovným profilom, ktoré spoločnosť Airport Handling požaduje, a po druhé, začnú sa rokovania s odborovými organizáciami týkajúce sa kritérií výberu zamestnancov. V dohode sa takisto zdôrazňuje, že každá nová pracovná zmluva so spoločnosťou Airport Handling bude nevyhnutne znamenať zrušenie formálneho a vecného obsahu pracovnej zmluvy so spoločnosťou SEAH.
- (29) Podľa tejto dohody spoločnosť SEAH ukázala svoju pripravenosť zaviesť systém finančných stimulov pre pracovníkov, ktorí do 30. júna 2014 vyjadria ochotu neodporovať opatreniam týkajúcim sa prepúšťania.
- (30) Dňa 4. júna 2014 spoločnosť Airport Handling uzavrela aj dohodu s odborovými organizáciami. V tejto dohode sa konkretizuje počet zamestnancov so zmluvami na neurčitý čas, ktorých k 1. júlu 2014 potrebuje spoločnosť Airport Handling. Ďalej sa v nej uvádza, že spoločnosť Airport Handling súhlasí s prednostným opätovným zamestnaním bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH.
- (31) V tejto dohode sa ukazuje predpokladaný dopyt po pracovnej sile spoločnosti Airport Handling vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času. V tejto súvislosti sa v dohode zdôrazňuje, že tieto údaje sa môžu meniť, pokiaľ ide o celkový počet a/alebo premenné veličiny uvedené v dohode. Odhady počtu zamestnancov boli takéto: [...] (*) stálych zamestnancov pre prevádzku (vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času), [...] (*) administratívnych zamestnancov (vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času), [...] (*) zamestnancov na určitý čas pre sezónne činnosti (vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času). V dohode je stanovené, že pri uspokojovaní tohto dopytu bude prioritnou stratégiou spoločnosti Airport Handling obracať sa na osoby, ktoré v tom čase zamestnávala spoločnosť SEAH. V dohode je takisto stanovený postup prijímania pracovníkov, právny a finančný obsah pracovných zmlúv, politika sociálneho zabezpečenia a organizácia práce. Z ustanovení dohody vyplýva, že bývalí zamestnanci spoločnosti SEAH budú zamestnávaní na základe nových pracovných zmlúv s podstatne odlišnými ekonomickými podmienkami.
- (32) Pracovné podmienky uvedené v tejto dohode sa líšia od podmienok, ktoré v prípade svojich zamestnancov uplatňovala spoločnosť SEAH. Predovšetkým:
- podľa celoštátnej kolektívnej zmluvy pre zamestnancov v leteckej by spoločnosť Airport Handling uplatňovala ustanovenia týkajúce sa pracovníkov obsluhy, zatiaľ čo v pracovných zmluvách pracovníkov predtým zamestnávaných spoločnosťou SEAH sa uplatňovali ustanovenia týkajúce sa pracovníkov riadenia letiska. Podľa Talianska obsahujú ustanovenia týkajúce sa pracovníkov obsluhy iné podmienky, pokiaľ ide o dovolenku (20 dní namiesto 22 dní ročne), dĺžku pracovného času (7 hodín 30 minút denne namiesto 7 hodín 15 minút denne) a platy a príplatky (vylúčenie platu za 6 dní),
 - odlišná je organizácia platových nárokov, napríklad spoločnosť Airport Handling by neuplatňovala určité body podnikovej zmluvy, dopĺňajúcej celoštátnu kolektívnu zmluvu, ktoré v prípade svojich zamestnancov uplatňovala spoločnosť SEAH,
 - odlišná je organizácia zamestnancov (napríklad [...] (*)).

⁽⁷⁾ Zákon č. 223 z 23. júla 1991 o normách v oblasti mimoriadneho fondu podpory v nezamestnanosti, mobility prepustených pracovníkov, dávok v nezamestnanosti, vykonávania smerníc EÚ, sprostredkovania práce a iných ustanovení týkajúcich sa trhu práce (GURI č. 175 z 27. júla 1991).

(*) Obchodné tajomstvo.

(33) Podľa Talianska výsledkom je, že:

- celkové náklady práce spoločnosti Airport Handling klesli o 30 % v porovnaní s celkovými nákladmi práce spoločnosti SEAH,
- váha nákladov doplnkovej podnikovej zmluvy spoločnosti Airport Handling klesla o [...] (*) % v porovnaní s podobnou zmluvou spoločnosti SEAH, pričom ročné priemerné zníženie plátov predstavuje [...] (*)-násobok mesačného platu.

(34) Mimoriadne valné zhromaždenie akcionárov spoločnosti SEAH 9. júna 2014 schválilo likvidáciu spoločnosti formou dobrovoľnej likvidácie, pričom ako dátum účinnosti likvidácie stanovilo 1. júl 2014. ⁽⁸⁾

(35) Likvidátor bol vymenovaný a poverený úlohou predať aktíva spoločnosti, vyplatiť veriteľov a vypracovať konečnú súvahu likvidácie a správu o likvidácii.

(36) Odborové organizácie podmienili nadobudnutie účinnosti dohôd zo 4. júna 2014 kladným výsledkom referenda medzi zamestnancami spoločnosti SEAH. Referendum sa konalo v dňoch 11. – 13. júna 2014. V referende bola dohoda zo 4. júna 2014 odmietnutá.

(37) Preto valné zhromaždenie akcionárov spoločnosti SEAH 1. júla 2014 rozhodlo o posune termínu ukončenia činnosti spoločnosti SEAH na 31. august 2014, poverilo likvidátora (ktorý sa ujal svojej úlohy 1. júla 2014), aby dočasne riadil spoločnosť až do uvedeného termínu a po uplynutí tohto termínu pokračoval likvidáciou aktív spoločnosti SEAH a ukončením jej činnosti.

(38) S cieľom prekonať záporný výsledok referenda zo 14. júna 2014 odborové organizácie 4. júla 2014 navrhli určité vysvetlenia týkajúce sa bodov uvedených v dohode zo 4. júna 2014, ako napríklad, že dodatočné pracovné dni musia byť rovnomerne rozložené počas celého roka, že odkaz na „efektívnosť pracovného času“ znamená, že pracovať sa musí najmenej 7,5 hodiny denne, počas päťdňových pracovných týždňov a že pracovníci majú možnosť vybrať si medzi dvomi možnosťami, ako pracovať počas určitých sviatkov, za ktoré sa už podľa novej dohody neplatí. Spoločnosť Airport Handling 7. júla 2014 tieto návrhy prijala. Dňa 15. júla 2014 spoločnosť Airport Handling podpísala doplnkovú dohodu, v ktorej sa potvrdila platnosť dohody zo 4. júna 2014 a ktorá obsahovala vysvetlenia požadované odborovými organizáciami. Táto nová dohoda však nepriniesla nijaké zásadné zmeny v porovnaní s predtým odmietnutou dohodou zo 4. júna 2014.

(39) V auguste 2014 spoločnosť SEAH pokračovala v prepúšťaní celej svojej pracovnej sily. Spoločnosť Airport Handling zároveň začala prijímať spomedzi bývalých pracovníkov spoločnosti SEAH tých pracovníkov, ktorých považovala za potrebných pre svoju činnosť. Spoločnosť Airport Handling sa takisto obrátila na spoločnosť Adecco, poskytovateľa služieb v oblasti dočasného zamestnávania, s cieľom získať dočasných pracovníkov.

(40) Spoločnosť SEAH ukončila prevádzku k 1. septembru 2014. V ten deň začala spoločnosť Airport Handling prevádzku na milánskych letiskách. K 1. septembru 2014 mala spoločnosť Airport Handling [...] (*) zamestnancov ([...] (*) vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času), zamestnávala teda [...] (*) % pracovníkov zamestnávaných spoločnosťou SEAH k 22. aprílu 2014, čo je dátum, keď spoločnosť SEAH začala formálne konanie týkajúce sa kolektívnych výpovedí zamestnancov. Spoločnosť Airport Handling okrem toho využívala [...] (*) dočasných pracovníkov ([...] (*) vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času) [...] (*).

2.2. Zmluva s leteckými dopravcami

(41) Listom z 22. apríla 2014 spoločnosť SEAH informovala leteckých dopravcov, dodávateľov a ďalšie zainteresované strany, že k 1. júlu 2014 ukončí prevádzku a že preto v tento deň ukončí poskytovanie služieb pozemnej obsluhy na milánskych letiskách.

(*) Obchodné tajomstvo.

(⁸) Dobrovoľná likvidácia je v zásade podobná nútenej likvidácii, s výnimkou skutočnosti, že rozhodnutie o likvidácii spoločnosti prijímajú namiesto súdu akcionári na valnom zhromaždení, a tí takisto vymenovávajú likvidátorov a určujú ich právomoci. Iba ak nie je možné zhromaždiť väčšinu akcionárov, spoločnosť musí požiadať súd o vyhlásenie jej vstupu do likvidácie. Súdom potom vymenuje likvidátorov v súlade so stanovami akciovej spoločnosti alebo na základe rozhodnutia akcionárov na valnom zhromaždení, pokiaľ nie je zrejme, že nezhody medzi akcionármi zabránia prijatiu rozhodnutia na valnom zhromaždení, a v tom prípade vymenuje likvidátora samotný súd.

- (42) Po tomto oznámení sa desať leteckých spoločností rozhodlo zveriť služby pozemnej obsluhy na milánskych letiskách iným poskytovateľom, než sú spoločnosti SEAH a Airport Handling.
- (43) Zároveň si na základe verejného obstarávania 19 leteckých spoločností, ktoré využívajú milánske letiská, vybralo ako poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy spoločnosť Airport Handling. Ďalšie letecké spoločnosti si vybrali spoločnosť Airport Handling na základe postupov súťažného dialógu. Podľa Talianska je výber poskytovateľa služieb spravidla založený na posudzovaní určitých faktorov, ako je cena, finančné zdravie poskytovateľa, dostupnosť výkonného vybavenia, existencia siete, dostupnosť záznamov o výsledkoch, skúsenosti a odborná spôsobilosť prevádzkovateľa.

2.3. Vytvorenie spoločnosti Airport Handling a prevod podielu spoločnosti SEA na spoločnosť Milan Airport Handling Trust, kapitalizácia spoločnosti Airport Handling

- (44) Spoločnosť Airport Handling bola zapísaná do obchodného registra 9. septembra 2013 ako spoločnosť s ručením obmedzeným, so základným imanom 10 000 EUR.
- (45) Dňa 10. marca 2014 predstavenstvo spoločnosti SEA rozhodlo o zvýšení základného imania spoločnosti Airport Handling na 2,5 milióna EUR s cieľom dosiahnuť, aby spoločnosť Airport Handling splnila požiadavky na získanie osvedčenia talianskeho úradu pre civilné letectvo (ENAC) ako poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy. Podľa platných vnútroštátnych predpisov úrad ENAC udeľuje licencie poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy, ktorí spĺňajú tieto požiadavky⁽⁹⁾:
- základné imanie vo výške najmenej jednej štvrtiny pravdepodobného obratu,
 - primerané prevádzkové zdroje a organizačné kapacity na poskytovanie služieb,
 - osvedčenie potvrdzujúce, že sú splnené všetky záväzky vyplývajúce z pracovných a bezpečnostných právnych predpisov.
- (46) Dňa 30. júna 2014 predstavenstvo spoločnosti SEA rozhodlo o založení spoločnosti Milan Airport Handling Trust (ďalej len „trust“) a o zvýšení základného imania spoločnosti Airport Handling na 25 miliónov EUR.
- (47) Trust bol zapísaný do obchodného registra 30. júna 2014 a trustová zmluva bola podpísaná v ten istý deň. Podľa zmluvy o registrácii trust: i) koná ako jediný akcionár spoločnosti Airport Handling až do predaja menšinového podielu v spoločnosti a ii) zabezpečuje, že spoločnosť Airport Handling je prevádzkovaná v režime ekonomickej diskontinuity so spoločnosťou SEA Handling.
- (48) Podľa trustovej zmluvy bol trust založený na konkrétnych účely:
- potvrdiť a overiť neexistujúcu ekonomickú kontinuitu spoločnosti Airport Handling so spoločnosťami SEA a SEAH, čo je zabezpečené najmä riadením spoločnosti Airport Handling nezávisle od spoločnosti SEA,
 - umožniť vstup nezávislých investorov tretej strany do základného imania spoločnosti Airport Handling s podielom najmenej 30 %.
- (49) V trustovej zmluve je stanovené, že s cieľom splniť túto úlohu trust vykonáva svoju právomoc:
- vymenovávať riaditeľov, štatutárnych audítorov a ďalšie právnické osoby, pričom vyberá spomedzi kvalifikovaných kandidátov, ktorí nemajú nijakú pracovnú zodpovednosť voči spoločnostiam SEA a SEAH, ani zamestnanecký vzťah s týmito spoločnosťami,
 - požadovať od riaditeľov podávanie správ k udalostiam týkajúcim sa ekonomickej diskontinuity, ktoré nastali pred registráciou, a
 - zabezpečiť zavedenie primeraných postupov zabraňujúcich, aby spoločnosť Airport Handling využívala obchodné informácie spoločnosti SEA na získavanie neoprávnených výhod v porovnaní s konkurentmi pri uzatváraní alebo udržiavaní zmlúv s leteckými spoločnosťami, a teda dodržiavanie obmedzení obsiahnutých v prílohe A k trustovej zmluve.

⁽⁹⁾ Spoločnosť Airport Handling podala žiadosť o licenciu na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy na letiskách Linate a Malpensa 21. januára 2014. Úrad ENAC udelil licenciu spoločnosti Airport Handling 17. apríla 2014.

- (50) Podľa trustovej zmluvy musí správca trustu najmä overiť, že od založenia spoločnosti Airport Handling neboli prijaté nijaké právne akty, ktoré by viedli k prevodom akýchkoľvek aktív, hnutelného alebo nehnuteľného majetku, zmlúv s leteckými spoločnosťami a/alebo s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy, práv duševného vlastníctva alebo jednostranných záväzkov s ekonomickými účinkami (t. j. skutočných alebo osobných záruk) spoločnosťou SEAH na spoločnosť Airport Handling, iným, než ktoré sa vykonávajú podľa trustovej zmluvy.
- (51) V tomto zmysle sú podľa trustovej zmluvy z rozsahu kontrolnej právomoci správcu trustu vylúčené tieto skutočnosti:
- spoločnosť Airport Handling založila a kapitalizovala spoločnosť SEA,
 - spoločnosť Airport Handling prevzala zamestnancov od spoločnosti SEAH,
 - spoločnosť Airport Handling si prenajíma majetok a vybavenie na vykonávanie pozemnej obsluhy od spoločnosti SEAH na základe nájomnej zmluvy, ktorej platnosť sa má skončiť 28. februára 2015.
- (52) Okrem toho je podľa trustovej zmluvy správca trustu povinný overiť, že:
- s výnimkou právomocí poskytnutých spoločnosti SEA podľa trustovej zmluvy je prevádzkové riadenie spoločnosti Airport Handling oddelené od riadenia spoločnosti SEA, pod kontrolou a dohľadom predstavenstva, ktorého členov nezávisle vymenováva správca trustu,
 - pred vytvorením alebo po vytvorení trustu spoločnosť SEA a spoločnosť Airport Handling nevykonali právne akty, ktoré by viedli k prevodom aktív, hnutelného alebo nehnuteľného majetku, zmlúv, jednostranných záväzkov s ekonomickými účinkami (t. j. skutočných alebo osobných záruk) alebo práv duševného vlastníctva spoločnosťou SEA, iným, než ktoré sa vykonávajú podľa trustovej zmluvy alebo ktoré si spoločnosť SEA vyžiadala v rámci svojho oprávnenia ako držiteľ koncesie pre správu milánskych letísk, a
 - spoločnosť Airport Handling zavádza postupy a kontroly s cieľom zabrániť tomu, aby mohla využívať chránené obchodné informácie spoločnosti SEA na získavanie neoprávnených výhod pri uzatváraní alebo udržiavaní zmlúv s leteckými spoločnosťami, ako sú napríklad informácie o zmluvách, ktoré v minulosti uzavrela spoločnosť SEAH, alebo o požiadavkách leteckých spoločností, ktoré boli oznámené spoločnosti SEA ako prevádzkovateľovi letiska.
- (53) Podľa trustovej zmluvy však nie je úlohou správcu trustu overovať alebo posudzovať tieto skutočnosti:
- zástupcovia spoločnosti SEA sa zúčastňovali na rokovaníach so zamestnancami, ktorých mala prevziať spoločnosť Airport Handling,
 - spoločnosť Airport Handling externe využíva zamestnancov spoločnosti SEA vrátane jej generálneho riaditeľa, čo sa malo zachovať počas trvania trustu,
 - určité centralizované služby by naďalej poskytovala spoločnosť SEA,
 - spoločnosť SEA môže overovať úroveň kvality služieb v rámci plnenia svojich povinností prevádzkovateľa letiska, pokiaľ ide o infraštruktúru milánskych letísk,
 - rozhodnutia o budúcom financovaní spoločnosti Airport Handling sú vo výlučnej právomoci spoločnosti SEA, bez toho, aby boli dotknuté práva predstavenstva spoločnosti Airport Handling prijímať rozhodnutia pri vykonávaní podnikateľského plánu.
- (54) Pokiaľ ide o vstup investora tretej strany do spoločnosti Airport Handling, v trustovej zmluve je stanovené, že počiatočnú fázu postupu otvorenia základného imania spoločnosti Airport Handling „oprávneným akcionárom“ (teda fyzickým alebo právnickým osobám, ktoré ak majú pobyt, resp. sídlo v Taliansku, nie sú verejnými subjektmi ani spoločnosťami ovládanými talianskym štátom, s výnimkou kótovaných spoločností) riadi spoločnosť SEA a táto fáza mala byť ukončená do 28. februára 2015.
- (55) V trustovej zmluve je stanovené, že ak k 1. marcu 2015 bude spoločnosť SEA naďalej vlastníkom viac ako [...] (*) % akcií spoločnosti Airport Handling, správca trustu začne hľadať investorov, ktorí musia spĺňať podmienky vopred oznámené spoločnosťou SEA v dokumente, ktorý musí byť poskytnutý právnikovi v pozícii garanta trustu a ktorý musí spoločnosť SEA revidovať v stanovenej lehote. V nijakom inom prípade nesmie správca trustu prevádzať podiely v spoločnosti Airport Handling bez súhlasu spoločnosti SEA.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (56) V trustovej zmluve je ďalej stanovené, že po predaji [...] (*) % podielu spoločnosti SEA v spoločnosti Airport Handling bude spoločnosť SEA hľadať súkromných investorov, ktorí budú ochotní prevziať ďalšie podiely na základnom imaní spoločnosti Airport Handling, pri zohľadnení sociálnych aspektov a záväzku spoločnosti SEA pokračovať v poskytovaní služieb pozemnej obsluhy na milánskych letiskách.
- (57) Dňa 26. augusta 2014 predstavenstvo spoločnosti Airport Handling schválilo dodatok k trustovej zmluve. V dodatku je stanovené, že spoločnosť Airport Handling vydá 20 000 podieľajúcich sa nástrojov vlastného imania (*strumenti finanziari partecipativi*) podľa článku 2346 ods. 6 talianskeho občianskeho zákonníka⁽¹⁰⁾, s nominálnou hodnotou 1 000 EUR za kus, ktoré budú ponúknuté spoločnosti SEA. Dodatok bol podpísaný v nasledujúci deň.
- (58) Dňa 27. augusta 2014 valné zhromaždenie akcionárov spoločnosti Airport Handling⁽¹¹⁾ rozhodlo o zvýšení základného imania spoločnosti Airport Handling z 1,3 milióna EUR na 5 miliónov EUR upísaných a splatených spoločnosťou SEA.
- (59) V ten istý deň spoločnosť SEA previedla celý podnik Airport Handling do trustu a vymenovala správcu trustu, spoločnosť Crowe Horwath Trustee Services (ďalej len „správca trustu“), na riadenie spoločnosti Airport Handling.
- (60) Dňa 27. augusta 2014 správca trustu vymenoval nové predstavenstvo spoločnosti Airport Handling. [...] (*) riadiaci pracovníci spoločnosti SEA [...] (*), z piatich [...] (*). Podľa Talianska obaja vykonávajú svoju činnosť výlučne v záujme spoločnosti Airport Handling na základe zmluvy o dočasnom preložení od materskej spoločnosti SEA.
- (61) Napriek tomu 27. augusta 2014 valné zhromaždenie akcionárov spoločnosti Airport Handling⁽¹²⁾ po schválení účasti spoločnosti SEA v truste rozhodlo o premene spoločnosti Airport Handling zo spoločnosti s ručením obmedzeným na akciovú spoločnosť a o vydaní 20 000 podieľajúcich sa nástrojov vlastného imania, ktoré ponúkli spoločnosti SEA na upísanie za cenu 1 000 EUR za kus. Podieľajúce sa nástroje vlastného imania spoločnosť SEA upísala a splatila nasledujúci deň, a tým zvýšila základné imanie spoločnosti Airport Handling celkovo na 25 miliónov EUR (5 miliónov EUR základného imania a 20 miliónov EUR vo forme podieľajúcich sa nástrojov vlastného imania).

2.4. Pokus o predaj aktív spoločnosti SEAH, nájomná zmluva so spoločnosťou Airport Handling

- (62) Dňa 12. novembra 2014 likvidátor vydal výzvu na vyjadrenie záujmu o nákup aktív spoločnosti SEAH a táto výzva bola uverejnená v dodatku k Úradnému vestníku Európskej únie:

„Taliansko – Miláno: Predaj zariadenia, ktoré pozostáva, len informatívne, z: nakladačov, transportérov, výťahových plošín, vysokozdvížných vozíkov, mobilných/ŕahaných dopravníkových pásov, mobilných/ŕahaných/BAE schodov, elektrických/naftových/hybridných traktorov, sudov, generátorov, klimatizačných jednotiek, kompresorov, vozíkov na batožiny/tovary 2014/5 218-385934 – Výzva na vyjadrenie záujmu“⁽¹³⁾. Na účely výzvy na vyjadrenie záujmu boli aktíva rozdelené do deviatich skupín.

- (63) Spoločnosť SEAH poverila spoločnosť *Istituto del Marchio di Qualità S.p.A.* (ďalej len „IMQ“) vypracovaním komplexného hodnotenia aktív spoločnosti SEAH a na jeho základe stanovením poplatku za prenájom zariadení pozemnej obsluhy, ako aj ceny za predaj aktív. Spoločnosť IMQ dodala dve správy: dňa 25. júna 2014 správu týkajúcu sa poplatku za prenájom a 16. októbra 2014 správu týkajúcu sa rozdelenia aktív do skupín na predaj. Podľa spoločnosti IMQ by sa odhadovaná hodnota aktív mala chápať ako pravdepodobná trhovú hodnotu aktív, akú by vo finančnom vyjadrení mali aktíva s podobnými technickými charakteristikami, výkonnosťou, stavom opráv a uskladnenia, používaním a vekom.
- (64) Konečný termín predkladania ponúk týkajúcich sa deviatich skupín na predaj bol stanovený na 26. januára 2015.
- (65) Spoločnosť IMQ navrhla ako poplatok za prenájom zariadení pozemnej obsluhy spoločnosti SEAH [...] (*) EUR za polrok ([...] (*) EUR ročne).

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽¹⁰⁾ Podieľajúce sa nástroje vlastného imania sú nástroje založené na vlastnom imaní, preto sa na ne nevzťahuje povinnosť splatenia sumy, ktorou prispela spoločnosť SEA. Neprinášajú práva spojené so správou podielov, ale sú podobné podielom z hľadiska práv vlastného imania. Tieto nástroje poskytujú predovšetkým práva týkajúce sa zdieľania zisku a rezervy a práva na ostatné položky vlastného imania, a to aj v prípade likvidácie spoločnosti.

⁽¹¹⁾ K tomuto dátumu bola spoločnosť SEA jediným akcionárom spoločnosti Airport Handling.

⁽¹²⁾ K tomuto dátumu bol trust jediným akcionárom spoločnosti Airport Handling.

⁽¹³⁾ Oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania č. 2014/S218-385934 z 12. novembra 2014 v dodatku k Úradnému vestníku Európskej únie Tenders Electronic Daily (TED): <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:SK:HTML&tabId=0>.

- (66) Dňa 1. septembra 2014 uzavreli spoločnosti SEAH a Airport Handling nájomnú zmluvu, podľa ktorej si spoločnosť Airport Handling prenajala zariadenia pozemnej obsluhy spoločnosti SEAH za poplatok [...] (*) EUR, t. j. za sumu, akú navrhla spoločnosť IMQ. Platnosť nájomnej zmluvy sa mala skončiť 31. augusta 2015.
- (67) S cieľom potvrdiť správnosť postupu hodnotenia vykonaného spoločnosťou IMQ uzavreli spoločnosti Airport Handling a SEAH 1. septembra 2014 zmluvu s druhým nezávislým expertom, spoločnosťou *Ernst & Young* (ďalej len „E&Y“), finančným a obchodným poradcom, o prehodnotení úrovne poplatku za prenájom. Spoločnosti SEAH a Airport Handling sa v tejto súvislosti zmluvne dohodli, že ak sa v rámci druhého hodnotenia dospeje k záveru, že trhovú hodnotu sa odlišuje od úrovne určenej spoločnosťou IMQ prinajmenšom o [...] (*) %, zmluvný poplatok sa upraví so spätnou účinnosťou.
- (68) Spoločnosť E&Y doručila svoju správu 15. októbra 2014 a určila trhovú sadzbu za prenájom aktív spoločnosti SEAH [...] (*) EUR ročne. Dňa 25. októbra 2014 sa spoločnosti Airport Handling a SEAH dohodli na rozšírení analýzy, ktorú vykonávala spoločnosť E&Y, a poverili túto spoločnosť úlohou analyzovať skutočné prevádzkové podmienky a fyzický stav aktív (spoločnosť E&Y pôvodne svoje posudzovanie založila na fyzickej kontrole aktív na základe vzoriek). Z analýzy vyplynulo, že viaceré stroje a zariadenia neboli vhodné na použitie pri zohľadnení krátkeho času trvania prenájmu a vysokých nákladov na potrebné opravy vzhľadom na zastaranosť mnohých zariadení. Podľa trustu v čase, keď predložil svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2014, spoločnosti SEAH a Airport Handling zvažovali riešenie, ktoré by predišlo súdnemu sporu. Následne bol poplatok za prenájom spätne upravený na [...] (*) EUR ročne.
- (69) Dňa 26. novembra 2014 predstavenstvo spoločnosti Airport Handling rozhodlo o začatí verejného obstarávania na nákup nového zariadenia na trhu. Ako výsledok postupu verejného obstarávania spoločnosť Airport Handling 11. februára 2015 nahradila približne [...] (*) % svojich zariadení aktívami nakúpenými na trhu za cenu približne [...] (*) EUR. Podľa talianskych orgánov spoločnosť Airport Handling financovala tento nákup výlučne z vlastných zdrojov.
- (70) Dňa 9. februára 2015 bolo výberové konanie na predaj aktív spoločnosti SEAH vyhlásené za neúspešné, keďže žiadny uchádzač neprejavil záujem o nákup niektorej skupiny aktív.
- (71) Spoločnosť SEAH dostala 26. februára 2015 prvé oznámenie od spoločnosti Airport Handling, v ktorom táto spoločnosť vyjadrila záujem o kúpu šiestich z deviatich skupín aktív, ktoré boli súčasťou výberového konania. Dňa 3. júna 2015 spoločnosť Airport Handling obnovila svoje oznámenie o záujme. Dňa 18. septembra 2015 bolo spoločnosti Airport Handling predaných [...] (*) za cenu určenú v pôvodnom výberovom konaní, teda [...] (*) EUR.

2.5. Predaj menšinového podielu v spoločnosti Airport Handling

- (72) Ako je stanovené v trustovej zmluve, správca trustu začal vykonávať postup predaja menšinového podielu základného imania spoločnosti Airport Handling.
- (73) Na tento účel správca trustu 27. januára 2015 zveril talianskej pobočke spoločnosti *BNP Paribas* úlohu finančného poradcu vo vzťahu k predaju „najmenej 30 %“ podielu základného imania spoločnosti Airport Handling investorom, ktorí sú treťou stranou. Talianske orgány poukázali na skutočnosť, že spoločnosť BNP Paribas v rámci svojho oprávnenia finančného poradcu organizovala proces predaja úplne nezávisle. Spoločnosť BNP Paribas naplánovala tieto fázy predaja: 1. predbežné preverenie, 2. organizácia transakcie, 3. uzavretie transakcie.
- (74) Piatí zainteresovaní investori predložili nezáväznú ponuku na nákup [...] (*) – [...] (*) % podielu v spoločnosti Airport Handling: [...] (*), [...] (*), [...] (*), [...] (*) a [...] (*).
- (75) Podľa návrhu kúpnej zmluvy, ktorý poskytlo Taliansko, s cieľom umožniť investorovi prevádzkovú kontrolu nad spoločnosťou Airport Handling sa správca trustu zaviazal na celé obdobie do uplynutia odkladnej lehoty⁽¹⁴⁾ poskytnúť investorovi právo vymenovať väčšinu, teda troch z piatich členov predstavenstva, medzi nimi aj generálneho riaditeľa spoločnosti, zatiaľ čo predsedu predstavenstva vymenúje valné zhromaždenie akcionárov.

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽¹⁴⁾ Konečná lehota 18 kalendárnych mesiacov od spracovania a výmeny všetkých dokumentov a splnenia a dokončenia všetkých záväzkov, ktoré vyplývajú z kúpnej zmluvy.

- (76) Správca trustu podpísal 21. septembra 2015 záväznú rámcovú investičnú dohodu so spoločnosťou D'Nata o predaji [...] (*) % podielu spoločnosti Airport Handling. Podľa dohody sa uplatňujú tieto podmienky:
- (77) Počiatočné investície: Keď orgány na kontrolu koncentrácií schválili nadobudnutie akcií, spoločnosť D'Nata získala [...] (*) % podielu spoločnosti Airport Handling s právom vymenovať väčšinu členov predstavenstva a generálneho riaditeľa. Cieľom tohto usporiadania bolo, aby spoločnosť D'Nata, napriek tomu, že je menšinovým akcionárom, bola v skutočnosti v pozícii ovládajúceho akcionára.
- (78) Dodatočné investície: Podľa dohody o kúpnej opcii je spoločnosť D'Nata oprávnená získať ďalší [...] (*) % podiel spoločnosti Airport Handling. V rámci osobitnej opcie štátnej pomoci s právom predaja je stanovené, že spoločnosť D'Nata bude mať právo spätného predaja svojho [...] (*) % podielu za upravenú pôvodnú nadobúdaciú cenu, ak Komisia prijme záporné rozhodnutie alebo ak 18 mesiacov po vykonaní počiatočnej investície nebude postup poskytnutia štátnej pomoci stále ukončený.
- (79) Dňa 8. februára 2016 taliansky orgán na ochranu hospodárskej súťaže, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, schválil spoločnosti D'Nata nadobudnutie úplnej kontroly nad spoločnosťou Airport Handling podľa talianskych právnych predpisov na kontrolu koncentrácií. Správca trustu informoval Komisiu, že po tomto schválení bude so spoločnosťou D'Nata pokračovať v uzatváraní investície do 8. marca 2016.

2.6. Podnikateľský plán na roky 2014 – 2017

2.6.1. Podnikateľský plán zo 14. novembra 2013

- (80) Počas fázy predbežného vyšetrovania Taliansko predložilo podnikateľský plán spoločnosti Airport Handling na obdobie rokov 2014 – 2017 zo 14. novembra 2013 (ďalej len „podnikateľský plán z novembra 2013“), aby preukázalo, že investícia spoločnosti SEA do základného imania spoločnosti Airport Handling bola v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. V ďalšej časti sú zhrnuté základné prvky uvedeného plánu:
- (81) Podnikateľský plán je zameraný na poskytovanie služieb obsluhy rampy⁽¹⁵⁾ a služieb osobnej dopravy⁽¹⁶⁾, ktoré predstavujú hlavnú časť podnikania spoločnosti Airport Handling. Predpokladalo sa, že celkový trhový podiel spoločnosti na letiskách Malpensa a Linate dosiahne v druhom polroku 2014 výšku [50 – 70] (*) %, resp. [50 – 70] (*) % a že do roku 2017 sa zvýši na [60 – 80] (*) %, resp. [60 – 80] (*) %.
- (82) Prognózy vypracované v rámci plánu opisujú rastúce prevádzkové príjmy ako výsledok predpokladaného rastu trhového podielu. Predpokladalo sa, že celkové príjmy stúpnu z [...] (*) EUR za druhú polovicu roka 2014 na [...] (*) EUR v roku 2017, a to na základe predpokladaného nárastu počtu cestujúcich o [...] (*) – [...] (*) % ročne v období rokov 2014 – 2017.
- (83) Plánovalo sa zvýšenie priemerného počtu zamestnancov z [...] (*) v roku 2014 na [...] (*) v roku 2017, vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času, v dôsledku zvýšenia počtu zmlúv na určitý čas. Náklady práce sa odhadovali približne na [...] (*) % celkových prevádzkových nákladov. Produktivita spoločnosti SEA by sa počas referenčného obdobia zvýšila o 12 % vďaka trom základným faktorom:
- zvýšenie efektívnosti od začiatku činnosti spoločnosti Airport Handling (úprava podielu zmlúv na určitý čas a na kratší pracovný čas, lepšie vymedzenie pracovného programu², úprava organizačnej štruktúry s cieľom efektívneho využívania zdrojov obmedzeným využívaním sezónnych pracovníkov, maximalizácia výkonnosti existujúcej pracovnej sily),
 - úspory z rozsahu vyplývajúce zo zvyšovania intenzity dopravy,
 - štrukturálne zmeny obchodných procesov (zlepšenie plánovania a organizácie práce, investície do technických riešení, ktoré umožnia čiastočnú alebo úplnú automatizáciu určitých činností, prepojenie výdavkov na pracovnú silu s obchodnými výstupmi a výsledkami).

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽¹⁵⁾ Letecké služby vrátane nastupovania/vystupovania cestujúcich, nakladania/vykládania batožiny a nákladu, vyvažovania lietadla a rozloženia batožiny.

⁽¹⁶⁾ Poskytované pozemné služby.

- (84) Predpokladalo sa, že počiatočné náklady pri začatí činnosti súvisiacej s opätovným prerokovaním zmlúv s klientmi a dodávateľmi, pracovných zmlúv, s prijímaním pracovníkov, vypracovaním organizačných/administratívnych/prevádzkových postupov, s výdavkami na právne služby, bankovými poplatkami, konzultáciami a nákupom malých položiek a rozličných zásob, dosiahnu výšku [...] (*) EUR.
- (85) Prevádzkové náklady pri začatí činnosti, t. j. kapitálové výdavky potrebné na začatie prevádzky spoločnosti Airport Handling sa odhadovali na [...] (*) EUR na nové zariadenia. Na účely podnikateľského plánu z novembra 2013 sa však predpokladalo, že spoločnosť Airport Handling získa použité zariadenia pozemnej obsluhy v hodnote [...] (*) EUR.
- (86) Na pokrytie výdavkov na všetky odhadované náklady pri začatí činnosti sa v podnikateľskom pláne požaduje zvýšenie kapitálu o [...] (*) EUR v [...] (*).

2.6.2. Podnikateľský plán zo 6. augusta 2014

- (87) V ďalšom priebehu vyšetrovania Taliansko predložilo revidovaný podnikateľský plán na obdobie rokov 2014 – 2017 zo 6. augusta 2014 (ďalej len „podnikateľský plán z augusta 2014“), ako ho 26. augusta 2014 schválilo predstavenstvo spoločnosti Airport Handling. Podľa informácií, ktoré Taliansko poskytlo, sa revízia skončila už v júli 2014. V ďalšej časti sú zhrnuté základné predpoklady uvedeného plánu:
- (88) Trhový podiel: Pokiaľ ide o [...] (*), podnikateľský plán z augusta 2014 predpokladá mierne nižší rast než predchádzajúci plán, s trhovým podielom [70 – 80] (*) % v [...] (*), na základe aktualizovanej predpokladanej úrovne intenzity dopravy [...] (*) a [...] (*).
- (89) Ceny: Jednotkové ceny (za let lietadla) sú vyššie než ceny, ktoré predpokladal plán z novembra 2013, a sú v nominálnom vyjadrení stabilné počas celého obdobia rokov 2014 – 2017.
- (90) Osobné náklady: Odhadované osobné náklady v podnikateľskom pláne z augusta 2014 sú mierne vyššie, než sa predpokladali v podnikateľskom pláne z novembra 2013, a ich podiel na prevádzkových nákladoch sa pohybuje od [...] (*) do [...] (*) %. Príčinou tohto nárastu je [...] (*).
- (91) Ďalšie náklady, ktoré sa brali do úvahy, boli externé náklady, odpisy a rezervy, ktoré spolu predstavovali približne [...] (*) % celkových prevádzkových nákladov, a regulované náklady (približne [...] (*) %) na služby, ktoré spoločnosť SEA poskytuje spoločnosti Airport Handling, týkajúce sa používania spoločne využívanej infraštruktúry letiska (predovšetkým [...] (*)). V podnikateľskom pláne z augusta 2014 sa odhadovalo, že do nákupu zariadení bude potrebné investovať [...] (*) EUR, z čoho [...] (*) % bude predstavovať nákup nových zariadení a [...] (*) % nákup použitých vozidiel na trhu. Tieto údaje boli založené na ponukách potenciálnych dodávateľov, ktoré spoločnosť Airport Handling dostala v marci 2014.
- (92) Takisto ako z podnikateľského plánu z novembra 2013 aj z podnikateľského plánu z augusta 2014 vyplýva zníženie prevádzkových nákladov v porovnaní so štruktúrou nákladov spoločnosti SEAH, čo sa dosahuje v zásade zvýšením efektívnosti a znížením počtu zamestnancov.

2.6.3. Ekonomické hodnotenia podnikateľského plánu

2.6.3.1. Správa spoločnosti Boston Consulting Group

- (93) Spoločnosť Airport Handling poverila spoločnosť *Boston Consulting Group* (ďalej len „BCG“) predbežným nezávislým hodnotením podnikateľského plánu na roky 2014 – 2017 (ďalej len „správa spoločnosti BCG“). Spoločnosť BCG dodala svoju správu 14. októbra 2014.
- (94) Správa spoločnosti BCG je založená na podnikateľskom pláne schválenom 26. augusta 2014, na podnikateľskom pláne vypracovanom v novembri 2013, na vlastných prevádzkových skúsenostiach a know-how spoločnosti BCG, ako aj na verejne prístupných údajoch týkajúcich sa vývoja na trhu a hlavných prevádzkovateľov pozemnej obsluhy.
- (95) V krátkosti, spoločnosť BCG hodnotila tieto predpoklady, z ktorých vychádza podnikateľský plán: vyhladky príjmov (založené na predpokladanom potenciáli rastu intenzity dopravy, na predpokladanom raste objemu služieb obsluhy poskytovaných spoločnosťou Airport Handling), osobné náklady (založené na nákladoch na ekvivalent plného pracovného času, na predpokladanom raste produktivity), plánované investície (celková výška [...] (*) EUR).

(*) Obchodné tajomstvo.

- (96) Spoločnosť BCG takto zhrnula svoje zistenia:
- (97) Predpoklady týkajúce sa objemu dopravy na úrovni spoločnosti SEA sa v zásade zdajú udržateľné a v súlade s predpokladmi veľkých organizácií, predovšetkým Medzinárodného združenia leteckých prepravcov (IATA) a Európskej organizácie pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol). Spoločnosť BCG však poznamenala, že zámer udržať stabilnú zostavu leteckých dopravcov, pozostávajúcu z nízkonákladových dopravcov a takzvaných tradičných dopravcov, nie je v súlade s historickým vývojom zostavy dopravcov na letisku Malpensa, kde v priebehu uplynulých štyroch rokov podiel nízkonákladových dopravcov stúpol o [...] (*) percentuálnych bodov. Okrem toho, nové vnútroštátne nariadenie (*Decreto Linate*) by mohlo viesť k presunu niektorých dopravcov z letiska Malpensa na letisko Linate.
- (98) Predpoklad o možnom vývoji objemu služieb obsluhy poskytovaných spoločnosťou Airport Handling sa zdá úplne dosiahnuteľný, lebo, po prvé, dohody podpísané s novými dopravcami v čase, keď spoločnosť BCG písala svoju správu, by zabezpečili trhovú podiel [60 – 70] (*) %, po druhé, cieľový trhovú podiel [70 – 80] (*) % na rok 2017 by bol udržateľný vzhľadom na súčasnú konkurenčnú dynamiku v odvetví, ako aj na historický trhovú podiel spoločnosti SEAH [70 – 80] (*) %.
- (99) Podľa spoločnosti BCG sa zdá, že predpoklady o príjmoch zo služieb poskytovaných správcovi letiska, sa dôsledne presadzujú v rámci prebiehajúcich rokovaní so spoločnosťou SEA. Spoločnosť BCG však nemohla posúdiť príjmy očakávané v poslednom roku daného plánu (2017) vzhľadom na predpokladané trvanie zmluvy dva roky.
- (100) Predpoklady o náraste priemerných jednotkových osobných nákladov o [...] (*) % ročne od roku 2014 do roku 2017 by boli úplne v súlade s dohodou podpísanou medzi talianskym združením prevádzkovateľov letísk Assaeroporti a odbormi v októbri 2014.
- (101) Zvýšenie produktivity zdrojov o [...] (*) % by sa zdalo úplne udržateľné po prvé preto, že v čase písania správy už bolo dosiahnuté zvýšenie produktivity o [...] (*) %, a po druhé preto, že zostávajúce zvýšenie o [...] (*) % sa zdá primerané vzhľadom na súčasné organizačné nastavenia a technickú úroveň ich vykonávania.
- (102) Spoločnosť BCG takisto zistila, že rozpočet na investície vo výške [...] (*) EUR sa zdá úplne v súlade s nákupom vozového parku pozostávajúceho najmä z nových vozidiel (95 %), ako vyplynulo z podrobných údajov o nákupných cenách uvedených v ponukách, ktoré spoločnosť Airport Handling dostala v marci 2014.
- (103) Spoločnosť BCG v súhrne zistila, že ziskové rozpätie predpokladané v podnikateľskom pláne do roku 2017 [...] (*) %, [...] (*) EUR by sa zdalo úplne v súlade s priemernou ziskovosťou významnej vzorky iných európskych spoločností poskytujúcich služby v súkromnom a verejnom sektore (na základe porovnania so spoločnosťami Portway, Acciona, Aviapartner, Fraport a ATA-Handling), alebo mierne nižšie. Spoločnosť BCG však poukázala na skutočnosť, že súčasný vývoj kombinácie dopravy, ako aj možné vplyvy nového nariadenia týkajúceho sa letiska Linate (*Decreto Linate*) môžu viesť k poklesu intenzity dopravy na letisku Malpensa.

2.6.3.2. Správa spoločnosti Brattle

- (104) Spoločnosť SEA poverila spoločnosť Brattle Group vykonaním analýzy zvýšenia vlastného imania spoločnosti Airport Handling spoločnosťou SEA, a najmä analýzy, či bola táto investícia v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Brattle dodala svoju správu 30. marca 2015.
- (105) Podľa správy spoločnosti Brattle je analýza založená na informáciách, ktoré boli spoločnosti SEA známe v čase prijatia rozhodnutia o investícii do spoločnosti Airport Handling, ako aj na verejne prístupných údajoch týkajúcich sa konkurenčného postavenia spoločnosti SEA. Podľa správy spoločnosti Brattle sú predpoklady v podnikateľskom pláne z novembra 2013 najdôležitejšie z hľadiska kritéria súkromného investora v trhovom hospodárstve, keďže predstavujú základ, z ktorého spoločnosť SEA vychádzala pri vykonaní investície⁽¹⁷⁾.
- (106) Podľa správy spoločnosti Brattle, pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania z roku 2014, konkrétne, že podnikateľský plán spoločnosti Airport Handling je príliš optimistický, možno rozptýliť za predpokladu, že základné predpoklady podnikateľského plánu sa prakticky zrealizujú. Predovšetkým, trhovú podiel spoločnosti Airport Handling v roku 2014 prekročil prognózy podnikateľského plánu z novembra 2013.

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽¹⁷⁾ Správa spoločnosti Brattle, s. 1, ods. 1 a s. 7, ods. 34

- (107) Podľa správy spoločnosti Brattle jednotkové ceny (ceny, ktoré spoločnosť Airport Handling účtuje za každý let lietadla) uvedené v podnikateľskom pláne z augusta 2014 vychádzajú zo zmlúv už podpísaných s leteckými spoločnosťami, a v priemere dosahujú výšku [...] (*) EUR, čo je vyššia cena než cena predpokladaná v podnikateľskom pláne z novembra 2013, ktorá sa pohybovala v rozmedzí [...] (*) EUR na rok 2014 až [...] (*) EUR na rok 2017. To viedlo odborníkov k týmto záverom: Po prvé, trhové ceny uvedené v podnikateľskom pláne z augusta 2014 sú bližšie skutočnému priebehu, lebo vychádzali z už podpísaných zmlúv. Po druhé, v podnikateľskom pláne z novembra 2013, na ktorom spoločnosť SEA založila svoje investičné rozhodnutie, boli v skutočnosti podhodnotené trhové ceny, ktoré môže spoločnosť Airport Handling účtovať. Po tretie, potvrdzuje to, že trhové ceny uvedené v podnikateľskom pláne z novembra 2013 boli nielen primerané, ale v skutočnosti príliš nízke.
- (108) Napokon, odborníci poznamenali, že trhové ceny, ktoré spoločnosť Airport Handling dohodla s leteckými spoločnosťami, boli nižšie než ceny, ktoré skutočne účtovala spoločnosť SEAH.
- (109) Odborníci súhlasia, že počiatočný trhový podiel pre spoločnosť Airport Handling, aký sa predpokladal v podnikateľskom pláne z novembra 2013, sa môže zdať vysoký pre nového účastníka trhu. Domnievajú sa však, že súkromný investor v trhovom hospodárstve vedel, že odchodom spoločnosti SEAH vznikne nezvyčajná situácia, keď veľký počet zmlúv o poskytovaní služieb pozemnej obsluhy na letiskách spoločnosti SEA bude voľne k dispozícii. Odborníci dospeli k záveru, že spoločnosť Airport Handling by preto využila túto situáciu takisto, ako to mohli urobiť ostatní prevádzkovatelia na milánskych letiskách. Okrem toho, podľa správy by bol predpokladaný trhový podiel spoločnosti Airport Handling typický pre veľké talianske letiská, kde najväčší poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy má spravidla trhový podiel približne na úrovni 70 %. Odborníci navyše zistili, že spoločnosť Airport Handling je jediným poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy s dostatočným majetkom a vybavením na zaručenie 24-hodinových kompletných služieb, čo by bolo jej kľúčovou výhodou voči konkurentom.
- (110) Odborníci takisto zistili, že nižšie osobné náklady boli jedným zo základných dôvodov, prečo sa očakávalo, že spoločnosť Airport Handling bude zisková napriek tomu, že spoločnosť SEAH bola stratová. Odborníci považovali takýto predpoklad za opodstatnený, keďže spoločnosť Airport Handling rokovala o nových pracovných zmluvách, v rámci ktorých pracovníci súhlasili s odpracovaním 20 dodatočných pracovných dní za rok, v porovnaní s predchádzajúcimi zmluvami so spoločnosťou SEAH.
- (111) Okrem toho, podľa správy spoločnosti Brattle, aj keď v podnikateľskom pláne z novembra 2013 boli náklady práce mierne podhodnotené, v podnikateľskom pláne z augusta 2014 boli uvedené náklady [...] (*) EUR na hodinu, vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času, [...] (*).
- (112) Odborníci zastávali názor, že súkromný investor v trhovom hospodárstve by pri investovaní do spoločnosti Airport Handling očakával dosiahnutie miery návratnosti (vnútorná miera návratnosti, IRR) rovnajúc sa váženým priemerným kapitálovým nákladom (WACC) alebo vyššej, podľa štandardnej finančnej teórie. V tomto prípade výpočty potvrdili, že očakávaná hodnota IRR projektu vo všetkých scenároch presahuje hodnotu WACC, a preto by súkromný investor očakával dosiahnutie zisku zo svojej investície do spoločnosti Airport Handling.
- (113) Konzultant takisto poznamenal, že keď spoločnosť SEA v roku 2013 rozhodla o založení spoločnosti Airport Handling, fond súkromného kapitálu F2i vlastnil 44,31 % spoločnosti. Fond F2i vymenováva dvoch členov predstavenstva spoločnosti SEA a podľa správy spoločnosti Brattle ani jeden člen predstavenstva nehlasoval proti návrhu, aby spoločnosť SEA investovala do spoločnosti Airport Handling, čo bolo dôkazom skutočnosti, že sa očakávala ziskovosť investície a že teda investícia bola v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve.
- (114) Ďalej by podľa správy spoločnosti Brattle súkromný investor v trhovom hospodárstve považoval za pomerne nízku pravdepodobnosť, že Komisia zistí ekonomickú kontinuitu medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling, a preto bude rozhodnutím o vymáhaní pomoci požadovať od spoločnosti Airport Handling vrátenie pomoci, ktorá sa považuje za nezlučiteľnú. Dôvodom je, že spoločnosť SEA prijala opatrenia na oddelené spravovanie spoločnosti Airport Handling a na zabránenie ekonomickej kontinuite, ako napríklad založenie trustu. Podľa finančných odhadov spoločnosti Brattle týkajúcich sa podnikateľského plánu z novembra 2013, pokiaľ bola šanca na zistenie ekonomickej kontinuity nižšia než [...] (*) % (pri zohľadnení odhadu kapitálových nákladov navrhnutého spoločnosťou SEA) alebo nižšia než [...] (*) % (pri zohľadnení odhadu kapitálových nákladov navrhnutého spoločnosťou Brattle), investícia spoločnosti SEA do spoločnosti Airport Handling bola v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. Spoločnosť Brattle považuje za opodstatnené predpokladať, že vzhľadom na súvislosť, a najmä na oznámenie Komisii, súkromný investor v trhovom hospodárstve by odhadoval takúto pravdepodobnosť ako nižšiu než [...] (*) %, a preto by investoval do spoločnosti Airport Handling z čisto ekonomických dôvodov.

(*) Obchodné tajomstvo.

2.7. Oznámené obmedzenie rozsahu hospodárskych činností spoločnosti Airport Handling

- (115) Taliansko navrhlo ďalej obmedziť rozsah činností, ktoré v súčasnosti vykonáva spoločnosť Airport Handling, v porovnaní s činnosťami, ktoré v minulosti vykonávala spoločnosť SEAH. Týka sa to predovšetkým [...] (*).
- (116) Spoločnosť SEA v súčasnosti poskytuje [...] (*) na základe novej a odlišnej dohody, ktorej platnosť sa skončí 31. decembra 2018.
- (117) Spoločnosť SEA vyhlásila, že najneskôr do 31. decembra 2016 chce ukončiť platnosť dohody týkajúcej sa [...] (*), a teda to prevziať od spoločnosti Airport Handling, a takisto zamestnať približne [...] (*) zamestnancov spoločnosti Airport Handling, ktorí v súčasnosti [...] (*). V dôsledku tejto zmeny by sa obrat spoločnosti Airport Handling, ktorý za prvý rok jej činnosti dosiahol hodnotu rádovo [...] (*) EUR, znížil približne o [...] (*) EUR.

3. DÔVODY NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

3.1. Pokiaľ ide o ekonomickú kontinuitu a prevod záväzku vrátiť pomoc

- (118) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2014 Komisia vyjadrila predbežné stanovisko, že kritériá stanovené Súdnym dvorom pre rozhodovanie, či iná spoločnosť než pôvodný príjemca pomoci môže byť zodpovedná za vrátenie pomoci, boli v tejto veci z veľkej časti splnené. Predovšetkým:
- aj keď podľa dohody, ktorú 4. novembra 2013 podpísali spoločnosť SEA, spoločnosť SEAH a odbory, zamestnancov opätovne zamestná spoločnosť Airport Handling, ukázalo sa, že bývalým zamestnancom spoločnosti SEAH sú zaručené práva nadobudnuté na základe predchádzajúcich zmlúv so spoločnosťou SEAH,
 - podľa informácií, ktoré mala v danej fáze Komisia k dispozícii, spoločnosti SEA a Airport Handling už pred skončením platnosti hlavných zmlúv s leteckými spoločnosťami podnikli spoločné marketingové úsilie s cieľom uistiť letecké spoločnosti pôsobiace na letisku, že spoločnosť SEA bude po ukončení likvidácie spoločnosti SEAH naďalej poskytovať služby pozemnej obsluhy prostredníctvom svojej novej dcérskej spoločnosti Airport Handling,
 - zariadenia potrebné na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy si bude spoločnosť Airport Handling prenajímať od spoločnosti SEAH, až do (možného) predaja takého majetku tretím stranám formou verejného obstarávania. Komisia zastáva názor, že tvrdenie Talianska o prenajímaní takého majetku spoločnosťou Airport Handling za trhovú cenu je možné prijať, pokiaľ hodnotu daného majetku posudzoval odborník vymenovaný materskou spoločnosťou SEA a prípadný predaj tohto majetku nebol istý,
 - nový poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy bude mať toho istého vlastníka ako spoločnosť SEAH, konkrétne spoločnosť SEA. Komisia zastáva názor, že návrh Talianska ponúknuť formou verejnej súťaže 20 % kapitálu nového poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy nepostačuje na zaručenie prerušenia kontinuity so spoločnosťou SEAH, keďže po prvé, návrh sa obmedzuje len na menšinový podiel akcií, a po druhé, neboli poskytnuté nijaké záruky, že k tomu skutočne dôjde. K tomuto otvoreniu kapitálu by navyše došlo až po vstupe spoločnosti Airport Handling na trh,
 - zdá sa, že z načasovania (po prijatí rozhodnutia o vymáhaní pomoci) a hospodárskej logiky vytvorenia nového poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy vyplýva, že plán predbežne oznámený Talianskom predstavuje mechanizmus na obídenie vymáhania pomoci.
- (119) Komisia preto predbežne dospela k záveru, že predmet a účinky vytvorenia novej spoločnosti sa zdajú obchádzaním povinnosti vrátiť pomoc a že spoločnosť Airport Handling je následníčkou spoločnosťou spoločnosti SEAH. Na základe toho Komisia predbežne zastáva názor, že spoločnosť Airport Handling by mohla byť zodpovedná za vrátenie pomoci, ktorá bola v minulosti poskytnutá spoločnosti SEAH a podľa rozhodnutia o vymáhaní pomoci z roku 2012 sa považuje za nezlučiteľnú.

3.2. K zvyšovaniu základného imania

- (120) Komisia predbežne zastáva názor, že rozhodnutia spoločnosti SEA o vytvorení spoločnosti Airport Handling a zvýšení jej základného imania sú pripísateľné štátu. Po prvé, Komisia poznamenala, že samospráva mesta Miláno má v spoločnosti SEA väčšinový podiel 54,81 % a že teda štát zrejme má vplyv na rozhodovací proces spoločnosti SEA a podieľa sa na rozhodnutiach, ktoré spoločnosť prijíma. Po druhé, Komisia sa v súvislosti s danou vecou odvolávala na určité vyhlásenia zástupcov talianskych orgánov, ktoré zrejme naznačovali, že vytvorenie spoločnosti Airport Handling bolo riadené talianskymi orgánmi, predovšetkým s cieľom ochrániť zamestnanosť na milánskych letiskách.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (121) Okrem toho, keďže spoločnosť SEA zrejme ovládali talianske orgány, Komisia predbežne dospela k záveru, že zvyšovanie základného imania, ktoré financovala spoločnosť SEA, zahŕňalo štátne zdroje.
- (122) Komisia takisto predbežne zastáva názor, že spoločnosť SEA pri zvyšovaní základného imania spoločnosti Airport Handling nekonala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve.
- (123) Po prvé, Komisia vyjadrila pochybnosti, či by súkromný investor poskytol spoločnosti Airport Handling kapitál v čase, keď to urobila spoločnosť SEA, keďže útvary Komisie vtedy už informovali talianske orgány, že zamýšľané založenie nového poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy by pravdepodobne viedlo k ekonomickej kontinuite, a teda k zodpovednosti novej spoločnosti za vrátenie pomoci, ktorá sa podľa rozhodnutia o vymáhaní pomoci z roku 2012 považuje za nezlučiteľnú. V podnikateľskom pláne z novembra 2013 sa však riziko prevodu záväzku vrátiť pomoc zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling nezohľadnilo.
- (124) Po druhé, Komisia vyjadrila pochybnosti, či bol podnikateľský plán podporujúci rozhodnutie spoločnosti SEA investovať do spoločnosti Airport Handling založený na dostatočne pevných predpokladoch.
- (125) Komisia preto zastáva názor, že investícia spoločnosti SEA vo výške 25 miliónov EUR do spoločnosti Airport Handling zrejme nebola založená na ekonomických hodnoteniach porovnateľných s hodnoteniami, ktoré by za daných okolností v podobnej situácii vykonal racionálny súkromný investor pred realizáciou takej investície, s cieľom určiť jej budúcu ziskovosť. Na základe toho Komisia predbežne zastáva názor, že zvýšenie základného imania o 25 miliónov EUR predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Airport Handling.

4. PRIPOMIENKY TALIANSKA

4.1. K ekonomickej kontinuite

- (126) Taliansko pripomenulo, že podľa ustálenej judikatúry je cieľom vymáhania neoprávnenej a nezlučiteľnej štátnej pomoci odstrániť narušenie hospodárskej súťaže spôsobené konkurenčnou výhodou, ktorú umožnila neoprávnená pomoc. Preto musí neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc vrátiť podnik, ktorý z nej mal skutočný prospech. Záväzok vrátiť pomoc sa môže rozšíriť na iné spoločnosti, než je pôvodný príjemca pomoci, iba ak sú splnené tieto kumulatívne podmienky:
- zistilo sa, že spoločnosť pokračuje v činnosti podniku, ktorý bol príjemcom pomoci, a
 - spoločnosť si zachováva skutočný prospech z konkurenčnej výhody spojenej s prijímaním pomoci.
- (127) Podľa názoru Talianska možno v tomto prípade prevod konkurenčnej výhody spojenej s pomocou poskytnutou spoločnosti SEAH od začiatku vylúčiť.
- (128) Taliansko predovšetkým poznamenáva, že Komisia v odôvodnení 219 a nasl. svojho rozhodnutia o vymáhaní pomoci vymedzila údajnú výhodu poskytnutú spoločnosti SEAH tak, že zodpovedá kompenzácií strát spoločnosti SEAH počas obdobia rokov 2002 – 2010. Ako uviedla Komisia, tieto straty boli spôsobené vysokými osobnými nákladmi, ktoré predstavujú výrazný podiel v štruktúre nákladov poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy. Keďže zvyšovanie základného imania, ktoré Komisia posúdila ako štátnu pomoc, slúžilo v prvom rade na pokrytie strát vyplývajúcich z nadmerných osobných nákladov spoločnosti SEAH, podľa názoru Talianska konkurenčná výhoda, z ktorej mala prospech spoločnosť SEAH, by sa *ipso facto* odstránila likvidáciou spoločnosti a jej odchodom z trhu.
- (129) Taliansko takisto poznamenalo, že aj keby časť, hoci malú, konkurenčnej výhody spojenej s pomocou poskytnutou spoločnosti SEAH bolo možné priradiť k aktívam spoločnosti, t. j. k majetku, ktorý spoločnosť SEAH využíva na vykonávanie svojej činnosti pozemnej obsluhy na milánskych letiskách, tento majetok by nepodliehal prevodu zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. Skôr by si ho spoločnosť Airport Handling dočasne prenajala za trhových podmienok až do jeho predaja na voľnom trhu.
- (130) Taliansko ďalej poznamenalo, že aj keby k prevodu konkurenčnej výhody zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling skutočne došlo, nie je možné v tomto prípade dokázať, že spoločnosť Airport Handling *de facto* pokračuje v hospodárskej činnosti spoločnosti SEAH.
- (131) Po prvé, nevykonala by sa žiadny prevod, *de facto* ani *de jure*, pracovných zmlúv medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling. Podľa Talianska spoločnosť Airport Handling iba zamestnala, za úplne nových podmienok, zamestnancov nevyhnutne potrebných na vykonávanie činnosti pozemnej obsluhy. Okrem toho sa nové pracovné zmluvy riadili odlišným režimom [ustanovenia týkajúce sa pracovníkov obsluhy namiesto ustanovení týkajúcich sa pracovníkov riadenia letiska v celoštátnej kolektívnej zmluve (*Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro*)] a iným združením zamestnancov (*Assohandlers* namiesto *Assoaeroporti*). Na základe toho Taliansko poukázalo na skutočnosť, že spoločnosť Airport Handling dosiahne zníženie osobných nákladov spolu s výrazným zvýšením produktivity.

- (132) Taliansko takisto dodalo, že tvrdenie Komisie v rozhodnutí o začatí konania z roku 2014, že bývalým zamestnancom spoločnosti SEAH sú zaručené práva nadobudnuté na základe predchádzajúcich zmlúv so spoločnosťou SEAH, nebude podložené skutkovými okolnosťami. Podľa Talianska dohoda zo 4. novembra 2013 neposkytla nijakú záruku v prospech bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH týkajúcu sa nadobudnutých práv a jednoznačne stanovila potrebu nových pracovných zmlúv založených na nových podmienkach.
- (133) Nedôjde ani k nijakému prevodu zmlúv medzi spoločnosťou SEAH a leteckými dopravcami, ktorí využívajú milánske letiská, na spoločnosť Airport Handling. Podľa Talianska po ukončení platnosti zmlúv medzi spoločnosťou SEAH a leteckými dopravcami dohodla spoločnosť Airport Handling *ex novo* zmluvy s leteckými dopravcami, ktorí využívajú milánske letiská. Okrem toho spoločnosti SEA a Airport Handling podľa Talianska nepodnikli nijaké spoločné marketingové úsilie na tento účel, čo je v rozpore s tvrdeniami Komisie v rozhodnutí o začatí konania z roku 2014, ktoré podľa Talianska nie sú podložené žiadnymi skutkovými okolnosťami. Táto okolnosť by v každom prípade bola bezvýznamná pre posudzovanie ekonomickej kontinuity medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling. V tejto súvislosti Taliansko pripomenulo, že súčasný zoznam klientov spoločnosti Airport Handling je odlišný od zoznamu klientov spoločnosti SEAH. Spoločnosť Airport Handling uzavrela určité zmluvy s leteckými dopravcami, ktorí neboli zákazníkmi spoločnosti SEAH, zároveň sa jej však nepodarilo udržať niektorých bývalých zákazníkov spoločnosti SEAH.
- (134) Podľa Talianska skutočnosť, že podnikateľský plán spoločnosti Airport Handling stanovuje trhovú podiel [...] (*), nemôže byť sama osebe považovaná za dôkaz ekonomickej kontinuity. Taký trhovú podiel by sa mal posudzovať z hľadiska cieľa, ktorý sleduje spoločnosť Airport Handling, dosiahnuť životaschopnosť v strednodobom horizonte.
- (135) Taliansko takisto uviedlo, že spoločnosť Airport Handling sa nepodieľa na postupe predaja aktív spoločnosti SEAH, a preto medzi oboma spoločnosťami nedôjde k nijakému prevodu aktív. Podľa názoru Talianska navyše samotná skutočnosť, že majetok príjemcu pomoci sa prenája tretiemu podniku, nemôže predstavovať dostatočný dôkaz, že tento podnik využíva konkurenčnú výhodu spojenú s pomocou. Podľa názoru Talianska, aby uvedená skutočnosť predstavovala náznak kontinuity, prenájom tohto majetku by sa musel vykonať za nižšiu cenu, než je trhovú cena. V tomto prípade však cenu prenájmu určila nezávislá spoločnosť (IMQ).
- (136) Taliansko takisto pripomenulo, že podiel akcií spoločnosti SEA je výrazne odlišný v porovnaní s obdobím, keď bola údajná pomoc poskytnutá spoločnosti SEAH. Zatiaľ čo v rokoch 2002 – 2010 bola spoločnosť SEA plne vo vlastníctve štátu, v súčasnosti súkromný investor, fond F2i, vlastní 44,31 % základného imania spoločnosti.
- (137) Podľa názoru Talianska navyše založenie trustu predstavuje ďalšiu záruku neexistencie kontinuity medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling. Ako je stanovené v trustovej zmluve, činnosť správcu trustu by skutočne mala byť nástrojom na dosiahnutie týchto cieľov:
- zabezpečiť nezávislé riadenie účasti spoločnosti SEA v spoločnosti Airport Handling pri zohľadnení úplnej kontroly nad spoločnosťou, a teda zabezpečiť vylúčenie akéhokoľvek toku záujmov a/alebo informácií medzi spoločnosťou Airport Handling a skupinou SEA, s osobitným zreteľom na spoločnosť SEAH a na činnosti pozemnej obsluhy, ktoré predtým vykonávala na milánskych letiskách,
 - umožniť vstup nových súkromných investorov, ktorí nie sú prepojení so skupinou SEA, do základného imania spoločnosti Airport Handling, v prvom kroku s podielom najmenej [...] (*) %.
- (138) V dôsledku prevodu 100 % podielu spoločnosti SEA v spoločnosti Airport Handling do trustu bol správca trustu zapísaný do obchodného registra ako jediný akcionár spoločnosti. V rámci tohto oprávnenia má správca trustu úplnú a zásadnú kontrolu nad účasťou spoločnosti SEA v spoločnosti Airport Handling.
- (139) Ako jediný akcionár spoločnosti Airport Handling správca trustu musí, okrem iného:
- vykonávať hlasovacie práva pri vymenovaní riadiacich orgánov spoločnosti Airport Handling nezávisle a bez akéhokoľvek zasahovania spoločnosti SEA tak, aby sa zabezpečilo, že členovia týchto orgánov nemajú alebo nemali pracovné úlohy ani závislosť od spoločností SEA alebo SEAH. V okamihu prevodu podielu spoločnosti SEA na trust sa všetci členovia riadiacich orgánov spoločnosti Airport Handling, ktorí boli vymenovaní spoločnosťou SEA, vzdali svojich funkcií a boli nahradení pracovníkmi, ktorých vymenoval správca trustu,

(*) Obchodné tajomstvo.

- monitorovať ekonomickú diskontinuitu medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling a vyžadovať pravidelné správy o riadení spoločnosti, riadne vykonávanie podnikateľského plánu, prognózy trhového podielu a rozvoja,
- zabezpečiť zavedenie postupov na zabránenie, aby spoločnosť Airport Handling využívala informácie spoločnosti SEA na získavanie neoprávnených výhod pri uzatváraní alebo udržiavaní zmlúv s leteckými dopravcami alebo dodávateľmi tovarov a služieb,
- overovať, či medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling neprebiehajú žiadne transakcie predaja.

4.2. K zvyšovaniu základného imania

4.2.1. K štátnym prostriedkom a pripísateľnosti

- (140) Podľa názoru Talianska nie je štatút spoločnosti SEA ako verejného podniku dostatočný na prijatie záveru, že jeho prostriedky predstavujú štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. V tejto súvislosti Taliansko pripomenulo, že finančné prostriedky spoločnosti Airport Handling nevlastní, ani nemá pod kontrolou spoločnosť SEA, keďže jej účasť v spoločnosti Airport Handling riadi nezávislý orgán, trust, úplne nezávisle od spoločnosti SEA.
- (141) Spoločnosť SEA by preto nemala možnosť vykonávať typické právomoci väčšinového akcionára, konkrétne, okrem iného, právomoc vymenovať členov riadiacich orgánov dcérskej spoločnosti, a teda podieľať sa rozhodujúcim spôsobom na riadení spoločnosti.
- (142) Podľa Talianska Komisia nemôže odvodzovať pripísateľnosť spochybnených opatrení štátu len zo skutočnosti, že je vysoko nepravdepodobné, aby sa tieto opatrenia prijali bez akéhokoľvek zásahu štátu. Podľa Talianska sa od Komisie vyžaduje, aby splňala vysokú úroveň dôkazov. Dané opatrenia sa môžu považovať za pripísateľné štátu, iba pokiaľ by verejný akcionár spoločnosti SEA zohral kľúčovú úlohu pri schválení zvýšenia základného imania spoločnosti Airport Handling. V tomto zmysle považuje Taliansko za dôležité poznamenať, že v článku 15 interných predpisov spoločnosti SEA je stanovené, že zámery týkajúce sa okrem iného zvýšenia základného imania dcérskych spoločností sa musia prijímať hlasmi najmenej šiestich zo siedmich členov, čo si vyžaduje súhlas konateľov vymenovaných súkromným akcionárom, fondom F2i. V dôsledku toho verejný akcionár, bez ohľadu na jeho vlastníctvo väčšiny akcií spoločnosti SEA, nemôže platne rozhodnúť o zámere zvýšiť základné imanie bez toho, aby požiadal o súhlas (alebo skôr o rozhodujúci hlas) riaditeľov vymenovaných súkromným akcionárom.
- (143) Okrem toho Taliansko uviedlo, že vyhlásenia, ako sú tie, ktoré použil minister pre infraštruktúru a dopravu na upokojenie pracovníkov a ktoré Komisia citovala v rozhodnutí o začatí konania, sú plne v súlade s európskymi a talianskymi postupmi, a preto sa nemôžu použiť ako dôkaz pripísateľnosti opatrenia štátu. Uvedené vyhlásenia sa musia považovať za politické vyhlásenia, ktorých cieľom je zmierňovať negatívne účinky nezamestnanosti.
- (144) Na základe toho sa Taliansko domnieva, že investícia spoločnosti SEA do spoločnosti Airport Handling nie je pripísateľná štátu a nezahŕňa štátne prostriedky, a teda nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

4.2.2. K existencii hospodárskej výhody

- (145) Taliansko pripomenulo, že súkromný akcionár prispieva k zvyšovaniu základného imania úmerne k svojmu podielu na základnom imaní spoločnosti SEA, teda 44,31 %. Podľa Talianska má účasť súkromného investora, fondu F2i, reálny ekonomický vplyv a je významná. V tejto súvislosti považuje Taliansko za dôležité poznamenať, že podľa postupu Komisie sa súkromná investícia vo výške približne jednej tretiny celkovej investície považovala za významnú. Podľa názoru Talianska to samo osebe postačuje na vylúčenie štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy v tomto prípade zvýšenia základného imania.
- (146) Po druhé, Taliansko uvádza, že podnikateľský plán spoločnosti Airport Handling hodnotil nezávislý odborník, ktorý dospel k záveru, že investícia spoločnosti SEA je odôvodnená z čisto ekonomického hľadiska, a preto je v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve.
- (147) Na základe toho sa Taliansko domnieva, že investícia spoločnosti SEA do spoločnosti Airport Handling bola vykonaná za okolností, ktoré by boli prijateľné pre súkromného investora pôsobiaceho v normálnych trhových podmienkach, a že preto uvedené opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

5. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (148) Komisia dostala pripomienky od spoločnosti SEAH (v likvidácii), spoločností Milan Airport Handling Trust a Airport Handling, od spoločnosti SEA a od zainteresovanej strany, ktorá požiadala o anonymitu.

5.1. Pripomienky spoločností Milan Airport Handling Trust a Airport Handling (ďalej len „trust“)

5.1.1. K prevodu pracovnej sily

- (149) Podľa trustu má spoločnosť Airport Handling od začiatku svojej činnosti obchodný model štruktúrovaný na základe inej hospodárskej logiky, než mala spoločnosť SEAH, keďže jej cieľom je pôsobiť na trhu nezávisle a dosiahnuť životaschopnosť bez kapitálových zásahov akcionára.
- (150) Spoločnosť Airport Handling predovšetkým vždy zastávala názor, že jej obchodný model by mal vychádzať z modulov pracovných síl organizovaných podľa kritérií efektívnosti a relevantnosti. Činnosť pozemnej obsluhy podľa trustu charakterizujú pracovné špičky v určitých obdobiach roka (napríklad v lete). Na tieto rýchle zmeny dopytu musí poskytovateľ služieb reagovať pružne, prostredníctvom prijímania dočasných zamestnancov na tieto obdobia, keď je prijímanie odôvodnené vzhľadom na požadovaný objem práce.
- (151) Zatiaľ čo spoločnosť SEAH spravidla využívala [...] (*) ([...] (*)), spoločnosť Airport Handling prijala prístup založený na [...] (*) (napríklad [...] (*)). Aj keď by si to vyžadovalo komplexnejšiu odbornú prípravu, riadenie a koordináciu činností, na druhej strane by to viedlo k väčšej pružnosti a následne k poklesu prevádzkových nákladov. Podľa trustu to umožnilo [...] (*) (31. decembra 2014 mala spoločnosť Airport Handling [...] (*)).
- (152) Trust uviedol, že nedošlo k nijakému prevodu pracovných zmlúv medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling, ako preukázal na základe týchto okolností:
- spoločnosť Airport Handling prijímala zamestnancov podľa plánu vypracovaného úplne nezávisle, na základe predpokladaného objemu dopravy a konkrétnej organizácie práce, čím dosiahla výrazné zníženie počtu pracovných síl v porovnaní so spoločnosťou SEAH,
 - bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH prijímala spoločnosť Airport Handling na základe podmienok, ktoré sú formálne a vecne odlišné, podľa iného obchodného modelu, než mala spoločnosť SEAH.
- (153) Trust navyše pripomenul atmosféru silného odporu a veľmi zložité vzťahy s odborovými organizáciami v júni 2014. Podľa názoru trustu je zrejmé, že ak by spoločnosť Airport Handling opätovne zamestnávala bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH na základe rovnakých podmienok, títo zamestnanci by nemali dôvod na sťažnosti. Naopak, silný odpor odborov proti dohode z júna 2014 preukazuje skutočnosť, že pracovníci si boli plne vedomí zhoršenia podmienok svojho zamestnávania.

5.1.2. K zmluvám s leteckými dopravcami

- (154) Po prvé, trust uviedol, že zmluvy s leteckými dopravcami sú zo zásady neprenosné na tretie strany. V článku 3.2 štandardnej zmluvy o pozemnej obsluhu je výslovne stanovené, že s výnimkou mimoriadnych prípadov, v ktorých je potrebné sa dohodnúť so spoločnosťami pozemnej obsluhy, letecký dopravca nemôže pridelovať úlohy tretím stranám na základe zmluvy:
- „Dopravca nepoverí žiadnu inú osobu, spoločnosť ani organizáciu poskytovaním služieb, na poskytovanie ktorých sa spoločnosť poskytujúca služby pozemnej obsluhy dohodla na základe tejto zmluvy, s výnimkou takých osobitných prípadov, na ktorých sa strany spoločne dohodnú.“
- (155) Trust poskytol viaceré vyhlásenia leteckých spoločností, ktoré nevykonali verejné obstarávanie v zmysle postupov zadávania verejných zákaziek s cieľom vybrať spoločnosť Airport Handling ako poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy. Tieto letecké spoločnosti uviedli, že napriek tomu bola spoločnosť Airport Handling vybratá na základe súťažného konania, založeného na referenčnom porovnávaní s inými poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy.
- (156) Trust navyše pripomenul, že platnosť zmluvy o pozemnej obsluhu stanovuje letecký dopravca a tomu zmluva často poskytuje možnosť odstúpiť od nej na základe oznámenia. Napríklad v štandardnej zmluve združenia IATA je stanovené, že každá zo strán môže zmluvu vypovedať oznámením 60 dní vopred. Zmluva s leteckým dopravcom preto nie je nevyhnutne dlhotrvajúcou zmluvou, ktorá môže poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy chrániť pred hospodárskou súťažou. Dopravcovia môžu skutočne od zmluvy odstúpiť, ak získajú lepšie podmienky od iných poskytovateľov služieb.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (157) Podľa trustu, keď spoločnosť SEAH odišla z trhu a spoločnosť Airport Handling rokovala o nových zmluvách s leteckými dopravcami, tí navrhli spoločnosti Airport Handling, ako aj iným poskytovateľom služieb, na ktorých sa obrátili, odlišné, výhodnejšie podmienky, než aké dostali od spoločnosti SEAH. Podľa trustu je celkom bežné, že sa letecký dopravca rozhodne zmluvu vypovedať, keď dostane ponuku výhodnejších podmienok od iných konkurenčných poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, alebo ohrozí pokračovanie zmluvy, ak aktuálny poskytovateľ nie je ochotný zlepšiť svoju ponuku v porovnaní s inými poskytovateľmi.
- (158) Spoločnosť Airport Handling začala svoju činnosť na milánskych letiskách 1. septembra 2014, po prevode podielu spoločnosti SEA do trustu. Hoci spoločnosť Airport Handling pôvodne oznámila začiatok svojej činnosti úradu ENAC a leteckým dopravcom už 1. júla 2014, oneskorenie spôsobené prevodom akcií do trustu a ťažkosti s odborními oddialili začiatok činnosti na 1. september 2014.
- (159) Dňa 28. februára 2015 uzavrela spoločnosť Airport Handling zmluvy o poskytovaní služieb pozemnej obsluhy s [...] (*) leteckými dopravcami, [...] (*) využívajúcimi letisko Linate a [...] (*) využívajúcimi letisko Malpensa. Trust ďalej uviedol, že spoločnosť Airport Handling neuzavrela zmluvy so všetkými leteckými dopravcami, ktorí boli predtým v zmluvnom vzťahu so spoločnosťou SEAH. Konkrétnejšie, [...] (*).
- (160) Podľa trustu sú zmluvy, ktoré spoločnosť Airport Handling podpísala s leteckými dopravcami, odlišné od zmlúv so spoločnosťou SEAH.
- Z právneho hľadiska: Spoločnosť Airport Handling vstúpila do nového zmluvného vzťahu a nestala sa pokračovateľom predchádzajúceho vzťahu. Preto spoločnosť Airport Handling nie je zodpovedná za predchádzajúce záväzky, nároky alebo dlhy leteckých dopravcov vo vzťahu k spoločnosti SEAH.
- Z hľadiska obsahu:
- Spoločnosť Airport Handling takmer systematicky dostávala od leteckých dopravcov (priamo alebo prostredníctvom oznámení o vyhlásení verejného obstarávania) žiadosti o [...] (*),
- niektorí leteckí dopravcovia [...] (*),
- niektorí leteckí dopravcovia požadovali [...] (*).
- (161) Predovšetkým, podľa trustu [...] (*) leteckých dopravcov získalo od spoločnosti Airport Handling v rámci rokovaní o novej zmluve o poskytovaní služieb pozemnej obsluhy [...] (*). Zároveň [...] (*) leteckých dopravcov uzavrelo zmluvu [...] (*) so spoločnosťou SEAH.
- (162) Trust takisto uviedol, že platnosť niektorých najdôležitejších zmlúv s leteckými dopravcami ([...](*)) sa skončí v týchto termínoch:
- zmluva s [...] (*) dňa [...] (*),
- zmluva s [...] (*) dňa [...] (*),
- zmluva s [...] (*) dňa [...] (*).

5.1.3. K predpokladanému spoločnému marketingovému úsiliu

- (163) Takisto ako Taliansko aj trust sa domnieva, že akékoľvek spoločné marketingové úsilie spoločností SEA/SEAH a spoločnosti Airport Handling, ak by bolo možné také úsilie dokázať, bolo by bezvýznamné pre posudzovanie ekonomickej kontinuity.
- (164) Okrem toho trust považuje skutočnosť, že spoločnosť SEA mohla verejne vyhlásiť a/alebo oznámiť leteckým dopravcom, že skupina má v úmysle pokračovať v prevádzke pozemnej obsluhy, za bezvýznamnú z hľadiska vyšetrovania, keďže vytvorenie a kapitalizácia spoločnosti Airport Handling boli Komisii známe od roku 2013.

5.1.4. K očakávanému trhovému podielu spoločnosti Airport Handling

- (165) Skutočnosť, že spoločnosť Airport Handling môže dosiahnuť výraznú prítomnosť na trhu so službami pozemnej obsluhy na milánskych letiskách, podľa trustu nevyplyva z prevodu aktív zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling, ale z konkrétnej situácie na milánskych letiskách a z obchodných modelov uplatňovaných rozličnými poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (166) Skutočnosť, že spoločnosť odchádza z trhu a ďalší prevádzkovateľ (či už ide o nového účastníka trhu, alebo o existujúceho prevádzkovateľa) získa podobný trhový podiel, je podľa názoru trustu jav, ktorý sa na trhoch vyskytuje pravidelne a je výsledkom krížovej pružnosti medzi konkurenčnými podnikmi. Na hypotetickom trhu iba s dvomi podnikmi A a B je pravdepodobné, že ak spoločnosť A zlyhá, jej zákazníci a trhový podiel sa presunú k podniku B, bez akéhokoľvek právneho alebo skutkového prepojenia medzi týmito dvomi podnikmi. Je pravdou, že na milánskych letiskách nepôsobia dvaja, ale viacerí poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, podľa trustu však v súčasnosti iba dvaja z týchto prevádzkovateľov zamerali svoj obchodný model na milánske letiská. Podobné trhové podiely by podľa názoru trustu bolo možné odôvodniť odkazom na skutočnosť, že spoločnosť Airport Handling je jediným poskytovateľom služieb, ktorý organizuje svoju činnosť na milánskych letiskách ako centrálny poskytovateľ, s cieľom do značnej miery uspokojiť dopyt leteckých dopravcov a poskytovať vysokokvalitné služby.
- (167) Podľa trustu je odôvodnenie Komisie cyklické: buď je trhový podiel, ktorého dosiahnutie na milánskych letiskách spoločnosť Airport Handling očakávala podľa odhadov podnikateľského plánu, nerealistický, a preto zvýšenie základného imania spoločnosti Airport Handling predstavuje štátnu pomoc, alebo je trhový podiel skutočne realistický, ale v tom prípade je skutočnosť, že spoločnosť Airport Handling mohla takýto trhový podiel dosiahnuť, dôležitá z hľadiska problému ekonomickej kontinuity.

5.1.5. K využívaniu majetku spoločnosti SEAH spoločnosťou Airport Handling

- (168) Trust zdôrazňuje, že výberové konanie na predaj aktív spoločnosti SEAH bolo vyhlásené za neúspešné, keďže ani jeden uchádzač neprejavil záujem o nákup skupín aktív vyčlenených na predaj.
- (169) Podľa spoločnosti Airport Handling je hlavným dôvodom skutočnosť, že majetok spoločnosti SEAH je zastaraný, a preto sa nezdá na trhu atraktívny. Trust skutočne uvádza, že z [...] (*) najhodnotnejších položiek (t. j. [...] (*)), iba približne [...] (*) položiek majetku kúpila spoločnosť SEAH po 31. decembri 2006. Väčšina položiek majetku by bola staršia než 15 rokov, čo spôsobuje výrazné ťažkosti pri získavaní náhradných dielov a v dôsledku toho pri zabezpečovaní požadovanej úrovne výkonnosti.
- (170) Trust takisto pripomenul, že spoločnosť Airport Handling nepredložila ponuku vo výberovom konaní na predaj aktív spoločnosti SEAH. Domnieva sa však, že nadobudnutie aktív by nepredstavovalo dôkaz ekonomickej kontinuity so spoločnosťou SEAH.
- (171) Trust takisto uviedol, že spoločnosť Airport Handling v súčasnosti používa majetok spoločnosti SEAH na základe dvojstrannej zmluvy podpísanej 1. septembra 2014. Podľa trustu zmluvu v súlade s princípom nezávislého vzťahu dohodli spoločnosť SEAH a správca trustu v období medzi založením trustu (30. jún 2014) a dňom skutočného prevodu podielu spoločnosti SEA v spoločnosti Airport Handling na trust (27. august 2014).
- (172) Správca trustu vniesol do zmluvy významné zmeny, ako napríklad:
- overenie trhovej hodnoty poplatku za prenájom nezávislým odborníkom, ktorého spoločne vymenovali spoločnosti Airport Handling a SEAH, s cieľom zabezpečiť, aby spoločnosť Airport Handling platila za používanie majetku spoločnosti SEAH trhovo orientovaný poplatok,
 - úpravu poplatku za prenájom v prípade odchýlky vyššej než 10 % od poplatku za prenájom určeného nezávislým odborníkom,
 - predĺženie zmluvy do 31. augusta 2015, aby bola v súlade s bežnou obchodnou praxou,
 - možnosť ďalej prenajať zariadenia tretím stranám,
 - podmienku, že bežnú údržbu a údržbu pri poruchách zabezpečuje spoločnosť Airport Handling, zatiaľ čo za mimoriadnu údržbu je naďalej zodpovedná spoločnosť SEAH.
- (173) Trust pripomenul, že poplatok za prenájom bol stanovený na základe hodnotení viacerých odborníkov, a preto odrážal trhovú cenu.
- (174) Trust takisto uviedol, že spoločnosť Airport Handling už začala postupy nákupu významnej časti majetku ([...] (*) %) potrebného na vykonávanie činnosti od tretích strán, s cieľom nahradiť majetok prenajatý od spoločnosti SEAH po skončení platnosti nájomnej zmluvy. V tomto zmysle:
- dňa 26. novembra 2014 predstavenstvo spoločnosti Airport Handling rozhodlo o začatí verejného obstarávania na obnovu majetku prenajatého od spoločnosti SEAH, v celkovej odhadovanej hodnote približne [...] (*) EUR,

(*) Obchodné tajomstvo.

- tieto verejné obstarávania (všetky okrem jedného, ktoré bolo v čase predkladania pripomienok trustu k rozhodnutiu o začatí konania z roku 2014 ešte v počiatočnej fáze) boli uzavreté začiatkom januára 2015 a spoločnosť Airport Handling 11. februára 2015 už schválila prvú objednávku na nákup približne [...] (*) % majetku (vrátane [...] (*)). Podľa trustu by mohla byť čoskoro predložená druhá objednávka za predpokladu, že sa nájdu alternatívne formy financovania alebo dodávok, keďže z výsledkov výberového konania vyplynulo výrazné zvýšenie nákladov na nové zariadenia.

5.1.6. K načasovaniu a logike prevádzky

- (175) Podľa trustu je predpoklad, že vytvorenie novej dcérskej spoločnosti poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy spoločnosťou SEA má za cieľ obídienie príkazu na vymáhanie pomoci, je rovnaký ako tvrdenie, že záporným rozhodnutím o štátnej pomoci sa zabráni príjemcovi údajnej pomoci, aby pokračoval vo svojom podnikaní v nových podmienkach.

5.1.7. K opatreniam prijatým správcom trustu na zabezpečenie ekonomickej diskontinuity

- (176) Trust zdôrazňuje, že 1. augusta 2014 uzavreli správca trustu a spoločnosť SEA protokol, ktorý umožňuje správcovi trustu začať vykonávanie určitých funkcií vedenia a monitorovania prevádzky spoločnosti Airport Handling počas mesiacov júl a august 2014.
- (177) V tejto fáze, okrem opatrení prijatých po konzultácii so spoločnosťou SEAH týkajúcich sa prenájmu majetku spoločnosti SEAH a správy odborníka, správca trustu požiadal spoločnosť SEA o finančné prostriedky potrebné na vykonávanie práce v úplnej nezávislosti od spoločnosti SEA a tieto prostriedky aj dostal. Správca trustu okrem toho vyzval spoločnosť SEA, aby preformulovala svoje zmluvy o poskytovaní služieb so spoločnosťou Airport Handling, určil nového právneho poradcu pre spoločnosť Airport Handling a požiadal o zmeny interných predpisov spoločnosti Airport Handling, ktoré zabezpečia úplnú nezávislosť spoločnosti.
- (178) Po prevode podielu spoločnosti SEA na trust 27. augusta 2014 správca trustu vymenoval nové predstavenstvo.
- (179) Správca trustu sa takisto postaral, aby nové predstavenstvo:
- požiadalo členov predstavenstva spoločnosti Airport Handling o vypracovanie a doručenie úplného posúdenia podniku s cieľom zabezpečiť, aby sa neprijímali žiadne akty, ktoré nie sú zlučiteľné s požiadavkou ekonomickej diskontinuity,
 - požiadalo o zavedenie postupov na:
 - zistenie, okrem iného, že neboli prijaté žiadne právne akty medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling týkajúce sa dodávky tovarov, hnutelného a/alebo nehnuteľného majetku, zmlúv s leteckými spoločnosťami a/alebo dodávateľmi tovarov a služieb súvisiacich s činnosťou pozemnej obsluhy,
 - overenie, či spoločnosť Airport Handling zavedie potrebné postupy a kontroly s cieľom zabrániť, aby spoločnosť využívala nepovolené obchodné informácie spoločnosti SEA, ktoré by mohli zvýhodňovať spoločnosť Airport Handling voči konkurentom pri uzatváraní alebo udržiavaní zmlúv s leteckými dopravcami alebo ktoré sú dôležité pre umiestnenie spoločnosti Airport Handling na trhu služieb pozemnej obsluhy,
 - venovalo pozornosť existujúcim pozíciám a doplnilo vyššie funkcie, kde vidí ich nedostatok (predovšetkým riaditeľstvo pre právne záležitosti a zdroje),
 - upravilo riadenie spoločnosti Airport Handling postúpením rozsiahlych rozhodovacích právomocí riaditeľovi, ktorý je členom správy trustu,
 - posúdilo a dočasne potvrdilo generálneho riaditeľa,
 - rozhodlo, že spoločnosť Airport Handling by mala mať svoje vlastné webové sídlo,
 - pristúpilo k intenzívnym rokovaniam so spoločnosťou SEA o dôkladnej revízii zmlúv o poskytovaní služieb, ktoré existujú medzi spoločnosťami Airport Handling a SEA, s cieľom zabezpečiť, aby všetky služby boli k dispozícii za najlepších možných podmienok a aby vznikla možnosť bez postihu prerušiť vykonávanie služby, ak a keď sa spoločnosť Airport Handling rozhodne využiť vnútorné štruktúry alebo obrátiť sa na iných a vhodnejších dodávateľov,

(*) Obchodné tajomstvo.

- oznámilo zákazníkovi, dodávateľovi a príslušnému orgánu (úradu ENAC) zmenu kontroly nad spoločnosťou.
- (180) Správca trustu okrem toho prijal opatrenia na zabezpečenie ekonomickej diskontinuity. Tieto postupy v stručnosti zahŕňajú:
- vypracovanie zoznamu opatrení, ktoré sa považujú za dôležité na zabezpečenie ekonomickej diskontinuity,
 - posúdenie a schválenie týchto opatrení,
 - informačný tok smerom k predstavenstvu,
 - postupy týkajúce sa spravovania, oddelovania a uchovávaní informácií, ktoré môžu byť dôležité pre ekonomickú diskontinuitu.
- (181) Podľa trustu boli tieto vnútorné postupy vysvetlené v rámci dvoch kurzov odbornej prípravy pre vyšších, resp. stredných riadiacich pracovníkov spoločnosti Airport Handling.

5.1.8. K pripísateľnosti opatrení štátu

- (182) Podľa trustu talianske orgány v období od júna do augusta 2014 neuplatňovali priamy vplyv na spoločnosť SEA a jej rozhodnutie investovať do spoločnosti Airport Handling. Nevyskytli sa žiadne náznaky, priame ani nepriame, ktoré by vyvolávali hoci len vzdialené pochybnosti, že rozhodnutie o založení a/alebo kapitalizovaní spoločnosti Airport Handling záviselo od talianskych orgánov.

5.1.9. K podnikateľskému plánu spoločnosti Airport Handling a súladu so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve

- (183) Podľa trustu neexistuje kontinuita medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling, preto by žiadny súkromný investor nezvažoval krehkosť posudzovania v rozhodnutí Komisie o začatí konania z roku 2014 a nebol by týmto posudzovaním ovplyvnený pri svojom rozhodnutí investovať do spoločnosti Airport Handling.
- (184) Trust objasnil, že podnikateľský plán z novembra 2013, pôvodne predstavený Komisii, bol medzičasom zlepšený. Preto podnikateľským plánom, ktorý bol základom rozhodnutia o kapitalizovaní spoločnosti Airport Handling, bol podnikateľský plán z augusta 2014 prijatý predstavenstvom spoločnosti Airport Handling 26. augusta 2014.
- (185) Po prevezení podielu spoločnosti SEA na trust pristúpil správca trustu k overovaniu, či je podnikateľský plán spoločnosti Airport Handling dôveryhodný. Novovymenované predstavenstvo spoločnosti Airport Handling podľa trustu najskôr kontrolovalo, či je dôveryhodný podnikateľský plán zo 6. augusta 2014, a poverilo touto úlohou spoločnosť Boston Consulting Group (ďalej len „BCG“).
- (186) Spoločnosť BCG oznámila svoje zistenia spoločnosti Airport Handling 14. októbra 2014. Spoločnosť BCG dospela k záveru, že cieľ podnikateľského plánu, t. j. príjmy pred započítaním úrokov a daní (EBIT) v roku 2017 vo výške [...] (*) EUR, s rozpätím [...] (*) %, je opodstatnený, a že úroveň odchýlky je úplne v súlade s priemernou ziskovosťou významnej vzorky iných európskych súkromných alebo verejných spoločností pôsobiach v odvetví služieb pozemnej obsluhy, alebo mierne nižšia. Spoločnosť BCG takisto potvrdila platnosť podnikateľského plánu z novembra 2013.

5.1.9.1. K zamýšľanému znižovaniu počtu pracovných síl a zvyšovaniu efektívnosti

- (187) Podľa trustu je spoločnosť Airport Handling rozhodnutá dosiahnuť maximálnu efektívnosť a pružnosť prostredníctvom [...] (*). Podľa podnikateľského plánu zo 6. augusta 2014 sa očakáva, že spoločnosť Airport Handling zamestná [...] (*). Dosiahne sa to zjednotením koordinačných štruktúr a zavedením nových výkonných zariadení a počítačových systémov pre personálny manažment, čo umožní spoločnosti Airport Handling nenahrádzať odchádzajúcich zamestnancov.

(*) Obchodné tajomstvo.

5.1.9.2. K zvyšovaniu efektívnosti spojenému so špecifickými faktormi organizácie práce

(188) Ešte vyšší stupeň efektívnosti prinesie podľa trstu táto séria opatrení:

- *optimalizácia podielu zmlúv na určitý čas a zmlúv na kratší pracovný čas*: odhaduje sa zvýšenie efektívnosti približne o [...] (*) % už v roku 2015 a spolu s [...] (*) by došlo k zvýšeniu o ďalších [...] (*) % do roku 2017,
- *lepšie vymedzenie pracovného programu*: v pracovnej zmluve, ktorú uplatňuje spoločnosť Airport Handling, sa predpokladá [...] (*) než v zmluve, ktorú v prípade svojich zamestnancov uplatňovala spoločnosť SEAH. To umožňuje úspory [...] (*) %, pokiaľ ide o počet pracujúcich zamestnancov. Okrem toho, denný pracovný čas zamestnancov na plný pracovný čas je [...] (*), čo má vplyv na potrebný stav pracovníkov [...] (*) %. Obnovenie kolektívnej zmluvy očakávané počas roka 2015 prináša ďalších [...] (*). Spoločnosť Airport Handling navyše má v úmysle optimalizovať využitie zdrojov zavedením nástrojov, ako je práca na zmeny a zmluvy s moduláciou denného a týždenného harmonogramu podľa aktuálnych požiadaviek, v súlade s novými možnosťami, ktoré ponúkajú kolektívne zmluvy na celoštátnej úrovni. Tieto mechanizmy umožnia spoločnosti Airport Handling zvýšiť efektívnosť prinajmenšom o ďalších [...] (*) %,
- *úprava organizačnej štruktúry s cieľom efektívne využívať zdroje [...] (*)*: už od roku 2015 dôjde k zvýšeniu efektívnosti vyplývajúcej zo sezónnej aktualizácie prijímania v závislosti od rastu intenzity dopravy a z prerozdelenia dovolení na deväť období, čo spôsobí [...] (*). Odhadované úspory budú [...] (*) %,
- *optimalizácia výkonnosti existujúcich zamestnancov*: progresívne využívanie [...] (*) povedie k zvýšeniu prevádzkovej efektívnosti o 0,5 %. Zníženie počtu pozícií pre [...] (*), čiastočne už vykonané [...] (*) a čiastočne prebiehajúce počas roka 2015 ([...] (*)), ďalej prispeje k zvýšeniu efektívnosti,
- *úspory z rozsahu vyplývajúce z vyššej intenzity dopravy*: zvyšovanie intenzity dopravy v prípade existujúcich zákazníkov a uzatváranie zmlúv s novými leteckými dopravcami, aj keď využívajú časy mimo špičky, umožní zlepšenie faktorov rozloženia zamestnancov s účinkom na prevádzkovú efektívnosť + [...] (*) % v roku 2017,
- *štrukturálne zmeny prevádzkových procesov*: trust uviedol tieto predpokladané cesty k zvýšeniu efektívnosti: zlepšenie plánovania a organizácie práce, investície do technických riešení, ktoré umožnia čiastočnú alebo úplnú automatizáciu určitých činností, prepojenie výdavkov na pracovnú silu s obchodnými výstupmi a výsledkami. Pokiaľ ide o plánovanie práce, trust uviedol, že spoločnosť Airport Handling predpokladá investície do nových informačných systémov pre personálny manažment a rozdeľovanie do zmien, čo vedie k racionálnejšiemu využívaniu zdrojov s efektívnosťou [...] (*) %. Spoločnosť Airport Handling okrem toho začala proces nadobúdania nových zariadení vybavených modernými systémami geolokalizácie. Efektívnosť, pokiaľ ide o využívanie zamestnancov, sa odhaduje na [...] (*) %.

(189) Výsledky, ktoré spoločnosť Airport Handling dosiahla za prvé mesiace prevádzky, podľa trstu umožňujú Komisii, aby si overila *ex post*, že predpoklady v podnikateľskom pláne boli správne. Trust poukázal na výsledky za prvé štyri mesiace činnosti, ktoré predstavujú [...] (*) EBIT [...] (*) EUR a [...] (*) [...] (*) EUR, v porovnaní s prognózami podnikateľského plánu zo 6. augusta 2014. Tento pozitívny trend bol výsledkom [...] (*) príjmov [...] (*) EUR a [...] (*) nákladov [...] (*) EUR).

5.2. Pripomienky spoločnosti SEAH (v likvidácii)

5.2.1. K aktívam spoločnosti SEAH

(190) Podľa spoločnosti SEAH mali zariadenia pozemnej obsluhy pred vstupom spoločnosti do likvidácie účtovnú hodnotu [...] (*) EUR. Priemerný vek tohto majetku bol [...] (*). Z približne [...] (*) položiek zariadení [...] (*) vyššej hodnoty (s výnimkou [...] (*)), iba [...] (*) bolo nadobudnutých po 31. decembri 2006.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (191) Keď spoločnosť SEAH vstúpila do likvidácie, jediné ďalšie aktíva spoločnosti pozostávali z prevádzkového kapitálu spojeného s činnosťou, ktorá bola ukončená 1. septembra 2014. Okrem toho boli prítomné určité [...] (*). Tieto pozície boli medzičasom zlikvidované. Preto podľa spoločnosti SEAH, pokiaľ ide o financovanie nákladov na likvidáciu a akéhokoľvek iného zostatkového dlhu, likvidátor sa môže spoliehať iba na predaj zariadení pozemnej obsluhy.

5.2.2. K výberovému konaniu na predaj aktív spoločnosti SEAH

- (192) Jednou z hlavných úloh likvidátora bolo dokončiť postup otvoreného, verejného a nediskriminačného výberového konania na predaj aktív spoločnosti SEAH, ktoré sa začalo už pred vstupom spoločnosti do likvidačného konania.
- (193) Podľa spoločnosti SEAH bol majetok rozdelený do deviatich skupín, ktoré zahŕňali dopĺňajúce sa zariadenia rôznej hodnoty a funkčne nezávislé. Cieľom bolo zaručiť širokú účasť na výberovom konaní. Cieľom rozdelenia majetku do skupín bolo vyhovieť požiadavkám trhu, ktoré boli určené na základe činnosti veľkých poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy na talianskych letiskách. Z dostupných informácií vyplýva, že postup predaja bol obmedzený na poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, prevádzkovateľov letísk, leteckých dopravcov, výrobcov predávaných druhov zariadení, následných predajcov a lízingové spoločnosti. Okrem toho boli stanovené určité minimálne požiadavky na solventnosť, najmä pokiaľ ide o i) obrat najmenej 1 milión EUR na každú skupinu majetku, pre ktorú chceli predložiť ponuku, ii) čisté aktíva najmenej 1 milión EUR alebo 2 milióny EUR v prípade, že potenciálni kupujúci predložili ponuku na viac skupín, iii) pomer dlhu a celkových aktív najviac 3. Vo výzve na predkladanie ponúk neboli stanovené nijaké podmienky účasti okrem uvedených záväzných požiadaviek.
- (194) Spoločnosť SEAH poznamenáva, že ani jeden potenciálny predkladateľ ponúk neprejavil záujem o nadobudnutie tohto majetku. Jediné žiadosti o informácie predložili mimo rámca daného postupu strany, ktoré mali záujem o nadobudnutie iba určitých častí majetku, avšak za ceny výrazne nižšie, než boli ceny stanovené nezávislými odborníkmi. Spoločnosť SEAH takisto uviedla, že spoločnosť Airport Handling prejavila záujem o nadobudnutie daného majetku, ale nepredložila ponuku. Komisia poznamenáva, že talianske orgány vyhlásili už 27. novembra 2013, keď konzultovali s Komisiou plán spoločnosti SEA zlikvidovať spoločnosť SEAH, vytvoriť spoločnosť Airport Handling a poskytnúť jej kapitál, že spoločnosť Airport Handling sa nebude podieľať na postupe predaja, a teda nepredloží nijakú ponuku v rámci tohto postupu.
- (195) Po neúspešnom pokuse o predaj aktív spoločnosti SEAH pokračoval likvidátor v kontaktoch s hlavnými prevádzkovateľmi v danom odvetví a diskutoval o možnosti predaja týchto aktív a o podmienkach, ktoré by sa mohli uplatniť na taký predaj.

5.2.3. K hodnoteniu aktív

- (196) Spoločnosť SEAH pripomenula, že pred vstupom spoločnosti do likvidácie jej predstavenstvo vybralo spoločnosť IMQ ako nezávislého odborníka povereného hodnotením aktív. Hodnotenie bolo doručené 25. júna 2014 a navrhoval sa v ňom poplatok za prenájom [...] (*) EUR ročne, čo sa považovalo za hodnotu v súlade s trhovými podmienkami. Dňa 1. septembra 2014 spoločnosť SEAH poverila spoločnosť E&Y druhým hodnotením aktív. Na žiadosť správcu trustu spoločnosť SEAH a správca trustu spoločne poverili spoločnosť E&Y vykonaním takého druhého hodnotenia. Spoločnosť E&Y potom navrhla poplatok za prenájom 1,4 milióna EUR ročne.
- (197) Spoločnosť SEAH dodala, že spoločnosť Airport Handling v súčasnosti používa majetok spoločnosti SEAH na základe nájomnej zmluvy a je zodpovedná za jeho údržbu (náklady na údržbu sa odhadujú na [...] (*) EUR ročne).

5.2.4. K nájomnej zmluve

- (198) Podľa spoločnosti SEAH bola nájomná zmluva pred jej uzavretím predmetom intenzívnych rokovaní medzi stranami, bez akéhokoľvek zasahovania spoločnosti SEA. Spoločnosť SEAH uviedla, že uzavretie nájomnej zmluvy je záväznou podmienkou udržania hodnoty majetku, keď je potrebné sa ho zbaviť. Ak by sa neuzavrela nájomná zmluva so spoločnosťou Airport Handling, spoločnosť SEAH by musela odstrániť zariadenia z priestorov letiska, čo by si vyžiadalo značné náklady na dopravu a údržbu.
- (199) Spoločnosť SEAH takisto uviedla, že vzhľadom na skončenie platnosti nájomnej zmluvy 31. augusta 2015 likvidátor zvažoval možnosti, ako sa majetku zbaviť. Spoločnosť SEAH zdôrazňuje, že predaj jej majetku spoločnosti Airport Handling by umožnil spoločnosti SEAH maximalizovať hodnotu tohto majetku v rámci postupu likvidácie, ak by Komisia zmiernila pochybnosti o ekonomickej kontinuite.

(*) Obchodné tajomstvo.

5.3. Pripomienky spoločnosti SEA

5.3.1. K ekonomickej kontinuite

- (200) Podľa názoru spoločnosti SEA judikatúra citovaná v rozhodnutí o začatí konania z roku 2014 sa pomerne výrazne líši od daného prípadu.
- (201) Po prvé, táto judikatúra sa týka výlučne situácií charakterizovaných prítomnosťou prevodu aktív z príjemcu pomoci na novozaloženú spoločnosť. Judikatúra sa v zásade týka prípadov, keď podnik, ktorý mal prospech z nezlučiteľnej štátnej pomoci a nie je schopný takúto pomoc vrátiť, založí nový podnik a prevedie na neho časť svojich činností. Po druhé, vo všetkých prípadoch citovaných Komisiou sa prevod medzi príjemcom pomoci a novým podnikom týkal aktív značnej hodnoty (činnosti, zariadenia, tovary, majetok, ochranné známky, práva priemyselného vlastníctva).
- (202) Podľa spoločnosti SEA vedú charakteristiky tohto prípadu k záveru, že spoločnosť Airport Handling by nemohla pokračovať vo využívaní konkurenčnej výhody spojennej s predpokladanou pomocou, ktorú dostala spoločnosť SEAH, keďže spoločnosť Airport Handling neprevzala nijaké aktíva od spoločnosti SEAH. Údajná konkurenčná výhoda poskytnutá spoločnosti SEAH by sa skončila likvidáciou spoločnosti, a preto by sa nemohol vykonať jej prevod.
- (203) Spoločnosť SEA pripomína, že v rozhodnutí o vymáhaní pomoci z roku 2012 Komisia dospela k záveru, že údajná konkurenčná výhoda poskytnutá spoločnosti SEAH zodpovedala financovaniu strát, ktoré spoločnosť utrpela a ktoré boli spôsobené predovšetkým vysokými nákladmi na zamestnancov. Spoločnosť SEA pripomína, že náklady na zamestnancov majú veľký vplyv na štruktúru nákladov poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, keď predstavujú 65 – 80 % celkových nákladov, zároveň však zdôrazňuje, že na rozdiel od prípadov citovaných Komisiou sa tento prípad netýka prevodu akcií ani aktív, ktoré sú potrebné na vykonávanie (alebo skôr pokračovanie) činnosti spoločnosti SEAH, ani na prevádzku, ktorej cieľom je ochrana aktív príjemcu pomoci, a teda obídenie príkazu na vymáhanie pomoci.
- (204) Podľa spoločnosti SEA je takisto potrebné poznamenať, že ak sa výhoda vyplývajúca z údajnej štátnej pomoci, ktorú dostala spoločnosť SEAH, použila na pokrytie strát spôsobených nadmernými nákladmi práce, táto výhoda sa definitívne skončila likvidáciou spoločnosti a prepustením pracovníkov. Podľa názoru spoločnosti SEA skutočnosť, že bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH následne prijímala spoločnosť Airport Handling za podmienok, ktoré boli formálne a vecne odlišné, nemôže zásadne zmeniť tento záver.
- (205) Spoločnosť SEA dodáva, že aj keď by sa uznala skutočnosť, že neexistencia prevodu aktív zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling nie je dostatočná na prijatie záveru o neexistencii ekonomickej kontinuity, okolnosti transakcie, ktorá bola základom vytvorenia spoločnosti Airport Handling, vnímané ako celok, sa nemôžu považovať za také, ktoré by viedli k obídeniu príkazu na vymáhanie pomoci.
- (206) Podľa spoločnosti SEA sa rozhodnutie o založení novej spoločnosti poskytujúcej služby pozemnej obsluhy, ktorá pôsobí v trhových podmienkach hospodárskej súťaže s inými poskytovateľmi služieb, zakladá na hospodárskej logike a je odôvodnené modelom riadenia, ktorý sa výrazne líši od modelu predchádzajúceho prevádzkovateľa, spoločnosti SEAH ([...] (*)), v záujme sledovania cieľa dosiahnuť udržateľnú ziskovosť v strednodobom až dlhodobom horizonte.
- (207) Spoločnosť SEA uvádza, že oznámenie spoločnosti SEAH o ukončení prevádzky na milánskych letiskách a o vstupe do likvidácie vytvorilo impulz pre efektívnu hospodársku súťaž na trhu, počas ktorej si leteckí dopravcovia využívajúci milánske letiská mohli vybrať poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy na základe porovnávacieho hodnotenia ponúk predkladaných rôznymi poskytovateľmi.
- (208) Podľa spoločnosti SEA vďaka tomuto konkurenčnému procesu spoločnosť Airport Handling úspešne uzavrela dohody s leteckými dopravcami v úplnej nezávislosti od spoločnosti SEA. Niektorí leteckí dopravcovia, bývalí klienti spoločnosti SEAH, sa skutočne rozhodli nevyužívať služby spoločnosti Airport Handling, zatiaľ čo spoločnosť Airport Handling uzavrela zmluvy s leteckými dopravcami, ktorým predtým neposkytovala služby spoločnosť SEAH.
- (209) Okrem toho, podľa spoločnosti SEA, v zmysle smerníc Rady 78/660/EHS⁽¹⁸⁾ a 83/349/EHS⁽¹⁹⁾ o konsolidovaných účtovných závierkach, ktoré sú transponované do talianskych právnych predpisov legislatívnym dekrétom č. 127 z 9. apríla 1991, ak spoločnosť SEA nemá po prevode svojho podielu na trust žiadnu právomoc kontroly a riadenia spoločnosti Airport Handling, spoločnosť Airport Handling už nie je súčasťou skupiny SEA na účely účtovníctva, a preto jej rozpočet nie je konsolidovaný s rozpočtom spoločnosti SEA.

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽¹⁸⁾ Štvrtá smernica Rady 78/660/EHS z 25. júla 1978 o ročnej účtovnej závierke niektorých typov spoločností, vychádzajúca z článku 54 ods. 3 písm. g) zmluvy (Ú. v. ES L 222, 14.8.1978, s. 11).

⁽¹⁹⁾ Siedma smernica Rady 83/349/EHS z 13. júna 1983 o konsolidovaných účtovných závierkach, vychádzajúca z článku 54 ods. 3 písm. g) zmluvy (Ú. v. ES L 193, 18.7.1983, s. 1).

- (210) Okrem toho, aby sa urýchlil vstup tretích strán do základného imania spoločnosti Airport Handling, spoločnosť SEA a správca trustu podpísali 26. januára 2015 „vykonávacie nariadenie podľa článku 20 trustovej zmluvy“, s cieľom poveriť správcu trustu zodpovednosťou za hľadanie investora tretej strany. Správca trustu a spoločnosť SEA zverili spoločnosti BNP Paribas úlohu nezávislého poradcu pre prevod vlastníctva.
- (211) Spoločnosť BNP Paribas pomáhala spoločnosti Airport Handling pri príprave ponuky na predaj akcií, nadviazala kontakt s viacerými investormi s potenciálnym záujmom o vstup do základného imania spoločnosti Airport Handling a vykonala stretnutia s potenciálnymi investormi.
- (212) Spoločnosť SEA dodala, že keď súkromný investor nadobudne najmenej 30 % spoločnosti Airport Handling, spoločnosť SEA zväží hľadanie investora so záujmom o prevzatie kontrolného podielu v spoločnosti.

5.3.2. K štátnym prostriedkom a pripísateľnosti

- (213) Podľa názoru spoločnosti SEA skutočnosť, že spoločnosť Airport Handling je verejným podnikom, nie je dostatočná na prijatie záveru, že jej prostriedky predstavujú štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Okrem toho, po založení trustu finančné prostriedky spoločnosti Airport Handling nemá pod kontrolou spoločnosť SEA, preto nie je možné tvrdiť, že ide o štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.
- (214) Spoločnosť SEA v tejto súvislosti dodáva, že:
- prvé zvýšenie základného imania vo výške 3,7 milióna EUR schválilo valné zhromaždenie akcionárov spoločnosti Airport Handling 27. augusta 2014. V ten istý deň bol celý podiel spoločnosti SEA v spoločnosti SEAH prevezený na trust. V ten deň sa správca trustu stal jediným akcionárom spoločnosti Airport Handling na všetky právne účely,
 - v ten istý deň správca trustu ako jediný akcionár spoločnosti Airport Handling vydal 20 000 podieľajúcich sa nástrojov vlastného imania v celkovej hodnote 20 miliónov EUR. Podieľajúce sa nástroje vlastného imania spoločnosť SEA upísala a splatila 28. augusta 2014.
- (215) Spoločnosť SEA zdôrazňuje, že finančné prostriedky spoločnosti Airport Handling zostali celý čas od ich prevodu pod kontrolou správcu trustu, jediného akcionára spoločnosti Airport Handling.
- (216) Podľa názoru spoločnosti SEA z uvedených skutočností vyplýva, že verejný akcionár spoločnosti SEA (samospráva mesta Miláno) nemôže uplatňovať, priamo ani nepriamo, nijaký vplyv na používanie finančných nástrojov vo vzťahu k spoločnosti Airport Handling a že počas trvania trustu takéto prostriedky zostanú pod kontrolou správcu trustu. V každom prípade v dôsledku vytvorenia trustu stratila spoločnosť SEA svoju právomoc vymenováť členov predstavenstva spoločnosti Airport Handling.

5.4. Pripomienky zainteresovanej strany

- (217) Komisia dostala pripomienky od zainteresovanej strany, ktorá požiadala, aby ani jej identita, ani jej pripomienky neboli poskytnuté žiadnej tretej strane.

6. PRIPOMIENKY TALIANSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

- (218) Taliansko predložilo pripomienky k pripomienkam, ktoré v rámci vyšetrovania predložili trust a spoločnosť SEA.
- (219) Taliansko plne podporilo pripomienky, ktoré predložili uvedené zainteresované strany, a zdôraznilo, že preukázali na jednej strane neexistenciu akéhokoľvek zasahovania talianskych orgánov do činnosti spoločnosti SEA a do jej rozhodnutia investovať do spoločnosti Airport Handling a na druhej strane, že spoločnosť Airport Handling nepokračuje v hospodárskej činnosti spoločnosti SEAH.

7. POSUDZOVANIE

- (220) Komisia musela v tomto prípade posúdiť dve rozdielne otázky: Po prvé, možný prevod záväzku vrátiť pomoc, vyplývajúceho z rozhodnutia o vymáhaní pomoci, zo spoločnosti SEA Handling na spoločnosť Airport Handling, a po druhé, možnú pomoc neoddeliteľne spätú so zvyšovaním základného imania spoločnosti Airport Handling o 25 miliónov EUR spoločnosťou SEA.

7.1. Ekonomická kontinuita a prevod záväzku vrátiť pomoc

- (221) Podľa ustálenej judikatúry musia neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc vrátiť podniky, ktoré z nej mali skutočný prospech⁽²⁰⁾.
- (222) V prípade príjemcov štátnej pomoci v konkurze sa záväzok vrátiť pomoc môže splniť prostredníctvom zápisu záväzku týkajúceho sa vrátenia pomoci do zoznamu pohľadávok za predpokladu, že príjemca pomoci odchádza z trhu.⁽²¹⁾ Súd rozhodol, že „keďže je podnik, ktorý bol príjemcom protiprávnej pomoci, v konkurze, a bola založená iná spoločnosť, aby pokračovala v časti činnosti tohto podniku v konkurze, pokračovanie v tejto činnosti bez toho, aby dotknutá pomoc bola v plnom rozsahu vymáhaná, môže spôsobovať pretrvávajúce skreslenie hospodárskej súťaže spôsobeného konkurenčnou výhodou, ktorú tento podnik získal na trhu oproti svojim konkurentom. Takáto novozaložená spoločnosť môže, ak má naďalej prospech z tejto výhody, byť povinná vrátiť predmetnú pomoc. O takýto prípad ide najmä vtedy, keď sa preukáže, že táto spoločnosť naďalej skutočne využíva konkurenčnú výhodu vyplývajúcu z tejto pomoci, obzvlášť ak táto spoločnosť nadobudne aktíva spoločnosti v likvidácii bez toho, aby zaplatila ako protihodnotu cenu stanovenú za trhových podmienok, alebo ak sa preukáže, že založenie takejto spoločnosti spôsobilo vyhnutie sa povinnosti vrátenia uvedenej pomoci“⁽²²⁾.
- (223) V súvislosti s prevodom aktív z príjemcu pomoci na inú spoločnosť, ktorá pokračuje v pôvodnej činnosti, súd potvrdil, že pri posudzovaní ekonomickej kontinuity medzi dvomi spoločnosťami je možné zohľadniť tieto faktory⁽²³⁾:
- (224) Podľa judikatúry je možné uvedené faktory zohľadniť pri zmene titulu podľa osobitných charakteristík danej veci⁽²⁴⁾. Z toho vyplýva, že Komisia nemusí brať do úvahy všetky tieto faktory, ako ukázala použitím výrazu „je možné zohľadniť“⁽²⁵⁾.
- (225) Komisia uplatnila uvedené ukazovatele na konkrétne okolnosti spornej veci s cieľom rozhodnúť, či existuje ekonomická kontinuita medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling a či je možné, aby bola spoločnosť Airport Handling zodpovedná za vrátenie nezlučiteľnej pomoci poskytnutej spoločnosti SEAH.

7.1.1. Rozsah prevodu

7.1.1.1. Prevod pracovnej sily a pracovných zmlúv

- (226) Po tom, čo spoločnosť SEAH vstúpila do likvidácie, mnoho jej bývalých zamestnancov opätovne zamestnala spoločnosť Airport Handling, a tí spoiatku tvorili väčšinu pracovnej sily tejto spoločnosti. Preto je relevantné analyzovať, či táto situácia nenaznačuje obchádzanie rozhodnutia o vymáhaní pomoci. Na tento účel by sa malo posudzovať, či proces, ktorý viedol k danému výsledku, nepredstavuje prevod pracovnej sily spoločnosti SEAH do spoločnosti Airport Handling, pri zachovaní jej základných charakteristík. Je to o to dôležitejšie, že pre spoločnosť poskytujúcu služby pozemnej obsluhy je pracovná sila základným zdrojom potrebným na prevádzku.⁽²⁶⁾
- (227) Podľa Talianska neexistuje kontinuita pracovnej sily medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling, keďže spoločnosť SEAH vypovedala pracovné zmluvy a pracovníkov zamestnala spoločnosť Airport Handling na základe nových pracovných zmlúv s podstatne odlišnými podmienkami. Tento názor podporili spoločnosti Airport Handling aj SEAH.

⁽²⁰⁾ Vec C-303/88, Taliansko/Komisia, ECLI:EU:C:1991:367, bod 57; vec C-277/00, Nemecko/Komisia („SMI“), ECLI:EU:C:2004:238, bod 75. Vrátením pomoci musí príjemca stratiť výhodu, ktorú predtým využíval na trhu, a musí sa obnoviť situácia pred poskytnutím pomoci.

⁽²¹⁾ Vec C-454/09, Komisia/Taliansko („Pomoc v prospech spoločnosti New Interline SpA“), ECLI:EU:C:2011:650, bod 36.

⁽²²⁾ Vec C-610/10, Komisia/Španielsko, ECLI:EU:C:2012:781, bod 106.

⁽²³⁾ Spojené veci C-328/99 a C-399/00, Taliansko a SIM 2 Multimedia/Komisia („Seleco-Multimedia“), ECLI:EU:C:2003:252, body 69, 77 a 78. Tento súbor ukazovateľov bol potom potvrdený vo veci T-123/09, Ryanair/Komisia, ECLI:EU:T:2012:164, bod 155.

⁽²⁴⁾ Spojené veci T-415/05, T-416/05 a T-423/05, Helénska republika a ďalší/Komisia, ECLI:EU:T:2010:386, bod 135.

⁽²⁵⁾ Vec T-123/09, Ryanair/Komisia, ECLI:EU:T:2012:164, bod 156.

⁽²⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 40.

- (228) Podľa názoru Talianska dohoda, ktorú 4. novembra 2013 podpísali spoločnosť SEA, spoločnosť SEAH a odbory, by sa nemala interpretovať tak, že zaručuje bývalým zamestnancom spoločnosti SEAH práva nadobudnuté na základe predchádzajúcich zmlúv so spoločnosťou SEAH. Táto dohoda bola v podstate programovým dokumentom, ktorý neskôr nahradili dohody podpísané 4. júna 2014. Zo znenia týchto dohôd je zrejmé, že nezaručujú bývalým zamestnancom spoločnosti SEAH predtým nadobudnuté práva, ale že ich opätovne zamestнала spoločnosť Airport Handling za nových podmienok.
- (229) Na základe informácií získaných v rámci formálneho vyšetrovacieho konania Komisia posudzovala i) proces, ktorým značnú časť pracovnej sily spoločnosti SEAH opätovne zamestнала spoločnosť Airport Handling, a ii) dohody s odbormi o opätovnom zamestnaní pracovnej sily spoločnosti SEAH.
- (230) Po prvé, pokiaľ ide o proces, je potrebné na začiatku poznamenať, že *de jure* neexistoval prevod pracovných zmlúv zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. Zmluvy so spoločnosťou SEAH boli zákonne vypovedané a uzavreté boli nové zmluvy so spoločnosťou Airport Handling. Pracovné zmluvy navyše neboli ani automaticky, ani paušálne prevedené zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. V skutočnosti sa neuskutočnil žiadny prevod pracovných zmlúv. Spoločnosť SEAH vypovedala pracovné zmluvy pred opätovným zamestnaním časti pracovníkov spoločnosťou Airport Handling za odlišných podmienok.
- (231) Po druhé, pokiaľ ide o rozsah prevodu, je potrebné poznamenať, že 22. apríla 2014, keď spoločnosť SEAH začala uplatňovať systém mobility prepustených pracovníkov, jej pracovná sila predstavovala [...] (*) pracovníkov, vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času [...] (*). Z dostupných údajov vyplýva, že spoločnosť Airport Handling mala k 31. máju 2015, po deviatich mesiacoch prevádzky, [...] (*) zamestnancov, z ktorých [...] (*) predtým zamestnávala spoločnosť SEAH. Spoločnosť Airport Handling teda dovtedy prevzala približne [...] (*) % zamestnancov spoločnosti SEAH. Prevod preto nebol úplný, a dokonca ani prakticky úplný. Je však takisto potrebné poznamenať, že pracovná sila spoločnosti Airport Handling, prinajmenšom v počiatočnej fáze po začiatku prevádzky, pozostávala takmer výlučne z bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH.
- (232) Po tretie, pokiaľ ide o materiálne podmienky opätovného zamestnávania, Komisia poznamenáva, že zmluvy, ktoré spoločnosť Airport Handling podpísala s bývalými zamestnancami spoločnosti SEAH, sú formálne aj materiálne odlišné od predchádzajúcich zmlúv so spoločnosťou SEAH, pričom odlišné podmienky sa týkajú predovšetkým týchto oblastí:
- v prípade zamestnancov spoločnosti Airport Handling sa uplatňuje [...] (*),
 - spoločnosť Airport Handling neuplatňuje [...] (*) ako doplnok celoštátnej kolektívnej zmluvy,
 - zásadné zmeny podmienok zamestnávania zahŕňajú:
 - [...] (*),
 - [...] (*), čo spoločnosť SEAH uplatňovala v prípade svojich zamestnancov,
 - organizáciu práce, napríklad [...] (*),
 - merateľný výsledok uvedených zmien týkajúcich sa zníženia nákladov práce približne o [...] (*) % v porovnaní s nákladmi práce spoločnosti SEAH, čo vyplýva zo zmien platného režimu celoštátnej kolektívnej zmluvy a doplnkovej podnikovej zmluvy, ktorej váha vo vzťahu k nákladom práce sa znížila o 50 %.
- (233) Napokon, aj okolnosti, za akých zainteresované strany o podmienkach zamestnávania rokovali a nakoniec ich prijali, v tomto prípade naznačujú, že podmienky zamestnávania sa zásadne zmenili: spoločnosti SEA, SEAH a Airport Handling rokovali s odbormi oddelene a dosiahli s nimi samostatné dohody. Spoločnosti Airport Handling a odborom trvalo viac ako osem mesiacov, kým dosiahli dohodu o podmienkach postupu prijímania pracovníkov, o právnom a finančnom obsahu pracovných zmlúv, politike sociálneho zabezpečenia a organizácie práce. Podľa trustu boli pracovníci spoločnosti SEAH pôvodne proti zmenám, s ktorými odbory zastupujúce pracovníkov vyjadrili súhlas v dohode z júna 2014. Pracovníci odmietli tieto zmeny v referende. Podľa dokumentácie, ktorú poskytol trust, odbory potom súhlasili s novými podmienkami zamestnávania, až keď spoločnosť Airport Handling

(*) Obchodné tajomstvo.

prijala určité spresnenia v rámci uvedenej dohody. Komisia poznamenáva, že spoločnosť Airport Handling rokovala s odborami oddelene, a napriek počiatočnému nesúhlasu uspela pri vykonávaní opísaných zmien. Ako bolo opísané v odôvodnení (38), dohoda medzi spoločnosťou Airport Handling a odborami zo 4. júna 2014 sa zásadne nezmenila po jej odmietnutí odborami v referende, keď požadovali viaceré spresnenia v rámci tejto dohody.

- (234) Vzhľadom na uvedené okolnosti skutočný prevod pracovnej sily nebol úplný a neznamenal ani podstatné kopírovanie podmienok zamestnávania, ktoré prevládali podľa zmlúv spoločnosti SEAH.
- (235) Toto zistenie nie je ovplyvnené dohodami medzi spoločnosťami SEA, SEAH, resp. Airport Handling s odborovými organizáciami, ktoré sa týkajú pracovnej sily. Cieľ týchto dohôd skutočne nenaznačuje, že by sa pracovná sila úplne previedla zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling, ani že by pokračovali podmienky, ktoré prevládali podľa pracovných zmlúv spoločnosti SEAH. Komisia predovšetkým poznamenáva, že podľa pôvodného návrhu urovnania zo 4. novembra 2013 medzi spoločnosťou SEA a odborami musí budúca vykonávacia dohoda vychádzať z cieľa zaručiť pracovné miesta všetkých zamestnancov spoločnosti SEAH.⁽²⁷⁾ V dohode sú vymenované viaceré opatrenia na dosiahnutie toho cieľa, v zásade všetky mechanizmy, ktoré umožňujú príslušné právne predpisy upravujúce zamestnávanie a kolektívne vyjednávanie, ako sú napríklad záchranné sociálne siete a dobrovoľné odchody zo zamestnania, ktoré sa musia vykonávať aj v rámci skupiny SEA, ako aj riešenia zahŕňajúce premiestňovanie v rámci skupiny. Z tejto dohody teda skutočne vyplýva, že pracovné miesta sa mali opätovne poskytovať v rámci skupiny SEA ako celku⁽²⁸⁾, ale nielen v spoločnosti Airport Handling, a iba ako jedno z viacerých opatrení. Okrem toho sa tieto dohody neuzatvárali so spoločnosťou Airport Handling, ktorá uzatvárala so zamestnancami samostatné dohody. Preto počet pracovných miest presunutých do spoločnosti Airport Handling nebol vopred určený stranami, ale vznikol na základe potrebného stavu pracovníkov v spoločnosti po uzavretí zmlúv s leteckými spoločnosťami.
- (236) Komisia ďalej poznamenáva, že neexistujú nijaké náznaky, že by spoločnosť Airport Handling mala akúkoľvek povinnosť, uloženú orgánmi verejnej moci alebo jej materskou spoločnosťou SEA, zamestnávať bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH.
- (237) Na záver, pokiaľ ide o rozsah prevodu pracovnej sily, Komisia sa domnieva, že okolnosti naznačujú silnejšie prvky ekonomickej kontinuity *prima facie* v dôsledku opätovného zamestnávania značnej časti pracovnej sily spoločnosti SEAH spoločnosťou Airport Handling. Zohľadní sa však musia aj ďalšie skutočnosti súvisiace s opätovným zamestnávaním, predovšetkým vypovedanie všetkých zmlúv a uzatváranie nových zmlúv s novými zmluvnými podmienkami. Komisia preto dospela k záveru, že prevod pracovnej sily sa nemôže interpretovať ako silný náznak ekonomickej kontinuity medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling.

7.1.1.2. Zmluvy s leteckými dopravcami

- (238) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2014 Komisia vyjadrila predbežné stanovisko, že očakávaný trhový podiel spoločnosti Airport Handling za prvých šesť mesiacov prevádzky bolo možné považovať za realistický iba vďaka internalizácii činnosti, ktorú predtým vykonávala spoločnosť SEAH.
- (239) V priebehu vyšetrovania Taliansko, spoločnosť SEA a spoločnosť Airport Handling tvrdili, že tieto očakávania boli založené na podnikateľskom pláne spoločnosti Airport Handling z augusta 2014. Umožnilo ich stanovenie výrazného zníženia prevádzkových nákladov, ktoré sa má dosiahnuť zvýšením pracovnej efektívnosti a znížením počtu zamestnancov.
- (240) Okrem toho spoločnosť Airport Handling nanovo dohodla zmluvy s leteckými spoločnosťami využívajúcimi milánske letiská. Podľa Talianska takéto zmluvy nebolo možné legálne previesť zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. Bolo potrebné ich dohodnúť nanovo v rámci hospodárskej súťaže s inými poskytovateľmi služieb na milánskych letiskách.
- (241) Ako už bolo opísané v odôvodneniach (133) a (208), zoznam klientov spoločnosti Airport Handling je odlišný od zoznamu klientov spoločnosti SEAH. Keď spoločnosť SEAH odišla z trhu, viacerí jej klienti sa rozhodli zveriť služby pozemnej obsluhy iným poskytovateľom, než je spoločnosť Airport Handling. A naopak, spoločnosti Airport Handling sa podarilo získať zákazníkov, ktorým predtým neposkytovala služby spoločnosť SEAH.

⁽²⁷⁾ „Pokračovanie cieľa zaručiť pracovné miesta všetkých zamestnancov spoločnosti SEAH.“ Pozri bod 6, pododsek 1 dohody zo 4. novembra 2013.

⁽²⁸⁾ „Návrat ku všetkým mechanizmom, ktoré umožňujú príslušné právne predpisy upravujúce zamestnávanie a kolektívne vyjednávanie (predovšetkým záchranné sociálne siete a dobrovoľné odchody zo zamestnania, ktoré sa musia vykonávať aj v rámci skupiny SEA, bezproblémovo vzhľadom na nový termín 31. decembra 2013), a riešenia zahŕňajúce premiestňovanie v rámci skupiny (v súlade s novými obchodnými príležitosťami aj s procesmi internalizácie vykonávanými po uzavretí dohôd vedúcich k strate hlavného postavenia spoločnosti, ako aj s vnútornou mobilitou zameranou na riešenie organizačných požiadaviek spoločnosti SEA SpA)“, tamže.

- (242) S cieľom poskytnúť ďalší dôkaz, že nové zmluvy, ktoré uzavrela spoločnosť Airport Handling s leteckými dopravcami, neboli len predmetom nových rokovaní, ale poskytujú aj podstatne odlišné zmluvné podmienky, Taliansko predložilo informáciu, že niektorým leteckým spoločnostiam, ktorým predtým poskytovala služby spoločnosť SEAH (napríklad [...] (*)), sa podarilo od spoločnosti Airport Handling získať výrazne výhodnejšie podmienky, než mali od spoločnosti SEAH. V priebehu rokovaní so spoločnosťou Airport Handling predovšetkým [...] (*) požadovala, aby [...] (*). Výsledkom bolo, že [...] (*) získala [...] (*)⁽²⁹⁾.
- (243) V priebehu vyšetrovania Taliansko vysvetlilo, že spoločnosť SEA nepodmieňovala poskytovanie zliav z letiskových poplatkov leteckým dopravcom využívajúcim milánske letiská uzavretím zmluvy o poskytovaní služieb pozemnej obsluhy so spoločnosťou Airport Handling. Na základe pripomienok, ktoré Komisia dostala v rámci vyšetrovania, neexistuje nijaký listinný dôkaz o tom, že by spoločnosť SEA takýmto spôsobom účinne zasahovala s cieľom presvedčiť letecké spoločnosti využívajúce milánske letiská, aby uzavreli nové zmluvy o poskytovaní služieb pozemnej obsluhy so spoločnosťou Airport Handling.
- (244) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2014 Komisia vyjadrila pochybnosti, či sa bude o zmluvách s leteckými spoločnosťami opätovne rokovať. V tejto súvislosti Komisia poukázala na informáciu, z ktorej vyplýva, že už pred skončením platnosti takých zmlúv podnikli spoločnosti SEA a Airport Handling spoločné marketingové úsilie s cieľom uistiť letecké spoločnosti pôsobiace na letisku, že spoločnosť SEA bude naďalej poskytovať služby pozemnej obsluhy. V rámci formálneho vyšetrovacieho konania sa však nezistili nijaké skutkové okolnosti, ktorými by sa preukázalo, že spoločnosti SEA a Airport Handling prostredníctvom spoločného marketingového úsilia organizovali jednoduchú zmenu zmluvného partnera bez toho, aby leteckým spoločnostiam ako hlavným partnerom poskytli priestor na opätovné prerokovanie zmluvných podmienok. Komisia predovšetkým nezískala nijaký dôkaz, že by buď spoločnosť SEA, alebo spoločnosť Airport Handling boli schopné účinne zmať pokusy bývalých zákazníkov spoločnosti SEAH o získanie výhodnejších podmienok od iných poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy.
- (245) Komisia posudzovala, či spoločnosť Airport Handling pri svojej príprave na vstup do podnikania bola *de facto* v pozícii nového účastníka trhu, alebo skôr využívala výhodu postavenia na trhu a kontakty so zákazníkmi spoločnosti SEAH na zabezpečenie kontinuity prevádzky. Za konkrétnych okolností danej veci, ak odchod spoločnosti SEAH z trhu nevedel k možnosti jej zákazníkov rokovať o nových zmluvách s inými poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy, než je spoločnosť Airport Handling, mohlo by to naznačovať obchádzanie rozhodnutia o vymáhaní pomoci tým, že by to predstavovalo prevod zákazníkov zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling.
- (246) V tejto súvislosti sú osobitne dôležité tieto skutočnosti: V podnikateľskom pláne spoločnosti Airport Handling sa neuvažovalo o alternatívnych scenároch s nižšími trhovými podielmi. To by mohlo naznačovať, že spoločnosť Airport Handling bola presvedčená o prevzatí zákazníckej základne spoločnosti SEAH s pomerne vysokým stupňom pravdepodobnosti, a mohla teda očakávať využívanie výhody bývalého postavenia na trhu a kontaktov so zákazníkmi spoločnosti SEAH na získanie jej zákazníkov a zodpovedajúcich zmlúv bez toho, aby musela čeliť hospodárskej súťaži s inými spoločnosťami pozemnej obsluhy na získanie týchto zmlúv.
- (247) Z určitých formálnych a materiálnych faktorov však vyplýva, že to tak nebolo.
- (248) Po prvé, pokiaľ ide o formu prevodu, zmluvy o poskytovaní služieb neboli právne prevedené zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. Letecké spoločnosti mali preto možnosť vybrať si iného poskytovateľa služieb, než je spoločnosť Airport Handling, okamžite po skončení platnosti ich zmlúv so spoločnosťou SEAH, ako je opísané v odôvodnení (43) tohto rozhodnutia.
- (249) Po druhé, z dostupných informácií vyplýva, že zákazníci sa mohli obrátiť na iných poskytovateľov služieb, keď ich spoločnosť SEAH informovala o ukončení svojej činnosti. Skutočnosť, že viacerí klienti naozaj odišli, je dôkazom, že takáto možnosť existovala. Dôležitejšie je, že spoločnosť SEAH nemala žiadny právny základ na jednostranný prevod zmlúv na ktorúkoľvek tretiu stranu, okrem výnimočných situácií. Podľa informácií poskytnutých talianskymi orgánmi však doložka o výnimočných situáciách nebola aktivovaná. Talianske orgány poskytli prehľad zákazníckej základne spoločnosti Airport Handling k 14. februáru 2014, z ktorého vyplýva, že zo 68 bývalých zákazníkov spoločnosti SEAH [...] (*) odišlo k iným poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy, že z [...] (*) klientov spoločnosti Airport Handling v tom čase jeden odišiel od konkurenta, traja boli noví používatelia letiska a [...] (*) boli bývalí klienti spoločnosti SEAH. [...] (*) z tých [...] (*) bývalých klientov spoločnosti SEAH si dohodlo nové zmluvné podmienky výhodnejšie pre klienta, stanovujúce buď nižšie ceny (13 klientov), upravený zoznam služieb [...] (*) klientov), alebo dokonca kombináciu oboch [...] (*) klientov). Iba 20 klientov teda uzavrelo zmluvy o poskytovaní služieb, v ktorých sú stanovené v zásade rovnaké podmienky ako v predchádzajúcich zmluvách so spoločnosťou SEAH. Zníženie cien sa pohybuje v rozmedzí [...] (*) až [...] (*) % v porovnaní s cenami, ktoré boli predtým dohodnuté so spoločnosťou SEAH.

(*) Obchodné tajomstvo.

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

- (250) Vzhľadom na uvedené skutočnosti, po zohľadnení všetkých okolností Komisia nevidí žiadnu známku obchádzania rozhodnutia o vymáhaní pomoci (a teda ekonomickej kontinuity) v postupe spoločnosti Airport Handling pri uzatváraní dohôd s viacerými bývalými zákazníkmi spoločnosti SEAH. Spoločnosť Airport Handling bola zrejme naozaj vystavená skutočnej hospodárskej súťaži, keď rokovala s leteckými dopravcami využívajúcimi milánske letiská, a existujú náznaky, že hospodárska súťaž medzi poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy na milánskych letiskách, keď spoločnosť SEAH odchádzala z trhu, bola skutočne otvorená.

7.1.1.3. Aktíva spoločnosti SEAH

- (251) Ako tretí bod analýzy rozsahu prevodu Komisia posudzovala rozsah prevodu aktív.
- (252) Komisia poznamenáva, že keď spoločnosť Airport Handling začala prevádzku, 100 % všetkých zariadení pozemnej obsluhy získala prenájomom od spoločnosti SEAH. O päť mesiacov neskôr začala postupne nahrádzať tieto zariadenia majetkom kúpeným na trhu a napokon v septembri 2015 kúpila [...] (*) z [...] (*) skupín aktív od spoločnosti SEAH.
- (253) Spoločnosť Airport Handling teda začala poskytovať služby pozemnej obsluhy s využitím majetku spoločnosti SEAH na základe nájomnej zmluvy. Platnosť tejto zmluvy sa mala skončiť 31. augusta 2015. Pred ukončením nájomnej zmluvy vyjadrila spoločnosť Airport Handling záujem o získanie [...] (*) z [...] (*) skupín aktív, ktoré boli súčasťou výberového konania, konkrétne skupín č. [...] (*). Podľa spoločnosti Airport Handling, hoci reálne približne jedna tretina zariadení pozemnej obsluhy, ktoré vlastnila spoločnosť SEAH a prenajala ich spoločnosti Airport Handling, bola zastaraná, spoločnosť Airport Handling chcela získať približne [...] (*) % týchto zariadení (ktoré by spoločnosti Airport Handling postačovali na vykonávanie činnosti) vzhľadom na to, že spoločnosť Airport Handling medzičasom získala na trhu značnú zásobu náhradných dielov, ktoré bolo možné použiť ako náhrada niektorých častí najviac zastaraných zariadení spoločnosti SEAH.
- (254) Z dostupnej dokumentácie vyplýva, že rokovania o predaji medzi spoločnosťami Airport Handling a SEAH sa začali, keď spoločnosť Airport Handling listom z 3. júna 2015 predložila tieto návrhy:
- zľava [...] (*) % na [...] (*) vzhľadom na, po prvé, vek a stav vozového parku, a po druhé, výsledok postupu predaja, ktorý začala spoločnosť SEA,
 - platba [...] (*) od 31. júla do 31. decembra 2015,
 - pôvodná nájomná zmluva sa ukončí dohodou k 30. júnu 2015 a spoločnosť SEAH poskytne dočasný obmedzený bezplatný prenájom (*comodato*) približne [...] (*) vybratých položiek [...] (*), najdlhšie do 31. decembra 2015, pričom všetky náklady na poistenie a údržbu bude znášať spoločnosť Airport Handling.
- (255) V ten istý deň sa uskutočnilo stretnutie obidvoch strán. Listom z 10. júna 2015 likvidátor spoločnosti SEAH odpovedal na návrhy spoločnosti Airport Handling v tomto zmysle:
- hoci spoločnosť SEAH má v úmysle prijať ponuku, nie je ochotná poskytnúť zľavy, keďže ceny boli určené odbornými hodnoteniami. Likvidátor poukázal na skutočnosť, že spoločnosť Airport Handling by nemusela znášať ani nijaké náklady na dopravu,
 - spoločnosť SEAH nesúhlasí s platbou na splátky, pokiaľ spoločnosť Airport Handling neposkytne primerané záruky,
 - spoločnosť SEAH je bez zliav ochotná vykonať prevod vozového parku 30. júna 2015 a súhlasiť s prenájomom špecifikovaných položiek, avšak najdlhšie len do 30. novembra 2015.
- (256) Podľa talianskych orgánov rokovania pokračovali do septembra 2015, keď spoločnosť SEAH súhlasila s vyplatením kúpnej ceny [...] (*) za predaj [...] (*) skupín, [...] (*). Kúpna cena bola [...] (*) EUR, čo je cena pôvodne stanovená v rámci neúspešného výberového konania. Pôvodný prenájom bol mimoriadne predĺžený do [...] (*) pre [...] (*) položiek vozového parku na základe vyplatenia celkového nájmu vo výške [...] (*) EUR, čo bol poplatok založený na hodnote, ktorú týmto položkám určili uvedené nezávislé odhady. Spoločnosť Airport Handling vrátila týchto [...] (*) položiek spoločnosti SEAH [...] (*).

(*) Obchodné tajomstvo.

(257) Podľa spoločnosti Airport Handling bola kúpa napriek všetkému ekonomicky odôvodnená, najmä z týchto dôvodov:

- Obchodný model spoločnosti Airport Handling v zásade spočíva v tom, že má svoje prevádzkové centrum iba na jednom mieste, konkrétne na milánskych letiskách, a preto je založený na organizačnom modeli, ktorý zabezpečuje ľudské zdroje a technické prostriedky na uspokojenie dopytu po službách na jedinom mieste (obchodný model poskytovateľa služieb na jednom mieste). Podľa názoru spoločnosti Airport Handling tento model zaručuje vyššiu efektívnosť a istejšie marže ziskovosti. Vek a výkonnosť zariadení sú teda menej dôležité pre spoločnosť Airport Handling než pre prevádzkovateľov, ktorí vykonávajú činnosť na viacerých letiskách, a preto musia nevyhnutne uplatňovať „štíhly manažment“ (lean manažment) svojich zariadení.
- Hoci časť zariadení bola zastaraná, viaceré položky boli pomerne nové a bolo možné ich prevádzkovať efektívne.
- Zariadenia boli už na mieste, a preto si nevyžadovali nijaké náklady na dopravu.
- Spoločnosť Airport Handling dúfala, že sa znížia náklady na údržbu, keďže väčšina položiek pochádzala od toho istého výrobcu a boli rovnakého modelu.
- Keď sa spoločnosť Airport Handling pokúšala nakúpiť použité zariadenia na trhu v celej EÚ, zistila, že trh neponúka dostatok použitých zariadení na uspokojenie požiadaviek spoločnosti Airport Handling za prijateľnú cenu.
- Vyvážená kombinácia použitých a nových zariadení sa mala používať počas počiatočnej fázy, najmä z dôvodu, že dodávatelia zariadení zrejme neboli schopní dodať nové zariadenia naraz a navyše spoločnosť Airport Handling mala dôvod domnievať sa, že náhle masívne zvýšenie dopytu by mohlo viesť k zvýšeniu cien. Spoločnosť Airport Handling preto mala v úmysle postupne vyradovať z prevádzky použité zariadenia a nahradzovať ich novými.
- Napokon, testovanie nového vozového parku a primerané zaškolenie zamestnancov na jeho obsluhu by bolo zložité, najmä v počiatočnej fáze.

(258) Spoločnosť Airport Handling medzičasom, od novembra 2014 do januára 2015, začala postup výberového konania na nákup nových zariadení na trhu. Podľa talianskych orgánov je hodnota zariadení nakúpených v rámci tohto prvého postupu výberového konania približne [...] (*) EUR.

(259) Komisia posudzovala, či je porovnávanie hodnoty a počtu zariadení spoločnosti Airport Handling nakúpených na trhu s hodnotou a počtom zariadení prenajatých a potom kúpených od spoločnosti SEAH spoľahlivým ukazovateľom ekonomickej kontinuity. Pokiaľ ide o porovnateľnosť obidvoch druhov zariadení, Komisia zistila, že:

- Likvidátor spoločnosti SEAH vytvoril skupiny aktív tak, že do každej skupiny zaradil položky, ktoré boli v prevádzkyschopnom stave, spolu s menej prevádzkyschopnými aktívami a položkami.
- Vo všeobecnosti boli zariadenia spoločnosti SEAH zastarané.
- Podľa talianskych orgánov približne [...] (*) z [...] (*) položiek kúpených od spoločnosti SEAH bolo v dobrom alebo primeranom prevádzkovom stave. Nanajvýš približne 1/3 sa mohla použiť na získanie náhradných dielov. Neskôr sa zistilo, že z kúpených položiek malo 700 minimálnu alebo žiadnu hodnotu/využitie a 270 položiek bolo potom odstavených a vyradených z prevádzky ako nepoužiteľné.
- Vybavenie spoločnosti Airport Handling pozostáva zo širokej škály rôznych zariadení, ako sú schody, nákladné vozidlá, vysokozdvížne vozíky, nakladače a vozíky.

(*) Obchodné tajomstvo.

— Nie je vylúčené, že prevádzka jedného nového špičkového vozidla, ktoré sa nepretržite používa, môže byť efektívnejšia než prevádzka viacerých zastaraných vozidiel, ktoré si spravidla vyžadujú viac času mimo prevádzky na údržbu.

- (260) Na základe toho Komisia dospela k záveru, že porovnávanie hodnoty a počtu nových zariadení s hodnotou zariadení prenajatých a kúpených nemožno v tomto prípade použiť ako ukazovateľ ekonomickej kontinuity.
- (261) Na základe tejto skutočnosti Komisia posudzovala dôležitosť zariadení (narádia) ako prevádzkového faktora spoločnosti Airport Handling v porovnaní s pracovnou silou ako prevádzkovým faktorom a takisto v pomere k obratu spoločností SEAH a Airport Handling.
- (262) Pokiaľ ide o dôležitosť zariadení vo vzťahu k pracovnej sile, v poslednej súvahe spoločnosti SEAH pred likvidáciou dosahovala hodnota zariadení približne [...] (*) EUR. Na druhej strane, spoločnosť Airport Handling v roku 2015 vlastnila fixný kapitál v hodnote [...] (*) EUR⁽³⁰⁾. Naproti tomu náklady práce spoločnosti Airport Handling dosahovali podľa prevádzkového účtu spoločnosti za ročné obdobie september 2014 až august 2015 hodnotu [...] (*) EUR⁽³¹⁾.
- (263) Hodnota zariadení je menej dôležitá aj v porovnaní s obratom: Z prevádzkového účtu spoločnosti Airport Handling za obdobie september 2014 až august 2015 vyplýva obrat vo výške [...] (*) EUR. Takže dané zariadenia sú zrejme menej dôležitým prevádzkovým faktorom v porovnaní s pracovnou silou. Ich hodnota je nevelká aj v porovnaní s obratom, ktorý sa vytvára prostredníctvom pracovnej sily a zariadení. Z informácií získaných v rámci formálneho vyšetrovacieho konania skôr vyplýva, že spoločnosti SEAH aj Airport Handling uplatňujú obchodný model vyslovene náročný skôr na pracovnú silu než na zariadenia.
- (264) Komisia preto dospela k záveru, že aj keď spoločnosť Airport Handling spočiatku získala všetky svoje zariadenia od spoločnosti SEAH, nemožno to interpretovať ako *per se* náznak ekonomickej kontinuity, lebo zariadenia sú v oblasti služieb pozemnej obsluhy menej dôležitým prevádzkovým faktorom.

7.1.1.4. Súhrn posudzovania rozsahu prevodu

- (265) Posudzovanie otázky, nakoľko by mohol rozsah prevodu naznačovať, že dochádza k ekonomickej kontinuite medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling, vedie k týmto indiciám:
- (266) Po prvé, nedošlo k prevodu kmeňa klientov zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. Pri likvidácii spoločnosti SEAH boli všetky zmluvy vypovedané a spoločnosť Airport Handling musela opätovne uzatvárať zmluvy, pričom mohla získať niektorých predchádzajúcich klientov spoločnosti SEAH, niektorých nových klientov a časť klientov stratila v prospech konkurentov. Zmluvné podmienky boli dohodnuté nezávisle od predchádzajúcich podmienok v dohodách so spoločnosťou SEAH. V tejto súvislosti mala spoločnosť Airport Handling rovnakú pozíciu, akú by mal ktorýkoľvek iný konkurent alebo nový účastník trhu. Komisia považuje skutočnosť, že nedošlo k prevodu kmeňa klientov, za silnú indicium proti ekonomickej kontinuite.
- (267) Po druhé, spoločnosť Airport Handling spočiatku získavala svoju pracovnú silu výlučne od spoločnosti SEAH, ale na základe nových pracovných zmlúv a nových zmluvných podmienok. Nedošlo k nijakému skupinovému prevodu pracovných zmlúv, k žiadnemu automatickému prevodu takých zmlúv a k nijakému kopírovaniu podmienok zamestnávania.
- (268) Po tretie, aj keď je pravdou, že spoločnosť Airport Handling si spočiatku prenajala všetku techniku pozemnej obsluhy od spoločnosti SEAH, po skončení prenájmu nakoniec prevzala iba časť zariadení tejto spoločnosti, keďže medzičasom začala nakupovať zariadenia od tretích strán. Z dostupných informácií navyše vyplýva, že zariadenia predstavujú iba menší podiel prevádzkových aktív v oblasti služieb pozemnej obsluhy a nie sú rozhodujúce pre štruktúru nákladov a efektívnosť spoločnosti Airport Handling.
- (269) Celkovo sa Komisia po hodnotení z hľadiska rozsahu prevodu domnieva, že všetky okolnosti súvisiace so založením spoločnosti Airport Handling v dôsledku likvidácie spoločnosti SEAH, videné vcelku, nie sú dostatočne silné na to, aby naznačovali, že dochádzalo k ekonomickej kontinuite medzi obidvomi spoločnosťami s cieľom obchádzať rozhodnutie o vymáhaní pomoci.

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽³⁰⁾ Komisia poznamenáva, že podľa účtov a celkových inventárov, ktoré poskytla spoločnosť Airport Handling, väčšia časť zariadení spoločnosti SEAH bola zastaraná, náročná na údržbu a plne odpísaná.

⁽³¹⁾ Podľa uvedenej správy spoločnosti Brattle o podnikateľskom pláne spoločnosti Airport Handling boli náklady práce tejto spoločnosti [...] (*).

7.1.2. Platba trhovej ceny

- (270) Podľa judikatúry by prevod aktív za cenu nižšiu, než je trhovú cenu, bol ukazovateľom ekonomickej kontinuity medzi likvidovanou spoločnosťou s dlhom týkajúcim sa štátnej pomoci a novozaloženou spoločnosťou.

7.1.2.1. Aktíva spoločnosti SEAH – všeobecné poznámky

- (271) V kontexte konkurzného konania môže k obchádzaniu záporného rozhodnutia o štátnej pomoci prostredníctvom prevodu aktív dôjsť najmä:

- ak sa aktíva predávajú alebo prenájímajú za cenu nižšiu, než je trhovú cenu (napríklad pri postupe predaja, ktorý nie je dostatočne otvorený, transparentný a nediskriminačný), alebo
- ak správca konkurznej podstaty vykonal úkony, ktoré poškodili veriteľov a mohli znížiť hodnotu aktív spoločnosti v konkurze, alebo ak porušil zásadu rovnosti veriteľov v neprospech verejných veriteľov⁽³²⁾.

- (272) Naproti tomu sa Komisia domnieva, že prevod alebo prenájom aktív od spoločnosti v konkurze, ktorá dostala nezlučiteľnú pomoc, na novú spoločnosť nie je ukazovateľom obchádzania rozhodnutia o vymáhaní pomoci, ak:

- neboli vykonané nijaké kroky na zníženie hodnoty aktív spoločnosti v konkurze v prospech novej spoločnosti, na úkor veriteľov (keďže účelom likvidácie je maximalizovať výnos z predaja aktív, aby sa v najvyššej možnej miere odškodnili veritelia),
- verejní veritelia (ktorých pohľadávka je spojená s nezlučiteľnou pomocou) neboli v kontexte konkurzného konania neoprávnene znevýhodnení v porovnaní s ostatnými veriteľmi (vrátane novej spoločnosti alebo jej zakladateľov).

- (273) V tomto prípade:

- Poplatok za prenájom bol stanovený na základe dvoch externých hodnotení. Upravený bol smerom nahor, čo zodpovedalo druhému hodnoteniu, ktoré bolo založené na komplexnej kontrole prenajímaných zariadení. Neexistuje teda žiadny náznak, že by cena, za ktorú sa aktíva spoločnosti SEAH prenajali spoločnosti Airport Handling, bola v rozpore s normálnymi trhovými podmienkami.
- Neexistuje ani nijaký náznak, že by transakcie vykonané z iniciatívy likvidátora poškodili veriteľov a mohli znížiť hodnotu aktív spoločnosti SEAH. Predovšetkým, ako sa podrobnejšie uvádza v ďalšej časti, zo všetkých dostupných informácií vyplynulo, že na predaj aktív spoločnosti SEAH boli zorganizované riadne výberové konania, ktoré všetkým kupujúcim s potenciálnym záujmom poskytli možnosť predložiť ponuku. Zo skutočností, že cena prenájmu bola stanovená externými odborníkmi a upravená smerom nahor po druhom hodnotení a že likvidátor spoločnosti SEAH nebol ochotný poskytnúť spoločnosti Airport Handling zľavu z kúpnej ceny zariadení, vyplýva, že proces likvidácie organizovaný likvidátorom bol zameraný na maximalizáciu príjmov, pokiaľ ide o dané aktíva, v prospech veriteľov spoločnosti SEAH, a teda nevedol k osobitnému poskytnutiu hospodárskej výhody spoločnosti Airport Handling.
- Komisia takisto poznamenáva, že ani jedna zo zainteresovaných strán netvrdila, že by likvidačné konanie porušilo práva veriteľov alebo znížilo hodnotu aktív, ktoré dlhovala spoločnosť SEAH, alebo že by také aktíva boli prenajaté spoločnosti Airport Handling za ceny nižšie, než sú trhovú cenu. Zariadenia pozemnej obsluhy spoločnosti SEAH predstavovali približne 4 000 položiek. Podľa plánu, ktorý pôvodne oznámilo Taliansko, mala spoločnosť SEAH tieto zariadenia prenajať za trhovú cenu až do ich predaja na otvorenom trhu v rámci postupu likvidácie.

7.1.2.2. Prenájom aktív spoločnosti SEAH spoločnosti Airport Handling – stanovenie poplatku za prenájom

- (274) Po neúspechu ponukového konania boli zariadenia pozemnej obsluhy prenajaté spoločnosti Airport Handling na základe nájomnej zmluvy, ktorej platnosť sa mala pôvodne skončiť 31. augusta 2015.

⁽³²⁾ Vec T-277/00, Nemecko/Komisia („SMI“), ECLI:EU:C:2004:238, bod 93.

- (275) Podľa judikatúry samotná skutočnosť, že spoločnosť si na určité obdobie prenajala časť aktív alebo všetky aktíva spoločnosti v konkurze, nevyhnutne neznamená, že nová spoločnosť získala konkurenčnú výhodu spojenú s pomocou, ktorá bola predtým poskytnutá prenajímateľovi. ⁽³³⁾ Prenájom aktív príjemcu pomoci spoločnosti, ktorá vykonáva podobnú činnosť, nie je ukazovateľom ekonomickej kontinuity, ak cena prenájmu odráža trhovú cenu. Ak je však cena prenájmu, ktorú platí nová spoločnosť príjemcovi pomoci, nižšia než trhovú cenu, mohlo by to byť ukazovateľom ekonomickej kontinuity v tom, že o výhode poskytnutej príjemcovi vo forme neoprávnenej a nezlučiteľnej pomoci by bolo možné povedať, že bola úplne alebo čiastočne prevedená na novú spoločnosť prostredníctvom ceny pod trhovou hodnotou.
- (276) Z dostupných informácií vyplýva, že spoločnosť SEAH a správca trustu dohodli nájomnú zmluvu v súlade s princípom nezávislého vzťahu. Poplatok za prenájom bol navyše stanovený na základe dvoch po sebe idúcich externých hodnotení. S cieľom potvrdiť správnosť prvého hodnotenia, ktoré stanovilo ročný poplatok za prenájom [...] (*) EUR, spoločnosti SEAH a Airport Handling spoločne poverili spoločnosť E&Y úlohou opätovne posúdiť poplatok za prenájom. V druhom hodnotení sa pôvodne odporúčal [...] (*) poplatok za prenájom vo výške [...] (*) EUR. Potom, keď sa spoločnosti SEAH a Airport Handling dohodli na rozšírení tohto druhého hodnotenia tak, aby zahŕňalo aj nové informácie uvedené v správach o dodávke zariadení, odborníci zistili, že viaceré stroje a zariadenia neboli vhodné na použitie, a revidovali svoj pôvodný odhad [...] (*) na [...] (*) EUR. Na základe správy z druhého hodnotenia sa spoločnosti SEAH a Airport Handling dohodli na znížení sumy za prenájom na [...] (*) EUR ročne.
- (277) Na záver, z dostupných informácií vyplýva, že spoločnosti SEAH a Airport Handling rokovali v súlade s princípom nezávislého vzťahu a spoliehali sa na správy odborníkov o hodnote príslušných aktív. Zo skutočnosti, že druhé hodnotenie bolo revidované na základe spoločnej požiadavky obidvoch strán, vyplýva, že obidve strany mali v úmysle udržať cenu prenájmu čo najviac v súlade s trhovými podmienkami a predísť akýmkoľvek možným pochybnostiam o kolúzii. Komisia preto považuje dohodnutý poplatok za prenájom prinajmenšom za trhovú cenu.

7.1.2.3. Nákup časti aktív spoločnosti SEAH spoločnosťou Airport Handling – kúpna cena

- (278) Spoločnosť Airport Handling nakúpila aktíva po neúspechu ponukového konania a po skončení platnosti nájomnej zmluvy. Komisia posudzovala, či spoločnosť Airport Handling prostredníctvom tejto transakcie získala nejakú výhodu vyplývajúcu z predchádzajúcej neoprávnenej pomoci poskytnutej spoločnosti SEAH. Toto posudzovanie vychádza z predpokladu, že výhoda je vylúčená, ak kúpna cena [...] (*) EUR zodpovedá prinajmenšom trhovej cene.
- (279) Výzva na vyjadrenie záujmu o aktíva spoločnosti SEAH bola zverejnená 12. novembra 2014 v dodatku k *Úradnému vestníku Európskej únie*. Vzhľadom na veľký počet položiek likvidátor s pomocou nezávislej konzultačnej spoločnosti IMQ rozhodol o rozdelení položiek do deviatich skupín. Podľa spoločnosti SEAH bola dôvodom snaha vyhnúť sa neefektívnosti v dôsledku nadmernej fragmentácie. S cieľom prilákať čo najviac predkladateľov ponúk bola každá skupina vymedzená ako samostatná kombinácia aktív vrátane položiek, ktoré sa dopĺňali a mali rôzne hodnoty. Externý odborník stanovil minimálnu cenu každej skupiny.
- (280) Postup predaja bol obmedzený na poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, prevádzkovateľov letísk, leteckých dopravcov, výrobcov predávaných druhov zariadení, následných predajcov a lízingové spoločnosti, pričom všetci museli spĺňať určité kritériá minimálnej solventnosti.
- (281) Podľa Talianska nebolo v rámci výberového konania prijaté nijaké formálne vyjadrenie záujmu. Spoločnosť SEAH dostala len neformálne oznámenia od tretích strán s cieľom preskúmať možnosť nadobudnutia iba určitých častí majetku, avšak za nižšie ceny, než aké boli stanovené v rámci výberového konania. Tieto oznámenia boli poskytnuté Komisii v rámci vyšetrovania.
- (282) Taliansko uviedlo, že po negatívnom výsledku výberového konania sa likvidátor spoločnosti SEAH pokúsil zvýšiť záujem potenciálnych kupujúcich aktív spoločnosti SEAH, keď nadviazal kontakt s určitými prevádzkovateľmi, ktorí vykonávajú činnosť v odvetví služieb pozemnej obsluhy, ako aj s prevádzkovateľmi, ktorí neformálne vyjadrili záujem počas výberového konania, a umožnil im prístup do dátovej miestnosti, ako aj k zariadeniam, aby tak umožnil prevádzkovateľovi, ktorý má záujem, skontrolovať si zariadenia na mieste.

⁽³³⁾ Vec T-277/00, Nemecko/Komisia („SMI“), ECLI:EU:C:2004:238, bod 88.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (283) Výsledkom bolo niekoľko prijatých oznámení o záujme nakúpiť zariadenia spoločnosti SEAH, stále však za ceny nižšie, než aké boli stanovené v rámci výberového konania. Napokon bola jediným dôveryhodným záujemcom o nákup zariadení spoločnosti SEAH spoločnosť Airport Handling.
- (284) Komisia posudzovala, či uvedené ponukové konanie účinne oslovilo trh, teda či jeho neúspech je možné považovať za náznak, že na trhu nebol záujem o nákup aktív spoločnosti SEAH. Komisia sa domnieva, že ponukové konanie je účinne otvorené trhu a zamerané na maximalizáciu príjmov, ak je otvorené, transparentné, nediskriminačné a nepodmienené.
- (285) Pokiaľ ide o otvorenosť tohto konania, Komisia poznamenáva, že predaj bol zverejnený v dodatku k *Úradnému vestníku Európskej únie*, a teda mu bola poskytnutá primerane široká publicita.
- (286) Konanie však bolo obmedzené na určitý druh kupujúcich, konkrétne na poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, prevádzkovateľov letísk, leteckých dopravcov, výrobcov, následných predajcov a lízingové spoločnosti, pričom všetci museli spĺňať určité kritériá minimálnej solventnosti (odôvodnenie (193)).
- (287) Ďalej platí, že talianske orgány nepredložili platné dôvody na *a priori* obmedzenie rozsahu potenciálnych kupujúcich. Preto ponukové konanie nebolo úplne otvorené, keďže kritériá oprávnenosti mohli obmedziť toto konanie tak, že verejný vlastník si nemohol byť istý, či dostal ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku.
- (288) Komisia však zastáva názor, že prakticky neexistujú nijaké náznaky, že ak by výberové konanie nebolo obmedzené na prevádzkovateľov pozemnej obsluhy alebo súvisiace podniky, bolo by úspešné. Potvrdzuje to skutočnosť, že ani prostredníctvom neformálnych pokusov prilákať predkladateľov ponúk mimo rozsahu výberového konania nebolo možné získať ponuky, ktoré by dosahovali požadované ceny.
- (289) Likvidátor spoločnosti SEAH dostal viaceré vyjadrenia záujmu o kúpu zariadení spoločnosti SEAH za ceny nižšie, než aké boli stanovené v rámci ponukového konania. To je dostatočný náznak, že účastníci trhu mimo vymedzenej zóny pôvodne oprávnených predkladateľov ponúk neboli ochotní zaplatiť cenu, ktorú požadovala spoločnosť SEAH.
- (290) Z opísaných výsledkov postupu predaja, ako aj z rokovaní medzi spoločnosťou SEAH ako predávajúcim a spoločnosťou Airport Handling ako kupujúcim vyplýva, že pôvodne požadovaná cena bola vyššia, než akú boli ochotní zaplatiť účastníci trhu. Predovšetkým, likvidátor spoločnosti SEAH ako predávajúci rokoval v súlade s princípom nezávislého vzťahu s cieľom získať maximálny hospodársky úžitok z predaja príslušných aktív. Z dokumentácie poskytnutej talianskymi orgánmi vyplýva, že ponuka spoločnosti Airport Handling bola skutočne ekonomicky najvýhodnejšou ponukou, akú spoločnosť SEAH dostala. Na druhej strane, spoločnosť Airport Handling mala ekonomické dôvody na získanie aktív napriek tomu, že spoločnosť SEAH jej odmietla poskytnúť zľavu alebo výhodnejšie platobné podmienky. Kúpnu cenu možno považovať prinajmenšom za trhovú cenu. Neexistuje teda nijaký náznak, že by spoločnosť Airport Handling prostredníctvom nákupu časti aktív spoločnosti SEAH získala nejakú výhodu vyplývajúcu z predchádzajúcej neoprávnenej pomoci poskytnutej spoločnosti SEAH.

7.1.2.4. Záver týkajúci sa trhovej ceny ako potenciálneho ukazovateľa ekonomickej kontinuity

- (291) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že na základe okolností prenájmu a následného predaja je prakticky vylúčený akýkoľvek prevod hospodárskej výhody zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling. Cena prenájmu a kúpna cena sa teda nemôžu v tomto prípade považovať za ukazovateľ ekonomickej kontinuity.

7.1.3. Identita akcionárov

- (292) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2014 Komisia uviedla, že Taliansko poverilo riadením spoločnosti Airport Handling nezávislého správcu trustu na obdobie troch rokov.⁽³⁴⁾ Taliansko okrem toho navrhlo, aby sa 20 % podielu základného imania spoločnosti Airport Handling otvorilo pre investorov. Komisia potom zistila, že poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy bude mať toho istého vlastníka, spoločnosť SEA, a po druhé, že návrh Talianska ponúknuť formou verejnej súťaže 20 % základného imania nového poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy nepostačuje na zaručenie prerušenia kontinuity so spoločnosťou SEAH, keďže po prvé, návrh sa obmedzuje len na menšinový podiel akcií, a po druhé, neboli v tejto súvislosti poskytnuté nijaké záruky. K tomuto otvoreniu základného imania by navyše došlo až po vstupe spoločnosti Airport Handling na trh.

⁽³⁴⁾ Odôvodnenie 16 rozhodnutia o začatí konania.

- (293) V priebehu vyšetrovania Taliansko tvrdilo, že založenie trustu zaručí neexistenciu kontinuity medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling. Správca trustu mal zabezpečiť nezávislé riadenie účasti spoločnosti SEA v spoločnosti Airport Handling pri zohľadnení úplnej kontroly nad spoločnosťou, a teda zaručiť vylúčenie akéhokoľvek toku záujmov a/alebo informácií medzi spoločnosťou Airport Handling a skupinou SEA.
- (294) Komisia posudzovala chronologické a vecné okolnosti identity vlastníkov v danom prípade.
- (295) Po prvé, pokiaľ ide o chronológiu, Komisia poznamenáva, že spoločnosť SEA založila spoločnosť Airport Handling 9. septembra 2013. Trust bol zapísaný do obchodného registra 30. júna 2014 a trustová zmluva bola podpísaná v ten istý deň. Komisia poznamenáva, že trust prevzal skutočné riadenie spoločnosti Airport Handling až neskôr, 27. augusta 2014, keď spoločnosť SEA previedla celý podnik Airport Handling do trustu a vymenovala správcu trustu. Ten potom následne vymenoval nové predstavenstvo spoločnosti Airport Handling. Spoločnosť Airport Handling začala prevádzku o niekoľko dní neskôr, 1. septembra 2014. Komisia však poznamenáva, že podľa dostupných informácií spoločnosť už predtým vykonávala hospodárske činnosti, keď ponúkala svoje služby na trhu pred uvedeným dátumom a zjavne už od apríla 2014, keďže boli [...] (*) uzavreté viaceré zmluvy o poskytovaní služieb ⁽³⁵⁾. Potom však už bola spoločnosť Airport Handling úplne vo vlastníctve a pod kontrolou spoločnosti SEA.
- (296) Po druhé, pokiaľ ide o vecné okolnosti prevodu vlastníctva a kontroly na trust, Komisia posudzovala, či skutočnosť, že spoločnosť Airport Handling bola krátko pred začatím prevádzky dočasne riadená správcou trustu, je dostatočná na vylúčenie možnosti, že spoločnosť SEA vykonávala práva vo vzťahu k riadeniu spoločnosti Airport Handling tak, že mohla jednostranne prijímať obchodné rozhodnutia. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva:
- (297) Podľa trustovej zmluvy podlieha činnosť správcu trustu určitým vecným obmedzeniam. Od správcu trustu sa najmä nevyžaduje, aby zisťoval:
- či sa zástupcovia spoločnosti SEA zúčastňovali na rokovaníach so zamestnancami, ktorých mala opätovne zamestnať spoločnosť Airport Handling,
 - či spoločnosť Airport Handling externe využíva zamestnancov spoločnosti SEA vrátane jej generálneho riaditeľa,
 - či určité centrálné služby vrátane vzťahov s investormi a starostlivosti o zákazníkov bude naďalej poskytovať spoločnosť SEA,
 - či sa rozhodnutia o financovaní úplne prenechajú na voľné uváženie spoločnosti SEA.
- (298) Okrem toho, hoci na základe trustovej zmluvy má byť riadenie spoločnosti Airport Handling oddelené od riadenia spoločnosti SEAH, spoločnosť Airport Handling riadi bývalý riaditeľ pre rozvoj obchodnej činnosti v leteckej doprave spoločnosti SEA.
- (299) Komisia poznamenáva, že spoločnosť SEA skutočne poskytla spoločnosti Airport Handling dvoch vyšších riadiacich pracovníkov. Oba v súčasnosti zastávajú vyššie riadiace funkcie v spoločnosti Airport Handling. Podľa Talianska neexistujú nijaké hierarchické vzťahy medzi spoločnosťou SEA a týmito riadiacimi pracovníkmi, ktorí nevykonávajú žiadnu činnosť v prospech spoločnosti SEA. Aj ich odmeňovanie nezávisle stanovila spoločnosť Airport Handling.
- (300) Podľa Talianska bolo rozhodnutie spoločnosti SEA poskytnúť spoločnosti Airport Handling týchto riadiacich pracovníkov prijaté s ohľadom na návrhy Talianska, ktoré sa týkali otvorenia základného imania spoločnosti Airport Handling tretím stranám. Na tento účel bolo potrebné zabezpečiť, na jednej strane, aby bol manažment spoločnosti Airport Handling plne kvalifikovaný, a na druhej strane, aby boli podmienky zamestnávania manažérov flexibilné. Taliansko vysvetlilo, že spoločnosť Airport Handling v skutočnosti podpísala so spoločnosťou SEA zmluvy o dočasnom preložení pre [...] (*) zamestnancov.
- (301) Na záver Komisia konštatuje, že chronologické aj vecné okolnosti poverenia potvrdzujú, že počas celej počiatočnej fázy spoločnosti Airport Handling a na začiatku jej hospodárskych činností uplatňovala spoločnosť SEA kontrolu nad spoločnosťou Airport Handling v rozsahu, aj keď premenlivom, ktorý jej sústavne zabezpečoval výrazný vplyv na každodenné riadenie tejto spoločnosti.
- (302) Komisia vzala na vedomie už opísanú rámcovú investičnú dohodu z 21. septembra 2015 medzi správcou trustu a súkromným účastníkom trhu, spoločnosťou D'Nata, týkajúcej sa predaja [...] (*) % podielu v spoločnosti Airport Handling, v kombinácii s právom vymenovať väčšinu členov predstavenstva a takisto generálneho riaditeľa spoločnosti Airport Handling, a ďalej týkajúcej sa opcie na získanie ďalšieho [...] (*) % podielu v spoločnosti Airport Handling.

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽³⁵⁾ Dátumy podpisu zmlúv podľa zoznamu, ktorý poskytlo Taliansko, napríklad [...] (*).

- (303) Spoločnosť D'Nata bude mať skutočnú kontrolu nad spoločnosťou Airport Handling, keď vymenuje väčšinu členov jej predstavenstva a takisto generálneho riaditeľa. Dostupné informácie o ponukovom konaní, ktoré organizovala súkromná banka nezávisle od spoločnosti SEAH aj od správcu trustu, navyše potvrdzujú, že spoločnosť D'Nata získala podiel v spoločnosti Airport Handling za trhovú cenu. Napokon, na základe dostupných informácií sa potvrdzuje, že spoločnosť D'Nata nie je identická, ani inak prepojená so spoločnosťou SEAH.
- (304) Prevod kontroly nad spoločnosťou Airport Handling od spoločnosti SEAH a správcu trustu na spoločnosť D'Nata sa však uskutočnil viac ako dva roky po založení spoločnosti Airport Handling spoločnosťou SEAH a viac ako rok po začatí prevádzky spoločnosti.
- (305) Komisia preto nemôže dospieť k záveru, že ekonomická kontinuita neexistuje, výlučne na základe kritérií týkajúcich sa identity akcionárov. Komisia napriek tomu toto kritérium posudzovala spolu s ďalšími relevantnými kritériami s cieľom dospieť k záveru, či je možné potvrdiť neexistenciu ekonomickej kontinuity.

7.1.4. Načasovanie transakcie

- (306) K likvidácii spoločnosti SEAH 1. júla 2014 a založeniu spoločnosti Airport Handling 9. septembra 2013 došlo po tom, čo Komisia 12. decembra 2012 prijala rozhodnutie o vymáhaní pomoci. Spoločnosť v likvidácii zabezpečovala prevádzku pozemnej obsluhy, až kým nezačala 1. septembra 2014 prevádzku spoločnosť Airport Handling.
- (307) Načasovanie udalostí by tak mohlo byť *prima facie* náznakom, že výsledkom procesu, ktorý vyvrcholil vytvorením spoločnosti Airport Handling, bolo obchádzanie rozhodnutia o vymáhaní pomoci, ktoré bolo prijaté pred uskutočnením procesu. Komisia však pripomína, že podľa judikatúry sa nevyžaduje, aby Komisia preskúmala, predovšetkým a nad rámec ostatných kritérií, čas vykonania prevodu aktív, čo je jeden z faktorov, ktoré „je možné“ zohľadniť s cieľom vylúčiť ekonomickú kontinuitu medzi týmito dvomi subjektmi.⁽³⁶⁾

7.1.5. Hospodárska logika transakcie

- (308) Na základe dostupných informácií sa potvrdzuje, že spoločnosť Airport Handling v zásade pokračuje v rovnakom druhu obchodných činností, aké vykonávala spoločnosť SEAH, konkrétne poskytovanie služieb pozemnej obsluhy na letiskách Linate a Malpensa.
- (309) V tejto súvislosti sa Komisia odvoláva na judikatúru, podľa ktorej samotná okolnosť, že nadobúdateľ v skutočnosti pokračuje v obchodnej činnosti podniku, ktorý je povinný vrátiť pomoc, nevyhnutne neznamená, že podnik nadobúdateľa získal konkurenčnú výhodu spojenú s pomocou, ktorá bola poskytnutá druhému podniku. V konkrétnom prípade, na ktorý sa Komisia odvoláva, si podnik nadobúdateľa prenajal za trhovú cenu závod od podniku, ktorý dostal pomoc takmer tri roky pred vznikom podniku nadobúdateľa.⁽³⁷⁾ Komisia pripomína, že v spornej veci si spoločnosť Airport Handling prenajala a potom kúpila zariadenia spoločnosti SEAH za cenu, ktorú možno považovať prinajmenšom za trhovú cenu, a neoprávnená pomoc, ktorá sa má vymáhať od spoločnosti SEAH, bola poskytnutá v rokoch 2002 – 2010, teda tri roky pred tým, než bola spoločnosť Airport Handling založená, a štyri roky pred tým, než spoločnosť Airport Handling začala svoju hospodársku činnosť.
- (310) Pokiaľ ide o hospodársku logiku transakcie, Komisia konkrétnejšie poznamenáva, že:
- (311) Ako bolo opísané v bodoch 2.6.1 a 2.6.2, podnikateľský plán spoločnosti Airport Handling sa líši od podnikateľského plánu spoločnosti SEAH vo viacerých bodoch, najmä pokiaľ ide o:
- [...] (*),
 - [...] (*),
 - [...] (*),
 - [...] (*),
 - [...] (*),
 - [...] (*).

⁽³⁶⁾ Vec T-123/09, Ryanair/Komisia, ECLI:EU:T:2012:164, bod 156.

⁽³⁷⁾ Vec C-277/00, Nemecko/Komisia („SMI“), ECLI:EU:C:2004:238, body 86 – 89.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (312) Spoločnosť Airport Handling preto riadila svoju činnosť za odlišných prevádzkových podmienok než spoločnosť SEAH, podľa svojho vlastného podnikateľského plánu. Okrem toho talianske orgány nepožadovali od spoločnosti Airport Handling, aby sa riadila konkrétnym obchodným modelom, aby zachovávala určitý rozsah činností, ani aby prevzala akékoľvek konkrétne zariadenia alebo zamestnancov.

7.1.6. Celkový záver týkajúci sa ekonomickej kontinuity od spoločnosti SEAH ku spoločnosti Airport Handling

- (313) Podľa názoru Komisie daný prípad obsahuje prvky, ktoré svedčia o ekonomickej kontinuite, ako aj prvky, ktoré podporujú opačné zistenie.
- (314) Na strane prvkov, ktoré podporujú zistenie ekonomickej kontinuity, Komisia určila skutočnosť, že predchádzajúci vlastník spoločnosti SEAH vytvoril spoločnosť Airport Handling, ktorá vykonáva činnosť v rovnakej oblasti ako spoločnosť SEAH, ktorá spoiatku získavala svoju pracovnú silu takmer výlučne spomedzi bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH a prebrala veľkú časť jej majetku, a to všetko po rozhodnutí Komisie o vymáhaní pomoci.
- (315) Viaceré ďalšie faktory však skôr naznačujú, že spoločnosť Airport Handling nebola založená ako spoločnosť na obchádzanie rozhodnutia, ale ako úplne nová spoločnosť. Najsilnejším prvkom v tejto súvislosti je, že spoločnosť musela nanovo vytvárať svoj kmeň klientov tým, že sa obracala na letecké spoločnosti s ponukami, ktoré boli úplne nezávislé od predchádzajúcich zmlúv spoločnosti SEAH, a uzatvárala s nimi dohody za nových podmienok. Spoločnosť Airport Handling preto musela nanovo získavať svojich zákazníkov a trhové podiely takisto, ako by to musel robiť ktorýkoľvek konkurent alebo nový účastník trhu. Vzhľadom na to, že kmeň klientov je základom v oblasti služieb pozemnej obsluhy, Komisia prikladá tomuto prvku veľkú váhu.
- (316) Pokiaľ ide o majetok prevzatý od spoločnosti SEAH, spoločnosť Airport Handling platila prinajmenšom trhovú cenu za prenájom zariadení a neskôr, keď časť zariadení kúpila, platila cenu, ktorá bola prinajmenšom trhovou cenou, akú boli ochotní zaplatiť účastníci trhu.
- (317) Nedošlo ani k nijakému skupinovému prevodu pracovnej sily. Spoločnosť Airport Handling uzatvárala nové pracovné zmluvy za nových podmienok. Každý konkurent alebo nový účastník trhu by mal rovnakú možnosť prijímať bývalých zamestnancov spoločnosti SEAH a bývalí pracovníci spoločnosti SEAH sa jednoducho javili ako najvhodnejší cieľ pri prijímaní nových zamestnancov. Prevedená bola len časť zariadení a tie navyše predstavujú iba malú časť celkového prevádzkového faktora v oblasti služieb pozemnej obsluhy.
- (318) Pokiaľ ide o hospodársku logiku prevádzky, spoločnosť Airport Handling riadi svoju činnosť za odlišných prevádzkových podmienok než spoločnosť SEAH, podľa svojho vlastného podnikateľského plánu. Okrem toho talianske orgány nepožadovali od spoločnosti Airport Handling, aby sa riadila konkrétnym obchodným modelom, aby zachovávala určitý rozsah činností, ani aby prevzala akékoľvek konkrétne zariadenia alebo zamestnancov.
- (319) Na základe tejto skutočnosti sa Komisia domnieva, že po zohľadnení všetkých okolností ekonomická kontinuita medzi spoločnosťami SEAH a Airport Handling neexistuje a vytvorenie spoločnosti Airport Handling nemožno považovať za obchádzanie rozhodnutia o vymáhaní pomoci. V dôsledku toho nemôže byť spoločnosť Airport Handling zodpovedná za vrátenie pomoci, ktorá sa podľa rozhodnutia o vymáhaní pomoci považuje za nezlučiteľnú.

7.2. Investícia spoločnosti SEA do spoločnosti Airport Handling – existencia štátnej pomoci

- (320) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narušuje hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
- (321) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. Preto, aby bolo možné určiť, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, musia byť splnené všetky uvedené podmienky. Finančná pomoc by konkrétne mala:
- a) byť poskytovaná členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov;
 - b) zvýhodňovať určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru;

- c) narušať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže;
- d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

7.2.1. *Selektívna hospodárska výhoda – zásada súkromného investora v trhovom hospodárstve*

- (322) Taliansko zastáva názor, že zvýšenie základného imania spoločnosti Airport Handling spoločnosťou SEA bolo v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve, a teda spoločnosti Airport Handling nebola poskytnutá nijaká výhoda, preto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc. Aj keď spoločnosť SEAH od roku 2000 sústavne zaznamenávala straty, bolo by oprávnené predpokladať, že na druhej strane činnosť spoločnosti Airport Handling priniesie dostatočný zisk na to, aby sa zvýšenie základného imania ukázalo ako ziskové, najmä z hľadiska opatrení stanovených v podnikateľskom pláne spoločnosti Airport Handling na roky 2014 – 2017. Preto keď sa spoločnosť SEA rozhodla zvýšiť základné imanie spoločnosti Airport Handling, konala ako obozretný investor v trhovom hospodárstve.
- (323) Na účely posudzovania zásady súkromného investora v trhovom hospodárstve je potrebné určiť, či za podobných okolností, ktoré sprevádzajú prijatie posudzovaného opatrenia, by sa podobne správal hypotetický súkromný investor v trhovom hospodárstve, ktorý sa riadi vyhliadkami na ziskovosť, a nie cieľmi verejnej politiky. S cieľom preskúmať, či sa štát správal alebo nesprával ako obozretný investor konajúci v trhovom hospodárstve, je potrebné preniesť sa do kontextu obdobia, počas ktorého sa prijali opatrenia finančnej pomoci s cieľom posúdiť ekonomickú racionálnosť správania štátu, a teda zdržať sa akéhokoľvek hodnotenia založeného na neskoršej situácii. ⁽³⁸⁾
- (324) V dôsledku toho sa musí odôvodnenie verejnej investície z hľadiska trhového hospodárstva posudzovať so zreteľom na dostupné informácie a predvídateľný vývoj v čase, keď sa investícia realizovala. ⁽³⁹⁾
- (325) V priebehu vyšetrovania Taliansko vysvetlilo, že rozhodnutie investovať do spoločnosti Airport Handling bolo založené na podnikateľskom pláne zo 6. augusta 2014. Komisia však podotýka, že tento podnikateľský plán bol prijatý až po konečnom rozhodnutí o zvýšení základného imania spoločnosti o 25 miliónov EUR 30. júna 2014. Komisia sa domnieva, že počiatočné rozhodnutie o vytvorení spoločnosti Airport Handling a investovaní 25 miliónov EUR muselo byť prijaté najneskôr pred založením spoločnosti 9. septembra 2013. Podnikateľský plán, ktorý má Komisia k dispozícii a ktorý sa najviac blíži uvedenému dátumu, je podnikateľský plán zo 14. novembra 2013. Komisia takisto podotýka, že tento podnikateľský plán už predpokladá investíciu 25 miliónov EUR. Komisia sa preto domnieva, že podnikateľský plán z novembra 2013 je relevantný pre posudzovanie súladu so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve.
- (326) V rozhodnutí o začatí konania z roku 2014 Komisia vyjadrila pochybnosti, či spoločnosť SEA konala ako investor v trhovom hospodárstve. Po prvé preto, že spoločnosť SEA nezvážila riziko zodpovednosti spoločnosti Airport Handling za vrátenie nezlučiteľnej pomoci predtým poskytnutej spoločnosti SEAH, ak Komisia zistí ekonomickú kontinuitu. Po druhé, Komisia vyjadrila pochybnosti, či bol podnikateľský plán podporujúci rozhodnutie spoločnosti SEA investovať do spoločnosti Airport Handling založený na dostatočne hodnoverných predpokladoch. Napokon, Komisia musí posúdiť, či rozhodnutie investovať do spoločnosti Airport Handling bolo prijaté za trhových podmienok. Inými slovami, Komisia musí posúdiť, či investor mohol očakávať primeranú návratnosť pri zohľadnení predvídateľných rizík týkajúcich sa investície.

7.2.2. *Opatrenia na zmiernenie rizika prijaté spoločnosťou SEA*

- (327) Pokiaľ ide o prvú pochybnosť, Komisia podotýka, že spoločnosť SEA si bola vedomá rizika zistenia ekonomickej kontinuity a prijala opatrenia na zmiernenie rizika:
- (328) Spoločnosť SEA si bola vedomá takého rizika, ako vyplýva z dokumentov predložených Komisii v súvislosti s predbežným oznámením z novembra 2013. Riziko, že zodpovednosť by sa mohla previesť zo spoločnosti SEAH na spoločnosť Airport Handling v dôsledku ekonomickej kontinuity, je právne riziko. Vnímanie a zvažovanie rizika, ako aj primerané opatrenia na zmiernenie rizika, závisia od právnych predpokladov vypracovaných v čase investície.

⁽³⁸⁾ Vec C-482/99, Francúzsko/Komisia, citované, bod 71.

⁽³⁹⁾ Vec T-16/96, Cityflyer Express/Komisia, [1998] ECR II-757, bod 76.

- (329) Z dostupných informácií vyplýva, že spoločnosť SEA zvažovala tieto opatrenia na zmiernenie rizika týkajúce sa pracovnej sily: V dohode medzi spoločnosťou SEA a odbormi zo 4. novembra 2013 spoločnosť SEA vyhlásila, že „základný význam bol prisúdený požiadavke diskontinuity, ktorá musí tvoriť súčasť každého alternatívneho riešenia peňažných platieb, ako záruka, že povinnosť vymáhania pomoci nie je možné rozšíriť na ktorúkoľvek tretiu stranu.“ V priebehu rokovaní o čiastočnom prevode pracovnej sily zo spoločnosti SEAH do spoločnosti Airport Handling sa štruktúra práce a určité podmienky zamestnávania výrazne zmenili, ako bolo podrobne vysvetlené v odôvodneniach (232) až (234). Uplatniteľné zásady boli uvedené v už opísaných vykonávacích dohodách s odbormi zo 4. júna 2014 a oznámené boli už v dohode s odbormi z 13. novembra 2013, a teda pred vykonaním dvoch veľkých zvýšení základného imania 10. marca a 30. júna 2014 (odôvodnenia (45) a (46)).
- (330) Spoločnosť SEA zaviedla tieto opatrenia na zmiernenie rizika, ktoré mali zabezpečiť diskontinuitu v súvislosti s prevodom aktív spoločnosti SEAH: Po prvé, správca trustu vylúčil spoločnosť Airport Handling z verejného ponukového konania na predaj zariadení. Po druhé, spoločnosť Airport Handling si prenajala zariadenia od spoločnosti SEAH za trhovú poplatok za prenájom, ktorý bol stanovený na základe správ dvoch nezávislých odborníkov.
- (331) Spoločnosť SEA prijala opatrenia na zabezpečenie diskontinuity spoločností Airport Handling a SEAH aj z hľadiska zákaznickej základne. Zákazníci spoločnosti SEAH boli vopred informovaní o likvidácii spoločnosti. S leteckými spoločnosťami, ktoré si vybrali spoločnosť Airport Handling ako svojho poskytovateľa služieb, boli podpísané nové zmluvy o poskytovaní služieb s novými finančnými podmienkami.
- (332) Ako ďalšie opatrenie na zmiernenie rizika spoločnosť SEA založila trust. Ako je vysvetlené v oddiele 2.3, hlavnou úlohou trustu bolo pôsobiť ako jediný akcionár spoločnosti Airport Handling a zabezpečiť, aby spoločnosť Airport Handling vykonávala prevádzku v stave ekonomickej diskontinuity so spoločnosťou SEAH.
- (333) Komisia poznamenáva, že riziko vyplývajúce z možnosti budúcej zodpovednosti za vrátenie pomoci nie je uvedené v podnikateľskom pláne spoločnosti Airport Handling z novembra 2013. Komisia v tejto súvislosti podotýka, že spoločnosť SEA vypracovala tento podnikateľský plán na svoje vlastné účely. Spoločnosť SEA, ako materská spoločnosť novozaloženého aktéra na trhu v oblasti služieb pozemnej obsluhy a preukázateľne vedomá si rizík vyplývajúcich z rôznych faktorov kontinuity, mohla prijímať informované investičné rozhodnutia bez toho, aby uvedené riziko výslovne spomínala v podnikateľskom pláne. Navyše, konečné rozhodnutie o zvýšení základného imania o 25 miliónov EUR bolo prijaté, až keď boli zabezpečené opatrenia na zmiernenie rizika. Okrem toho, už opísané externé hodnotenie podnikateľského plánu z novembra 2013 (odôvodnenie (114)) potvrdzuje, že racionálny investor by hodnotil pravdepodobnosť ekonomickej kontinuity, a teda zodpovednosti za vrátenie pomoci, ako nižšiu než [...] (*) %, a preto by považoval za ekonomicky racionálne investovať do spoločnosti Airport Handling.

7.2.3. Podnikateľský plán spoločnosti Airport Handling

- (334) Pokiaľ ide o druhú pochybnosť, konkrétne, či bol podnikateľský plán podporujúci rozhodnutie spoločnosti SEA investovať do spoločnosti Airport Handling založený na dostatočne hodnoverných predpokladoch, Komisia uvádza tieto pripomienky:

7.2.3.1. Predpoklady týkajúce sa vývoja leteckej dopravy STOP

- (335) Prognózy leteckej dopravy na milánskych letiskách v kombinácii s trhovými podielmi spoločnosti Airport Handling sú určujúcim faktorom v podnikateľskom pláne tejto spoločnosti. Ako potvrdili externí odborníci (spoločnosť BCG), ktorí hodnotili podnikateľské plány spoločnosti Airport Handling, prognózy spoločnosti týkajúce sa leteckej dopravy sú v súlade s prognózami, ktoré vydali združenie IATA a organizácia Eurocontrol. Komisia považuje tieto orgány za spoľahlivé zdroje údajov na vypracovávanie prognóz dopravy v oblasti letectva. Pokiaľ ide o uplatnenie týchto prognóz na letisko Malpensa, Komisia poznamenáva, že podľa správy spoločnosti BCG zámer spoločnosti Airport Handling udržať stabilnú zostavu leteckých dopravcov na tomto letisku nie je v súlade s historickým vývojom a že nové nariadenie by mohlo viesť k presunu niektorých dopravcov na letisko Linate.

7.2.3.2. Predpoklady týkajúce sa osobných nákladov

- (336) Podľa podnikateľského plánu z novembra 2013 osobné náklady v priemere predstavujú [...] (*) % prevádzkových nákladov v období rokov 2014 – 2017.
- (337) Komisia posudzovala hodnovernosť predpokladov, na ktorých sa zakladá táto významná nákladová položka.

(*) Obchodné tajomstvo.

- (338) Po prvé, Komisia poznamenáva, že podľa správy spoločnosti Brattle percentuálny podiel osobných nákladov na celkových prevádzkových nákladoch, predpokladaný spoločnosťou Airport Handling, je úplne v súlade so štruktúrou nákladov európskeho odvetvia služieb pozemnej obsluhy, z ktorej vyplýva podiel osobných nákladov na celkových prevádzkových nákladoch 65 – 80 %. V tejto súvislosti sa v správe odkazuje na údaje uvedené v posúdení vplyvu, ktoré sprevádza návrh nového nariadenia Komisie o službách pozemnej obsluhy.⁽⁴⁰⁾
- (339) Po druhé, na základe informácií, ktoré poskytlo Taliansko, Komisia poznamenáva, že priemerné hodinové osobné náklady spoločnosti Airport Handling, vo vyjadrení v ekvivalente plného pracovného času, zrejme sú [...] (*). Priemerné hodinové osobné náklady v podnikateľskom pláne z novembra 2013 sú [...] (*) EUR a v podnikateľskom pláne z augusta 2014 [...] (*) EUR, čo je [...] (*) než priemerné hodinové náklady, ktoré platila spoločnosť SEAH v roku 2013, teda približne [...] (*) EUR⁽⁴¹⁾. V správe spoločnosti Brattle sa potvrdzuje, že spoločnosť Airport Handling tieto náklady práce reálne dosiahla, a preto zo správy vyplýva záver, že podnikateľský plán nebol príliš optimistický.
- (340) Komisia konštatuje, že predpokladané zníženie nákladov práce zrejme nie je nereálne vzhľadom na typickú štruktúru nákladov v odvetví.

7.2.3.3. Predpoklady týkajúce sa trhového podielu

- (341) Komisia vyjadrila znepokojenie, pokiaľ ide o pomerne vysoké predpoklady trhového podielu v podnikateľskom pláne spoločnosti Airport Handling z novembra 2013. Trhový podiel v oblasti služieb obsluhy rampy sa predpokladá vo výške [60 – 70] (*) % v roku 2014, s nárastom na [70 – 80] (*)% v roku 2017. Trhový podiel v oblasti služieb osobnej dopravy sa predpokladá vo výške [60 – 70] (*) % v roku 2014 a [60 – 70] (*) % v roku 2017.
- (342) V roku 2013 bol celkový trhový podiel spoločnosti SEAH [70 – 80] (*) %⁽⁴²⁾. Komisia podotýka, že predpokladaný trhový podiel spoločnosti Airport Handling je nižší, než bol trhový podiel spoločnosti SEAH. V dôsledku toho nie je predpoklad, že by spoločnosť Airport Handling získala všetky zmluvy spoločnosti SEAH. S určitými stratami trhového podielu novej spoločnosti sa v skutočnosti počíta.
- (343) Stratégiou spoločnosti Airport Handling je ponúkať vysokú úroveň dostupnosti v porovnaní s ostatnými poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy na letiskách Linate a Malpensa. Spoločnosť zaručuje 24-hodinovú službu, takže služby pozemnej obsluhy sa poskytujú, aj keď lietadlo mešká. To je konkurenčná výhoda, ktorá môže byť osobitne hodnotná pre leteckých dopravcov s intenzívnou prevádzkou a vysokými frekvenciami letov na milánske letiská, ako sú Alitalia a EasyJet. Títo leteckí dopravcovia môžu mať záujem zotrvať u dodávateľa, ktorý je schopný poskytovať takéto služby. Tým možno rozumne vysvetliť, prečo mohla spoločnosť Airport Handling očakávať pomerne vysoký trhový podiel od začiatku svojej prevádzky.
- (344) Komisia takisto podotýka, že ako sa uvádza v správe spoločnosti Brattle, na základe údajov z roku 2013 bol predpokladaný trhový podiel spoločnosti Airport Handling nižší v porovnaní s odhadmi pre väčších poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy na ostatných talianskych letiskách: i) Bergamo (78,23 %), ii) Cagliari (75,61 %), iii) Catania (77,18 %), iv) Palermo (75,85 %), v) Turín (68,8 %).
- (345) Komisia okrem toho poznamenáva, že trhový podiel, ktorý spoločnosť Airport Handling dosiahla v roku 2014, je v skutočnosti vyšší, než bol odhadovaný v podnikateľskom pláne z novembra 2013. Taký vysoký trhový podiel možno vysvetliť najmä skutočnosťou, že spoločnosť Airport Handling sa podarilo podpísať zmluvy s [...] (*). Spolu dosahujú významný podiel v doprave na dvoch letiskách, konkrétne [...] (*) % leteckej dopravy na letisku Linate a [...] (*) % leteckej dopravy na letisku Malpensa.

⁽⁴⁰⁾ Príloha k posúdeniu vplyvu, ktoré je sprievodným dokumentom k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách pozemnej obsluhy na letiskách Únie, ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/67/ES, zo 16. januára 2012, SEC(2011) 1439 final. Na strane 95 tohto dokumentu Komisia uvádza, že „Liberalizácia služieb pozemnej obsluhy a koniec monopolov alebo duopolov (letisko/letecký dopravca, pre ktorého je dané letisko hlavným letiskom) na letiskách znamenalo, že poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy sa museli prispôbiť, aby boli konkurencieschopnejší, a museli sa vyrovnáť so silnejšou konkurenciou. Najviditeľnejším dôsledkom pre pracovníkov služieb pozemnej obsluhy bolo zvýšenie produktivity a pružnosti práce. Poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy často vysvetľujú, že toto zvýšenie produktivity práce je nevyhnutné, keďže náklady na zamestnancov predstavujú 65 – 80 % ich celkových nákladov, zatiaľ čo zamestnanecké združenia zvyčajne tvrdia, že spoločnosti pozemnej obsluhy sa príliš zameriavajú na faktor práce s cieľom znižovať náklady.“

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽⁴¹⁾ Podľa správy spoločnosti Brattle, bod 48, s. 11.

⁽⁴²⁾ Správa spoločnosti Brattle, bod 40, s. 9.

- (346) Na záver, Komisia nespochybňuje hodnovernosť predpokladov trhového podielu spoločnosti Airport Handling. Po prvé, sú založené na konkurenčných výhodách, ktoré spoločnosť Airport Handling ponúka. Po druhé, tieto predpoklady sa zdajú konzervatívne v porovnaní s trhovými podielmi partnerskej skupiny spoločností pozemnej obsluhy na letiskách v čase, keď sa podnikateľský plán vypracovával. Komisia takisto poznamenáva, že tieto predpoklady sa realizovali v praxi.

7.2.3.4. Predpoklady týkajúce sa ziskovosti

- (347) V podnikateľskom pláne z novembra 2013 sa od druhého roka prevádzky predpokladajú príjmy EBIT [...] (*) a zisk pred zdanením [...] (*). Príjmy EBIT a zisk po zdanení [...] (*). V podnikateľskom pláne z novembra 2013 nie sú uvedené zvyčajné ukazovatele ziskovosti, ako je napríklad vnútorná miera návratnosti (IRR) alebo čistá súčasná hodnota. V správe spoločnosti Brattle sú však tieto výpočty uvedené na základe údajov z podnikateľského plánu.
- (348) Na to, aby racionálny súkromný investor investoval do spoločnosti Airport Handling, musí očakávať návratnosť prinajmenšom rovnú implicitným nákladom na kapitál, ktoré možno približne vyjadriť ako vážené priemerné kapitálové náklady (WACC).
- (349) V správe spoločnosti Brattle sa vypočítava hodnota IRR investície do spoločnosti Airport Handling a kontroluje sa, či je rovná hodnote WACC alebo vyššia. V správe sa používajú dve alternatívne hodnoty WACC. Prvá je [...] (*) %, čo je podľa správy neupravená hodnota WACC po zdanení, použitá v podnikateľskom pláne⁽⁴³⁾. Druhá je [...] (*) % a v správe je vypočítaná ako spodná hranica implicitných nákladov na kapitál. V závislosti od konečnej hodnoty investície sa v správe spoločnosti Brattle odhaduje, že očakávaný kapitálový výnos investície do spoločnosti Airport Handling sa pohybuje v rozsahu [...] (*) % až [...] (*) %. Z výpočtov vyplýva, že vo všetkých scenároch očakávaná hodnota IRR prevyšuje hodnotu implicitných nákladov na kapitál, a preto je investícia zisková.
- (350) Komisia podotýka, že časový horizont podnikateľského plánu (roky 2014 – 2017) je pomerne krátky. Z toho dôvodu môže byť podnikateľský plán citlivý na zmeny základných predpokladov. Na uvedenú časovú líniu je však potrebné pozerieť s ohľadom na tieto skutočnosti. Po prvé, podnikateľský plán bol vypracovaný pre prevádzkovateľa letiska, spoločnosť SEA, ktorá mnoho rokov vlastnila dcérsku spoločnosť poskytujúcu služby pozemnej obsluhy. Po druhé, už vtedy prebiehala reštrukturalizácia a spoločnosť SEAH dosiahla výrazné zvýšenie produktivity. Preto sa zdá rozumné obmedziť rozsah podnikateľského plánu na minimum potrebné pre skúseného investora, akým je spoločnosť SEA.
- (351) Komisia poznamenáva, že niektoré základné predpoklady podnikateľského plánu z novembra 2013 sa úplne splnili, najmä pokiaľ ide o ziskovosť a trhové podiely. Spoločnosť Airport Handling bola zisková už v prvom roku svojej prevádzky: Podľa výkazu o finančných výsledkoch od septembra 2014 do augusta 2015 spoločnosť dosiahla príjmy EBIT [...] (*) EUR.
- (352) Na záver sa Komisia domnieva, že s použitím predpokladov týkajúcich sa vývoja nákladov práce a trhového podielu, ktoré sa zdajú rozumné, z podnikateľského plánu vyplýva dostatočne vysoký kapitálový výnos pre spoločnosť SEA za zvýšenie základného imania o 25 miliónov EUR.

7.2.4. Záver týkajúci sa selektívnej hospodárskej výhody

- (353) Komisia dospela k záveru, že spoločnosť SEA prijala dostatočné opatrenia na obmedzenie rizika zistenia ekonomickej kontinuity. Podnikateľský plán bol založený na predpokladoch, ktoré by racionálny súkromný investor so značnými skúsenosťami v odvetví služieb pozemnej obsluhy na letiskách, ktorý má v úmysle reštrukturalizovať spoločnosť, považoval za hodnoverné a dostatočné na zabezpečenie budúcej ziskovosti spoločnosti Airport Handling. Investícia spoločnosti SEA do spoločnosti Airport Handling preto nepredstavuje výhodu, ktorú by spoločnosť Airport Handling nemohla získať za normálnych trhových podmienok.

7.2.5. Záver týkajúci sa prítomnosti štátnej pomoci v investícii spoločnosti SEA do spoločnosti Airport Handling

- (354) Investícia neobsahuje žiadnu výhodu, ktorú by spoločnosť Airport Handling nemohla získať za normálnych trhových podmienok. Jedno z kumulatívnych kritérií podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ tak nie je splnené. V dôsledku toho investícia nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ,

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽⁴³⁾ Táto hodnota WACC je podľa správy spoločnosti Brattle vyššia, lebo zohľadňuje riziká špecifické pre daný projekt prostredníctvom zvýšenia koeficientu equity beta.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Proces, ktorý viedol k likvidácii spoločnosti SEA Handling S.p.A. a k vytvoreniu spoločnosti Airport Handling S.p.A., nespôsobil vznik ekonomickej kontinuity medzi obidvomi podnikmi.
2. Spoločnosť Airport Handling nie je zodpovedná za vrátenie pomoci, ktorá sa považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom podľa rozhodnutia Komisie C(2012) 9448 z 19. decembra 2012 opraveného rozhodnutím C(2013) 1668 z 22. marca 2013, ktoré sa týka pomoci poskytnutej spoločnosťou SEA dcérskej spoločnosti SEA Handling S.p.A. v rokoch 2002 – 2010.

Článok 2

Založenie a kapitalizácia spoločnosti Airport Handling S.p.A. vo výške 25 miliónov EUR, ktoré vykonalo Taliansko, nepredstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 5. júla 2016

Za Komisiu

Margrethe VESTAGER

členka Komisie
