II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2017/2111

af 5. juli 2016

om etablering og kapitalisering af Airport Handling S.p.A. SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN) gennemført af Italien

(meddelt under nummer C(2016) 4103)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og navnlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til i overensstemmelse med nævnte artikler ([1]) at fremsætte bemærkninger, under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Den 23. juni 2010 meddelte Kommissionen efter en klage de italienske myndigheder, at den havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«) med hensyn til de kapitaltilførsler, der i perioden 2002-2010 blev foretaget af SEA S.p.A. (»SEA«), den statsejede operatør af Milanos to lufthavne Malpensa og Linate, til dets datterselskab SEA Handling S.p. A. (»SEAH«), leverandør af groundhandling-ydelser i de to lufthavne.

(2) I denne periode var SEA næsten fuldt ud ejet af offentlige enheder, nemlig Milano kommune (84,56 %) og provinsen Milano (14,56 %), sammen med en række mindre aktionærer (0,88 %). I december 2011 blev 29,75 % af SEA's kapital solgt til den private fond F2i (Fondi italiani per le infrastrutture). Ved udgangen af 2012 øgede F2i sin aktieandel i SEA til 44,31 %. Ved afslutningen af den formelle undersøgelsesprocedure med denne afgørelse ejes SEA med 54,81 % af Milano kommune, 44,31 % af F2i og 0,88 % af andre aktionærer.

(3) Den 19. december 2012 vedtog Kommissionen afgørelse C(2012) 9448 berigtiget ved afgørelse C(2013)1668 af 22. marts 2013 (»afgørelsen om tilbagebetaling«) om SEA's kapitaltilførsler til dets datterselskab SEAH i perioden 2002-2010. Kommissionen konkluderede, at SEA's kapitaltilførsler til dets datterselskab som helhed udgør ulovlig statsstøtte. Kommissionen konkluderede også, at disse kapitaltilførsler, selv om SEAH kunne klassificeres som en kriseramt virksomhed, ikke kunne anses for forenelige med det indre marked i henhold til EU's rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([2]).

([1]) EUT C 44 af 6.2.2015, s. 30.
([2]) EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1.

(4) Italien fik følgelig påbud om straks at tage alle nødvendige skridt i overensstemmelse med gældende national ret for at tilbagesøge den uforenelige statsstøtte fra SEAH på ca. 359,644 mio. EUR plus renter.

(5) Den 4. marts 2013, 15. marts 2013 og 18. marts 2013 anlagde Italien, SEAH og Milano kommune sag ved Retten med henblik på annullation af afgørelsen om tilbagebetaling (sag T-125/13, T-152/13 og T-167/13). Sag T-125/13, T-152/13 og T-167/13 er verserende.

(6) Den 18. marts 2013 og 21. marts 2013 indgav SEAH og Milano kommune begæringer med henblik på udsættelse af anvendelsen af afgørelsen om tilbagebetaling (sag T-152/13 R og T-167/13 R). Den 21. maj 2013 afsagde Lombardiets forvaltningsdomstol (»TAR Lombardia«) kendelse om udsættelse af anvendelsen af afgørelsen om tilbagebetaling. Den 25. september 2013 annullerede statsrådet TAR Lombardias kendelse. Begæringen om udsættelse indgivet til Retten blev trukket tilbage i juni 2013 ([3]).

(7) Den 27. november 2013 henvendte Italien gennem en uformel procedure forud for anmeldelsen sig til Kommissionen vedrørende følgende projekter: for det første vedrørende SEA's plan om at afvikle SEAH og for det andet vedrørende SEA's planer om at etablere et nyt datterselskab, som skal være leverandør af groundhandling-ydelser i Milanos lufthavne, med navnet »Airport Handling S.p.A.« (»Airport Handling«), og at indskyde kapital i det. Under denne procedure forud for anmeldelsen anmodede Italien Kommissionen om at bekræfte, at:

a) salget af SEAH's aktiver under afviklingen ikke indebærer elementer af økonomisk kontinuitet med Airport Handling og derfor ikke indebærer, at SEAH's forpligtelser overføres til Airport Handling, navnlig ikke forpligtelsen til at tilbagebetale ulovlig og uforenelig statsstøtte, som SEAH har modtaget

b) SEA's kapitaltilførsel til Airport Handlings kapital ikke udgør statsstøtte.

(8) Ved brev af 9. juli 2014 underrettede Kommissionen Italien om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF vedrørende SEA's etablering af Airport Handling (»åbningsafgørelsen fra 2014«). Med denne procedure opfordrede Kommissionen Italien til at fremlægge alle oplysninger, som kan hjælpe med at vurdere spørgsmålet om overførslen af tilbagebetalingsforpligtelsen fra SEAH til Airport Handling samt den mulige støtte, der er forbundet med SEA's kapitaltilførsel til Airport Handling, senest en måned efter modtagelsen af dette brev.

(9) Den 19. september 2014 anlagde Italien, SEA og Airport Handling sag ved Retten med henblik på annullation af åbningsafgørelsen fra 2014 (sag T-673/14, T-674/14 og T-688/14). Retten (Fjerde Afdeling) gav Kommissionen medhold i sag T-673/14 ved kendelse af 8. december 2015. Søgsmålene i sag T-674/14 og T-688/14 blev trukket tilbage henholdsvis den 14. og 15. juli 2015.

(10) Den 23. september 2014 og 25. september 2014 indgav SEA og Airport Handling begæringer om foreløbige forholdsregler med henblik på udsættelse af gennemførelsen af Kommissionens åbningsafgørelse fra 2014 (sag T-674/14 R og T-688/14 R). Den 29. september 2014 afsagde Rettens præsident kendelse om udsættelse af offentliggørelse af åbningsafgørelsen fra 2014 i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den 28. november 2014 afviste Rettens præsident SEA's og Airport Handlings begæringer om foreløbige forholdsregler og tilbagekaldte den foreløbige forholdsregel, hvorved Kommissionen fik påbud om ikke at offentliggøre åbningsafgørelsen fra 2014 ([4]).

(11) Den 6. februar 2015 blev åbningsafgørelsen fra 2014 offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([5]), og Kommissionen opfordrede derved interesserede parter til at indgive bemærkninger til de undersøgte foranstaltninger.

(12) Italien fremsendte sine bemærkninger til åbningsafgørelsen ved brev af 9. september 2014.

([3]) Jf. kendelse afsagt den 1.7.2013 af Rettens præsident, sag T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, og kendelse afsagt den 20.6.2013 af Rettens præsident, sag T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

([4]) Jf. kendelse afsagt den 28.11.2014 af Rettens præsident, sag T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Rettens præsident afviste begæringen i sag T-674/14 R ved kendelse af 27.11.2014, ECLI:EU:T:2014:1009.

([5]) EUT C 44 af 6.2.2015, s. 30.

(13) Kommissionen modtog bemærkninger fra fire interesserede parter. Den fremsendte disse bemærkninger til Italien med opfordring til at svare. Italien fremsendte sine kommentarer til disse bemærkninger til Kommissionen ved brev af 26. maj 2015.

(14) Kommissionen anmodede Italien om supplerende oplysninger ved brev af 20. maj 2015. Italien svarede ved brev af 19. og 22. juni 2015 samt 2. juli 2015.

(15) Møder mellem Kommissionens tjenestegrene og repræsentanter for de italienske myndigheder og Milan Airport Handling Trust fandt sted den 30. januar 2015, 7. maj 2015 og 15. september 2015. Disse møder blev efterfulgt af en række indgivelser fra Airport Handling Trust til Kommissionen den 6. februar 2015, 8. juni 2015, 13. august 2015 og 23. september 2015 primært med henblik på at informere Kommissionen om status for salget af en aktieminoritet i Airport Handling. Trustens karakter og opgave forklares i afsnit 2.3 nedenfor.

(16) Ved brev af 23. oktober 2015 anmodede Kommissionen Italien om yderligere oplysninger. Italien svarede ved brev af 10. november 2015.

(17) Den 25. november 2015 blev der afholdt et møde mellem Kommissionens tjenestegrene og de italienske myndigheder, Milan Airport Handling Trust og selskabet D'Nata, som forberedte sig på at opkøbe kapitalinteresser i Airport Handlings kapital.

(18) Ved brev af 16. december 2015 underrettede Italien Kommissionen om planerne om delvist at ændre omfanget af Airport Handlings økonomiske aktiviteter.

(19) Italien fremlagde et sammendrag af de væsentligste elementer, de havde fremlagt i løbet af proceduren, ved brev af 18. december 2015. Kommissionen svarede ved brev af 19. januar 2016.

(20) Ved brev af 29. januar og 15. februar 2016 ajourførte Italien Kommissionen om processen for privatisering af Airport Handling.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

(21) Undersøgelsen omfatter to foranstaltninger: For det første etableringen af Airport Handling kombineret med afviklingen af SEAH. Kommissionen vurderede, hvorvidt denne foranstaltning gav anledning til økonomisk kontinuitet mellem de to selskaber, som førte til en overførsel af tilbagebetalingsforpligtelsen fra SEAH til Airport Handling. For det andet kapitaltilførslen til Airport Handling fra dets offentligt ejede moderselskab SEA. Kommissionen vurderede, om denne foranstaltning blev gennemført på markedsvilkår. I det følgende beskrives omstændighederne omkring disse transaktioner.

2.1. Aftaler med fagforeningerne og nye arbejdskontrakter

(22) I den periode, hvor de undersøgte foranstaltninger blev gennemført, indgik SEA-koncernen (SEA og SEAH), SEAH og Airport Handling aftaler med de fagforeninger, der repræsenterede SEAH's ansatte, på baggrund af SEAH's frivillige afvikling foranlediget af SEA. Det overordnede formål med disse aftaler var at sikre alle SEAH-medarbejdernes arbejdspladser og at sikre fortsatte og rentable groundhandling-ydelser i SEA-koncernen. Følgende aftaler blev indgået:

(23) Da SEA havde besluttet, at SEAH skulle afvikles med henblik på at overholde afgørelsen om tilbagebetaling, indgik SEA-koncernen en aftale med fagforeningsorganisationerne den 4. november 2013 for at løse problemet med de afskedigede SEAH-ansatte. Aftalen omfattede en frivillig aftrædelsesordning for alle SEAH's ansatte, som skulle gennemføres via kollektive afskedigelser, og etableringen af et nyt helejet datterselskab af SEA, som ville ansætte en del af SEAH's arbejdsstyrke.

(24) Denne aftale omhandlede et »forligsudkast« og fastsatte, at en »gennemførelsesaftale« var nødvendig for at angive reglerne for nye aftalebetingelser og en ny arbejdsstruktur for Airport Handlings ansatte, fordi Kommissionens krav om diskontinuitet nødvendiggjorde etableringen af nye ansættelsesforhold. Ifølge aftalen kunne en sådan gennemførelsesaftale kun indgås efter afslutningen af »kommercielle forhandlinger mellem Airport Handling og de luftfartsselskaber, der opererer i Linate og Malpensa lufthavn, på frie konkurrencevilkår« ([6]). Gennemførelsesaftalen skulle således baseres på følgende principper:

— videreførelse af målet om at sikre alle SEAH-medarbejdernes arbejdspladser

([6]) Punkt 5 i aftalen af 4.11.2013.

— fastlæggelse af klare kriterier for mulig omplacering af ansatte inden for SEA-koncernen

— handling-aktiviteternes økonomiske levedygtighed

— definition af et hensigtsmæssigt, inklusivt forhold mellem arbejdsmarkedets parter

— fortsat anvendelse af SEA-koncernens velfærdsordning.

(25) Den 22. april 2014 iværksatte SEAH mobilitetsordningen for afskedigede ansatte (Collocamento in mobilità), en socialsikringsordning, som den italienske stat har indført med henblik på at støtte ansatte i kriseramte selskaber, når de er arbejdsløse ([7]). På dette tidspunkt havde SEAH 2 214 ansatte svarende til 1 980 fuldtidsansatte.

(26) Den 31. maj 2015 havde Airport Handling […] (*) ansatte ([…] (*) fuldtidsækvivalenter — herefter »årsværk«), hvoraf […] (*) ansatte ([…] (*) årsværk) var tidligere SEAH-ansatte.

(27) Den 4. juni 2014 undertegnede SEAH og fagforeningerne gennemførelsesaftalen med henblik på at gennemføre bestemmelserne i forligsudkastet beskrevet i betragtning 24 ovenfor.

(28) I henhold til aftalen havde SEA for det første accepteret, at Airport Handling ansætter SEAH-personale i det omfang og til de jobprofiler, Airport Handling har brug for, og for det andet, at forhandlinger med fagforeningsorganisationerne indledes med hensyn til kriterierne for personaleudvælgelse. I aftalen påpeges det også, at en ny ansættelseskontrakt med Airport Handling nødvendigvis indebærer et ophør af det formelle og materielle indhold af ansættelseskontrakten med SEAH.

(29) I henhold til denne aftale var SEAH villig til at yde økonomisk kompensation til ansatte, som inden den 30. juni 2014 accepterede ikke at gøre indvendinger mod afskedigelse.

(30) Den 4. juni 2014 indgik Airport Handling også en aftale med fagforeningsorganisationerne. I denne aftale angives det antal ansatte med tidsubegrænsede ansættelseskontrakter, som Airport Handling skulle bruge pr. 1. juli 2014. Det anføres videre, at Airport Handling accepterede at genansætte visse tidligere ansatte i SEAH.

(31) I aftalen angives Airport Handlings forventede behov for arbejdskraft udtrykt i årsværk. I denne forbindelse understreges det i aftalen, at tallene er med forbehold for ændringer, for så vidt angår det samlede antal og/eller de variabler, der er anført i aftalen. Estimaterne for personale var følgende: […] (*) fastansatte til driften i årsværk, […] (*) administrative medarbejdere i årsværk og […] (*) personer med tidsbegrænset ansættelse i årsværk til sæsonaktiviteter. I henhold til aftalen vil Airport Handling med henblik på at opfylde dette behov først og fremmest henvende sig til personer, som i øjeblikket er ansat af SEAH. Aftalen omhandler også ansættelsesproceduren, ansættelseskontrakters juridiske og økonomiske indhold, velfærdspolitik og arbejdets tilrettelæggelse. Ifølge aftalens bestemmelser vil tidligere SEAH-ansatte blive ansat under nye kontrakter på væsentligt forskellige økonomiske betingelser.

(32) De arbejdsaftaler, som er beskrevet i denne aftale, adskiller sig fra SEAH's aftaler med dets ansatte, herunder:

— Under den nationale kollektive overenskomst for luftfartspersonale vil Airport Handling anvende afsnittet for handling-selskaber, mens afsnittet for lufthavnsoperatører fandt anvendelse på arbejdskontrakter med SEAH's tidligere ansatte. Ifølge Italien fastsættes der i afsnittet for handling-selskaber andre betingelser for ferie (20 dage i stedet for 22 dage om året), arbejdets varighed (7 timer 30 minutter om dagen i stedet for 7 timer 15 minutter om dagen) samt løn og godtgørelse (afskaffelse af seksdagesløn)

— En anden organisering af retten til løn, som betyder, at Airport Handling f.eks. ikke anvender visse afsnit i den selskabskontrakt, der supplerer den nationale kollektive overenskomst, som SEAH anvendte på sine ansatte.

— En anden organisering af de ansatte (f.eks. […] (*)).

([7]) Lov nr. 223 af 23.7.1991 om regler vedrørende teknisk arbejdsløshed, mobilitet, arbejdsløshedsunderstøttelse, gennemførelse af EU-direktiver, placering af arbejdskraft og om andre bestemmelser vedrørende arbejdsmarkedet (GURI nr. 175 af 27.7.1991).

(*) Forretningshemmelighed.

(33) Dette betyder ifølge Italien, at:

— Airport Handlings samlede arbejdsomkostninger faldt med 30 % sammenlignet med SEAH's samlede arbejdsomkostninger

— vægten af omkostningerne til Airport Handlings supplerende selskabskontrakt faldt med […] (*) % sammenlignet med SEAH's, idet de gennemsnitlige lønbesparelser årligt beløber sig til […] (*) gange månedslønnen.

(34) Den 9. juni 2014 godkendte SEAH's ekstraordinære generalforsamling afviklingen af selskabet og dets frivillige afvikling, og afviklingsdatoen blev fastsat til den 1. juli 2014 ([8]).

(35) En likvidator blev udnævnt og pålagt at sælge selskabets aktiver, betale kreditorer og udarbejde den endelige likvidationsbalance og -rapport.

(36) Fagforeningsorganisationerne havde krævet, at aftalerne af 4. juni 2014 kun kunne træde i kraft, hvis de blev godkendt ved en afstemning blandt SEAH's ansatte. Denne afstemning blev afholdt fra den 11.-13. juni 2014. Ved denne afstemning blev aftalen af 4. juni 2014 forkastet.

(37) Den 1. juli 2014 besluttede SEAH's generalforsamling derfor at forlænge fristen for ophøret af SEAH's aktiviteter til den 31. august 2014 og gav likvidatoren (som påtog sig denne rolle den 1. juli 2014) beføjelse til midlertidigt at lede selskabet indtil denne dato og ved udløbet af denne frist at fortsætte med afhændelsen af SEAH's aktiver og indstillingen af dets aktiviteter.

(38) For at afhjælpe det negative udfald af afstemningen den 14. juni 2014 foreslog fagforeningsorganisationerne den 4. juli 2014 visse afklaringer af punkter i aftalen af 4. juni 2014, f.eks. at yderligere arbejdsdage skulle fordeles jævnt over året, at henvisningen til »arbejdstidens effektivitet« betød, at der skulle arbejdes mindst 7,5 timer om dagen for hver arbejdsuge på fem dage, og at ansatte skulle have to valgmuligheder med hensyn til, hvordan de ville arbejde på bestemte dage, som ikke længere var med betaling efter den nye aftale. Den 7. juli 2014 godkendte Airport Handling disse forslag. Den 15. juli 2014 underskrev Airport Handling en supplerende aftale, som bekræftede gyldigheden af aftalen af 4. juni 2014 og indeholdt de afklaringer, som fagforeningsorganisationerne havde krævet. Den nye aftale indeholdt imidlertid ingen væsentlige ændringer i forhold til den tidligere afviste aftale af 4. juni 2014.

(39) I august 2014 gik SEAH over til at afskedige hele arbejdsstyrken. Samtidig begyndte Airport Handling blandt SEAH's tidligere ansatte at ansætte de medarbejdere, selskabet fandt nødvendige for dets aktiviteter. Airport Handling kontaktede også Adecco, et vikarbureau, for at rekruttere midlertidigt ansatte.

(40) SEAH indstillede sin drift pr. 1. september 2014. Samme dag indledte Airport Handling sin virksomhed i Milanos lufthavne. Pr. 1. september 2014 havde Airport Handling […] (*) ansatte ([…] (*) årsværk) og beskæftigede således […] (*) % af SEAH's ansatte pr. 22. april 2014, den dato, hvor SEAH indledte den officielle procedure for kollektiv afskedigelse af arbejdsstyrken. Airport Handling havde desuden […] (*) midlertidigt ansatte ([…] (*) årsværk) […] (*).

2.2. **Kontrakt med luftfartsselskaber**

(41) Ved brev af 22. april 2014 meddelte SEAH luftfartsselskaber, leverandører og andre interesserede parter, at det ville indstille driften pr. 1. juli 2014, og at SEAH fra denne dato derfor ville indstille leveringen af groundhandling-ydelser i Milanos lufthavne.

(*) Forretningshemmelighed.

([8]) Frivillig afvikling svarer i det væsentlige til retslig afvikling bortset fra, at beslutningen om selskabets afvikling, udnævnelse af likvidatorer og fastlæggelse af deres beføjelser træffes af selskabets generalforsamling og ikke af retten. Kun hvis et flertal af aktionærerne ikke kan opnås, må selskabet henvende sig til retten for at få indledt afviklingen. Retten udnævner da likvidatorerne i henhold til selskabets vedtægter eller generalforsamlingens beslutning, medmindre det må anses for givet, at uenigheden mellem selskabsdeltagerne hindrer generalforsamlingen i at træffe beslutning, i hvilket fald retten udnævner en retslig likvidator.

(42) Efter ovennævnte meddelelse besluttede ti luftfartsselskaber at overlade groundhandling-ydelserne i Milanos lufthavne til andre leverandører end SEAH og Airport Handling.

(43) Samtidig blev Airport Handling valgt som leverandør af groundhandling-ydelser af 19 luftfartsselskaber med aktiviteter i Milanos lufthavne efter åbne udbud. Andre luftfartsselskaber valgte Airport Handling efter udbud med konkurrencepræget dialog. Ifølge Italien baseres udvælgelsen af leverandøren sædvanligvis på en vurdering af bestemte faktorer, f.eks. pris, leverandørens finansielle sundhed, tilgængelighed af effektivt udstyr, eksistensen af et netværk, dokumenterede resultater, erfaring og operatørens kompetencer.

2.3. **Etablering af Airport Handling og overførsel af SEA's kapitalinteresse til Milan Airport Handling Trust — kapitalisering af Airport Handling**

(44) Airport Handling blev stiftet den 9. september 2013 som et anpartsselskab med en kapital på 10 000 EUR.

(45) Den 10. marts 2014 besluttede SEA's bestyrelse at forhøje Airport Handlings kapital med op til 2,5 mio. EUR, således at Airport Handling kunne opfylde kravene for at blive certificeret som groundhandling-selskab af den italienske myndighed for civil luftfart (ENAC). I henhold til de gældende nationale regler udsteder ENAC licens til leverandører af groundhandling-ydelser, som opfylder følgende krav ([9]):

— kapital på mindst en fjerdedel af den sandsynlige omsætning

— driftsressourcer og organisatorisk kapacitet, som er tilstrækkelig til at levere ydelserne

— dokumentation for overholdelse af alle forpligtelser efter arbejds- og sikkerhedslovgivningen.

(46) Den 30. juni 2014 besluttede SEA's bestyrelse at etablere Milan Airport Handling Trust (»trusten«) og forhøje Airport Handlings kapital med op til 25 mio. EUR.

(47) Trusten blev stiftet den 30. juni 2014, og trustdokumentet blev underskrevet den samme dag. Ifølge trustens stiftelsesdokument i) handler den som eneaktionær i Airport Handling indtil salget af en aktieminoritet i selskabet og ii) sikrer, at Airport Handling drives uden økonomisk kontinuitet med SEA Handling.

(48) Ifølge trustdokumentet blev trusten etableret specifikt for at:

— bekræfte og verificere, at der ikke er tale om økonomisk kontinuitet mellem Airport Handling og SEA og SEAH, som primært opnås ved, at Airport Handling forvaltes uafhængigt af SEA

— tillade uafhængige tredjepartsinvestorer at erhverve en aktiepost på højst 30 % af Airport Handlings aktiekapital.

(49) For at nå dette mål udøver trusten ifølge trustdokumentet sin beføjelse til at:

— udnævne direktører, lovpligtige revisorer og andre selskabsorganer ved at vælge mellem egnede kandidater, som ikke har driftsmæssigt ansvar i eller står i et ansættelsesforhold til SEA eller SEAH

— anmode om en rapport fra direktørerne om foranstaltningerne for at sikre økonomisk diskontinuitet, som blev truffet inden trustens stiftelse, og

— sikre, at der er iværksat de nødvendige procedurer for at undgå, at SEA's kommercielle information giver Airport Handling urimelige fordele, når det skal opnå eller fastholde kontrakter med luftfartsselskaber, i forhold til konkurrenter, i overensstemmelse med de begrænsninger, der er fastsat i trustdokumentets bilag A.

([9]) Airport Handling ansøgte om licens til levering af groundhandling-ydelser i Linate og Malpensa den 21.1.2014. ENAC tildelte licensen til Airport Handling den 17.4.2014.

(50) Ifølge trustdokumentet skal trustforvalteren navnlig verificere, at der siden stiftelsen af Airport Handling ikke er vedtaget juridiske dokumenter, der medfører overførslen fra SEAH til Airport Handling af aktiver, løsøre og fast ejendom, kontrakter med luftfartsselskaber og/eller leverandører af handling-ydelser, intellektuelle ejendomsrettigheder eller ensidige tilsagn med økonomiske virkninger (dvs. reelle eller personlige garantier), ud over dem, der er fastsat i trustdokumentet.

(51) I denne forstand har trustforvalteren ifølge trustdokumentet ikke indflydelse på følgende:

— det forhold, at Airport Handling blev stiftet og kapitaliseret af SEA

— det forhold, at Airport Handling havde overtaget personale fra SEAH

— det forhold, at Airport Handling lejer sine aktiver og sit handling-udstyr fra SEAH i henhold til en lejeaftale, som udløber den 28. februar 2015.

(52) Trustforvalteren skal ifølge trustdokumentet desuden verificere, at:

— Airport Handlings driftsmæssige forvaltning med undtagelse af de beføjelser, der er tildelt SEA ved trustdokumentet, er adskilt fra SEA's forvaltning under bestyrelsens kontrol og tilsyn, idet bestyrelsesmedlemmerne udnævnes alene af trustforvalteren

— SEA og Airport Handling før eller efter etableringen af trusten ikke vedtager juridiske dokumenter, som bevirker, at SEA overfører aktiver, løsøre og fast ejendom, kontrakter, ensidige tilsagn med økonomiske virkninger (dvs. reelle eller personlige garantier) intellektuelle ejendomsrettigheder, ud over dem, der er fastsat i trustdokumentet, eller SEA anmoder om som koncessionshaver i Milanos, og

— Airport Handling indfører procedurer og kontroller for at undgå, at SEA's beskyttede kommercielle oplysninger giver Airport Handling urimelige fordele, når det skal opnå eller fastholde kontrakter med luftfartsselskaber, f. eks. oplysninger om de kontrakter, som SEAH tidligere har indgået, eller luftfartsselskabernes krav, som SEA har fået oplyst som lufthavnsoperatør.

(53) Ifølge trustdokumentet er det imidlertid ikke trustforvalterens opgave at verificere eller vurdere, at:

— repræsentanter for SEA deltog i forhandlingerne med de ansatte, som skulle overtages af Airport Handling

— Airport Handling får gavn af outsourcede SEA-ansatte, herunder dets administrerede direktør, som skulle blive der i trustens varighed

— visse centraliserede tjenester stadig ville blive ydet af SEA

— SEA kan verificere servicekvalitetsniveauer for at overholde dens forpligtelser som lufthavnsoperatør af Milanos lufthavnsinfrastruktur

— beslutninger om den fremtidige finansiering af Airport Handling alene er overladt til SEA, uden at dette berører Airport Handlings bestyrelses ret til at træffe beslutninger for at gennemføre selskabets forretningsplan.

(54) Med hensyn til en tredjepartsinvestors indtræden i Airport Handling fastlægges det i trustdokumentet, at den indledende fase i proceduren for åbning af Airport Handlings kapital for »egnede aktionærer« (dvs. fysiske eller juridiske personer, som, hvis de er hjemmehørende i Italien, ikke anses for offentlige enheder eller statsligt kontrollerede selskaber, med undtagelse af børsnoterede selskaber) skulle forvaltes af SEA og skulle være afsluttet den 28. februar 2015.

(55) Hvis SEA den 1. marts 2015 stadig ejer mere end […] (*) % af aktierne i Airport Handling, skal trustforvalteren ifølge trustdokumentet begynde at søge efter investorer, som skal overholde de betingelser, denne tidligere har fået meddelt af SEA gennem et trustdokument, som skal anmeldes til den advokat, som er trust-guardian, og som revideres rettidigt af SEA. I andre tilfælde kan trustforvalteren ikke afhænde aktieposten i Airport Handling uden SEA's samtykke.

(*) Forretningshemmelighed.

(56) I trustdokumentet anføres det videre, at SEA efter salget af […] (*) % af SEA's aktiepost i Airport Handling skal søge efter private investorer, som er villige til at overtage yderligere andele af Airport Handlings kapital, under hensyntagen til sociale betingelser og SEA's forpligtelse til fortsat at sikre leveringen af groundhandling-ydelser i Milanos lufthavne.

(57) Den 26. august 2014 godkendte Airport Handlings bestyrelse et tillæg til trustdokumentet. Ifølge dette tillæg skulle Airport Handling udstede 20 000 deltagende egenkapitalinstrumenter — SFP'er (strumenti finanziari partecipativi) i henhold til den italienske civillovs artikel 2346, stk. 6 ([10]), idet SEA skulle foreslås en nominel værdi på EUR 1 000 EUR pr. stk. Tillægget blev underskrevet den efterfølgende dag.

(58) Den 27. august 2014 besluttede Airport Handlings generalforsamling ([11]) at forhøje Airport Handlings kapital fra 1,3 mio. EUR til 5 mio. EUR, som skulle tegnes og betales af SEA.

(59) Samme dag overførte SEA hele aktieposten i Airport Handling til trusten og udpegede en trustforvalter, nemlig Crowe Horwath Trustee Services (»trustforvalteren«), til at forvalte Airport Handling.

(60) Den 27. august 2014 udpegede trustforvalteren en ny bestyrelse for Airport Handling. SEA […] (*) topchefer […] (*), ud af fem, […] (*). Ifølge Italien varetager de begge deres opgaver alene i Airport Handlings interesse på grundlag af en udlånsaftale fra moderselskabet SEA.

(61) Stadig den 27. august 2014 besluttede Airport Handlings generalforsamling ([12]) efter tildelingen af SEA's interesse i trusten at omdanne Airport Handling fra et anpartsselskab (S.R.L) til et aktieselskab (S.p.A) og at udstede 20 000 SFP'er, som blev tilbudt SEA til 1 000 EUR pr. stk. SFP'erne blev tegnet og betalt af SEA den efterfølgende dag, hvorved Airport Handlings kapital blev forhøjet til i alt 25 mio. EUR (5 mio. EUR i aktiekapital og 20 mio. EUR i form af SFP'er).

2.4. **Forsøget på at sælge SEAH's aktiver og lejeaftalen med Airport Handling**

(62) Den 12. november 2014 udsendte likvidatoren en indkaldelse af interessetilkendegivelser vedrørende købet af SEAH's aktiver. Indkaldelsen blev offentliggjort i supplementet til *Den Europæiske Unions Tidende*:

»Italien-Milano: Salg af udstyr, der rent vejledende omfatter: varelæssemaskiner, transportkøretøjer, løfteplatforme, pallevogne, mobile/trukne transportbånd, mobile/trukne/BAE-trapper, el-/diesel-/hybrid-traktorer, tønder, generatorer, klimaanlæg, kompressorer, vogne til bagage/gods 2014/S 218-385934 — Indkaldelse af interessetilkendegivelse« ([13]). I indkaldelsen af interessetilkendegivelse var aktiverne opdelt i ni partier (lots).

(63) SEAH gav Istituto del Marchio di Qualità S.p.A. (»IMQ«) til opgave at udfærdige en omfattende vurdering af SEAH's aktiver og på dette grundlag fastsætte prisen for leje af SEAH's groundhandling-udstyr samt prisen for salget af aktiverne. IMQ leverede to rapporter: en rapport om lejen den 25. juni 2014 og en rapport den 16. oktober 2014 om opdelingen af aktiver i partier med henblik på salg. Ifølge IMQ skal den estimerede værdi af aktiverne forstås som den sandsynlige markedsværdi, som aktiver med lignende tekniske egenskaber, effektivitet, reparations- og opbevaringsstand, slid og alder ville have beløbsmæssigt.

(64) Fristen for indgivelse af bud på de ni partier, der var til salg, var den 26. januar 2015.

(65) IMQ foreslog en pris for leje af SEAH's groundhandling-udstyr på […] (*) EUR pr. halvår ([…] (*) pr. år).

(*) Forretningshemmelighed.

([10]) SFP'er er egenkapitalbaserede instrumenter, og de er derfor ikke omfattet af en pligt til tilbagebetaling af det beløb, som SEA har ydet. De indebærer ingen administrative rettigheder, men svarer til aktier med hensyn til tegningsretter. Disse instrumenter giver navnlig overskudsdelings- og hensættelsesrettigheder og rettigheder til andre egenkapitalposter, herunder i tilfælde af selskabets afvikling.

([11]) På denne dato var SEA stadig eneaktionær i Airport Handling.

([12]) På denne dato var trusten eneaktionær i Airport Handling.

([13]) Udbudsbekendtgørelse nr. 2014/S 218-385934 of 12.11.2014 i supplementet »tenders electronic daily« (TED) til EUT: http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:DA:HTML&src=0.

(66) Den 1. september 2014 indgik SEAH og Airport Handling en lejeaftale, hvorefter Airport Handling lejede SEAH's groundhandling-udstyr til en leje på […] (*) EUR, dvs. det beløb, som IMQ havde foreslået. Udløbsdatoen for lejeaftalen var den 31. august 2015.

(67) For at bekræfte, at IMQ's værdiansættelse var korrekt, indgik Airport Handling og SEAH den 1. september 2014 aftale med en anden uafhængig ekspert, Ernst & Young financial-business Advisors SpA (»E&Y«), om vurdering af lejens størrelse. I denne forbindelse havde SEAH og Airport Handling kontraktligt aftalt, at lejen skulle justeres tilsvarende med tilbagevirkende kraft, hvis det efter den anden vurdering blev konkluderet, at markedsværdien afveg med mindst […] (*) % fra det niveau, IMQ havde fastsat.

(68) Den 15. oktober 2014 leverede E&Y sin rapport, hvori markedsprisen for leje af SEAH's aktiver var fastsat til […] (*) EUR pr. år. Den 25. oktober 2014 indgik Airport Handling og SEAH aftale om at udvide E&Y's analyse og gav sidstnævnte til opgave at analysere aktivernes faktiske driftsbetingelser og fysiske tilstand (E&Y havde oprindeligt baseret sin vurdering på en fysisk stikprøvekontrol af aktiverne). Denne analyse viste, at en del af maskinerne og udstyret ikke var egnet til anvendelse i betragtning af den korte lejeperiode og de høje omkostninger til nødvendig reparation, fordi en stor del af udstyret var forældet. Ifølge trusten overvejede SEAH og Airport Handling på den dato, hvor den indgav sine bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2014, en løsning for at undgå en retssag. Lejen blev derfor justeret med tilbagevirkende kraft til […] (*) EUR pr. år.

(69) Den 26. november 2014 besluttede Airport Handlings bestyrelse at iværksætte udbudsproceduren med henblik på indkøb af nyt udstyr på markedet. Den 11. februar 2015 erstattede Airport Handling som resultat af dette udbud omkring […] (*) % af dets udstyr med aktiver indkøbt på markedet til en pris af ca. […] (*) EUR. Ifølge de italienske myndigheder finansierede Airport Handling dette indkøb alene med egne ressourcer.

(70) Den 9. februar 2015 blev udbudsproceduren med henblik på salg af SEAH's aktiver erklæret for resultatløs, da ingen tilbudsgiver havde tilkendegivet interesse for at købe nogen af partierne.

(71) Den 26. februar 2015 modtog SEAH den første tilkendegivelse fra Airport Handling, hvorved sidstnævnte udtrykte interesse for at købe seks af de ni partier. Den 3. juni 2015 fornyede Airport Handling sin interessetilkendegivelse. Den 18. september 2015 blev […] (*) solgt til Airport Handling til den pris, der var anført i den oprindelige udbudsprocedure, dvs. […] (*) EUR.

2.5. **Salget af en aktieminoritet i Airport Handling**

(72) Som fastlagt i trustdokumentet indledte trustforvalteren proceduren med henblik på salg af en aktieminoritet i Airport Handling.

(73) Til dette formål udpegede trustforvalteren den 27. januar 2015 den italienske afdeling af BNP Paribas som finansiel rådgiver i forbindelse med salget af »mindst 30 %« af aktiekapitalen i Airport Handling til tredjepartsinvestorer. De italienske myndigheder fremhævede, at BNP Paribas som finansiel rådgiver tilrettelagde salgsprocessen fuldstændigt uafhængigt. BNP Paribas planlagde følgende salgsfaser: 1. indledende screening, 2. organisering af transaktionen, 3. afslutning af transaktionen.

(74) Fem interesserede investorer indgav ikkebindende tilbud på køb af en andel på […] (*)-[…] (*) % i Airport Handling: […] (*),[…] (*),[…] (*),[…] (*) og […] (*).

(75) Ifølge udkastet til salgsaftale fremlagt af Italien forpligter trustforvalteren sig — med henblik på at give investoren operationel kontrol over Airport Handling — for hele perioden indtil udløbet af stilstandsperioden ([14]) til at give investoren ret til at udnævne flertallet, dvs. tre af fem medlemmer, af bestyrelsen, herunder selskabets administrerende direktør, mens formanden for bestyrelsen udnævnes af generalforsamlingen.

(*) Forretningshemmelighed.

([14]) Slutdato (longstop date) er 18 kalendermåneder fra undertegnelsen og udvekslingen af alle dokumenter og gennemførelsen og opfyldelsen af alle forpligtelser, der følger af salgsaftalen.

(76) Den 21. september 2015 undertegnede trustforvalteren en bindende rammeinvesteringsaftale med D'Nata om salg af […] (*) % af aktierne i Airport Handling. I henhold til denne aftale gælder følgende:

(77) Initialinvestering: Efter fusionskontrolmyndighedernes godkendelse af købet opkøber D'Nata […] (*) % af Airport Handlings aktier med ret til at udpege flertallet af bestyrelsesmedlemmerne og den administrerende direktør. Formålet med denne ordning er, at D'Nata, selv om selskabet er minoritetsaktionær, i realiteten er en kontrollerende kapitalejer.

(78) Yderligere investering: Efter en call option-ordning har D'Nata ret til at erhverve endnu en andel på […] (*) % i Airport Handling. Ifølge en specifik »statsstøtte-putoption« har D'Nata ret til at tilbagesælge sin andel på […] (*) % til den justerede indledende købspris, hvis Kommissionen vedtager en negativ afgørelse, eller hvis statsstøtteproceduren stadig verserer 18 måneder efter gennemførelsen af initialinvesteringen.

(79) Den 8. februar 2016 godkendte den italienske konkurrencemyndighed, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, D'Natas erhvervelse af enekontrollen over Airport Handling i henhold til den italienske fusionskontrollovgivning. Trustforvalteren meddelte Kommissionen, at den efter denne godkendelse sammen med D'Nata ville afslutte investeringen den 8. marts 2016.

2.6. **Forretningsplanen 2014-2017**

2.6.1. *Forretningsplanen af 14. november 2013*

(80) I den indledende undersøgelsesfase fremlagde Italien forretningsplanen for Airport Handling for perioden 2014-2017 af 14. november 2013 (»forretningsplanen fra november 2013«) for at dokumentere, at SEA's investering i Airport Handlings kapital var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Hovedelementerne i denne plan er opsummeret i det følgende:

(81) I forretningsplanen fokuseres der på forplads- ([15]) og passagerydelser ([16]), som tegner sig for den største del af Airport Handlings virksomhed. Selskabets samlede markedsandel i både Malpensa og Linate lufthavn forventedes at være henholdsvis [50-70] (*) % og [50-70] (*) % i andet halvår 2014 og at stige til henholdsvis [60-80] (*) % og [60-80] (*) % frem til 2017.

(82) Ifølge prognoserne i planen vil driftsindtægterne stige i medfør af en forventet stigende markedsandel. De samlede indtægter forventedes at stige fra […] (*) EUR for andet halvår 2014 til […] (*) EUR i 2017 baseret på en årlig stigning på […] (*)-[…] (*) % i passagertrafikken for perioden 2014-2017.

(83) Det gennemsnitlige antal medarbejdere forventedes at stige fra […] (*) årsværk i 2014 til […] (*) årsværk i 2017 som følge af en stigning i antallet af tidsbegrænsede kontrakter. Arbejdsomkostninger blev anslået til ca. […] (*) % af de samlede driftsomkostninger. SEA ville øge produktiviteten med 12 % i referenceperioden ved at fokusere på tre hoveddrivere:

— effektivitetsgevinster under opstarten af Airport Handling (justering af andelen af tidsbegrænsede kontrakter og deltidskontrakter, bedre definition af arbejdsprogrammet[2], justering af organisationsstrukturen til effektiv udnyttelse af ressourcer ved at begrænse brugen af sæsonarbejdere og maksimering af den eksisterende arbejdsstyrkes kapacitet)

— stordriftsfordele som følge af den øgede trafik

— strukturelle justeringer af forretningsprocesserne (bedre planlægning af arbejdet og organisation, investeringer i tekniske løsninger med henblik på hel eller delvis automatisering af bestemte aktiviteter og sammenkædning af arbejdsomkostninger og forretningsoutput og -resultater).

(*) Forretningshemmelighed.
([15]) Ydelser på forpladsen, herunder passagerboarding/-udstigning, bagage og fragt, afbalancering af fly og bagagefordeling.
([16]) Ydelser i lufthavnsterminalen.

(84) De indledende startomkostninger til genforhandling af kunde- og leverandørkontrakter, arbejdsaftaler, rekruttering, udarbejdelse af organisatoriske og administrative procedurer samt driftsprocedurer, juridiske omkostninger, bankgebyrer, rådgivning og småanskaffelser forventedes at beløbe sig til […] (*) EUR.

(85) De driftsmæssige startomkostninger, dvs. de kapitaludgifter, der kræves for, at Airport Handling kunne sættes i drift, blev anslået til […] (*) EUR for nyt udstyr. I forretningsplanen fra november 2013 blev det imidlertid antaget, a Airport Handling ville købe brugt groundhandling-udstyr til en værdi af […] (*) EUR.

(86) Med henblik på at dække udgifterne til alle de anslåede startomkostninger kræves der i forretningsplanen en kapitalforhøjelse på […] (*) EUR i […] (*).

2.6.2. *Forretningsplanen af 6. august 2014*

(87) I løbet af undersøgelsen indgav Italien en revideret forretningsplan for perioden 2014-2017 af 6. august 2014 (»forretningsplanen fra august 2014«) godkendt af Airport Handlings bestyrelse den 26. august 2014. Ifølge Italien forelå denne revision allerede i juli 2014. De primære antagelser i denne plan er opsummeret nedenfor:

(88) Markedsandel: Med hensyn til […] (*) antages en lidt lavere vækst i forretningsplanen fra august 2014 end i den foregående plan. Der antages en markedsandel på [70-80] (*) % i […] (*) baseret på ajourførte prognosticerede trafikmængder på […] (*), og […] (*).

(89) Priser: Enhedspriser (pr. flyvning) er højere end de priser, der antages i forretningsplanen fra november 2013, og er konstante udtrykt nominelt i hele perioden 2014-2017.

(90) Personaleomkostninger: De anslåede personaleomkostninger i forretningsplanen fra august 2014 er lidt højere end i forretningsplanen fra november 2013 og varierer mellem […] (*) og […] (*) % af driftsomkostningerne. Denne stigning skyldes […] (*).

(91) Andre medregnede omkostninger var eksterne omkostninger, afskrivninger og hensættelser, som samlet tegnede sig for ca. […] (*) % af de samlede driftsomkostninger, og regulerede omkostninger (ca. […] (*) %) af de ydelser, som SEA leverer til Airport Handling for brugen af de fælles delte infrastrukturer i lufthavnen (navnlig […] (*)). I forretningsplanen fra august 2014 anslås det, at der skal investeres […] (*) EUR i køb af udstyr, heraf […] (*) % til køb af nyt udstyr og […] (*) % til køb af brugte køretøjer på markedet. Disse tal var baseret på tilbud, som Airport Handling modtog fra potentielle leverandører i marts 2014.

(92) Ligesom i forretningsplanen fra november 2013 forventes der i forretningsplanen fra august 2014 en reduktion af driftsomkostningerne sammenlignet med SEAH's omkostningsstruktur, som vil blive opnået gennem effektivitetsforbedringer og personalenedskæringer.

2.6.3. *Økonomiske værdiansættelser i forretningsplanen*

2.6.3.1. BCG-rapporten

(93) Airport Handling gav Boston Consulting Group til opgave at udfærdige en foreløbig uafhængig evaluering af forretningsplanen for 2014-2017 (»BCG-rapporten«). BCG afleverede sin rapport den 14. oktober 2014.

(94) BCG-rapporten er baseret på forretningsplanen godkendt den 26. august 2014, forretningsplanen fra november 2013, BCG's egen brancheerfaring og -knowhow samt offentlige data om markedsudvikling og de største handlingoperatører.

(95) BCG evaluerede således følgende antagelser, som lå til grund for forretningsplanen: indtægtsperspektiver (baseret på antaget trafikvækstpotentiale og antaget vækst i mængder håndteret af Airport Handling), personaleomkostninger (baseret på omkostninger pr. årsværk og forudsatte produktivitetsgevinster) og planlagte investeringer (i alt […] (*) EUR).

(*) Forretningshemmelighed.

(96) BCG's konklusioner kan opsummeres som følger:

(97) Forudsætningerne vedrørende trafikmængder på SEA's niveau forekommer i det væsentlige at være holdbare og i overensstemmelse med prognoser fra store organisationer, herunder navnlig IATA og Eurocontrol. BCG bemærkede imidlertid, at planen om at opretholde et konstant mix af luftfartsselskaber bestående af lavprisselskaber og såkaldte traditionelle selskaber ikke var i overensstemmelse med mixets historiske udvikling for terminalen i Malpensa, hvor lavprisselskabernes andel i de sidste fire år var steget med […] (*) procentpoint. Nye nationale forskrifter (Decreto Linate) kunne desuden bevirke, at visse luftfartsselskaber blev flyttet fra Malpensa til Linate.

(98) Antagelsen vedrørende den mulige udvikling i Airport Handlings håndterede mængder forekommer generelt realistisk, fordi de aftaler, der var indgået med nye luftfartsselskaber pr. den dato, hvor BCG udarbejdede rapporten, sikrede en markedsandel på [60-70] (*) %, og fordi den fastsatte markedsandel på [70-80] (*) % for 2017 var realistisk i lyset af den nuværende konkurrencedynamik inden for sektoren og SEAH's historiske markedsandel på [70-80] (*) %.

(99) Ifølge BCG blev antagelserne vedrørende indtægter fra ydelser til lufthavnsforvalteren generelt søgt opnået under de igangværende forhandlinger med SEA. BCG kunne imidlertid ikke vurdere de forventede indtægter i planens sidste år (2017) på grund af den forudsatte kontraktløbetid på to år.

(100) Antagelserne vedrørende stigninger i de gennemsnitlige personaleenhedsomkostninger på […] (*) % om året fra 2014-2017 var generelt i overensstemmelse med den aftale, der blev indgået mellem den italienske sammenslutning af lufthavnsoperatører, Assaeroporti, og fagforeningerne i oktober 2014.

(101) Forbedringen på […] (*) % i ressourceproduktiviteten forekom generelt realistisk for det første, fordi produktivitetsgevinsten på […] (*) % allerede var blevet opnået, da rapporten blev udarbejdet, og for det andet, fordi de resterende […] (*) % forekom rimelige i lyset af den aktuelle udvikling i organisationen og den tekniske fase af gennemførelsen.

(102) BCG fandt også, at budgettet på […] (*) EUR til investeringer generelt er i overensstemmelse med købet af en ny flåde primært bestående af nye køretøjer (95 %), ifølge de detaljerede købsværdier i de tilbud, som Airport Handling havde modtaget pr. marts 2014.

(103) BCG fandt således, at den fortjenstmargen, der forventedes i forretningsplanen frem til 2017 ([…] (*) %, […] (*) EUR), generelt var på linje med eller lidt under det gennemsnitlige rentabilitetsniveau for et betydeligt udsnit af andre europæiske selskaber inden for den private og offentlige sektor (baseret på en sammenligning med Portway, Acciona, Aviapartner, Fraport og ATA-Handling). BCG påpegede imidlertid, at trafikmixets faktiske udvikling og de mulige virkninger af nye bestemmelser vedrørende Linate (Decreto Linate) kunne føre til mindre trafik i Malpensa.

2.6.3.2. Brattle-rapporten

(104) SEA gav Brattle Group til opgave at analysere SEA's kapitalindskud i Airport Handling og navnlig at analysere, om denne investering var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Brattle afleverede sin rapport den 30. marts 2015.

(105) Ifølge Brattle-rapporten er analysen baseret på oplysninger, som SEA havde kendskab til, da beslutningen om at investere i Airport Handling blev truffet, og på offentlige data vedrørende SEA's konkurrenceposition. Ifølge Brattle-rapporten er forudsætningerne i forretningsplanen fra november 2013 mest relevante for den markedsøkonomiske investortest, da de lå til grund for SEA's investeringsbeslutning ([17]).

(106) Den tvivl, som Kommissionen giver udtryk for i åbningsafgørelsen fra 2014, nemlig at Airport Handlings forretningsplan var overdrevent optimistisk, kan ifølge Brattle-rapporten afvises, da de centrale antagelser i forretningsplanen var blevet opfyldt i praksis. Airport Handlings markedsandel i 2014 oversteg f.eks. prognosen i forretningsplanen fra november 2013.

(*) Forretningshemmelighed.
([17]) Brattle-rapporten, s. 1, afsnit 1, og s. 7, afsnit 34.

(107) Ifølge Brattle-rapporten er de enhedspriser (Airport Handlings pris for hver flyvning), der fremgår af forretningsplanen fra august 2014, baseret på kontrakter, der allerede er indgået med luftfartsselskaberne, dvs. i gennemsnit […] (*) EUR, hvilket overstiger den pris, der antages i forretningsplanen fra november 2013, som varierer fra […] (*) EUR i 2014 til […] (*) EUR i 2017. På grundlag heraf har eksperterne draget følgende konklusioner: Markedspriserne i forretningsplanen fra august 2014 ligger for det første tættere på de faktiske priser, da de var baseret på underskrevne kontrakter. For det andet undervurderede forretningsplanen fra november 2013, som lå til grund for SEA's investeringsbeslutning, faktisk den markedspris, Airport Handling kunne opnå. Dette bekræfter for det tredje, at markedspriserne i forretningsplanen fra november 2013 ikke kun var rimelige, men faktisk var for lave.

(108) Endelig bemærkede eksperterne, at de markedspriser, som Airport Handling forhandlede med luftfartsselskaberne, var lavere end de priser, som SEAH faktisk opkrævede.

(109) Eksperterne er enige i, at den indledende markedsandel for Airport Handling, som var anført i forretningsplanen fra november 2013, kan forekomme høj for en ny aktør. De antager imidlertid, at en markedsøkonomisk investor ville have vidst, at SEAH's forsvinden ville skabe en usædvanlig situation, hvorved et stort antal handling-kontrakter i SEA's lufthavne ville blive udbudt. Eksperterne konkluderer, at Airport Handling derfor ville have udnyttet denne situation på samme måde, som andre operatører i the Milanos lufthavne kunne have gjort. Ifølge rapporten ville Airport Handlings forventede markedsandel desuden være typisk for store italienske lufthavne, hvor det største handling-selskab normalt har en markedsandel på ca. 70 %. Eksperterne havde desuden fastslået, at Airport Handling er det eneste handling-selskab med tilstrækkelige aktiver og tilstrækkeligt udstyr til at garantere ydelser døgnet rundt, hvilket er en betydelig konkurrencemæssig fordel.

(110) Eksperterne fandt også, at lavere personaleomkostninger var en af hovedårsagerne til, at Airport Handling forventede at være rentabel, selv om SEAH var tabsgivende. Denne antagelse var ifølge eksperterne rimelig, da Airport Handling forhandlede nye arbejdskontrakter, hvor de ansatte accepterede at arbejde yderligere 20 dage om året sammenlignet med de tidligere kontrakter med SEAH.

(111) Selv om arbejdsomkostningerne var let undervurderede i forretningsplanen fra november 2013, var årsværksomkostningerne i forretningsplanen fra august 2014 ifølge Brattle-rapporten anført til […] (*) EUR/time, […] (*).

(112) En markedsøkonomisk investor ville ved en investering i Airport Handling efter eksperternes opfattelse have forventet et internt afkast, der var lig med eller højere end de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger ifølge almindelig finansiel teori. I dette tilfælde bekræftede beregningerne, at projektets forventede interne afkast i alle scenarier overstiger de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger, og at en privat investor derfor ville have forventet at få et overskud af sin investering i Airport Handling.

(113) Eksperterne bemærkede også, at den private equity-fond F2i ejede 44,31 % af selskabet, da SEA besluttede at etablere Airport Handling i 2013. F2i udpeger to medlemmer af SEA's bestyrelse, og ifølge Brattle-rapporten stemte ingen af disse bestyrelsesmedlemmer mod forslaget om SEA's investering i Airport Handling. Det viser, at investeringen forventedes at være rentabel og derfor var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

(114) Ifølge Brattle-rapporten ville en markedsøkonomisk investor desuden have vurderet, at sandsynligheden for, at Kommissionen konstaterer økonomisk kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling og derfor kræver, at sidstnævnte tilbagebetaler den støtte, der ifølge afgørelsen om tilbagebetaling er uforenelig, er relativt lav. Dette skyldes, at SEA gennemførte foranstaltninger for at indhegne Airport Handling og forhindre økonomisk kontinuitet, f.eks. etableringen af trusten. Ifølge de finansielle overslag i Brattle-rapporten vedrørende forretningsplanen fra november 2013 var SEA's Airport Handling i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, hvis sandsynligheden for en konstatering af økonomisk kontinuitet var mindre end […] (*) % (ved SEA's anslåede kapitalomkostninger) eller mindre end […] (*) % (ved Brattles anslåede kapitalomkostninger). Det var ifølge Brattle rimeligt at antage, at en markedsøkonomisk investor — i lyset af sammenhængen og navnlig anmeldelsen til Kommissionen — ville vurdere, at en sådan sandsynlighed var mindre end […] (*) %, og derfor ville investere i Airport Handling på rent økonomiske betingelser.

(*) Forretningshemmelighed.

2.7. **Bebudet reduktion i omfanget af Airport Handlings økonomiske aktiviteter**

(115) Italien foreslog en yderligere reduktion i omfanget af de aktiviteter, der i øjeblikket udføres af Airport Handling i forhold til de aktiviteter, som SEAH tidligere udførte. Især vedrørende […] (*).

(116) SEA leverer i øjeblikket […] (*) i henhold til en ny og anden aftale, der udløber den 31. december 2018.

(117) SEA erklærede, at den var villig til inden den 31. december 2016 at bringe aftalen vedrørende […] (*) til ophør, så den blev fjernet fra Airport Handling, og også til at ansætte omkring […] (*) Airport Handling-ansatte, som i øjeblikket […] (*). Som følge af denne ændring ville Airport Handlings omsætning på omkring […] (*) EUR i dets første driftsår blive reduceret med omkring […] (*) EUR.

3. **BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE**

3.1. **Vedrørende økonomisk kontinuitet og overførsel af tilbagebetalingsforpligtelsen**

(118) I åbningsafgørelsen fra 2014 konkluderede Kommissionen indledningsvis, at de kriterier, som EU-Domstolen har fastlagt for at fastslå, om en anden virksomhed end den oprindelige støttemodtager kan holdes ansvarlig for tilbagebetaling af støtten, generelt var opfyldt. Følgende gør sig navnlig gældende:

— Selv om personalet ifølge aftalen indgået mellem SEA, SEAH og fagforeningerne den 4. november 2013 ville blive genansat af Airport Handling, blev SEAH's tidligere ansatte øjensynligt garanteret de rettigheder, de havde efter deres tidligere kontrakter med SEAH.

— Baseret på de oplysninger, som Kommissionen på daværende tidspunkt var i besiddelse af, lader det til, at SEA og Airport Handling allerede inden udløbet af de væsentligste kontrakter med luftfartsselskaber havde gjort en fælles markedsføringsindsats for at forsikre de luftfartsselskaber, der opererer i lufthavnen, om, at SEA ville fortsætte sine groundhandling-aktiviteter gennem dets nye datterselskab Airport Handling efter afviklingen af SEAH.

— Det nødvendige udstyr til levering af groundhandling-ydelser ville blive lejet af Airport Handling fra SEAH, indtil sådanne aktiver (eventuelt) var solgt til tredjeparter i et åbent udbud. Kommissionen fandt, at Italiens argument om, at Airport Handling vil leje disse aktiver til markedsprisen, ikke kunne godtages, eftersom værdien af de pågældende aktiver blev fastsat af en ekspert, der var udpeget af moderselskabet SEA, og det ikke var sikkert, at disse aktiver kunne sælges.

— Den nye groundhandling-virksomhed ville have samme ejer som SEAH, nemlig SEA. Kommissionen fandt, at Italiens forslag om at udbyde 20 % af den nye groundhandling-leverandørs kapital ikke var tilstrækkeligt til at sikre diskontinuitet fra SEAH, eftersom forslaget for det første var begrænset til en minoritetsandel, og der for det andet ikke var udstedt nogen garantier i den henseende. Denne åbning af kapitalen ville ydermere først finde sted efter Airport Handlings indtræden på markedet.

— Endelig tyder timingen — efter vedtagelsen af afgørelsen om tilbagebetaling — og den økonomiske følgerigtighed bag etableringen af den nye groundhandling-virksomhed på, at den plan, som Italien forhåndsanmeldte, er et forsøg på at omgå tilbagesøgning.

(119) Kommissionen konkluderede derfor foreløbigt, at formålet med og virkningen af etableringen af den nye virksomhed lod til at være omgåelse af forpligtelsen til at tilbagebetale støtten, og at Airport Handling var efterfølger til SEAH. På dette grundlag konkluderede Kommissionen foreløbigt, at Airport Handling kan være forpligtet til at tilbagebetale støtte, som SEAH tidligere har modtaget, og som i henhold til afgørelsen om tilbagebetaling fra 2012 er uforenelig.

3.2. **Vedrørende kapitaltilførslen**

(120) Kommissionen konkluderede foreløbigt, at SEA's beslutninger om at etablere Airport Handling og indskyde kapital i det kunne tilregnes staten: Kommissionen bemærkede først, at Milano kommune havde en aktiemajoritet på 54,81 % i SEA, og at staten derfor måtte anses for at have indflydelse på SEA's beslutningsprocedurer og for at være involveret i de beslutninger, der træffes i selskabet. Kommissionen henviste dernæst til en række udtalelser fra repræsentanter for de italienske myndigheder vedrørende spørgsmålet, som antyder, at etableringen af Airport Handling var organiseret af de italienske myndigheder med det formål at beskytte arbejdspladserne i Milanos lufthavne.

(*) Forretningshemmelighed.

(121) Eftersom SEA øjensynligt var under de italienske myndigheders kontrol, konkluderede Kommissionen foreløbigt, at kapitaltilførslen, som var finansieret af SEA, involverede statsmidler.

(122) Kommissionen fandt også, at SEA ikke handlede som en markedsøkonomisk investor, da det gennemførte kapitaltilførslen til Airport Handling.

(123) Kommissionen tvivlede for det første på, at en privat investor ville have indskudt kapital i Airport Handling, da SEA gjorde det, da Kommissionens tjenestegrene allerede havde meddelt de italienske myndigheder, at den planlagte etablering af en ny groundhandling-leverandør sandsynligvis ville føre til økonomisk kontinuitet og dermed en forpligtelse for det nye selskab til at tilbagetale den støtte, som ifølge afgørelsen om tilbagebetaling fra 2012 var uforenelig. I forretningsplanen fra november 2013 blev der imidlertid ikke taget højde for risikoen for en overførsel af tilbagebetalingspligten fra SEAH til Airport Handling.

(124) Kommissionen nærede for det andet tvivl om, hvorvidt den forretningsplan, der understøtter SEA's beslutning om at investere i Airport Handling, var baseret på tilstrækkeligt solide antagelser.

(125) Kommissionen fandt derfor, at SEA's investering af 25 mio. EUR i Airport Handling ikke er baseret på økonomiske vurderinger, som var sammenlignelige med dem, som en rationel privat investor under lignende omstændigheder ville have foretaget inden en sådan investering for at vurdere dens fremtidige rentabilitet. På dette grundlag konkluderede Kommissionen foreløbigt, at kapitaltilførslen på 25 mio. EUR udgjorde statsstøtte til Airport Handling.

4. BEMÆRKNINGER FRA ITALIEN

4.1. Om økonomisk kontinuitet

(126) Italien mindede om, at tilbagesøgning af ulovlig og uforenelig statsstøtte i henhold til fast retspraksis har til formål at eliminere konkurrencefordrejningerne som følge af den ulovlige støtte. Den ulovlige og uforenelige støtte skal derfor tilbagesøges fra den virksomhed, der faktisk modtog støtten. Tilbagebetalingspligten kan kun udvides til andre selskaber end den oprindelige støttemodtager, såfremt følgende kumulative betingelser er opfyldt:

— det konstateres, at selskabet har videreført støttemodtagerens virksomhed, og

— selskabet stadig nyder godt af den konkurrencefordel, der er forbundet med modtagelsen af støtten.

(127) I dette tilfælde kan overførslen af den konkurrencefordel, der er forbundet med støtten til SEAH, ifølge Italien udelukkes allerede fra begyndelsen.

(128) Italien bemærker, at den påståede fordel til SEAH ifølge betragtning 219 ff. til Kommissionens tilbagebetalingsafgørelse svarede til kompensationen af SEAH's tab i perioden 2002-2010. Som Kommissionen har tilkendegivet, skyldtes disse tab høje personaleomkostninger, som repræsenterer en betydelig del af en groundhandling-leverandørs omkostninger. Da de kapitaltilførsler, som Kommissionen har betegnet som statsstøtte, primært havde til formål at dække tab, der skyldtes SEAH's uforholdsmæssige personaleomkostninger, vil den konkurrencefordel, som SEAH nødt godt af, følgelig efter Italiens opfattelse være fjernet med dette selskabs afvikling og udtræden af markedet.

(129) Selv om en del — om end en lille del — af den konkurrencefordel, der er forbundet med støtten til SEAH, kan være forbundet med selskabets aktiver, dvs. de aktiver, som SEAH brugte til at udføre groundhandling-aktiviteterne i Milanos lufthavne, var disse aktiver ifølge Italien ikke omfattet af overførslen fra SEAH til Airport Handling. De blev i stedet lejet midlertidigt af sidstnævnte på markedsbetingelser, indtil de blev solgt på det åbne marked.

(130) Italien bemærkede videre, at det ikke, selv om der rent faktisk var tale om en overførsel af en konkurrencefordel fra SEAH til Airport Handling, i dette tilfælde ikke kan fastslås, at Airport Handling i realiteten viderefører SEAH's økonomiske aktiviteter.

(131) For det første er der ikke sket en faktisk eller juridisk overførsel af arbejdskontrakter mellem SEAH og Airport Handling. Airport Handling ansatte ifølge Italien kun det personale, som var strengt nødvendigt for at udføre groundhandling-aktiviteterne, på væsentligt nye betingelser. De nye ansættelseskontrakter var desuden underlagt andre regler (afsnittet for handling-selskaber og ikke afsnittet for lufthavnsoperatører i den nationale kollektive overenskomst (Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL)) og en anden sammenslutning (Assohandlers i stedet for Assoaeroporti). På dette grundlag påpegede Italien, at Airport Handling ville opnå en reduktion af personaleomkostningerne samtidig med en væsentlig stigning i produktiviteten.

(132) Italien tilføjede også, at Kommissionens påstand i åbningsafgørelsen fra 2014 om, at tidligere ansatte i SEAH var garanteret de samme rettigheder som i tidligere kontrakter med SEAH, ikke var underbygget af faktuel dokumentation. Ifølge Italien omhandlede aftalen af 4. november 2013 ingen garantier til fordel for SEAH's tidligere ansatte med hensyn til erhvervede rettigheder og anførte klart nødvendigheden af, at nye ansættelseskontrakter skulle baseres på nye betingelser.

(133) Der ville heller ikke være tale om en overførsel af kontrakter mellem SEAH og luftfartsselskaberne med aktiviteter i Milanos lufthavne til Airport Handling. Ifølge Italien forhandlede Airport Handling efter udløbet af kontrakterne mellem SEAH og luftfartsselskaberne nye kontrakter med luftfartsselskaberne med aktiviteter i Milanos lufthavne. SEA og Airport Handling gjorde ifølge Italien ikke en fælles markedsføringsindsats til dette formål i modsætning til, hvad Kommissionen anfører i åbningsafgørelsen fra 2014, som ifølge Italien ikke er dokumenteret. Dette forhold er under alle omstændigheder irrelevant for vurderingen af økonomisk kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling. Italien mindede i denne henseende om, at Airport Handlings nuværende kundeportefølje er forskellig fra SEAH's. Airport Handling indgik visse kontrakter med luftfartsselskaber, som ikke i forvejen var kunder hos SEAH, og kunne samtidig ikke fastholde nogle af SEAH's tidligere kunder.

(134) Italien anførte, at det forhold, at Airport Handlings forretningsplan omhandler en markedsandel […] (*), ikke som sådan kan anses for bevis for økonomisk kontinuitet. En sådan markedsandel bør vurderes i lyset af Airport Handlings mål om levedygtighed på mellemlang sigt.

(135) Italien anførte også, at Airport Handling ikke er involveret i salget af SEAH's aktiver, og at der derfor ikke er tale om overførsel af aktiver mellem de to selskaber. Efter Italiens opfattelse kan selve det forhold, at støttemodtagerens aktiver er udlejet til en tredjepart, ikke anses for tilstrækkeligt bevis for, at sidstnævnte nød godt af den konkurrencefordel, der er forbundet med støtten. For at dette kan udgøre et tegn på kontinuitet, skal udlejningen af disse aktiver efter Italiens opfattelse ske til en pris, der ligger under markedsprisen. I dette tilfælde blev lejeprisen imidlertid fastsat af en uafhængig virksomhed (IMQ).

(136) Italien påpegede også, at SEA's ejersammensætning er markant forskellig i forhold til den periode, hvor den påståede støtte blev ydet til SEAH. Mens SEA var 100 % statsejet i perioden 2002-2010, ejer en privatinvestor, F2i, i øjeblikket 44,31 % af dens kapital.

(137) Etableringen af trusten er efter Italiens opfattelse endnu en garanti for, at der ikke er tale om kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling. Som det er fastsat i trustdokumentet, skal trustforvalteren medvirke til at nå følgende mål:

— sikre den uafhængige forvaltning af SEA's interesse i Airport Handling ved overtagelse af enekontrollen over selskabet, således at der ikke sker nogen overførsel af interesser og/eller oplysninger mellem Airport Handling og SEA-koncernen, især med hensyn til SEAH og de handling-aktiviteter, sidstnævnte tidligere udførte i Milanos lufthavne

— tillade, at nye private investorer, som ikke har forbindelse til SEA-koncernen, investerer i Airport Handling, indledningsvis mindst […] (*) %.

(138) Som følge af overførslen af hele SEA's aktiepost i Airport Handling til trusten blev trustforvalteren registreret i selskabsregistret som selskabets eneaktionær. I denne kapacitet har trustforvalteren fuld og væsentlig kontrol over SEA's interesse i Airport Handling.

(139) Som eneaktionær i Airport Handling skal trustforvalteren bl.a.:

— udøve sin stemmeret ved udnævnelsen af ledelsesorganer i Airport Handling uafhængigt og uden indgriben fra SEA og på en sådan måde, at medlemmerne af disse organer ikke har eller ikke har haft operationelle roller i eller afhængighed af SEA eller SEAH. På tidspunktet for overførslen af SEA's interesse til trusten indgav alle de medlemmer af ledelsesorganerne i Airport Handling, som var udpeget af SEA, deres opsigelse og blev erstattet af personer udpeget af trustforvalteren

(*) Forretningshemmelighed.

— overvåge den økonomiske diskontinuitet mellem SEAH og Airport Handling, herunder anmode om regelmæssige rapporter om forvaltningen af selskabet, den korrekte gennemførelse af forretningsplanen og forventningerne med hensyn til markedsandel og udvikling

— sikre, at der er indført procedurer med det formål at forhindre, at Airport Handling opnår urimelige fordele af oplysninger i SEA's besiddelse under erhvervelsen eller vedligeholdelsen af kontrakter med luftfartsselskaber eller leverandører af varer og tjenesteydelser

— verificere, at der ikke har fundet salgstransaktioner sted mellem SEAH og Airport Handling.

4.2. **Om kapitaltilførslen**

4.2.1. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

(140) SEA's status som et offentligt foretagende kan efter Italiens opfattelse ikke lægges til grund for at konkludere, at dens ressourcer udgør statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Italien mindede i den henseende om, at Airport Handlings finansielle ressourcer ikke er i SEA's besiddelse eller under SEA's kontrol, da SEA's interesse i Airport Handling forvaltes af et uafhængigt organ, trusten, fuldstændigt uafhængigt af SEA.

(141) SEA har derfor ikke mulighed for at udøve typiske beføjelser som hovedaktionær, herunder bl.a. beføjelsen til at udnævne medlemmer af datterselskabets ledelsesorganer, og derfor udøve bestemmende indflydelse på selskabets ledelse.

(142) Kommissionen kan ifølge Italien ikke basere konklusionen om de omtvistede foranstaltningers tilregnelse til staten alene på det forhold, at det er højst usandsynligt, at disse foranstaltninger ville være blevet truffet uden indgreb fra staten. Kommissionen skal ifølge Italien opfylde en høj bevistærskel. De foreliggende foranstaltninger kan kun tilregnes staten, for så vidt som den offentlige aktionær i SEA spillede en afgørende rolle ved vedtagelsen af kapitaltilførslen til Airport Handling. I denne forbindelse er det efter Italiens opfattelse vigtigt at bemærke, at beslutninger vedrørende bl.a. forhøjelsen af kapital i datterselskaber ifølge artikel 15 i SEA's vedtægter skal træffes med et flertal på seks ud af syv medlemmer, dvs. med samtykke fra de medlemmer, der er udpeget af den private aktionær F2i. Selv om staten er hovedaktionær i SEA, kan staten følgelig ikke foretage en kapitalforhøjelse uden samtykke (eller de afgørende stemmer) fra bestyrelsesmedlemmer, der er udpeget af den private aktionær.

(143) Italien anførte desuden, at udtalelser, som f.eks. infrastruktur- og transportministeren har fremsat for at forsikre de ansatte, som Kommissionen henviser til i åbningsafgørelsen, er i fuld overensstemmelse med europæisk og italiensk praksis og derfor ikke kan bruges som bevis for, at foranstaltningen kan tilregnes staten. De pågældende udtalelser skal ses som politiske erklæringer, der har til formål at mindske de negative virkninger af arbejdsløshed.

(144) På dette grundlag finder Italien, at SEA's investering i Airport Handling ikke kan tilregnes staten og ikke involverer statsmidler og derfor ikke udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

4.2.2. *Om eksistensen af en økonomisk fordel*

(145) Italien anførte, at den private aktionær har bidraget til kapitaltilførslen i forhold til vedkommendes ejerandel i SEA, dvs. 44,31 %. Den private investor F2i's deltagelse har haft en reel økonomisk indvirkning og er betydelig. I denne forbindelse er det ifølge Italien vigtigt at bemærke, at private investeringer på omkring en tredjedel af den samlede investering efter Kommissionens praksis anses for betydelig. Dette er i sig selv efter Italiens opfattelse tilstrækkeligt til at udelukke, at kapitaltilførslen kan betegnes som statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(146) Italien gør for det andet gældende, at Airport Handlings forretningsplan blev evalueret af en uafhængig ekspert, som konkluderede, at SEA's investering er begrundet fra et rent økonomisk synspunkt og derfor er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

(147) På dette grundlag finder Italien, at SEA's investering i Airport Handling blev foretaget under omstændigheder, der ville være acceptable for en privat investor, som opererer under normale markedsbetingelser, og at foranstaltningen derfor ikke udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(148) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra SEAH (under afvikling), Milan Airport Handling Trust og Airport Handling, SEA og en interesseret part, der har ønsket at være anonym.

5.1. Bemærkninger fra Milan Airport Handling Trust og Airport Handling (»trusten«)

5.1.1. *Om overførslen af arbejdsstyrken*

(149) Ifølge trusten har Airport Handling fra begyndelsen baseret sin forretningsmodel på en anden økonomisk følgerigtighed end SEAH's, idet selskabets mål er at operere selvstændigt på markedet og opnå levedygtighed uden kapitaltilførsler fra dets aktionær.

(150) Airport Handling har altid ment, at dens forretningsmodel skulle følge en tilpasning af arbejdsstyrken ud fra effektivitets- og relevanskriterier. Ifølge trusten er handling-aktiviteter kendetegnet ved store arbejdskraftbehov på bestemte årstider (f.eks. om sommeren). For at imødegå disse hurtige ændringer i efterspørgslen skal leverandøren kunne reagere hurtigt ved at rekruttere midlertidigt personale i de perioder, hvor rekruttering er nødvendig på grund af den aktuelle arbejdsmængde.

(151) Mens SEAH primært anvendte […] (*) ([…] (*)), har Airport Handling benyttet en strategi baseret på […] (*) (f.eks. […] (*)). Selv om dette kræver mere komplekse uddannelses-, forvaltnings- og koordineringsaktiviteter, sikrer det igen større fleksibilitet og følgelig lavere driftsomkostninger. Ifølge trusten gav det mulighed for […] (*) (den 31. december 2014 havde Airport Handling […] (*)).

(152) Trusten anførte, at ansættelseskontrakter ikke blev overført fra SEAH til Airport Handling, som det dokumenteres af følgende:

— Airport Handling rekrutterede sit personale efter en plan fastlagt selvstændigt af selskabet ud fra de forventede trafikmængder og den specifikke tilrettelæggelse af arbejdet, hvilket sikrede en betydelig nedskæring af arbejdsstyrken sammenlignet med SEAH.

— Tidligere SEAH-ansatte blev rekrutteret af Airport Handling på formelt og væsentligt forskellige betingelser efter en forretningsmodel, der var forskellig fra SEAH's.

(153) Trusten mindede desuden om den stærke modstand fra og det meget vanskelige forhold til fagforeningsorganisationerne i juni 2014. Det er efter trustens opfattelse indlysende, at disse ansatte ikke ville have haft grund til at klage, hvis Airport Handling ville genansætte SEAH's ansatte på de samme betingelser. Fagforeningernes stærke modstand mod aftalen fra juni 2014 viser tværtimod, at de ansatte var fuldt bevidste om, at deres ansættelsesbetingelser var blevet forringede.

5.1.2. *Om kontrakterne med luftfartsselskaberne*

(154) Trusten anførte for det første, at kontrakterne med luftfartsselskaberne i kraft af deres karakter ikke kan overdrages til tredjeparter. I henhold til standard groundhandling-kontraktens artikel 3, stk. 2, må luftfartsselskaber ikke overdrage opgaver til tredjeparter i henhold til kontrakten, medmindre der er tale om særlige tilfælde, som aftales med groundhandling-leverandøren:

»*Luftfartsselskabet vælger ikke andre personer, selskaber eller organisationer til at levere de ydelser, som groundhandling-leverandøren har indvilliget i at levere i henhold til denne kontrakt, undtagen i specielle tilfælde, der aftales mellem parterne indbyrdes*«.

(155) Trusten fremlagde en række udtalelser fra luftfartsselskaber, som ikke havde gennemført en offentlig udbudsprocedure for at vælge Airport Handling som groundhandling-selskab. Ifølge disse luftfartsselskaber havde de valgt Airport Handling på grundlag af en udbudsprocedure med forhandling baseret på benchmarking i forhold til andre groundhandling-leverandører.

(156) Trusten mindede desuden om, at løbetiden for groundhandling-kontrakten fastsættes af luftfartsselskabet, og at kontrakten ofte kan opsiges med et varsel. I henhold til IATA's standardkontrakt kan hver part opsige kontrakten med 60 dages varsel. Kontrakten med luftfartsselskabet er derfor ikke nødvendigvis en langvarig kontrakt, som kan beskytte handling-selskabet mod konkurrence. Luftfartsselskaber kan faktisk opsige kontrakten, hvis opnår bedre betingelser fra andre leverandører.

(*) Forretningshemmelighed.

(157) Da SEAH forlod markedet, og Airport Handling forhandlede nye kontrakter med luftfartsselskaberne, foreslog sidstnævnte ifølge trusten faktisk Airport Handling og andre kontaktede leverandører andre — gunstigere — betingelser end dem, der kunne opnås hos SEAH. Det er ifølge trusten ganske almindeligt, at et luftfartsselskab beslutter at opsige en kontrakt, når det modtager gunstigere betingelser fra andre konkurrerende handling-leverandører, eller truer med at opsige kontrakten, hvis den nuværende handling-leverandør ikke er villig til at forbedre sit tilbud sammenlignet med andre leverandørers.

(158) Airport Handling indledte sine aktiviteter i Milanos lufthavne den 1. september 2014, efter at SEA's interesse var blevet overført til trusten. Selv om Airport Handling oprindeligt havde meddelt ENAC og luftfartsselskaberne, at det ville indlede sin virksomhed den 1. juli 2014, betød forsinkelser i overførslen af aktier til trusten og problemerne med fagforeningerne, at selskabet først kunne starte op den 1. september 2014.

(159) Den 28. februar 2015 havde Airport Handling indgået groundhandling-kontrakter med […] (*) luftfartsselskaber, […] (*) med aktiviteter i Linate og […] (*) med aktiviteter i Malpensa. Trusten anførte videre, at Airport Handling ikke indgik kontrakter med alle luftfartsselskaber, som tidligere havde haft kontrakt med SEAH. Mere specifikt […] (*).

(160) De kontrakter, som Airport Handling indgik med luftfartsselskaberne, adskiller sig ifølge trusten fra SEAH's kontrakter:

— *Fra et juridisk perspektiv*: Airport Handling indgik et nyt kontraktligt forhold og blev derfor ikke efterfølger i en tidligere kontrakt. Airport Handling er derfor ikke ansvarlig for luftfartsselskabers tidligere forpligtelser, krav eller gæld over for SEAH.

— *Fra et indholdsmæssigt perspektiv*:

  — Fra luftfartsselskaber har Airport Handling næsten systematisk (direkte eller gennem udbudsbekendtgørelser) modtaget anmodninger om […] (*).

  — Nogle luftfartsselskaber har […] (*).

  — Nogle luftfartsselskaber har anmodet om […] (*).

(161) Ifølge trusten har […] (*) luftfartsselskaber opnået […] (*) fra Airport Handling inden for rammerne af forhandlingen af den nye groundhandling-kontrakt. Samtidig har […] (*) luftfartsselskaber indgået kontrakt […] (*) med SEAH.

(162) Trusten anførte også, at nogle af de vigtigste kontrakter med luftfartsselskaber ([…] (*)) udløb som følger:

— kontrakten med […] (*) den […] (*)

— kontrakten med […] (*) den […] (*)

— kontrakten med […] (*) den […] (*).

5.1.3. *Om den formodede fælles markedsføringsindsats*

(163) Ligesom Italien finder trusten, at enhver fælles markedsføringsindsats, som SEA/SEAH og Airport Handling har gennemført, hvis en sådan indsats kunne dokumenteres, er irrelevant for vurderingen af økonomisk kontinuitet.

(164) Trusten finder endvidere, at det forhold, at SEA offentligt har tilkendegivet og/eller meddelt luftfartsselskaberne, at selskabet fortsat vil levere groundhandling, er irrelevant i forbindelse med undersøgelsen, for så vidt som Kommissionen har haft kendskab til etableringen og kapitaliseringen af Airport Handling siden 2013.

5.1.4. *Om Airport Handlings forventede markedsandel*

(165) Ifølge trusten følger det forhold, at Airport Handling han opnå en betydelig tilstedeværelse på markedet for groundhandling-ydelser i Milanos lufthavne, ikke af overførslen af aktiver fra SEAH til Airport Handling, men af den særlige situation for Milanos lufthavne og de forretningsmodeller, der anvendes af de forskellige handling-leverandører.

(*) Forretningshemmelighed.

(166) Det forhold, at et selskab forlader markedet, og en anden operatør (en ny aktør eller en allerede etableret operatør) opnår lignende markedsandele, er efter trustens opfattelse et fænomen, som jævnligt opstår på markedet, og er et resultat af krydselasticitet mellem konkurrerende virksomheder. På et hypotetisk marked med kun to virksomheder A og B, hvor virksomhed A går konkurs, vil virksomhed A's kunder og markedsandel sandsynligvis overgå til virksomhed B uden juridisk eller faktisk forbindelse mellem de to virksomheder. Der er ganske vist mere end to handling-leverandører i Milanos lufthavne, men ifølge trusten har kun to af disse leverandører målrettet deres forretningsmodeller mod Milanos lufthavne. Tilsvarende markedsandele kunne efter trustens opfattelse være begrundet ud fra det forhold, at Airport Handling er den eneste leverandør, som har organiseret sine aktiviteter i Milanos lufthavne som hub-leverandør for at kunne opfylde luftfartsselskabernes behov og levere ydelser af høj kvalitet.

(167) Kommissionens begrundelse går ifølge trusten i ring: Enten er den markedsandel, som Airport Handling forventedes at opnå i Milanos lufthavne efter forretningsplanen, urealistisk, hvorved kapitaltilførslen til Airport Handling ville være statsstøtte, eller også er markedsandelen rent faktisk realistisk, men da er det forhold, at Airport Handling kunne opnå denne markedsandel, relevant for spørgsmålet om økonomisk kontinuitet.

5.1.5. *Om Airport Handlings anvendelse af SEAH's aktiver*

(168) Trusten understreger, at udbudsproceduren med henblik på salg af SEAH's aktiver blev erklæret for resultatløs, da ingen tilbudsgiver havde tilkendegivet interesse for at købe de partier, der var udbudt til salg.

(169) Ifølge Airport Handling skyldes dette primært, at SEAH's aktiver er forældede og derfor ikke var attraktive for markedet. Trusten oplyser, at ud af de […] (*) mest værdifulde enheder (dvs. […] (*)) var kun […] (*) aktiver blevet købt af SEAH efter den 31. december 2006. De fleste aktiver var mere end 15 år gamle, hvilket gør det meget vanskeligt at fremskaffe reservedele og derfor sikre de krævede præstationsniveauer.

(170) Trusten mindede også om, at Airport Handling ikke indgav bud i udbudsproceduren med henblik på salg af SEAH's aktiver. Den finder imidlertid, at dens køb af aktiver ikke udgør bevis for økonomisk kontinuitet med SEAH.

(171) Trusten anførte også, at Airport Handling i dag anvender SEAH's aktiver efter en bilateral kontrakt indgået den 1. september 2014. Ifølge trusten blev kontrakten forhandlet på armslængdevilkår af SEAH og trustforvalteren i perioden mellem datoen for etablering af trusten (30. juni 2014) og den faktiske overførsel af SEA's interesse i Airport Handling til trusten (27. august 2014).

(172) Trustforvalteren sørgede for, at kontrakten blev ændret på vigtige områder, f.eks.:

— verifikationen af lejens markedsværdi udført af en uafhængig ekspert, som var udpeget i fællesskab af Airport Handling og SEAH, med henblik på at sikre, at Airport Handling betalte en markedsorienteret leje for anvendelsen af SEAH's aktiver

— justeringen af denne leje i tilfælde af en afvigelse på mere end 10 % fra den leje, som den uafhængige ekspert nåede frem til

— forlængelsen af kontrakten indtil den 31. august 2015 for at bringe den i overensstemmelse med sædvanlig handelspraksis

— muligheden for at fremleje udstyret til tredjeparter

— kravet om, at Airport Handling sørger for rutinemæssig vedligeholdelse og reparationer, mens ekstraordinær vedligeholdelse stadig påhviler SEAH.

(173) Trusten mindede om, at lejen var blevet fastsat på grundlag af forskellige eksperters uafhængige værdiansættelser og derfor afspejlede markedsprisen.

(174) Trusten anførte også, at Airport Handling allerede havde indført procedurer for køb hos tredjeparter af en betydelig mængde aktiver ([…] (*) %), som er nødvendige for at drive virksomheden, som erstatning for de aktiver, det havde lejet af SEAH, ved udløbet af lejeaftalen. I denne forbindelse:

— besluttede Airport Handlings bestyrelse den 26. november 2014 at iværksætte en udbudsprocedure med henblik på fornyelse af de aktiver, der var lejet af SEAH, til en samlet anslået værdi af ca. […] (*) EUR

(*) Forretningshemmelighed.

— blev disse udbud (med undtagelse af ét, som på tidspunktet for indgivelsen af trustens bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2014 stadig var i opstartsfasen) afsluttet i begyndelsen af januar 2015, og Airport Handling havde allerede godkendt den første ordre på køb af ca. […] (*) % af aktiverne (herunder […] (*)) den 11. februar 2015. Ifølge trusten kunne en anden ordre hurtigt afgives, hvis der blev fundet alternative finansierings- eller leveringsmuligheder, da resultaterne af udvælgelsesproceduren påviste en betydelig stigning i omkostningerne til nyt udstyr.

5.1.6. *Om operationens timing og logik*

(175) Ifølge trusten er den konklusion, at SEA's etablering af et nyt groundhandling-datterselskab har til formål at omgå tilbagebetalingsafgørelsen, det samme som at sige, at en negativ afgørelse om statsstøtte hindrer modtageren af den påstående støtte i at genoptage sin virksomhed på nye betingelser.

5.1.7. *Om trustforvalterens foranstaltninger for at sikre økonomisk diskontinuitet*

(176) Trusten påpeger, at trustforvalteren og SEA den 1. august 2014 indgik en protokol, som gav trustforvalteren mulighed for at begynde at udøve visse funktioner med henblik på at lede og overvåge driften af Airport Handling i juli og august 2014.

(177) Ud over de foranstaltninger, der blev truffet i samråd med SEAH vedrørende leje af SEAH's aktiver og ekspertrapporten, anmodede trustforvalteren i denne fase SEA om de finansielle ressourcer, der var nødvendige for at udføre opgaverne i fuld uafhængighed fra sidstnævnte, og anmodningen blev imødekommet. Trustforvalteren opfordrede desuden indtrængende SEA til at omdefinere dens servicekontrakter med Airport Handling, udpegede en ny chefjurist i Airport Handling og krævede ændringer af Airport Handlings vedtægter for at sikre selskabets fulde autonomi.

(178) Efter overførslen af SEA's interesse til trusten udpegede trustforvalteren en ny bestyrelse den 27. august 2014.

(179) Trustforvalteren sørgede også for, at den nye bestyrelse:

— anmodede medlemmerne af Airport Handlings bestyrelse om at udarbejde og forelægge en udførlig vurdering af virksomheden med henblik på at sikre, at der ikke var vedtaget foranstaltninger, som er uforenelige med kravet om økonomisk diskontinuitet

— krævede, at der blev indført procedurer med det formål at:

  — sikre, at der bl.a. ikke fandtes juridiske akter mellem SEAH og Airport Handling vedrørende leveringen af varer, løsøre og/eller fast ejendom, kontrakter med luftfartsselskaber og/eller leverandører af varer og tjenesteydelser med tilknytning til handling-aktiviteterne

  — verificere, at Airport Handling ville indføre de nødvendige procedurer og kontroller med henblik på at undgå, at selskabet opnår urimelige fordele af oplysninger i SEA's besiddelse, som kunne gavne Airport Handling i forhold til konkurrenter ved erhvervelsen eller vedligeholdelsen af kontrakter med luftfartsselskaber, eller som er relevante for positioneringen af Airport Handling på groundhandling-markedet

— tog hensyn til eksisterende stillinger ved efter behov at integrere ledelsesfunktioner (primært den juridiske afdeling og ressourceafdelingen)

— ændrede Airport Handlings ledelsesstruktur ved at uddelegere omfattende beslutningsbeføjelser til en administrerende direktør, som er medlem af trustforvalteren

— vurderede og godkendte foreløbigt direktøren

— besluttede, at Airport Handling skulle have sit eget websted

— gennemførte intense forhandlinger med SEA vedrørende en revision af de eksisterende tjenestekontrakter mellem Airport Handling og SEA med det formål at sikre, at alle tjenester er tilgængelige på de bedst mulige betingelser, og fik mulighed for at indstille en tjeneste uden omkostninger, hvis og når Airport Handling beslutter at anvende interne strukturer eller benytte andre og mere egnede leverandører

(*) Forretningshemmelighed.

— underrettede kunder, leverandører og den kompetente myndighed (ENAC) om ændringen i selskabets kontrol.

(180) Trustforvalteren traf desuden foranstaltninger for at sikre økonomisk diskontinuitet. Disse procedurer omfatter kort sagt:

— en opstilling af de operationer, der blev anset for relevante for at sikre økonomisk diskontinuitet

— vurderingen og godkendelsen af disse operationer

— informationsstrømmen til bestyrelser

— procedurerne vedrørende forvaltning, adskillelse og lagring af oplysninger, som kan være relevante for den økonomiske diskontinuitet.

(181) Ifølge trusten blev disse interne procedurer forklaret for top- og mellemledelsen i Airport Handling på to kurser.

5.1.8. *Om tilregnelsen af foranstaltningerne til staten*

(182) Ifølge trusten har de italienske myndigheder i perioden juni-august 2014 ikke udøvet direkte indflydelse på SEA og dens afgørelse om at investere i Airport Handling. Der har ikke på noget tidspunkt været hverken direkte eller indirekte tegn, som kunne give anledning til at mene, at beslutningen om at etablere og/eller kapitalisere Airport Handling afhang af de italienske myndigheder.

5.1.9. *Om Airport Handlings forretningsplan og overholdelse af det markedsøkonomiske investorprincip*

(183) Ifølge trusten er der ikke tale om kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling, og en privat investor ville derfor have taget hensyn til Kommissionens usikre vurdering i åbningsafgørelsen fra 2014 og ville ikke være blevet påvirket af denne vurdering i sin beslutning om at investere i Airport Handling.

(184) Trusten præciserede, at forretningsplanen fra november 2013, som indledningsvis blev forelagt Kommissionen, i mellemtiden var blevet uddybet. Den forretningsplan, der lå til grund for beslutningen om at kapitalisere Airport Handling, var derfor forretningsplanen fra august 2014, som Airport Handlings bestyrelse godkendte den 26. august 2014.

(185) Efter overførslen af SEA's interesse til trusten verificerede trustforvalteren, at Airport Handlings forretningsplan var troværdig. Ifølge trusten undersøgte Airport Handlings nyudnævnte bestyrelse først, om forretningsplanen af 6. august 2014 var troværdig, og udpegede Boston Consulting Group (»BCG«) til at udføre denne opgave.

(186) BCG rapporterede sine resultater til Airport Handling den 14. oktober 2014. BCG konkluderede, at formålet med forretningsplanen, dvs. en EBIT i 2017 på […] (*) EUR med en margen på […] (*) %, var rimelig, og at afvigelsen generelt var på linje med eller lidt under det gennemsnitlige rentabilitetsniveau for et betydeligt udsnit af andre europæiske selskaber inden for groundhandling-sektoren. BCG bekræftede også gyldigheden af forretningsplanen fra november 2013.

5.1.9.1. Om de planlagte personalenedskæringer og effektivitetsgevinster

(187) Ifølge trusten vil Airport Handling sikre maksimal effektivitet og fleksibilitet gennem […] (*). Ifølge forretningsplanen af 6. august 2014 forventer Airport Handling at have […] (*) ansatte. Dette vil blive opnået ved at strømline koordineringsstrukturer og indføre nyt effektivt udstyr og nye effektive computersystemer til personalestyring, som betyder, at Airport Handling ikke skal erstatte fratrædende medarbejdere.

(*) Forretningshemmelighed.

5.1.9.2. Om effektivitetsgevinster knyttet til faktorer, som er specifikke for arbejdets tilrettelæggelse

(188) Ifølge trusten vil endnu større effektivitet blive opnået gennem en række foranstaltninger:

— *Optimering af andelen af tidsbegrænsede ansættelseskontrakter og deltidskontrakter:* Effektiviteten anslås at stige med omkring […] (*) % allerede inden 2015, og sammen med […] (*) vil den stige med yderligere […] (*) % inden 2017.

— *Bedre definition af arbejdsprogrammet:* Den arbejdskontrakt, som Airport Handling anvender, omhandler […] (*) end den kontrakt, som SEAH indgik med sine ansatte. Dette sikrer en nedskæring på […] (*) % i antallet af ansatte. Fuldtidsansattes daglige arbejdstid har desuden været […] (*), og det har påvirket personalebehovet med […] (*) %. Med fornyelsen af den kollektive overenskomst i løbet af 2015 forventes endnu […] (*). Airport Handling har desuden til hensigt at optimere udnyttelsen af ressourcer ved at indføre ordninger som f.eks. skifteholdsarbejde og kontrakter, hvor den daglige og ugentlige arbejdsplan er tilpasset de faktiske behov i overensstemmelse med de nye muligheder, der indføres med kollektive overenskomster på nationalt plan. Disse ordninger vil sætte Airport Handling i stand til at forbedre effektiviteten med endnu mindst […] (*) %.

— *Tilpasning af organisationsstrukturen med henblik på at udnytte ressourcerne effektivt inden* […] (*): Allerede fra 2015 vil effektiviteten være forbedret som følge af den sæsonbaserede opgradering af matricerne ud fra trafikvækst og ved at omfordele ferie på ni perioder, som har sikret en […] (*). Besparelserne anslås at være på […] (*) %;

— *Optimering af det eksisterende personales kapacitet*: Den progressive anvendelse […] (*) vil føre til en positiv stigning i produktiviteten på 0,5 %. Nedskæringen i antallet af stillinger til […] (*), som allerede er delvist gennemført ([…] (*) og delvis under gennemførelse i 2015 ([…] (*)), vil yderligere bidrage til den forbedrede effektivitet.

— *Stordriftsfordele som følge af øget trafik*: Den øgede trafik blandt eksisterende kunder og indgåelsen af kontrakter med nye luftfartsselskaber, også selskaber, der flyver uden for spidsbelastningsperioder, vil sikre en forbedring af personalemætningsfaktorer, som vil have en positiv virkning på produktiviteten på +[…] (*) % i 2017.

— *Strukturelle justeringer af driftsprocesser*: Trusten nævnte følgende muligheder for at fremme effektiviteten: bedre planlægning af arbejdet og organisation, investeringer i tekniske løsninger med henblik på hel eller delvis automatisering af bestemte aktiviteter og sammenkædning af arbejdsomkostninger og forretningsoutput og -resultater. Med hensyn til planlægning af arbejdet anførte trusten, at Airport Handling planlagde at investere i nye IT-systemer til personalestyring og fordeling af skiftehold med henblik på at udnytte ressourcerne mere rationelt og forbedre effektiviteten med […] (*) %. Airport Handling er desuden begyndt at indkøbe nyt udstyr med moderne GPS-systemer. Effektivitetsforbedringen for personaleudnyttelsen anslås til […] (*) %.

(189) De resultater, som Airport Handling opnåede i dets første driftsmåneder, giver ifølge trusten Kommissionen mulighed for efterfølgende at verificere, at forudsætningerne i forretningsplanen var forsvarlige. Trusten påpegede resultaterne af de første fire driftsmåneder, som viste […] (*) EBIT på […] (*) EUR og […] (*) på […] (*) EUR sammenlignet med prognoserne i forretningsplanen af 6. august 2014. Denne positive tendens var resultatet af […] (*) indtægter ([…] (*) EUR) og […] (*) omkostninger ([…] (*) EUR).

5.2. **Bemærkninger fra SEAH (under afvikling)**

5.2.1. *Om SEAH's aktiver*

(190) Ifølge SEAH havde groundhandling-udstyret en bogført værdi af […] (*) EUR, inden afviklingen af SEAH blev igangsat. Gennemsnitsalderen på disse aktiver var […] (*). Af de ca. […] (*) enheder af højere værdi ([…] (*)-udstyr med undtagelse af […] (*)) var kun […] (*) blevet købt efter den 31. december 2006.

(*) Forretningshemmelighed.

(191) Da afviklingen af SEAH blev igangsat, bestod selskabets eneste øvrige aktiver af driftskapital tilknyttet virksomheden, som ophørte pr. 1. september 2014. Desuden fandtes der visse […] (*). Disse positioner var i mellemtiden blevet likvideret. Ifølge SEAH kan likvidatoren derfor kun forvente, at salget af groundhandling-udstyr kan dække likvidationsomkostningerne og eventuel anden restgæld.

5.2.2. *Om udbudsproceduren med henblik på salg af SEAH's aktiver*

(192) En af likvidatorens hovedopgaver var at gennemføre den åbne, offentlige og ikkediskriminerende udbudsprocedure for salg af SEAH's aktiver, som allerede var påbegyndt, inden afviklingen af SEAH blev igangsat.

(193) Aktiverne var ifølge SEAH samlet i ni partier, som omfattede komplementære aktiver af forskellige værdier og med funktionel autonomi. Målet var at garantere bred deltagelse i udbudsproceduren. Opdelingen af aktiverne i partier havde til formål at imødekomme markedets behov ud fra de største handling-virksomheders aktiviteter i de italienske lufthavne. De foreliggende oplysninger viser, at salgsproceduren var begrænset til handling-virksomheder, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber, producenter af den solgte udstyrstype, forhandlere og udlejningsvirksomheder. Der var desuden fastsat visse minimumskrav til solvens, herunder i) omsætning på mindst 1 mio. EUR pr. parti aktiver, de ville byde på, ii) nettoaktiver til en værdi af mindst 1 mio. EUR eller 2 mio. EUR, hvis potentielle tilbudsgivere byder på mere end ét parti, og iii) gældsrate på højst 3. I udbuddet var der ikke fastsat andre udvælgelseskriterier end ovennævnte obligatoriske krav.

(194) SEAH bemærker, at der ingen potentielle tilbudsgivere var, som havde tilkendegivet interesse for at købe disse aktiver. De eneste anmodninger om information blev indgivet uden for rammerne af proceduren fra parter, som kun ønskede at købe bestemte aktiver, men til priser, der var væsentligt lavere end de priser, der var fastsat af de uafhængige eksperter. SEAH anførte også, at Airport Handling havde tilkendegivet interesse for at købe de pågældende aktiver, men ikke havde afgivet et bud. Kommissionen bemærker, at de italienske myndigheder allerede den 27. november 2013, da de hørte Kommissionen om SEA's plan om at likvidere SEAH, etablere Airport Handling og tilføre det kapital, havde erklæret, at Airport Handling ikke ville deltage i salgsproceduren og derfor ikke ville indgive tilbud i denne procedure.

(195) Efter det resultatløse forsøg på at sælge SEAH's aktiver kontaktede likvidatoren de største operatører i sektoren for at drøfte muligheden for at sælge disse aktiver og de betingelser, der kunne gøre sig gældende for et sådant salg.

5.2.3. *Om værdiansættelsen af aktiverne*

(196) SEAH mindede om, at dets bestyrelse havde valgt IMQ som uafhængig ekspert til at værdiansætte aktiverne, inden afviklingen af SEAH blev igangsat. Værdiansættelsen blev fremlagt den 25. juni 2014 med en foreslået leje på […] (*) EUR om året, hvilket angiveligt var en værdi i overensstemmelse med markedsbetingelserne. Den 1. september 2014 gav SEAH E&Y til opgave at foretage en anden værdiansættelse af aktiverne. Efter anmodning fra trustforvalteren anmodede SEAH og trustforvalteren i fællesskab E&Y om at foretage en sådan anden værdiansættelse. E&Y foreslog derefter en årlig leje på 1,4 mio. EUR.

(197) SEAH tilføjede, at Airport Handling i øjeblikket anvender SEAH's aktiver i henhold til en lejeaftale og er ansvarlig for deres vedligeholdelse (vedligeholdelsesomkostningerne anslås at beløbe sig til […] (*) EUR om året).

5.2.4. *Om lejeaftalen*

(198) Inden lejeaftalen blev indgået, var den ifølge SEAH genstand for intense forhandlinger mellem parterne uden indgriben fra SEA. SEAH anførte, at indgåelsen af lejeaftalen er en absolut betingelse for at opretholde aktivernes værdi indtil deres afhændelse. Uden lejeaftalen med Airport Handling ville SEAH have været nødt til at fjerne udstyret fra lufthavnsområdet, hvilket ville have medført betydelige transport- og vedligeholdelsesomkostninger.

(199) SEAH anførte også, at likvidatoren i medfør af lejeaftalens udløb pr. 31. august 2015 overvejede muligheder for at afhænde aktiverne. SEAH påpeger, at salget af aktiverne til Airport Handling, når Kommissionens tvivl med hensyn til økonomisk kontinuitet var blevet fjernet, ville sætte SEAH i stand til at maksimere værdien af disse aktiver under afviklingen.

(*) Forretningshemmelighed.

5.3. **Bemærkninger fra SEA**

5.3.1. *Om økonomisk kontinuitet*

(200) Den retspraksis, der citeres i åbningsafgørelsen fra 2014, adskiller sig efter SEA's opfattelse markant fra den foreliggende sag.

(201) I den pågældende sag henvises for det første alene til situationer, hvor der er tale om en overførsel af aktiver fra støttemodtageren til et nyetableret selskab. Denne retspraksis vedrører i det væsentlige sager, hvor den virksomhed, som modtog uforenelig støtte statsstøtte og ikke kunne tilbagebetale en sådan fordel, etablerede en ny virksomhed, som den overførte en del af sine aktiviteter til. I alle de sager, som Kommissionen har lagt til grund, vedrørte overførslen mellem støttemodtageren og den nye virksomhed for det andet aktiver af en betydelig værdi (aktiviteter, anlæg, varer, ejendom, varemærker og industrielle ejendomsrettigheder).

(202) Omstændighederne i den foreliggende sag fører ifølge SEA til den konklusion, at Airport Handling ikke fik fordel af den konkurrencefordel, der angiveligt var forbundet med den støtte, SEAH havde modtaget, eftersom selskabet ikke havde overtaget nogen aktiver fra SEAH. Den konkurrencefordel, som SEAH angiveligt havde opnået, ophørte derimod med selskabets afvikling og kan derfor ikke være blevet overført.

(203) SEA minder om, at Kommissionen i afgørelsen om tilbagebetaling fra 2012 konkluderede, at den konkurrencefordel, som SEAH angiveligt havde opnået, svarede til finansieringen af selskabets tab, som primært skyldtes høje personaleomkostninger. SEA minder om, at personaleomkostninger har en betydelig indvirkning på groundhandling-leverandørers omkostningsstruktur, idet de udgør omkring 65-80 % af de samlede omkostninger, men påpeger samtidig, at den foreliggende sag, i modsætning til de sager, som Kommissionen citerer, ikke vedrører en overførsel af aktier eller aktiver, som er nødvendige for at udøve (eller rettere videreføre) SEAH's virksomhed, eller en operation, som har til formål at beskytte støttemodtagerens aktiver og dermed omgår tilbagebetalingsforpligtelsen.

(204) Eftersom den fordel, som den påståede statsstøtte angiveligt gav SEAH, blev anvendt til at dække tab, der skyldtes de høje arbejdsomkostninger, bør det ifølge SEA også bemærkes, at en sådan fordel bestemt ophørte med likvideringen af selskabet og afskedigelsen af de ansatte. Det forhold, at SEAH's tidligere ansatte efterfølgende blev ansat af Airport Handling på formelt og væsentligt forskellige betingelser, kan ikke væsentligt ændre denne konklusion.

(205) Selv om det accepteres, at den manglende overførsel af aktiver fra SEAH til Airport Handling ikke er tilstrækkelig til at konkludere, at der ikke er tale om økonomisk kontinuitet, kan omstændighederne bag den transaktion, der ligger til grund for etableringen af Airport Handling, som helhed ikke anses for at føre til en omgåelse af tilbagebetalingsforpligtelsen, tilføjer SEA.

(206) Beslutningen om at etablere et nyt groundhandling-selskab, der drives på markedsvilkår i konkurrence med andre leverandører, var ifølge SEA baseret på økonomisk følgerigtighed og var begrundet i en forvaltningsmodel, som er væsentligt forskellig fra den tidligere operatørs ([…] (*)), med det mål at opnå bæredygtig rentabilitet på mellemlang til lang sigt.

(207) SEA anfører, at SEAH's meddelelse om, at selskabet ville indstille dets aktiviteter i Milanos lufthavne, og SEAH's afvikling havde forstærket den effektive konkurrence på markedet, hvor luftfartsselskaber med aktiviteter i Milanos lufthavne kunne vælge leverandør af groundhandling-ydelser på grundlag af en sammenlignende evaluering af de forskellige leverandørers tilbud.

(208) Det var ifølge SEA i forlængelse af denne konkurrenceproces, at Airport Handling indgik kontrakter med luftfartsselskaber i fuld uafhængighed af SEA. Nogle luftfartsselskaber, som var SEAH's tidligere kunder, besluttede ikke at benytte Airport Handlings ydelser, mens Airport Handling indgik kontrakter med luftfartsselskaber, som ikke tidligere havde været kunder hos SEAH.

(209) Airport Handling er i henhold til Rådets direktiv 78/660/EØF ([18]) og Rådets direktiv 83/349/EØF ([19]) om konsoliderede regnskaber gennemført i italiensk lovgivning ved lovdekret nr. 127 af 9. april 1991 ifølge SEA ikke længere en del af SEA-koncernen i regnskabsmæssig betydning, og derfor er dets budget ikke konsolideret med SEA's, idet SEA ikke har bestemmende indflydelse på Airport Handlings ledelse efter overførslen af dens interesse til trusten.

(*) Forretningshemmelighed.

([18]) Rådets fjerde direktiv 78/660/EØF af 25. juli 1978 på grundlag af traktatens artikel 54, stk. 3, litra g), om årsregnskaberne for visse selskabsformer (EFT L 222 af 14.8.1978, s. 11).

([19]) Rådets syvende direktiv 83/349/EØF af 13. juni 1983 på grundlag af traktatens artikel 54, stk. 3, litra g), om konsoliderede regnskaber (EFT L 193 af 18.7.1983, s. 1).

(210) For at sætte skub i tredjeparters indtræden i Airport Handlings kapital undertegnede SEA og trustforvalteren den 26. januar 2015 desuden en »gennemførelsesbestemmelse i henhold til trustdokumentets artikel 20« med det formål at overdrage ansvaret for at finde en tredjepartsinvestor til trustforvalteren. Trustforvalteren og SEA besluttede at udnævne BNP Paribas som uafhængig rådgiver i denne forbindelse.

(211) BNP Paribas hjalp Airport Handling med at udarbejde aktieprospektet, tage kontakt til forskellige investorer, som kunne være interesserede i at investere i Airport Handling, og afholdt møder med potentielle investorer.

(212) SEA tilføjede, at SEA, når en privat investor har erhvervet mindst 30 % af Airport Handling, vil overveje at søge efter investorer, som er interesserede i at overtage aktiemajoriteten i selskabet.

5.3.2. *Om statsmidler og tilregnelse til staten*

(213) Airport Handlings status som et offentligt foretagende kan efter SEA's opfattelse ikke lægges til grund for at konkludere, at dets ressourcer udgør statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Efter etableringen af trusten har SEA desuden ikke kontrol over Airport Handlings finansielle ressourcer, og de kan derfor ikke anses for statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(214) I denne forbindelse tilføjer SEA følgende:

— Den første kapitalforhøjelse på 3,7 mio. EUR blev godkendt af Airport Handlings generalforsamling den 27. august 2014. Samme dag fik trusten overdraget hele SEA's interesse i SEAH. På denne dag blev trustforvalteren i enhver juridisk henseende eneaktionær i Airport Handling.

— På den samme dag udstedte trustforvalteren som eneaktionær i Airport Handling 20 000 SFP'er til en samlet værdi af 20 mio. EUR. SFP'erne blev tegnet og betalt fuldt ud af SEA den 28. august 2014.

(215) SEA understreger, at Airport Handlings finansielle ressourcer siden deres overførsel hele tiden har været kontrolleret af trustforvalteren, Airport Handlings eneaktionær.

(216) Ovennævnte viser efter SEA's opfattelse, at SEA's offentlige aktionær (Milano kommune) ikke kan udøve direkte eller indirekte indflydelse på anvendelsen af finansielle instrumenter, for så vidt angår Airport Handling, og at sådanne ressourcer i hele trustens varighed vil være under trustforvalterens kontrol. Som følge af etableringen trusten mistede SEA under alle omstændigheder sin beføjelse til at udnævne medlemmerne af Airport Handlings bestyrelse.

5.4. **Bemærkninger fra en interesseret part**

(217) Kommissionen modtog bemærkninger fra en interesseret part, som ikke har ønsket sin identitet eller sine bemærkninger videregivet til tredjemand.

6. **ITALIENS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER**

(218) Italien indgav kommentarer til bemærkningerne indgivet i forbindelse med undersøgelsen af trusten og SEA.

(219) Italien støttede fuldt ud bemærkningerne fra ovennævnte interesserede parter og understregede, at de på den ene side fuldt ud bekræftede, at de italienske myndigheder ikke havde været involveret i SEA's aktiviteter og sidstnævntes beslutning om at investere Airport Handling, og på den anden side, at Airport Handling ikke viderefører SEAH's økonomiske aktivitet.

7. **VURDERING**

(220) I denne sag skulle Kommissionen vurdere to særskilte forhold: før det første den mulige overførsel af tilbagebetalingsforpligtelsen i henhold til afgørelsen om tilbagebetaling fra SEA Handling til Airport Handling og for det andet den støtte, der muligvis ydes med SEA's kapitaltilførsel på 25 mio. EUR til Airport Handling.

7.1. **Økonomisk kontinuitet og overførsel af tilbagebetalingsforpligtelsen**

(221) I henhold til fast retspraksis skal ulovlig og uforenelig støtte tilbagesøges fra de virksomheder, der faktisk modtog støtten ([20]).

(222) Hvis en støttemodtager er gået konkurs, kan kravet om tilbagebetaling opfyldes ved, at kravet opføres på listen over anmeldte krav, såfremt støttemodtageren udtræder af markedet ([21]). Domstolen fastslog følgende: »Når en virksomhed, der har modtaget ulovlig støtte, er gået konkurs, og der er stiftet et selskab med henblik på at fortsætte en del af den konkursramte virksomheds aktivitet, kan fortsættelsen af denne aktivitet, når den omhandlede støtte ikke er tilbagesøgt i sin helhed, bevirke, at den konkurrencefordrejning, som er forårsaget af den konkurrencefordel, som modtageren af dette selskab har opnået på markedet i forhold til sine konkurrenter, varer ved. Derfor kan et sådant nystiftet selskab, hvis der fortsat foreligger en fordel for det, være forpligtet til at tilbagebetale den omhandlede støtte. Dette er navnlig tilfældet, når det er godtgjort, at dette selskab faktisk nyder godt af den konkurrencefordel, der er forbundet med støtten, og særligt når selskabet erhverver aktiver fra selskabet i likvidation uden som modydelse at betale en pris svarende til markedsværdien, eller når det er godtgjort, at stiftelsen af et sådant selskab bevirker omgåelse af pligten til at tilbagesøge nævnte støtte« ([22]).

(223) I forbindelse med overførslen af aktiver fra en støttemodtager til et andet selskab, som viderefører førstnævntes aktiviteter, har Domstolen fastslået, at følgende forhold kan tages i betragtning ved vurderingen af økonomisk kontinuitet mellem to selskaber ([23]): overførslens genstand (aktiver og passiver, personalets forbliven, bundlede aktiver osv.), overførslens pris, identiteten af den overtagende virksomheds og den oprindelige virksomheds aktionærer eller ejere, tidspunktet for overførslen (efter undersøgelsens iværksættelse, procedurens iværksættelse eller den endelige beslutning) og endelig transaktionens økonomiske følgerigtighed.

(224) Ifølge retspraksis kan der tages hensyn til ovennævnte forhold i varierende omfang afhængigt af de specifikke omstændigheder i den foreliggende sag ([24]). Det påhviler følgelig ikke Kommissionen at tage alle de ovennævnte forhold i betragtning, således som det fremgår af udtrykket »kan tages hensyn til« ([25]).

(225) For at afgøre, om der er økonomisk kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling, og om sidstnævnte kan forpligtes til at tilbagebetale den uforenelige støtte til førstnævnte, anvendte Kommissionen ovennævnte indikatorer på de særlige omstændigheder i den foreliggende sag.

7.1.1. *Overførslens genstand*

7.1.1.1. Overførsel af arbejdsstyrke og arbejdskontrakter

(226) Efter igangsættelsen af afviklingen af SEAH blev mange af dens tidligere ansatte genansat af Airport Handling, og denne gruppe tegnede sig indledningsvis for størstedelen af Airport Handlings arbejdsstyrke. Det er derfor relevant at undersøge, om denne situation er et tegn på en omgåelse af afgørelsen om tilbagebetaling. Til det formål bør det vurderes, om den proces, der førte til denne situation, udgør en overførsel af SEAH's arbejdsstyrke til Airport Handling, som samtidig bevarer dens kernefunktioner. Dette er så meget desto mere relevant, da arbejdsstyrken er den primære ressource for en groundhandling-leverandørs virksomhed ([26]).

(227) Ifølge Italien er der ingen kontinuitet af arbejdsstyrken mellem SEAH og Airport Handling, da arbejdskontrakter blev opsagt af SEAH, og personalet blev ansat af Airport Handling efter nye kontrakter, som var baseret på væsentligt forskellige betingelser. Dette synspunkt blev støttet af både Airport Handling og SEA.

([20]) Domstolens dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:367, præmis 57, og dom af 29. april 2014, Tyskland mod Kommissionen (»SMI«), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, præmis 75. Ved at tilbagebetale støtten mister modtagerne den fordel, som de havde på markedet, og den situation, der herskede på markedet, før støtten blev ydet, genskabes.

([21]) Domstolens dom af 13. oktober 2011, Kommissionen mod Italien (»Støtte til New Interline SpA«), C-454/09, ECLI:EU:C:2011:650, præmis 36.

([22]) Domstolens dom af 11. december 2012, Kommissionen mod Spanien, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, præmis 106.

([23]) Domstolens dom af 8. maj 2003, Italien og SIM 2 Multimedia mod Kommissionen (»Seleco-Multimedia«), Forenede sager C-328/99 og C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, præmis 69 og 77-78. Dette sæt indikatorer blev efterfølgende stadfæstet i Rettens dom af 28.3.2012, Ryanair mod Kommissionen, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, præmis 155.

([24]) Rettens dom af 13. september 2010, Den Hellenske Republik m.fl. mod Kommissionen, forenede sager T-415/05, T-416/05 og T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, præmis 135.

([25]) Rettens dom af 28.3.2012, Ryanair mod Kommissionen, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, præmis 156.

([26]) Se fodnote 40.

(228) Den aftale, som blev indgået mellem SEA, SEAH og fagforeningerne den 4. november 2013, bør ikke fortolkes således, at den garanterede SEAH's ansatte de rettigheder, de havde i henhold til de tidligere kontrakter med SEAH. Denne aftale var i det væsentlige en modelaftale, som efterfølgende blev erstattet af aftalerne underskrevet den 4. juni 2014. Det fremgår af disse aftalers ordlyd, at SEAH's ansatte ikke blev garanteret de tidligere erhvervede rettigheder, men i stedet blev genansat af Airport Handling på helt nye betingelser.

(229) På grundlag af oplysninger fremlagt under den formelle undersøgelsesprocedure vurderede Kommissionen i) den proces, hvorved en betydelig del af SEAH's arbejdsstyrke blev genansat af Airport Handling, og ii) aftalerne med fagforeningerne om genansættelse af SEAH's arbejdsstyrke.

(230) For det første bør det med hensyn til processen bemærkes, at der indledningsvis ikke var tale om en juridisk overførsel af arbejdskontrakter fra SEAH til Airport Handling. Kontrakter med SEAH blev opsagt juridisk, og nye kontrakter blev indgået med Airport Handling. Arbejdskontrakter blev desuden hverken automatisk eller globalt overført fra SEAH til Airport Handling. Faktisk fandt ingen form for overførsel af arbejdskontrakter sted. I stedet opsagde førstnævnte selskab arbejdskontrakterne, inden sidstnævnte selskab genansatte de pågældende på helt andre betingelser.

(231) For det andet bør følgende bemærkes med hensyn til overførslens genstand: Den 22. april 2014, da SEAH iværksatte mobilitetsordningen for de afskedigede medarbejdere, talte arbejdsstyrken […] (*) personer, svarende til […] (*) årsværk. Ifølge de foreliggende data havde Airport Handling den 31. maj 2015, ni måneder efter dets opstart, […] (*) ansatte, hvoraf […] (*) tidligere havde været ansat hos SEAH. Airport Handling havde indtil da overtaget omkring […] (*) % af SEAH's arbejdsstyrke. Overførslen var derfor ikke fuldstændig, heller ikke i praksis. Det bør ikke desto mindre bemærkes, at Airport Handlings arbejdsstyrke, i det mindste i dets tidligste driftsfase, næsten udelukkende bestod af tidligere SEAH-ansatte.

(232) For det tredje bemærker Kommissionen med hensyn til de væsentlige betingelser for genansættelse, at Airport Handlings kontrakter med tidligere SEAH-ansatte adskilte sig både formelt og materielt fra de ansattes tidligere kontrakter med SEAH, da forskellige betingelser især er fastsat på følgende områder:

— en […] (*) gælder for Airport Handlings ansatte

— Airport Handling anvender ikke […] (*), som supplerer den nationale kollektive overenskomst.

— De væsentlige ændringer af ansættelsesbetingelserne er:

  — […] (*)

  — […] (*), som SEAH anvendte på de ansatte

  — arbejdets tilrettelæggelse, f.eks. […] (*).

— Et måleligt resultat af ovennævnte ændringer er reduktionen af arbejdsomkostningerne på ca. […] (*) % sammenlignet med SEAH's arbejdsomkostninger, både som følge af ændringerne i den gældende nationale kollektive overenskomst og den supplerende virksomhedsaftale. Sidstnævntes andel af arbejdsomkostningerne blev reduceret med 50 %.

(233) Endelig viser de omstændigheder, hvorunder ansættelsesbetingelserne blev forhandlet og i sidste ende aftalt mellem de involverede parter i denne sag, at ansættelsesbetingelserne blev ændret i betydeligt omfang: SEA, SEAH og Airport Handling forhandlede separat med fagforeningerne og indgik separate aftaler med dem. Det tog Airport Handling og fagforeningerne mere end otte måneder at nå frem til en aftale om vilkårene for rekrutteringsproceduren, ansættelseskontrakternes juridiske og finansielle indhold, velfærdsordningen og arbejdets tilrettelæggelse. Ifølge trusten modsatte SEAH's ansatte sig indledningsvis de ændringer, som de fagforeninger, der repræsenterer arbejdstagerne, havde accepteret i aftalen fra juni 2014. De ansatte afviste disse ændringer ved en afstemning. Ifølge den dokumentation, som trusten har fremlagt, accepterede fagforeningerne først de nye ansættelsesbetingelser, efter

(*) Forretningshemmelighed.

at Airport Handling havde accepteret at indføje visse præciseringer i det tidligere nævnte dokument. Kommissionen bemærker, at Airport Handling forhandlede selvstændigt med fagforeningerne, og at det lykkedes for selskabet at gennemføre de ovenfor beskrevne ændringer på trods af den indledende uenighed. Som beskrevet i betragtning 38 ovenfor blev aftalen mellem Airport Handling og fagforeningerne af 4. juni 2014 ikke ændret væsentligt, efter at fagforeningerne afviste den ved en afstemning, hvor de krævede en række præciseringer i aftalen.

(234) Som følge af ovennævnte var den faktiske overførsel af arbejdsstyrken ikke fuldstændig, og den var i det væsentlige ikke en kopiering af ansættelsesbetingelserne i SEAH's kontrakter.

(235) Denne konklusion påvirkes ikke af aftalerne mellem henholdsvis SEA, SEAH og Airport Handling og fagforeningsorganisationerne vedrørende arbejdsstyrken. Formålet med aftalerne angiver ikke, at arbejdsstyrken overføres fuldstændigt fra SEAH til to Airport Handling, eller at betingelserne i SEAH's arbejdskontrakter vil blive videreført. Kommissionen bemærker navnlig, at en fremtidig gennemførelsesaftale i henhold til det indledende forligsudkast af 4. november 2013 mellem SEA og fagforeningerne skal være inspireret af målet om at sikre alle SEAH-medarbejdernes job ([27]). I denne aftale nævnes en række foranstaltninger, som træffes for at nå dette mål, og som i det væsentlige omfatter alle ordninger fastsat i den relevante lovgivning vedrørende ansættelse og overenskomstforhandlinger, f.eks. sociale sikkerhedsnet og frivillig fratrædelse, som også skal gennemføres inden for SEA-koncernen, og løsninger, som involverer omplacering inden for koncernen. Aftalen indebar derfor netop, at job ville blive omfordelt inden for SEA-koncernen som helhed ([28]), men ikke kun til Airport Handling, og kun som én foranstaltning ud af flere. Disse aftaler blev desuden ikke indgået med Airport Handling, som indgik særskilte aftaler med personalet. Det antal job, der blev omfordelt til Airport Handling, var derfor ikke på forhånd fastsat af parterne, men blev fastsat ud fra selskabets personalebehov efter indgåelsen af kontrakter med luftfartsselskaberne.

(236) Kommissionen bemærker videre, at der ikke er tegn på, at Airport Handling var forpligtet af hverken de offentlige myndigheder eller dets moderselskab SEA til at ansætte tidligere SEAH-ansatte.

(237) Med hensyn til omfanget af overførslen af arbejdsstyrken finder Kommissionen, at der ifølge omstændighederne umiddelbart var tale om et stærkere element af økonomisk kontinuitet som følge af Airport Handlings genansættelse af en betydelig del af SEAH's arbejdsstyrke. Der skal imidlertid tages hensyn til forholdene omkring genansættelse, især opsigelsen af kontrakterne og indgåelsen af nye kontrakter med nye betingelser. Kommissionen konkluderer derfor, at overførslen af arbejdsstyrken ikke kan anses for et tegn på økonomisk kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling.

7.1.1.2. Kontrakter med luftfartsselskaber

(238) I åbningsafgørelsen fra 2014 fandt Kommissionen indledningsvis, at Airport Handlings forventede markedsandele for de første seks driftsmåneder kun kunne anses for realistiske på grund af SEAH's forudgående insourcing af aktiviteter.

(239) I løbet af undersøgelsen påstod Italien, SEA og Airport Handling, at disse forventninger var baseret på Airport Handlings forretningsplan fra august 2014. De blev muliggjort gennem betydelige reduktioner af drifts-omkostningerne, som blev opnået ved effektivisering af arbejdet og personalenedskæringer.

(240) Airport Handling forhandlede desuden nye kontrakter med luftfartsselskaber med aktiviteter i Milanos lufthavne. Ifølge Italien kunne sådanne kontrakter juridisk set ikke overføres fra SEAH til Airport Handling. De skulle forhandles igen i konkurrence med de øvrige leverandører i Milanos lufthavne.

(241) Som det er beskrevet i betragtning 133 og 208 ovenfor, adskiller Airport Handlings kundeportefølje sig fra SEAH's. Da SEAH ophørte, besluttede flere af selskabets kunder at overlade deres groundhandling-ydelser til andre operatører end Airport Handling. Omvendt lykkedes det for Airport Handling at tiltrække kunder, som ikke tidligere havde været kunder hos SEAH.

([27]) »videreførelse af målet om at sikre alle SEAH-medarbejdernes arbejdspladser« jf. punkt 6.1. i aftalen af 4.11.2013.

([28]) »Adgang til alle ordninger fastsat i den relevante lovgivning vedrørende ansættelse og overenskomstforhandlinger (primært f.eks. sociale sikkerhedsnet og frivillig fratrædelse, som også skal gennemføres glidende inden for SEA-koncernen inden den 31. december 2013) samt løsninger, som involverer omplacering inden for koncernen (både i overensstemmelse med de nye forretnings-muligheder og i henhold til de insourcing-processer, der gennemføres efter de efterfølgende »de-hubbing«-aftaler, og med intern mobilitet, som kan imødegå SEA SpA's organisationskrav)« (Ibid.).

(242) Med henblik på at fremlægge yderligere dokumentation for, at de nye kontrakter, som Airport Handling indgik med luftfartsselskaberne, ikke kun var resultatet af nye forhandlinger, men også omfattede væsentligt forskellige kontraktbetingelser, indgav Italien oplysninger, som viste, at visse luftfartsselskaber, som tidligere havde været kunder hos SEAH (f.eks. […] (*)), havde opnået væsentligt gunstigere betingelser hos Airport Handling end hos SEAH. Under forhandlingerne med Airport Handling krævede […] (*) navnlig, at […] (*). Som følge deraf opnåede […] (*) en […] (*) ([29]).

(243) I løbet af undersøgelsen forklarede Italien, at SEA ikke havde krævet, at luftfartsselskaber i Milanos lufthavne indgik groundhandling-kontrakter med Airport Handling, for at de kunne få rabat på lufthavnsgebyrer. På grundlag af bemærkningerne fremsat i løbet af undersøgelsen er der ikke dokumentation for, at SEA faktisk benyttede en sådan fremgangsmåde for at få luftfartsselskaberne i Milanos lufthavne til at indgå nye groundhandling-kontrakter med Airport Handling.

(244) I åbningsafgørelsen fra 2014 udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt kontrakterne med luftfartsselskaber blev genforhandlet. I denne sammenhæng henviste Kommissionen til oplysninger, som viste, at SEA og Airport Handling allerede inden disse kontrakters udløb havde gjort en fælles markedsføringsindsats for at forsikre de luftfartsselskaber, der opererer i lufthavnen, om, at SEA ville fortsætte sine groundhandling-aktiviteter. Der blev under den formelle undersøgelsesprocedure imidlertid ikke fremlagt dokumentation for, at SEA og Airport Handling gennem en fælles markedsføringsindsats havde tilrettelagt en ren udskiftning af ordremodtageren uden at give luftfartsselskaberne som ordregivere mulighed for at forhandle kontraktvilkårene. Kommissionen blev ikke forelagt dokumentation for, at SEA eller Airport Handling ville have været i stand til effektivt at standse tidligere SEAH-kunders forsøg på at opnå gunstigere vilkår hos andre groundhandling-leverandører.

(245) Kommissionen vurderede, om Airport Handling, da det forberedte sin indtræden på markedet, reelt var en ny virksomhed eller nød godt af SEAH's markedsposition og kundekontakter med henblik på at sikre driftskontinuitet. Hvis SEAH's ophør ikke havde givet selskabets kunder mulighed for at forhandle nye kontrakter med andre groundhandling-leverandører end Airport Handling, kunne dette under de specifikke omstændigheder i den foreliggende sag være et tegn på en omgåelse af afgørelsen om tilbagebetaling, idet dette ville være en overførsel af kunder fra SEAH til Airport Handling.

(246) I denne forbindelse er navnlig følgende relevant: Airport Handlings forretningsplan omhandlede ikke alternative scenarier med mindre markedsandele. Dette kan være tegn på, at Airport Handling var relativt sikker på at overtage SEAH's kundeportefølje og derfor muligvis forventede at kunne udnytte SEAH's tidligere markedsposition og kundekontakter til at tiltrække kunder og de tilsvarende kontrakter uden at møde konkurrence fra andre groundhandling-selskaber om disse kontrakter.

(247) Visse formelle og materielle forhold viser imidlertid, at dette ikke var tilfældet.

(248) For det første, for så vidt angår overførslens form, blev juridisk set servicekontrakterne ikke overført fra SEAH til Airport Handling. Luftfartsselskaberne kunne dermed frit vælge en anden leverandør end Airport Handling, så snart deres kontrakter med SEAH var blevet opsagt, som det fremgår af betragtning 43 til denne afgørelse.

(249) For det andet viser de foreliggende oplysninger, at kunder kunne henvende sig til andre leverandører, da SEAH meddelte dem, at selskabet ville indstille dets aktiviteter. Det forhold, at en række kunder fandt en anden leverandør, godtgør, at denne mulighed forelå. Mere vigtigt havde SEAH juridisk ikke mulighed for ensidigt at overdrage kontrakterne til en tredjepart, medmindre der var tale om særlige tilfælde. Ifølge de oplysninger, som de italienske myndigheder har fremlagt, blev bestemmelsen om særlige tilfælde ikke påberåbt. De italienske myndigheder fremlagde en oversigt over Airport Handlings kundeportefølje pr. 14. februar 2014, som viser, at ud af 68 tidligere SEAH-kunder havde […] (*) valgt en anden groundhandling-leverandør, at ud af de […] (*) kunder, som Airport Handling havde på daværende tidspunkt, var én skiftet fra en konkurrent, tre var nye selskaber i lufthavnen, og […] (*) var tidligere SEAH-kunder. […] (*) af disse […] (*) tidligere SEAH-kunder forhandlede sig frem til nye kontraktvilkår, som var gunstigere for kunderne takket være lavere priser (13 kunder), ændret serviceportefølje ([…] (*) kunder) eller endda en kombination af de to ([…] (*) kunder). Kun 20 kunder indgik således servicekontrakter, som i det væsentlige omfattede de samme betingelser som de tidligere kontrakter med SEAH. Prisreduktionerne varierer fra […] (*)-[…] (*) % sammenlignet med de priser, der tidligere var aftalt med SEAH.

(*) Forretningshemmelighed.
([29]) […] (*).

(250) Efter en afvejning af ovennævnte er der efter Kommissionens opfattelse ingen tegn på en omgåelse af afgørelsen om tilbagebetaling (og dermed økonomisk kontinuitet) i den proces, hvorefter Airport Handling indgik aftaler med en række tidligere SEAH-kunder. Airport Handling blev faktisk øjensynligt udsat for ægte konkurrence under forhandlingerne med luftfartsselskaber i Milanos lufthavne, og der er tegn på, at konkurrencen mellem leverandører i Milanos lufthavne reelt blev indledt, da SEAH var ved at forlade markedet.

7.1.1.3. SEAH's aktiver

(251) Som det tredje punkt i analysen af overførslens genstand vurderede Kommissionen omfanget af overførslen af aktiver.

(252) Kommissionen bemærker, at Airport Handling, da det indledte sin virksomhed, tilvejebragte 100 % af dets groundhandling-udstyr fra SEAH gennem en lejeaftale. Fem måneder senere begyndte selskabet gradvis at udskifte dette udstyr med aktiver indkøbt på markedet og købte endelig i september 2015 […] (*) af […] (*) partier af aktiver fra SEAH.

(253) Airport Handling begyndte specifikt at levere groundhandling-ydelser ved brug af SEAH's aktiver under en lejeaftale. Denne aftale havde udløbsdato den 31. august 2015. Inden denne lejeaftale udløb, tilkendegav Airport Handling interesse for at købe […] (*) af […] (*) udbudspartier, dvs. partierne […] (*). Selv om en tredjedel af det groundhandling-udstyr, som SEAH ejede og udlejede til Airport Handling, realistisk set var forældet, var Airport Handling ifølge selskabet selv villig til at købe omkring […] (*) % af dette udstyr (som var tilstrækkeligt til, at Airport Handling kunne drive sin virksomhed), fordi Airport Handling i mellemtiden på markedet havde erhvervet en betydelig beholdning af reservedele, som kunne bruges til udskiftning af nogle af de ældste dele af SEAH-udstyret.

(254) Den tilgængelige dokumentation viser, at salgsforhandlingerne mellem Airport Handling og SEAH blev indledt, da Airport Handling fremsatte følgende forslag ved brev af 3. juni 2015:

— en rabat på […] (*) % på […] (*) som følge af for det første udstyrets alder og stand og for det andet udfaldet af den salgsprocedure, som SEA havde igangsat

— betaling […] (*) fra den 31. juli til den 31. december 2015

— ophør efter fælles aftale af den oprindelige lejeaftale pr. 30. juni 2015 og foreløbig og begrænset lejefri leje (comodato) af ca. […] (*) udvalgte enheder […] (*) indtil senest den 31. december 2015, hvor Airport Handling afholder alle forsikrings- og vedligeholdelsesomkostninger.

(255) Samme dag blev der afholdt et møde mellem parterne. Ved brev af 10. juni 2015 besvarede SEAH's likvidator Airport Handlings forslag som sammendraget i det følgende:

— Selv om SEAH var villig til at acceptere dets tilbud, var SEAH ikke parat til at give rabat, da alle priser var blevet fastsat i overensstemmelse med eksperters evalueringer. Likvidatoren påpegede, at Airport Handling end ikke skulle afholde nogen transportomkostninger.

— SEAH accepterede ikke betaling i afdrag, medmindre Airport Handling stillede tilstrækkelige garantier.

— Uden rabat var SEAH villig til at overføre flåden den 30. juni 2015 og indgå aftale om udlejning af de angivne enheder, men kun indtil den 30. november 2015.

(256) Ifølge de italienske myndigheder fortsatte forhandlingerne indtil september 2015, hvor SEAH accepterede betalingen af købsprisen på […] (*) for salget af […] (*) partier, […] (*). Købsprisen var […] (*) EUR, dvs. den pris, der oprindeligt var anført i den resultatløse udbudsprocedure. Den oprindelige lejeaftale blev undtagelsesvis forlænget indtil […] (*), for […] (*) enheder af flåden og mod betaling af en samlet leje på […] (*) EUR baseret på disse enheders værdi i henhold til ovennævnte uafhængige vurderinger. Airport Handling returnerede disse […] (*) enheder til SEAH den […] (*).

(*) Forretningshemmelighed.

(257) Købet var ifølge Airport Handling økonomisk forsvarligt af især følgende grunde:

— Efter Airport Handlings forretningsmodel har selskabet i det væsentlige sit driftscenter på ét sted, dvs. Milanos lufthavne, og forretningsmodellen er derfor baseret på en organisationsmodel, hvorefter de menneskelige og tekniske ressourcer kan opfylde behovet for ydelser på ét sted (forretningsmodel som hub-leverandør). Efter Airport Handlings opfattelse sikrer denne model bedre effektivitet og mere sikre fortjenstmargener. Udstyrets alder og effektivitet er af mindre betydning for Airport Handling end operatører, som har aktiviteter i flere lufthavne og derfor nødvendigvis skal forvalte deres udstyr efter »lean-metoder«.

— Selv om udstyret var gammelt, var nogle enheder relativt nye og kunne anvendes effektivt.

— Udstyret befandt sig allerede på stedet og var derfor ikke forbundet med nogen transportomkostninger.

— Airport Handling håbede at kunne reducere vedligeholdelsesomkostningerne, idet de fleste enheder kom fra samme producent og var af samme model.

— Da Airport Handling forsøgte at købe brugt udstyr på markedet i Unionen, konstaterede det, at der ikke var nok brugt udstyr på markedet til at opfylde Airport Handlings behov til en acceptabel pris.

— Selskabet måtte anvende et afbalanceret mix af brugte og nye aktiver i opstartsfasen, primært fordi udstyrsleverandører ikke kunne levere det nye udstyr på én gang, og også fordi Airport Handling havde grund til at tro, at en pludselig massiv stigning i efterspørgslen ville udløse prisstigninger. Airport Handling ville derfor progressivt udfase brugte enheder og erstatte dem med nye.

— Endelig ville det have været vanskeligt at teste nyt udstyr og sikre tilstrækkelig uddannelse af personalet i dets betjening under den almindelige drift, især i opstartsfasen.

(258) Airport Handling havde i mellemtiden iværksat en udbudsprocedure fra november 2014 til januar 2015 med henblik på køb af nyt udstyr på markedet. Ifølge de italienske myndigheder beløber værdien af det udstyr, der er indkøbt under denne første udbudsprocedure, sig til ca. […] (*) EUR.

(259) Kommissionen vurderede, om en sammenligning af værdien og antallet af aktiver, som Airport Handling havde købt på markedet, med værdien og antallet af enheder, som det havde lejet og efterfølgende købt af SEAH, er en pålidelig indikator for økonomisk kontinuitet. Med hensyn til sammenligneligheden af de to typer aktiver fandt Kommissionen, at:

— SEAH's likvidator havde opdelt udstyret i partier, således at hvert parti indeholdt enheder, som var velfungerende, og enheder, som var mindre funktionsdygtige.

— Generelt var SEAH's udstyr gammelt.

— Ifølge de italienske myndigheder var omkring […] (*) af de […] (*) enheder, der blev købt af SEAH, i god og rimelig driftsmæssig stand. Højst en tredjedel kunne anvendes som reservedele. Det blev senere konstateret, at 700 af de købte enheder var af minimal eller ingen værdi/nytte. 270 enheder blev derefter taget ud af drift og bortskaffet som skrot.

— Groundhandling-udstyr forstår af mange forskellige udstyrstyper, f.eks. trapper, traktorer, gaffeltrucks, lastebånd og dolleys.

(*) Forretningshemmelighed.

— Det udelukkes ikke, at selv et enkelt nyt og moderne køretøj, der anvendes hele tiden, kan drives langt mere effektivt end flere ældre køretøjer, der oftere skal tages ud af drift med henblik på vedligeholdelse.

(260) På dette grundlag konkluderer Kommissionen, at sammenligningen af værdien og antallet af nye udstyrsenheder med værdien af det lejede og købte udstyr ikke kan anvendes som indikator for økonomisk kontinuitet i denne sag.

(261) På denne baggrund vurderede Kommissionen aktivernes (driftsmidlernes) betydning som en produktionsfaktor for Airport Handling i forhold til arbejdskraft som en produktionsfaktor og også i forhold til både SEAH's and Airport Handlings omsætning.

(262) Med hensyn til betydningen af aktiver i forhold til arbejdskraft beløb værdien af driftsmidler sig til omkring […] (*) EUR på SEAH's sidste balance inden selskabets afvikling. Airport Handling havde i 2015 anlægsaktiver til en værdi af […] (*) EUR ([30]). I modsætning dertil beløb Airport Handlings arbejdsomkostninger sig til […] (*) EUR i perioden september 2014-august 2015 ifølge Airport Handlings driftsregnskab for den pågældende periode ([31]).

(263) Aktivernes værdi er også af mindre betydning i sammenligning med omsætningen: Ifølge Airport Handlings driftsregnskab for september 2014-august 2015 var omsætningen på […] (*) EUR. De pågældende aktiver var således en produktionsfaktor af mindre betydning end arbejdskraften. Deres værdi er også meget beskeden sammenlignet med den omsætning, der blev genereret med både arbejdskraft og aktiver. Det fremgår således af oplysninger fremlagt under den formelle undersøgelsesprocedure, at både SEAH og Airport Handling benytter en udtalt arbejdskraftintensiv forretningsmodel snarere end en aktivintensiv forretningsmodel.

(264) Kommissionen konkluderer følgelig, at det forhold, at Airport Handling indledningsvis tilvejebragte alle dets aktiver fra SEAH, ikke i sig selv kan anses for et tegn på økonomisk kontinuitet, fordi aktiver kun er en produktionsfaktor af mindre betydning for groundhandling-virksomheder.

7.1.1.4. Sammendrag af vurderingen af overførslens genstand

(265) Vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt overførslens genstand kan indikere, at der er tale om økonomisk kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling, kan sammendrages til følgende:

(266) Kundeporteføljen blev for det første ikke overført fra SEAH til Airport Handling. Med likvidationen af SEAH blev alle kontrakter i stedet opsagt, og Airport Handling måtte forhandle nye kontrakter, hvormed det kunne tiltrække nogle af SEAH's tidligere kunder, men mistede andre kunder til konkurrenter. Kontraktbetingelserne blev forhandlet uafhængigt af betingelserne i SEAH's tidligere kontrakter. I denne henseende havde Airport Handling samme udgangspunkt, som enhver anden konkurrent eller ny aktør ville have haft. Kommissionen finder, at det forhold, at kundeporteføljen ikke blev overført, er en stærk indikation mod økonomisk kontinuitet.

(267) For det andet rekrutterede Airport Handling indledningsvis hele sin arbejdsstyrke fra SEAH, men under nye kontrakter og nye kontraktbetingelser. Det var ikke tale om en blokoverførsel af ansættelseskontrakter, ingen automatisk overførsel af sådanne kontrakter og ingen kopiering af deres ansættelsesbetingelser.

(268) Mens Airport Handling for det tredje ganske vist indledningsvis lejede alle SEAH's groundhandling-aktiver, overtog det i sidste ende efter udløbet af lejeaftalen kun en del af SEAH's aktiver, da det i mellemtiden var begyndt at købe udstyr af tredjeparter. De foreliggende oplysninger viser desuden, at aktiverne kun repræsenterer en mindre andel af produktionsaktiverne inden for groundhandling-industrien og ikke er afgørende for Airport Handlings omkostningsstruktur og effektivitet.

(269) Ud fra en vurdering af overførslens genstand finder Kommissionen, at alle omstændighederne ved etableringen af Airport Handling i kølvandet på likvidationen af SEAH samlet set ikke i tilstrækkelig grad indikerer, at der var tale om økonomisk kontinuitet mellem de to selskaber med henblik på at omgå afgørelsen om tilbagebetaling.

(*) Forretningshemmelighed.

([30]) Kommissionen bemærker, at den største del af SEAH's aktiver ifølge de udtalelser og udførlige lageropgørelser, Airport Handling havde fremlagt, var gammel, reparationskrævende og fuldt afskrevet.

([31]) Ifølge ovennævnte Brattle-rapport om Airport Handlings forretningsplan beløb selskabets arbejdsomkostninger sig til […] (*).

7.1.2. *Betaling af markedsprisen*

(270) Ifølge fast retspraksis er overførslen af aktiver til en pris under markedsprisen også en indikator for økonomisk kontinuitet mellem det likviderede selskab, som skal tilbagetale statsstøtten, og det nyetablerede selskab.

7.1.2.1. SEAH's aktiver — generelle bemærkninger

(271) I forbindelse med konkursbehandling kan der især være tale om omgåelse af en negativ statsstøtteafgørelse ved overførsel af aktiver, når:

— aktiver sælges — eller udlejes — under markedsprisen (f.eks. efter en salgsprocedure, som ikke er tilstrækkelig åben, gennemsigtig eller ikkediskriminerende), eller

— kurator for konkursboet har foretaget svigagtige handlinger, som har kunnet nedbringe aktivmassen for den konkursramte virksomhed til skade for dennes kreditorer, eller princippet om lige behandling af kreditorerne er blevet tilsidesat til skade for de offentlige kreditorer ([32]).

(272) Kommissionen finder tværtimod, at en overførsel — eller udlejning — af aktiver fra et konkursramt selskab, som modtog uforenelig støtte, til et nyt selskab ikke er et tegn på en omgåelse af en afgørelse om tilbagebetaling, hvis:

— der ikke er truffet foranstaltninger for at reducere værdierne af det insolvente selskabs aktiver til fordel for det nye selskab til skade for kreditorerne (da formålet med likvidationen er at maksimere indtægterne fra salget af aktiver med henblik på at godtgøre kreditorerne i videst mulige omfang)

— de offentlige kreditorer (med kravet vedrørende den uforenelige støtte) ikke uretmæssigt er blevet stillet dårligere end andre kreditorer (herunder eventuelt det nye selskab eller dets stiftere) under konkursbehandlingen.

(273) I den foreliggende sag gør følgende sig gældende:

— Lejen var fastsat på grundlag af to eksterne værdiansættelser. Den blev forhøjet i overensstemmelse med den anden værdiansættelse, som var baseret på en omfattende kontrol af det lejede udstyr. Der er derfor ingen tegn på, at prisen for Airport Handlings leje af SEAH's aktiver adskilte sig fra den normale markedspris.

— Der er heller ingen tegn på, at de transaktioner, der blev gennemført på likvidatorens initiativ, var svigagtige over for kreditorerne og kan have reduceret værdien af SEAH's aktiver. Som det påvises i yderligere detaljer nedenfor, viste alle de foreliggende oplysninger i stedet, at der var tilrettelagt behørige udbudsprocedurer med henblik på salg af SEAH's aktiver, som gav alle potentielt interesserede købere mulighed for at afgive bud. Det forhold, at lejen blev fastsat af eksterne eksperter og opjusteret efter en anden værdiansættelse, og det forhold, at SEAH's likvidator ikke var villig til at indrømme Airport Handling rabat på prisen for købet af udstyret, viser, at den afhændelsesproces, som likvidatoren havde tilrettelagt, var rettet mod indtægtsmaksimering, for så vidt angår de pågældende aktiver, til fordel for SEAH's kreditorer, og derfor ikke førte til en særlig overførsel af økonomisk fordel til Airport Handling.

— Kommissionen bemærker også, at ingen af de interesserede parter hævdede, at likvidationsproceduren havde tilsidesat kreditorernes rettigheder eller reduceret værdien af SEAH's aktiver, eller at sådanne aktiver blev udlejet til Airport Handling under markedsprisen. SEAH's groundhandling-udstyr bestod af omkring 4 000 aktiver. Ifølge den plan, som Italien oprindeligt havde meddelt, ville disse aktiver blive udlejet af SEAH til markedspris, indtil de blev solgt på det åbne marked inden for rammerne af likvidationsproceduren.

7.1.2.2. Udlejning af SEAH's aktiver til Airport Handling — fastsættelse af lejen

(274) Efter den resultatløse udbudsprocedure blev groundhandling-udstyret udlejet til Airport Handling under en lejekontrakt, som oprindeligt udløb den 31. august 2015.

([32]) Domstolens dom af 29. april 2004, Tyskland mod Kommissionen (»SMI«), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, præmis 93.

(275) Ifølge fast retspraksis kan den omstændighed, at et selskab har lejet nogle eller alle aktiver fra et konkursramt selskab i en periode, ikke i sig selv kan godtgøre, at det nye selskab har fået en konkurrencefordel som følge af støtte, som tidligere var ydet til udlejer ([33]). Støttemodtagerens udleje af aktiver til et selskab, der udfører en lignende aktivitet, er ikke et tegn på økonomisk kontinuitet, hvis lejen afspejler markedsprisen. Hvis den leje, der blev betalt af det nye selskab til støttemodtageren, var lavere end markedsprisen, kan dette være et tegn på økonomisk kontinuitet, idet den fordel, som støttemodtageren blev tildelt ved den ulovlige og uforenelige støtte, kan anses for helt eller delvist at være blevet overført til det nye selskab gennem en pris, der er lavere end markedsværdien.

(276) Ifølge de foreliggende oplysninger forhandlede SEAH og trustforvalteren lejeaftalen på armslængdevilkår. Lejen blev desuden fastsat i overensstemmelse med to efterfølgende eksterne evalueringer. Med henblik på at bekræfte rimeligheden af den første værdiansættelse, hvor den årlige leje var fastsat til […] (*) EUR, gav SEAH og Airport Handling i fællesskab E&Y til opgave at revurdere lejen. Denne anden værdiansættelse mundede først ud i en anbefalet […] (*) leje på […] (*) EUR. Efter at SEAH og Airport Handling var blevet enige om at udvide denne anden værdiansættelse til at omfatte nye oplysninger fra tilstandsrapporter, fandt eksperterne, at et antal enheder ikke var egnede til brug, og reviderede deres første estimat på […] (*) til […] (*) EUR. På grundlag af den anden værdiansættelsesrapport aftalte SEAH og Airport Handling at sænke lejen til […] (*) EUR om året.

(277) De foreliggende oplysninger viser endelig, at SEAH og Airport Handling forhandlede på armslængdevilkår på grundlag af ekspertrapporter om de pågældende aktivers værdi. Det forhold, at den anden værdiansættelse blev revideret efter anmodning fra begge parter, viser, at begge parter ønskede, at lejen skulle ligge så tæt på markedsbetingelserne som muligt, og at foregribe enhver mulig mistanke om aftalt spil. Kommissionen finder derfor, at den aftalte leje mindst svarer til markedsprisen.

7.1.2.3. Airport Handlings køb af en del af SEAH's aktiver — købsprisen

(278) Airport Handling købte aktiverne efter den resultatløse udbudsprocedure og efter udløbet af lejeaftalen. Kommissionen vurderede, om Airport Handling gennem denne transaktion modtog en fordel, der kunne tilskrives den ulovlige støtte, som SEAH tidligere havde modtaget. Udgangspunktet for denne vurdering er, at der ikke er tale om en fordel, hvis købsprisen på […] (*) EUR mindst svarer til markedsprisen.

(279) Indkaldelsen af interessetilkendegivelser vedrørende købet af SEAH's aktiver blev offentliggjort den 12. november 2014 i supplementet til *Den Europæiske Unions Tidende*. I medfør af det store antal enheder besluttede likvidatoren i samråd med det uafhængige rådgivningsfirma IMQ at opdele enhederne i ni partier. Dette var ifølge SEAH alene begrundet i et ønske om at undgå manglende effektivitet på grund af unødig opsplitning. Med henblik på at tiltrække så mange tilbudsgivere som muligt blev hvert parti beskrevet som en enkeltstående kombination af aktiver, som omfattede komplementære enheder af forskellige værdier. En ekstern ekspert havde fastsat en mindstepris for hvert parti.

(280) Salgsproceduren var begrænset til handling-virksomheder, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber, producenter af den solgte udstyrstype, forhandlere og udlejningsvirksomheder, der opfyldte visse minimumskriterier med hensyn til solvens.

(281) Ifølge Italien blev der ikke modtaget nogen formel interessetilkendegivelse i forbindelse med udbudsproceduren. SEAH modtog kun uformelle henvendelser fra tredjeparter vedrørende muligheden for kun at købe bestemte aktiver, men til en lavere pris end anført i udbudsmaterialet. Disse henvendelser blev fremlagt for Kommissionen i løbet af undersøgelsen.

(282) Italien anførte, at SEAH's likvidator efter den resultatløse udbudsprocedure forsøgte at vække interesse blandt potentielle købere af SEAH's aktiver ved at kontakte bestemte operatører inden for handling-industrien og operatører, som uformelt havde tilkendegivet deres interesse under udbudsproceduren, og ved at give adgang til datarummet og til aktiver, så interesserede operatører kunne undersøge aktiverne på stedet.

([33]) Domstolens dom af 29. april 2004, Tyskland mod Kommissionen (»SMI«), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, præmis 88.
(*) Forretningshemmelighed.

(283) Som følge heraf blev der modtaget nogle tilkendegivelser af interesse for at købe SEAH's udstyr, men stadig til lavere priser end anført i udbudsmaterialet. Den eneste troværdige køber, som var interesseret i at købe SEAH's udstyr, var i sidste ende Airport Handling.

(284) Kommissionen vurderede, om den pågældende udbudsprocedure i realiteten var henvendt til markedet, således at dens manglende resultat kan ses som et tegn på, at markedet ikke var interesseret i at købe SEAH's aktiver. Kommissionen anser en udbudsprocedure for i realiteten at være åben for markedet og rettet mod indtægtsmaksimering, hvis proceduren er åben, gennemsigtig, ikkediskriminerende og ubetinget.

(285) Med hensyn til den pågældende procedures åbenhed bemærker Kommissionen, at salget blev offentliggjort i supplementet til *Den Europæiske Unions Tidende* og dermed blev offentliggjort tilstrækkeligt bredt.

(286) Proceduren var imidlertid begrænset til bestemte typer købere, nemlig handling-virksomheder, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber, producenter, forhandlere og udlejningsvirksomheder, der opfyldte visse minimumskriterier med hensyn til solvens (betragtning 193 ovenfor).

(287) De italienske myndigheder har desuden ikke fremlagt en gyldig begrundelse for på forhånd at begrænse viften af potentielle købere. Udbudsproceduren var derfor ikke helt åben, da disse kriterier kan have begrænset udbudsproceduren, så den offentlige ejer ikke var sikker på at modtage det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

(288) Kommissionen mener imidlertid, at der i praksis ikke er tegn på, at udbudsproceduren ville have givet resultat, hvis udbuddet ikke havde været begrænset til groundhandling-operatører eller tilknyttede virksomheder. Dette underbygges af det forhold, at forsøgene på uformelt at tiltrække tilbudsgivere uden for selve udbudsproceduren heller ikke udmøntede sig i bud til de anførte priser.

(289) SEAH's likvidator modtog en række tilkendegivelser af interesse for at købe SEAH's udstyr til lavere priser end anført i udbudsmaterialet. Dette godtgør, at markedsoperatører uden for det indledningsvist begrænsede felt af kvalificerede tilbudsgivere ikke var parate til at betale den pris, SEAH forlangte.

(290) Det resultat af både salgsproceduren og forhandlingerne mellem SEAH som sælger og Airport Handling som køber, der er beskrevet ovenfor, indikerer, at den oprindeligt forlangte pris var højere end den pris, som markedsoperatører var villige til at betale. SEAH's likvidator forhandlede som sælger på armslængdevilkår for at opnå maksimal økonomisk gevinst af salget af de pågældende aktiver. Dokumentation fremlagt af de italienske myndigheder viser, at Airport Handlings tilbud faktisk var det økonomisk mest fordelagtige tilbud, som SEAH modtog. Airport Handling havde også økonomiske grunde til at købe aktiverne på trods af SEAH's afslag på en rabat eller gunstigere købsvilkår. Købsprisen kan anses for at være mindst markedsprisen. Der er derfor ikke tegn på, at Airport Handling gennem købet af en del af SEAH's aktiver modtog en fordel, der kunne tilskrives den ulovlige støtte, som SEAH tidligere havde fået.

7.1.2.4. Konklusion vedrørende markedsprisen som en potentiel indikator for økonomisk kontinuitet

(291) I lyset af ovennævnte konkluderer Kommissionen, at omstændighederne bag udlejningen og det efterfølgende salg i realiteten udelukker enhver overførsel af økonomisk fordel fra SEAH til Airport Handling. Lejen og købsprisen kan derfor ikke anses for at være en indikator for økonomisk kontinuitet i denne sag.

7.1.3. *Aktionærernes identitet*

(292) I åbningsafgørelsen fra 2014 bemærkede Kommissionen, at Italien havde forpligtet sig til at overlade forvaltningen af Airport Handling til en uafhængig forvalter for en periode på tre år ([34]). Italien havde desuden foreslået at åbne 20 % af Airport Handlings aktiekapital for investorer. Kommissionen fandt på daværende tidspunkt for det første, at groundhandling-virksomheden ville have den samme ejer, SEA, og for det andet, at Italiens forslag om at udbyde 20 % af den nye groundhandling-leverandørs kapital ikke var tilstrækkeligt til at sikre diskontinuitet fra SEAH, eftersom forslaget for det første var begrænset til en minoritetsandel, og der for det andet ikke var udstedt nogen garantier i den henseende. Denne åbning af kapitalen vil ydermere først finde sted efter Airport Handlings indtræden på markedet.

([34]) Betragtning 16 til åbningsafgørelsen.

(293) I løbet af undersøgelsen hævdede Italien, at etableringen af trusten ville garantere, at der ikke kunne være tale om kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling. Trustforvalteren ville sikre den uafhængige forvaltning af SEA's interesse i Airport Handling ved overtagelse af enekontrollen over selskabet, således at der ikke sker nogen overførsel af interesser og/eller oplysninger mellem Airport Handling og SEA-koncernen.

(294) Kommissionen vurderede de kronologiske og materielle karakteristika af ejernes identitet i den foreliggende sag.

(295) Med hensyn til kronologi bemærker Kommissionen for det første, at SEA etablerede Airport Handling den 9. september 2013. Trusten blev stiftet den 30. juni 2014, og trustdokumentet blev underskrevet den samme dag. Kommissionen bemærker, at trusten først overtog den faktiske forvaltning af Airport Handling på et senere tidspunkt, den 27. august 2014, da SEA overførte hele interessen i Airport Handling til trusten og udnævnte en trustforvalter. Sidstnævnte udpegede derefter en ny bestyrelse for Airport Handling. Airport Handling indledte sin virksomhed få dage senere, den 1. september 2014. Kommissionen bemærker imidlertid, at selskabet ifølge de foreliggende oplysninger allerede havde udført økonomiske aktiviteter ved at tilbyde dets tjenester på markedet inden denne dato og angiveligt allerede i april 2014, da et antal servicekontrakter var […] (*) blevet indgået ([35]). Airport Handling var på det tidspunkt imidlertid fuldt ejet og kontrolleret af SEA.

(296) For det andet vurderede Kommissionen med hensyn til de materielle karakteristika ved overdragelsen af ejerskab og kontrol til trusten, om det forhold, at Airport Handling kort tid, før det indledte sin virksomhed, midlertidigt var forvaltet af en trustforvalter, var tilstrækkeligt til at udelukke, at SEA kunne udøve sine rettigheder med hensyn til forvaltningen af Airport Handling, for så vidt som SEA ensidigt kunne træffe kommercielle beslutninger. I denne forbindelse bemærker Kommissionen følgende:

(297) I henhold til trustdokumentet er trustforvalterens aktivitet underlagt visse materielle begrænsninger. Det kræves f. eks. ikke, at trustforvalteren undersøger:

— om repræsentanter for SEA deltog i forhandlingerne med de ansatte, som skulle genansættes af Airport Handling

— om SEA har outsourcet personale til Airport Handling, herunder dets direktør

— om visse centrale tjenester, herunder forbindelsen til investorer og kundepleje, stadig vil blive leveret af SEA

— om finansieringsbeslutninger alene træffes af SEA.

(298) Selv om forvaltningen af Airport Handling ifølge trustdokumentet skal være adskilt fra SEAH's forvaltning, forvaltes Airport Handling af den tidligere chef for SEA's afdeling for udvikling af luftfartsvirksomhed.

(299) Kommissionen bemærker, at SEA udlånte to topchefer til Airport Handling. Begge har i dag topledelsesstillinger i Airport Handling. Der var ifølge Italien intet hierarkisk forhold mellem SEA og disse chefer, og sidstnævnte udførte ingen aktiviteter til fordel for SEA. Deres aflønning blev også fastsat selvstændigt af Airport Handling.

(300) SEA's beslutning om at udlåne disse chefer til Airport Handling blev ifølge Italien truffet i lyset af Italiens forslag om at åbne Airport Handlings kapital for tredjeparter. Til dette formål var det nødvendigt for på den ene side at sikre, at Airport Handlings ledelse var fuldt kvalificeret, og på den anden side at sikre, at chefernes ansættelsesbetingelser var fleksible. Italien præciserede, at Airport Handling indgik udlånsaftaler med SEA vedrørende […] (*) medarbejdere.

(301) Kommissionen finder endelig, at både kronologien og de materielle bestemmelser vedrørende overdragelsen bekræfter, at SEA i Airport Handlings opstartsfase og iværksættelse af økonomiske aktiviteter havde haft kontrol over dette selskab i en grad, der hele tiden, om end i forskellig grad, sikrede SEA tilstrækkelig indflydelse på Airport Handlings daglige forvaltning.

(302) Kommissionen bemærkede den ovenfor beskrevne rammeinvesteringsaftale af 21. september 2015 mellem trustforvalteren og den private operatør D'Nata om salget af en andel på […] (*) % i Airport Handling i kombination med retten til at udnævne flertallet af bestyrelsesmedlemmerne og den administrerende direktør i Airport Handling og yderligere om en option på køb af en yderligere andel på […] (*) % i Airport Handling.

(*) Forretningshemmelighed.
([35]) Datoer for kontraktunderskrivelse i henhold til liste fremlagt af Italien, f.eks. […] (*).

(303) D'Nata vil få effektiv kontrol over Airport Handling, da det udpeger flertallet af bestyrelsesmedlemmerne og også den administrerende direktør i Airport Handling. De foreliggende oplysninger om den udbudsprocedure, som blev tilrettelagt af en privat bank uafhængigt af både SEA og trustforvalteren, bekræfter endvidere, at D'Nata erhvervede en andel i Airport Handling til markedspris. De foreliggende oplysninger bekræfter endelig, at D'Nata ikke er identisk med eller på anden måde tilknyttet SEA.

(304) Overførslen af kontrollen over Airport Handling fra SEA og trustforvalteren til D'Nata fandt imidlertid sted mere end to år efter SEA's etablering af Airport Handling og mere end ét år efter, at dette selskab indledte sin virksomhed.

(305) Kommissionen kan derfor ikke alene på grundlag af kriteriet vedrørende aktionærernes identitet konkludere, at der ikke er tale om økonomisk kontinuitet. Kommissionen vurderede ikke desto mindre dette kriterium sammen med de øvrige relevante kriterier med henblik på at konkludere, om økonomisk kontinuitet kan udelukkes.

7.1.4. *Transaktionens timing*

(306) Likvidationen af SEAH den 1. juli 2014 og etableringen af Airport Handling den 9. september 2013 fandt sted efter Kommissionens vedtagelse af afgørelsen om tilbagebetaling den 12. december 2012. Selskabet under afvikling sørgede for groundhandling-operationerne, indtil Airport Handling indledte sin virksomhed den 1. september 2014.

(307) Begivenhedernes timing kan derfor umiddelbart være et tegn på, at den proces, der kulminerede med etableringen af Airport Handling, førte til omgåelsen af afgørelsen om tilbagebetaling, som var blevet vedtaget, inden denne proces blev gennemført. Kommissionen minder imidlertid om, at Kommissionen i henhold til retspraksis ikke er forpligtet til specifikt, og ud over de øvrige kriterier, at undersøge, hvornår overførslen af aktiver fandt sted, hvilket er et af de forhold, der »kan« tages i betragtning med henblik på at udelukke, at der er kontinuitet mellem de to enheder ([36]).

7.1.5. *Transaktionens økonomiske følgerigtighed*

(308) De foreliggende oplysninger bekræfter, at Airport Handling i det væsentlige viderefører den samme type forretningsaktiviteter som SEAH, nemlig groundhandling-ydelser i Milanos lufthavne, Linate og Malpensa.

(309) Kommissionen henviser i denne forbindelse til retspraksis, hvorefter den omstændighed, at køberen viderefører aktiviteterne for en virksomhed, der er forpligtet til at tilbagebetale støtte, ikke nødvendigvis godtgør, at førstnævnte virksomhed opnåede en konkurrencefordel som følge af den støtte, der var ydet til sidstnævnte. I den specifikke sag, der henvises til, lejede førstnævnte virksomhed et anlæg til markedspris af den virksomhed, der havde modtaget støtte næsten tre år før etableringen af førstnævnte virksomhed ([37]). Kommissionen minder om, at Airport Handling i den foreliggende sag har lejet og derefter købt SEAH's aktiver til en pris, der må anses for mindst markedsprisen, og at den ulovlige støtte, der skal tilbagesøges fra SEAH, blev ydet i perioden 2002-2010, dvs. tre år inden stiftelsen af Airport Handling og fire år, før Airport Handling indledte sin økonomiske aktivitet.

(310) Med hensyn til specifikt transaktionens økonomiske følgerigtighed bemærker Kommissionen følgende:

(311) Som beskrevet ovenfor i punkt 2.6.1 og 2.6.2 adskiller Airport Handlings forretningsplan sig fra SEAH's på en række områder, herunder:

— […] (*)

— […] (*)

— […] (*)

— […] (*)

— […] (*)

— […] (*).

([36]) Rettens dom af 28.3.2012, Ryanair mod Kommissionen, T-123/09 ECLI:EU:T:2012:164, præmis 156.
([37]) Domstolens dom af 29. april 2004, Tyskland mod Kommissionen (»SMI«), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, præmis 86-89.
(*) Forretningshemmelighed.

(312) Airport Handling forvaltede således dets aktiviteter på andre driftsbetingelser end SEAH's og efter dets egen forretningsplan. De italienske myndigheder krævede ikke, at Airport Handling anvendte en bestemt forretningsmodel, opretholdt et vist omfang af aktiviteter eller overtog bestemte aktiver eller ansatte.

7.1.6. *Samlet konklusion vedrørende økonomisk kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling*

(313) Den foreliggende sag rummer efter Kommissionens opfattelse elementer, som underbygger en konklusion om økonomisk kontinuitet, og elementer, der underbygger den modsatte konklusion.

(314) Med hensyn til elementer, som underbygger en konklusion om økonomisk kontinuitet, har Kommissionen påpeget, at det var den tidligere ejer af SEAH, som etablerede Airport Handling, et selskab med aktiviteter i den samme branche som SEAH, og at Airport Handling indledningsvis rekrutterede næsten hele sin arbejdsstyrke blandt tidligere SEAH-ansatte og overtog en stor del af SEAH's aktiver — alt sammen efter Kommissionens afgørelse om tilbagebetaling.

(315) En række andre faktorer indikerer imidlertid, at Airport Handling ikke blev etableret som et »omgåelsesselskab«, men som et reelt nyt selskab. Det stærkeste argument i denne henseende er, at Airport Handling skulle etablere sin kundeportefølje fra bunden ved at henvende sig til luftfartsselskaberne med tilbud, som var uafhængige af SEAH's tidligere kontrakter, og ved at indgå nye kontrakter på nye betingelser med dem. Airport Handling skulle derfor selv skaffe kunder og markedsandele som enhver anden konkurrent eller ny aktør på markedet. Eftersom kundeporteføljen er grundlaget for groundhandling-virksomheden, tillægger Kommissionen dette element stor betydning.

(316) Med hensyn til aktiver overtaget fra SEAH betalte Airport Handling mindst markedsprisen for leje af aktiverne, og betalte senere, da det købte en del af aktiverne, en pris, som var mindst den markedspris, som markedsoperatører var villige til at betale.

(317) Arbejdsstyrken blev desuden ikke overført samlet. Airport Handling indgik nye arbejdskontrakter på nye betingelser. Enhver konkurrent eller ny aktør ville have haft samme mulighed for at rekruttere SEAH's tidligere ansatte, og SEAH's tidligere ansatte forekom blot at være det mest hensigtsmæssige mål for nye rekrutteringer. Kun en del af aktiverne blev overført. De repræsenterer desuden kun en mindre del af den samlede produktionsfaktor inden for groundhandling-industrien.

(318) Med hensyn til operationens økonomiske følgerigtighed forvalter Airport Handling dets aktiviteter på andre driftsbetingelser end SEAH's og efter dets egen forretningsplan. De italienske myndigheder krævede ikke, at Airport Handling anvendte en bestemt forretningsmodel, opretholdt et vist omfang af aktiviteter eller overtog bestemte aktiver eller ansatte.

(319) På denne baggrund finder Kommissionen, at der samlet set ikke er tale om økonomisk kontinuitet mellem SEAH og Airport Handling, og at etableringen af sidstnævnte ikke kan anses for en omgåelse af afgørelsen om tilbagebetaling. Airport Handling kan følgelig ikke forpligtes til at tilbagebetale den støtte, som i henhold til afgørelsen om tilbagebetaling er uforenelig.

7.2. **SEA's investering i Airport Handling — forekomst af statsstøtte**

(320) Efter artikel 107, stk. 1, i traktaten er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(321) Kriterierne i traktatens artikel 107, stk. 1, er kumulative. For at afgøre, om de pågældende foranstaltninger udgør statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1, skal alle ovennævnte betingelser være opfyldt. Den finansielle støtte skal især:

a) være ydet af en medlemsstat eller med statsmidler

b) begunstige visse virksomheder eller visse produktioner

c) fordreje eller true med at fordreje konkurrencen og

d) påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.2.1. *Selektiv økonomisk fordel — det markedsøkonomiske investorprincip*

(322) SEA's kapitaltilførsel til Airport Handling var efter Italiens opfattelse i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, og Airport Handling opnåede følgelig ikke nogen fordel. Foranstaltningen udgjorde derfor ikke statsstøtte. Selv om SEAH havde været tabsgivende siden 2000, var det rimeligt at antage, at Airport Handlings aktiviteter ville sikre et afkast, som var tilstrækkeligt til at gøre kapitaltilførslen rentabel, især i lyset af de tiltag, der er beskrevet i Airport Handlings forretningsplan for 2014-2017. Da SEA traf beslutningen om kapitaltilførslen til Airport Handling, handlede den som en fornuftig markedsøkonomisk investor.

(323) I forbindelse med vurderingen af det markedsøkonomiske investorprincip skal det fastslås, om en hypotetisk markedsøkonomisk investor, som har profit for øje og ikke skal tage offentlige hensyn, under lignende omstændigheder ville have handlet på en tilsvarende måde. Ved bedømmelsen af, om en stat har iagttaget en handlemåde, som en fornuftig investor ville have fulgt under markedsøkonomiske vilkår, og af, om statens handlemåde er økonomisk rationel, skal der foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet, og der må således ikke tages hensyn til omstændighederne, som de har udviklet sig sidenhen ([38]).

(324) Den markedsøkonomiske begrundelse for en offentlig investering skal derfor vurderes på grundlag af de foreliggende oplysninger og udsigterne på det tidspunkt, hvor investeringen blev foretaget ([39]).

(325) I løbet af undersøgelsen forklarede Italien, at beslutningen om at investere i Airport Handling var baseret på forretningsplanen af 6. august 2014. Kommissionen bemærker imidlertid, at denne forretningsplan er dateret efter, at den endelige beslutning om at forhøje selskabets kapital til 25 mio. EUR blev truffet den 30. juni 2014. Den indledende beslutning om at etablere Airport Handling og investere 25 mio. EUR må efter Kommissionen opfattelse være blevet truffet inden selskabets stiftelse den 9. september 2013. Den forretningsplan, som Kommissionen er blevet forelagt, som ligger tættest på denne dato, er forretningsplanen af 14. november 2013. Kommissionen bemærker også, at allerede denne forretningsplan forudsætter investeringen på 25 mio. EUR. Kommissionen finder derfor, at forretningsplanen fra november 2013 er den relevante forretningsplan for vurderingen af det markedsøkonomiske investorprincip.

(326) I åbningsafgørelsen fra 2014 udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt SEA handlede som en markedsøkonomisk investor. For det første tog SEA ikke højde for risikoen for, at Airport Handling ville blive forpligtet til at tilbagebetale uforenelig støtte, der tidligere var blevet ydet til SEAH, hvis Kommissionen konstaterede økonomisk kontinuitet. For det andet nærede Kommissionen tvivl om, hvorvidt den forretningsplan, der understøtter SEA's beslutning om at investere i Airport Handling, var baseret på tilstrækkeligt solide antagelser. I sidste ende skal Kommissionen vurdere, hvorvidt beslutningen om at investere i Airport Handling blev truffet på markedsvilkår. Kommissionen skal med andre ord vurdere, om investoren kunne have forventet et rimeligt afkast under hensyntagen til de forventede risici i forbindelse med investeringen.

7.2.2. *SEA's risikobegrænsende foranstaltninger*

(327) Med hensyn til den første tvivl bemærker Kommissionen, at SEA var opmærksom på risikoen for en konstatering af økonomisk kontinuitet og traf risikobegrænsende foranstaltninger:

(328) Det fremgår af de dokumenter, der blev indgivet til Kommissionen under proceduren forud for anmeldelsen i november 2013, at SEA var opmærksom på en sådan risiko. Risikoen for, at forpligtelsen kunne overføres til Airport Handling gennem økonomisk kontinuitet fra SEAH, var en juridisk risiko. Opfattelsen og vægtningen af risikoen og tilstrækkelige risikobegrænsende foranstaltninger afhænger af de juridiske forudsætninger på investeringstidspunktet.

([38]) Sag C-482/99 Frankrig mod Kommissionen, nævnt ovenfor, præmis 71.
([39]) Rettens dom af 30. april 1998, Cityflyer Express mod Kommissionen, T-16/96, Cityflyer Express mod Kommissionen, ECLI:EU:T:1998:78, præmis 76.

(329) Ifølge de foreliggende oplysninger havde SEA overvejet følgende risikobegrænsende foranstaltninger: I aftalen mellem SEA og fagforeningerne af 4. november 2013 erklærede SEA, at »der lægges afgørende vægt på kravet om »diskontinuitet«, som skal være en del af enhver alternativ løsning til betaling i penge, som en garanti for, at forpligtelsen til at tilbagebetale støtten ikke på nogen måde kan overføres til en tredjepart«. Under forhandlingerne om den delvise overførsel af arbejdsstyrken fra SEAH til Airport Handling blev arbejdsstrukturen og visse ansættelsesbetingelser ændret væsentligt som forklaret i detaljer i betragtning 232-234 ovenfor. De gældende principper var anført i de ovenfor beskrevne gennemførelsesaftaler med fagforeningerne af 4. juni 2014 og var allerede blevet meddelt i aftalen med fagforeningerne af 13. november 2013, dvs. inden gennemførelsen af de to store kapitaltilførsler af 10. marts og 30. juni 2014 (betragtning 45 og 46 ovenfor).

(330) SEA traf følgende risikobegrænsende foranstaltninger for at sikre diskontinuitet fra SEAH's overførsel af aktiver: For det første udelukkede trustforvalteren Airport Handling fra den offentlige udbudsprocedure med henblik på salget af aktiverne. For det andet lejede Airport Handling aktiver fra SEAH til en markedsbaseret leje, som var blevet fastsat af to uafhængige eksperter.

(331) SEA traf foranstaltninger for at sikre diskontinuitet mellem Airport Handling og SEAH med hensyn til kundeportefølje. SEAH's blev på forhånd underrettet om selskabets afvikling. Nye servicekontrakter med nye finansielle betingelser blev indgået med de luftfartsselskaber, der valgte Airport Handling som groundhandling-leverandør.

(332) Som en yderligere risikobegrænsende foranstaltning etablerede SEA en trust. Som forklaret i afsnit 2.3 ovenfor skulle trusten først og fremmest fungere som eneaktionær i Airport Handling og sikre, at Airport Handling blev drevet i økonomisk diskontinuitet fra SEAH.

(333) Kommissionen bemærker, at risikoen vedrørende en muligt fremtidig forpligtelse til at tilbagebetale støtten ikke nævnes i Airport Handlings forretningsplan fra november 2013. Kommissionen bemærker i denne henseende, at SEA udarbejdede denne forretningsplan til sine egne formål. Som moderselskab for en etableret aktør inden for groundhandling, som beviseligt var opmærksom på risiciene i forbindelse med forskellige kontinuitetsfaktorer, kunne SEA træffe informerede investeringsbeslutninger uden udtrykkeligt at nævne denne risiko i denne forretningsplan. Den endelige beslutning om at forhøje kapitalen til 25 mio. EUR blev desuden først truffet, efter at de risikobegrænsende foranstaltninger var sikret. Den ovenfor beskrevne eksterne evaluering af forretningsplanen fra november 2013 (betragtning 114 ovenfor) bekræfter endvidere, at en rationel investor ville have vurderet sandsynligheden for økonomisk kontinuitet — og dermed forpligtelsen til at tilbagebetale støtten — til at være mindre end […] (*) % og derfor ville have fundet det økonomisk rationelt at investere i Airport Handling.

7.2.3. *Airport Handlings forretningsplan*

(334) Med hensyn til den anden tvivl, nemlig hvorvidt den forretningsplan, der lå til grund for SEA's beslutning om at investere i Airport Handling, var baseret på tilstrækkeligt solide antagelser, har Kommissionen følgende bemærkninger:

7.2.3.1. Antagelser vedrørende trafikudvikling STOP

(335) Flytrafikprognoserne for Milanos lufthavne kombineret med Airport Handlings markedsandele er en afgørende faktor i selskabets forretningsplan. Som det bekræftes af de eksterne eksperter (BCG), der evaluerede Airport Handlings forretningsplaner, er selskabets trafikprognoser i overensstemmelse med IATA's og Eurocontrols prognoser. Kommissionen anser disse organer for pålidelige kilder, for så vidt angår flytrafikprognoser. Med hensyn til anvendelsen af disse prognoser for Malpensa lufthavn bemærker Kommissionen, at Airport Handlings planer om at opretholde et konstant mix af luftfartsselskaber i denne lufthavn ifølge BCG ikke ville være i overensstemmelse med den historiske udvikling, og at nogle luftfartsselskaber muligvis flyttes til Linate på grund af nye forskrifter.

7.2.3.2. Antagelser vedrørende personaleomkostninger

(336) Ifølge forretningsplanen fra november 2013 udgør personaleomkostninger i gennemsnit […] (*) % af drifts-omkostningerne i perioden 2014-2017.

(337) Kommissionen vurderede, hvorvidt de antagelser, der ligger til grund for denne betydelige omkostningspost, var solide.

(*) Forretningshemmelighed.

(338) Kommissionen bemærker for det første, at procentdelen af personaleomkostninger i forhold til Airport Handlings forventede samlede driftsomkostninger ifølge Brattle-rapporten generelt er på linje med omkostningsstrukturen for den europæiske groundhandling-industri, hvor personaleomkostningerne typisk udgør 65-80 % af de samlede driftsomkostninger. Rapporten henviser her til de tal, der nævnes i Kommissionens konsekvensanalyse, som ledsager dens forslag til en ny forordning om groundhandling ([40]).

(339) For det andet bemærker Kommissionen på grundlag af oplysninger fremlagt af Italien, at Airport Handlings gennemsnitlige personaleomkostninger pr. time pr. årsværk tilsyneladende er […] (*). De gennemsnitlige personaleomkostninger pr. time i forretningsplanen fra november 2013 er […] (*) EUR og […] (*) EUR i forretningsplanen fra august 2014, som er henholdsvis […] (*) end SEAH's gennemsnitlige omkostninger pr. time i 2013 på omkring […] (*) EUR ([41]). Brattle-rapporten bekræfter, at Airport Handling reelt opnåede disse arbejdsomkostninger, og konkluderer derfor, at forretningsplanen ikke var overdrevent optimistisk.

(340) Kommissionen finder, at det antagne fald i arbejdsomkostningerne ikke er urealistisk i lyset af den typiske omkostningsstruktur i industrien.

7.2.3.3. Antagelser vedrørende markedsandel

(341) Kommissionen udtrykte betænkeligheder ved den relativt store markedsandel, der ligger til grund for Airport Handlings forretningsplan fra november 2013. Markedsandelen for forpladsydelser forventedes at være [60-70] (*) % i 2014 og at stige til [70-80] (*) % i 2017. Markedsandelen for passagerydelser forventedes at være [60-70] (*) % i 2014 og at stige til [60-70] (*) % i 2017.

(342) I 2013 var SEAH's samlede markedsandel [70-80] (*) % ([42]). Kommissionen bemærker, at Airport Handlings forventede markedsandel er mindre end SEAH's markedsandel. Det forventedes følgelig ikke, at Airport Handling ville få alle SEAH's kontrakter. Der er faktisk taget højde for visse tab i det nye selskabs markedsandel.

(343) Airport Handlings strategi er at tilbyde udvidet tilgængelighed sammenlignet med andre handling-leverandører i Linate og Malpensa. Det garanterer døgnservice, således at groundhandling-ydelser leveres, selv om et fly ankommer sent. Dette er en konkurrencefordel, som kan være særligt vigtig for luftfartsselskaber med mange operationer og mange flyafgange og -ankomster i Milanos lufthavne, f.eks. Alitalia og EasyJet. Disse luftfartsselskaber kan være tilbøjelige til at blive hos den leverandør, der kan levere en sådan service. Dette kan rimeligvis forklare, hvorfor Airport Handling kunne forvente at opnå en relativt stor markedsandel fra starten af selskabets virksomhed.

(344) Kommissionen bemærker også, at Airport Handlings forventede markedsandel, som bemærket i Brattle-rapporten, der er baseret på 2013-data, var mindre sammenlignet med markedsandelen anslået for større groundhandling-leverandører i andre italienske lufthavne: i) Bergamo (78,23 %), ii) Cagliari (75,61 %), iii) Catania (77,18 %), iv) Palermo (75,85 %) og v) Torino (68,8 %).

(345) Kommissionen bemærker endvidere, at den markedsandel, som Airport Handling opnåede i 2014, faktisk er større end den, der var forventet i forretningsplanen fra november 2013. En så stor markedsandel kan primært forklares ved det forhold, at det lykkedes for Airport Handling at indgå kontrakter med […] (*). Sammen tegner de sig for en betydelig del af trafikken i de to lufthavne, nemlig […] (*) % af Linates flytrafik og […] (*) % af Malpensas flytrafik.

([40]) Bilag til konsekvensanalysen, ledsagedokument til »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om groundhandling-ydelser i EU's lufthavne og om ophævelse af Rådets direktiv 96/67/EF«, af 16.1.2012, SEK(2011) 1439 endelig. På s. 95 i dette dokument bemærker Kommissionen følgende: »Liberaliseringen af groundhandling-ydelser og ophøret af monopoler eller (lufthavn/hub-luftfartsselskab) duopoler i lufthavne har betydet, at groundhandling-leverandører har skullet tilpasse sig for at blive mere konkurrencedygtige og har skullet håndtere skarpere konkurrence. Den mest synlige konsekvens for groundhandling-arbejdstagere var stigningen i arbejdsproduktivitet og -fleksibilitet. Groundhandling-leverandører forklarer ofte, at denne stigning i arbejdsproduktiviteten er nødvendig, da personaleomkostningerne udgør 65-80 % af deres samlede omkostninger, mens arbejdstageorganisationerne ofte hævder, at groundhandling-virksomheder fokuserer for meget på arbejdsfaktoren for at sænke omkostningerne.«

(*) Forretningshemmelighed.

([41]) I henhold til Brattle-rapporten, s. 11, punkt 48.

([42]) Brattle-rapporten, s. 9, punkt 40.

(346) Kommissionen er således ikke i tvivl om, at Airport Handlings antagelser vedrørende markedsandele er realistiske: De er for det første baseret på de konkurrencefordele, som Airport Handling tilbyder. Disse antagelser forekommer for det andet konservative sammenlignet med markedsandelene for en gruppe lignende groundhandling-leverandører, da forretningsplanen blev udarbejdet. Kommissionen bemærker også, at disse antagelser i praksis viste sig korrekte.

7.2.3.4. Antagelser vedrørende rentabilitet

(347) I forretningsplanen fra november 2013 forventedes en […] (*) EBIT og et overskud før skat […] (*) fra det andet driftsår. EBIT og overskud efter skat […] (*). Forretningsplanen fra november 2013 indeholdt ikke de sædvanlige mål for rentabilitet, f.eks. internt afkast eller nettonutidsværdi. I Brattle-rapporten præsenteres disse beregninger imidlertid baseret på tallene i forretningsplanen.

(348) For at investere i Airport Handling forventer en rationel privat investor et afkast, der er lig med eller højere end vedkommendes offeromkostninger ved kapital, som kan anslås ud fra de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger.

(349) I Brattle-rapporten beregnes egenkapitalforrentningen af investeringen i Airport Handling, og det undersøges, om den er lig med eller højere end de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger. I rapporten bruges to alternative værdier for de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger. Den første er […] (*) %, som i følge rapporten er de ikkegearede vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger efter skat, der er anvendt i forretningsplanen ([43]). Den anden er […] (*) % og beregnes i rapporten som den nederste grænse for offeromkostningerne ved kapital. Afhængigt af investeringens slutværdi anslås det i Brattle-rapporten, at den forventede egenkapitalforrentning af investeringen i Airport Handling varierer fra […] (*) % til […] (*) %. Ifølge beregningerne overstiger det forventede interne afkast offeromkostningerne ved kapital i alle scenarier, og investeringen er derfor rentabel.

(350) Kommissionen bemærker, at tidshorisonten for forretningsplanen (2014-2017) er relativt kort. Forretningsplanen kan derfor være følsom over for svingninger i de tilgrundliggende antagelser. Denne tidslinje er imidlertid øjensynligt valgt af følgende grunde: For det første blev forretningsplanen udarbejdet for lufthavnsoperatøren SEA, som har ejet et groundhandling-datterselskab i mange år. For det andet var omstruktureringen allerede i gang, og der var allerede opnået betydelige produktivitetsforbedringer i SEAH. Det forekommer derfor ikke urimeligt at begrænse forretningsplanens tidshorisont til det minimum, der var nødvendigt for en erfaren investor som SEA.

(351) Kommissionen bemærker, at nogle af de centrale antagelser i forretningsplanen fra november 2013 generelt blev realiseret, navnlig med hensyn til rentabilitet og markedsandele. Airport Handling var rentabelt allerede i dets første driftsår: Ifølge resultatopgørelsen for september 2014 til august 2015 opnåede selskabet en EBIT på […] (*) EUR.

(352) Kommissionen finder endelig, at der i forretningsplanen på grundlag af antagelser vedrørende udviklingen i arbejdsomkostninger og markedsandelen, som ikke forekommer urimelige, angives en tilstrækkeligt høj egenkapitalforrentning for SEA af kapitaltilførslen på 25 mio. EUR.

7.2.4. *Konklusion om selektiv økonomisk fordel*

(353) Kommissionen konkluderer, at SEA har truffet tilstrækkelige foranstaltninger for at begrænse risikoen for konstatering af økonomisk kontinuitet. Forretningsplanen var baseret på antagelser, som en rationel privat investor, der har betydelig erfaring inden for groundhandling-industrien, og som ønsker at omstrukturere selskabet, ville have anset for fornuftige og tilstrækkelige til at sikre Airport Handlings fremtidige rentabilitet. SEA's investering i Airport Handling udgør derfor ikke en fordel, som Airport Handling ikke kunne have opnået på normale markedsvilkår.

7.2.5. *Konklusion om tilstedeværelsen af statsstøtte i SEA's investering i Airport Handling*

(354) Investeringen indebærer ikke en fordel, som Airport Handling ikke kunne have opnået på normale markedsvilkår. Et af de kumulative kriterier i artikel 107, stk. 1, i TEUF er derfor ikke opfyldt. Derfor udgør denne investering ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF —

(*) Forretningshemmelighed.
([43]) Disse vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger er ifølge Brattle-rapporten højere, fordi de tager højde for projektspecifikke risici gennem en stigning i beta-koefficienten (equity beta).

VEDTAGET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den proces, der førte til afviklingen af SEA Handling S.p.A. og etableringen af Airport Handling S.p.A., gav ikke anledning til økonomisk kontinuitet mellem førstnævnte og sidstnævnte virksomhed.

2. Airport Handling er ikke forpligtet til at tilbagebetale den statsstøtte, der anses for uforenelig med det indre marked i Kommissionens afgørelse C(2012) 9448 af 19. december 2012 berigtiget ved afgørelse C(2013)1668 af 22. marts 2013 om SEA's kapitaltilførsler til dets datterselskab SEAH i perioden 2002-2010.

Artikel 2

Den etablering og kapitalisering, som Italien har gennemført for Airport Handling S.p.A. til et beløb af 25 mio. EUR, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Republikken Italien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2016.

På Kommissionens vegne

Margrethe VESTAGER

Medlem af Kommissionen