II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/2111

od 5. srpnja 2016.

o osnivanju i kapitalizaciji društva Airport Handling S.p.A. SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN) koje je poduzela Italija

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2016) 4103)

(Vjerodostojan je samo tekst na talijanskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Nakon što je zaprimila pritužbu Komisija je 23. lipnja 2010. talijanska tijela obavijestila o svojoj odluci o pokretanju službenog istražnog postupka u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor"), u vezi s dokapitalizacijama koje je između 2002. i 2010. provela SEA S.p.A. (dalje u tekstu „SEA"), upravitelj zračnih luka Milano Malpensa i Milano Linate u državnom vlasništvu, u pogledu svojeg društva kćeri SEA Handling S.p.A. (dalje u tekstu „SEAH"), pružatelja zemaljskih usluga u tim zračnim lukama.

(2) Tijekom tog razdoblja SEA je gotovo u potpunosti bila u vlasništvu javnih tijela, odnosno općine Milano (84,56 %) i pokrajine Milano (14,56 %) te manjih dioničara (0,88 %). U prosincu 2011. 29,75 % kapitala društva SEA prodano je privatnom fondu F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*). Krajem 2012. F2i je povećao svoj udjel u društvu SEA na 44,31 %. U trenutku zatvaranja službenog istražnog postupka ovom Odlukom SEA je u 54,81-postotnom vlasništvu općine Milano, 44,31-postotnom vlasništvu fonda F2i i 0,88-postotnom vlasništvu drugih dioničara.

(3) Komisija je 19. prosinca 2012. donijela odluku C(2012) 9448, ispravljenu odlukom C(2013)1668 od 22. ožujka 2013. (dalje u tekstu „odluka o povratu"), o potpori koju je SEA dodijelila svojem društvu kćeri SEAH u razdoblju 2002.–2010. Komisija je zaključila da sve dokapitalizacije koje je SEA provela u korist svojeg društva kćeri čine nezakonitu državnu potporu. Komisija je zaključila i da se, iako bi se SEAH mogao smatrati poduzetnikom u poteškoćama, te dokapitalizacije ne mogu proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem u skladu sa Smjernicama EU-a o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama ([2]).

([1]) SL C 44, 6.2.2015., str. 30.
([2]) SL C 249, 31.7.2014., str. 1.

(4) Stoga je Italija bila dužna poduzeti sve potrebne mjere u skladu s važećim nacionalnim propisima kako bi od SEAH-a ishodila povrat nespojive državne potpore u iznosu od oko 359,644 milijuna EUR plus kamate na povrat.

(5) Italija, SEAH i općina Milano podnijeli su Općem sudu tužbe za poništenje odluke o povratu 4. ožujka 2013., 15. ožujka 2013. odnosno 18. ožujka 2013. (predmeti T-125/13, T-152/13 i T-167/13). Predmeti T-125/13, T-152/13 i T-167/13 su u tijeku.

(6) SEAH i općina Milano podnijeli su 18. ožujka 2013. i 21. ožujka 2013. zahtjeve za obustavu primjene odluke o povratu (predmeti T-152/13 R i T-167/13 R). Upravni sud Lombardije („TAR Lombardia") naložio je 21. svibnja 2013. obustavu provedbe odluke o povratu. Državno vijeće („CdS") poništilo je 25. rujna 2013. rješenje suda TAR Lombardia. Zahtjev za obustavu podnesen Općem sudu povučen je u lipnju 2013. ([3]).

(7) U okviru neslužbenog postupka prije podnošenja prijave Italija se 27. studenoga 2013. savjetovala s Komisijom o sljedećim projektima: prvo, o planu društva SEA za likvidaciju SEAH-a; drugo, o namjeri društva SEA da osnuje novo društvo kćer za zemaljske usluge u milanskim zračnim lukama, odnosno Airport Handling S.p.A. (dalje u tekstu „Airport Handling") te da u njega unese početni kapital. U tom postupku prije podnošenja prijave Italija je od Komisije zahtijevala da potvrdi:

(a) kako prodaja imovine SEAH-a u postupku likvidacije nema elemenata gospodarskog kontinuiteta u odnosu na Airport Handling te se, stoga, obveze starog subjekta ne prenose na novi, osobito zahtjev za povrat nezakonite i nespojive državne potpore odobrene SEAH-u,

(b) kako se unos kapitala društva SEA u društvo Airport Handling ne smatra državnom potporom.

(8) Dopisom od 9. srpnja 2014. Komisija je obavijestila Italiju da je odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora u pogledu osnivanja društva Airport Handling koje je poduzela SEA („odluka o pokretanju postupka iz 2014."). Tim je postupkom Komisija pozvala Italiju da u roku od jednog mjeseca od primitka tog dopisa dostavi sve informacije koje bi mogle biti korisne za ocjenu pitanja prijenosa obveze povrata sa SEAH-a na Airport Handling te moguće potpore sadržane u dokapitalizaciji društva Airport Handling koju je provela SEA.

(9) Italija, SEA i Airport Handling podnijeli su Općem sudu 19. rujna 2014. tužbe za poništenje odluke o pokretanju postupka iz 2014. (predmeti T-673/14, T-674/14 i T-688/14). Opći sud (četvrto vijeće) odbio je tužbu u predmetu T-673/14 rješenjem od 8. prosinca 2015.; tužbe u predmetima T-674/14 i T-688/14 povučene su 14. odnosno 15. srpnja 2015.

(10) SEA i Airport Handling podnijeli su 23. rujna 2014. i 25. rujna 2014. prijedloge za određivanje privremenih mjera obustave primjene Komisijine odluke o pokretanju postupka iz 2014. (predmeti T-674/14 R i T-688/14 R). Predsjednik Općeg suda naložio je 29. rujna 2014. obustavu objave odluke o pokretanju postupka iz 2014. u *Službenom listu Europske unije*. Predsjednik Općeg suda odbio je 28. studenoga 2014. prijedloge društava SEA i Airport Handling za određivanje privremenih mjera i opozvao prethodnu privremenu mjeru kojom se Komisiji nalaže da ne objavljuje odluku o pokretanju postupka iz 2014. ([4]).

(11) Odluka od pokretanju postupka iz 2014. objavljena je 6. veljače 2015. u *Službenom listu Europske unije* ([5]) te je Komisija time zainteresirane strane pozvala da podnesu svoje primjedbe o mjerama koje su predmet istražnog postupka.

(12) Italija je dopisom od 9. rujna 2014. uputila svoje primjedbe o odluci o pokretanju postupka iz 2014.

([3]) Vidjeti rješenje od 20. lipnja 2013., predmet T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337, i rješenje od 1. srpnja 2013., predmet T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

([4]) Vidjeti rješenje od 28. studenoga 2014., predmet T-688/14 R, ECLI:EU:T:2014:1010. Predsjednik Općeg suda odbacio je taj prijedlog u predmetu T-674/14 R rješenjem od 27. studenoga 2014., ECLI:EU:T:2014:1009.

([5]) SL C 44, 6.2.2015., str. 30.

(13) Komisija je zaprimila primjedbe četiriju zainteresiranih strana. Te je primjedbe proslijedila Italiji i dala joj priliku da dostavi odgovor. Italija je dopisom od 26. svibnja 2015. Komisiju obavijestila o svojim opažanjima u pogledu navedenih primjedbi.

(14) Komisija je 20. svibnja 2015. od Italije zatražila da dostavi dodatne informacije. Italija je odgovorila dopisima od 19. i 22. lipnja 2015. te 2. srpnja 2015.

(15) Sastanci između službi Komisije i predstavnika talijanskih tijela te subjekta Milan Airport Handling Trust održani su 30. siječnja 2015., 7. svibnja 2015. i 15. rujna 2015. Nakon tih sastanaka Trust je Komisiji dostavio nekoliko podnesaka od 6. veljače 2015., 8. lipnja 2015., 13. kolovoza 2015. i 23. rujna 2015. kojima u osnovi obavješćuje Komisiju o stanju postupka prodaje manjinskog udjela u društvu Airport Handling. Priroda i zadaća Trusta objasnit će se u odjeljku 2.3. u nastavku.

(16) Dopisom od 23. listopada 2015. Komisija je od Italije zatražila da dostavi dodatne informacije. Italija je odgovorila dopisom od 10. studenoga 2015.

(17) Službe Komisije, talijanska tijela, Milan Airport Handling Trust i društvo D'Nata koje se pripremalo za stjecanje udjela u temeljnom kapitalu društva Airport Handling održali su sastanak 25. studenoga 2015.

(18) Dopisom od 16. prosinca 2015. Italija je obavijestila Komisiju o planovima za djelomičnu izmjenu opsega gospodarskih djelatnosti društva Airport Handling.

(19) Italija je u dopisu od 18. prosinca 2015. predstavila sažetak glavnih elemenata koje je dostavila tijekom postupka. Komisija je odgovorila dopisom od 19. siječnja 2016.

(20) Dopisima od 29. siječnja i 15. veljače 2016. Italija je Komisiji dostavila najnovije informacije o postupku privatizacije društva Airport Handling.

2. **OPIS MJERE**

(21) Dvije su mjere predmet istražnog postupka. Prvo, osnivanje društva Airport Handling u kombinaciji s likvidacijom SEAH-a. Komisija je ocijenila dovodi li ta mjera do gospodarskog kontinuiteta između tih dvaju društava i do prijenosa obveze povrata sa SEAH-a na Airport Handling. Drugo, unos kapitala javnog matičnog društva SEA u Airport Handling. Komisija je ocijenila je li ta mjera poduzeta po tržišnim uvjetima. U nastavku se navodi opis okolnosti tih transakcija.

2.1. **Sindikalni sporazumi i novi ugovori o radu**

(22) U razdoblju u kojem su mjere koje su predmet istražnog postupka poduzete grupa SEA (SEA i SEAH), SEAH i Airport Handling sklopili su sporazume sa sindikatima koji zastupaju zaposlenike SEAH-a u kontekstu dobrovoljne likvidacije SEAH-a koju je pokrenula SEA. Ukupni cilj tih sporazuma bio je zaštiti radna mjesta svih zaposlenika SEAH-a te osigurati daljnje održivo pružanje zemaljskih usluga u grupi SEA. Sklopljeni su sljedeći sporazumi.

(23) Nakon što je SEA odlučila da je SEAH potrebno likvidirati kako bi se ispunili zahtjevi iz odluke o povratu, grupa SEA sklopila je 4. studenoga 2013. sindikalni sporazum kako bi se riješilo pitanje viška radnika SEAH-a. Tim je sporazumom predviđen plan za poticanje dobrovoljnog raskida radnog odnosa za sve zaposlenike SEAH-a koji se treba provesti u okviru kolektivnih otpuštanja i osnivanja novog društva kćeri koje je u potpunosti u vlasništvu društva SEA i u kojem bi se zaposlio dio radne snage SEAH-a.

(24) U tom je sporazumu određen „nacrt nagodbe" te je propisano da je „Provedbeni sporazum" nužan za utvrđivanje pravila za nove ugovorne uvjete te novu strukturu rada za zaposlenike društva Airport Handling jer je zbog Komisijina uvjeta diskontinuiteta nužno iznova sklopiti radne odnose. Nadalje, u skladu sa sporazumom taj Provedbeni sporazum mogao bi se sklopiti tek nakon dovršetka „komercijalnih pregovora između društva Airport Handling i prijevoznika koji posluju u zračnim lukama Linate i Malpensa, u kontekstu slobodnog tržišnog natjecanja" ([6]). Ukratko, Provedbeni sporazum morao se temeljiti na sljedećim načelima:

— daljnjem postizanju cilja zaštite radnih mjesta svih zaposlenika SEAH-a,

([6]) Točka 5. sporazuma od 4. studenoga 2013.

— utvrđivanju jasnih kriterija za mogući premještaj zaposlenika unutar grupe SEA,

— gospodarskoj održivosti poslovanja u području zemaljskih usluga,

— definiranju primjerenog, uključivog sustava sektorskih odnosa,

— daljnjoj primjeni sustava skrbi za zaposlenike grupe SEA.

(25) SEAH je 22. travnja 2014. pokrenuo program mobilnosti za otpuštene radnike (*Collocamento in mobilità*), program socijalne zaštite koji je Italija uspostavila uglavnom u svrhu pružanja potpore zaposlenicima društava u poteškoćama tijekom razdoblja nezaposlenosti ([7]). U to je vrijeme SEAH imao 2214 zaposlenika, odnosno 1980 zaposlenika zaposlenih na puno radno vrijeme.

(26) Airport Handling imao je 31. svibnja 2015. […] (*) zaposlenika ([…] (*) u ekvivalentu punog radnog vremena, „EPRV"), od kojih su […] (*) zaposlenika ([…] (*) EPRV) bila nekadašnji zaposlenici SEAH-a.

(27) SEAH i sindikati potpisali su 4. lipnja 2014. Provedbeni sporazum usmjeren na provedbu odredbi nacrta nagodbe opisanog u prethodnoj uvodnoj izjavi 24.

(28) U tom je sporazumu utvrđeno da je SEA sporazumna, prvo, da se zaposlenici SEAH-a zaposle u društvu Airport Handling u mjeri i prema profilima radnih mjesta koja su potrebna društvu Airport Handling i, drugo, da se pokrenu pregovori sa sindikalnim organizacijama u pogledu kriterija odabira zaposlenika. U sporazumu se ističe i da će se svaki novi ugovor o radu s društvom Airport Handling nužno smatrati raskidom s formalnim i materijalnim sadržajem ugovora o radu sa SEAH-om.

(29) U skladu s tim sporazumom SEAH je dokazao da može osigurati program financijskih poticaja za radnike koji do 30. lipnja 2014. pristanu na mjere otkazivanja ugovora o radu.

(30) Uz to, Airport Handling sklopio je sporazum sa sindikalnim organizacijama 4. lipnja 2014. U tom je sporazumu određen broj zaposlenika s ugovorima na neodređeno koji su društvu Airport Handling potrebni 1. srpnja 2014. Dodatno je određeno da je Airport Handling suglasan najprije ponovno zaposliti bivše zaposlenike SEAH-a.

(31) U tom se sporazumu navodi pretpostavljena potražnja društva Airport Handling za radnom snagom izražena u EPRV-u. U tom se kontekstu u sporazumu naglašava da ti pokazatelji mogu podlijegati promjenama u smislu ukupnog broja i/ili varijabli izraženih u sporazumu. Zaposlenici su procijenjeni kako slijedi: […] (*) stalnog osoblja zaduženog za poslovanje u EPRV-u; […] (*) administrativnog osoblja u EPRV-u; […] (*) osoblja na određeno vrijeme za sezonske aktivnosti u EPRV-u. U sporazumu se propisuje da će se, kako bi zadovoljio tu potražnju, Airport Handling najprije obratiti osobama koje su trenutačno zaposlene u SEAH-u. Sporazumom su predviđeni i postupak zapošljavanja, pravni i financijski sadržaj ugovora o radu, politika skrbi za zaposlenike i organizacija rada. Iz odredbi sporazuma može se zaključiti da će se bivši zaposlenici SEAH-a zaposliti na temelju novih ugovora sa znatno drukčijim ekonomskim uvjetima.

(32) Uvjeti rada utvrđeni u tom sporazumu razlikuju se od uvjeta koje SEAH primjenjuje na svoje zaposlenike. Posebno:

— na temelju nacionalnog kolektivnog ugovora o radu za zrakoplovno osoblje Airport Handling primijenio bi odjeljak o pružateljima zemaljskih usluga, dok se na ugovore o radu bivših zaposlenika SEAH-a primjenjio odjeljak o upraviteljima zračnih luka. Prema mišljenju Italije u odjeljku o pružateljima zemaljskih usluga predviđeni su drukčiji uvjeti u pogledu dopusta (20 umjesto 22 dana godišnje), radnog vremena (7 sati i 30 minuta dnevno umjesto 7 sati i 15 minuta dnevno) te naknade i doplataka (ukidanje šestodnevne naknade),

— drukčija organizacija prava na plaću, npr. neprimjenjivanje određenih dijelova korporativnog ugovora kojim se dopunjuje nacionalni kolektivni ugovor o radu u društvu Airport Handling, koji je SEAH primjenjivao na svoje zaposlenike,

— drukčija organizacija zaposlenika (npr. […] (*)).

([7]) Zakon br. 223 od 23. srpnja 1991. o pravilima koja se odnose na fond za pružanje potpore otpuštenim radnicima, mobilnost otpuštenih radnika, naknade za nezaposlene, provedbu direktiva EU-a, profesionalnu orijentaciju i druge odredbe koje se odnose na tržište rada (GURI br. 175 od 27. srpnja 1991.).

(*) Poslovna tajna.

(33) Prema mišljenju Italije kao rezultat toga:

— ukupan trošak rada u društvu Airport Handling smanjio se za 30 % u usporedbi s ukupnim troškom rada SEAH-a,

— udio troškova dopunskog korporativnog ugovora društva Airport Handling smanjio se za […] (*) % u usporedbi s troškovima SEAH-a, pri čemu su godišnja prosječna smanjenja plaća […] (*) veća od prosječne plaće.

(34) Izvanredna glavna skupština SEAH-a odobrila je 9. lipnja 2014. likvidaciju društva te pokretanje dobrovoljne likvidacije, pri čemu je 1. srpnja 2014. određen kao datum od kojeg likvidacija ima učinak ([8]).

(35) Likvidatora se imenovalo i zadužilo za prodaju imovine društva, isplatu vjerovnika te izradu završne likvidacijske bilance i izvješća.

(36) Sindikalne organizacije uvjetovale su stupanje na snagu sporazuma od 4. lipnja 2014. pozitivnim rezultatom referenduma među zaposlenicima SEAH-a. Taj je referendum održan između 11. i 13. lipnja 2014. Tim je referendumom odbijen sporazum od 4. lipnja 2014.

(37) Stoga je Glavna skupština SEAH-a 1. srpnja 2014. odlučila rok za prestanak djelatnosti SEAH-a produljiti do 31. kolovoza 2014., čime je likvidatora (koji je svoju ulogu preuzeo 1. srpnja 2014.) ovlastila da privremeno upravlja društvom do tog datuma te da po isteku tog roka nastavi s prodajom imovine SEAH-a i prekidom djelatnosti.

(38) Kako bi riješile problem negativnog rezultata referenduma 14. lipnja 2014., sindikalne organizacije predložile su 4. srpnja 2014. određena pojašnjenja točaka propisanih sporazumom od 4. lipnja 2014., kao što su ravnomjerna raspodjela dodatnih radnih dana tijekom godine, upućivanje na „učinkovitost radnog vremena" kao na radno vrijeme od najmanje 7,5 sati dnevno, 5 dana u tjednu i mogućnost prema kojoj radnici mogu, između dviju opcija, odabrati kako će raditi tijekom određenih praznika koji se više ne plaćaju na temelju novog sporazuma. Airport Handling podržao je te prijedloge 7. srpnja 2014. Airport Handling potpisao je 15. srpnja 2014. novi dopunski sporazum kojim je potvrđena valjanost sporazuma od 4. lipnja 2014. i u koji su uključena pojašnjenja koja su zatražile sindikalne organizacije. Međutim, tim novim sporazumom nisu uvedene nikakve znatne izmjene u usporedbi s prethodno odbijenim sporazumom od 4. lipnja 2014.

(39) U kolovozu 2014. SEAH je nastavio otpuštati sve svoje zaposlenike. Istodobno je Airport Handling započeo sa zapošljavanjem bivših zaposlenika SEAH-a koje je smatrao potrebnima za svoje djelatnosti. Airport Handling obratio se i društvu Adecco, pružatelju usluga u području privremenog zapošljavanja, radi pronalaska privremenih radnika.

(40) SEAH je prestao poslovati 1. rujna 2014. Tog je dana Airport Handling počeo poslovati u milanskim zračnim lukama. Airport Handling imao je 1. rujna 2014. […] (*) zaposlenika ([…] (*) u EPRV-u), čime je ondje bilo zaposleno […] (*) % osoba koje su bile zaposlene u SEAH-u 22. travnja 2014., odnosno dana kad je SEAH pokrenuo postupak kolektivnog otpuštanja svojih zaposlenika. Uz to, Airport Handling imao je […] (*) privremenih radnika ([…] (*) u EPRV-u) […] (*).

2.2. **Ugovor sa zračnim prijevoznicima**

(41) Dopisom od 22. travnja 2014. SEAH je zračne prijevoznike, dobavljače i druge zainteresirane strane obavijestio da će 1. srpnja 2014. prestati poslovati i da će, stoga, tog dana prestati pružati zemaljske usluge u milanskim zračnim lukama.

(*) Poslovna tajna.

([8]) Dobrovoljna likvidacija u biti je slična sudskoj likvidaciji, osim činjenice da odluku o likvidaciji društva, imenovanju likvidatora i određivanju njihovih ovlasti donose dioničari na glavnoj skupštini, a ne sud. Društvo sudu mora podnijeti zahtjev za donošenje odluke o njegovoj likvidaciji samo ako se ne može okupiti većina dioničara. Sud zatim određuje likvidatore u skladu sa statutom društva ili prema odluci dioničara na glavnoj skupštini, osim ako je jasno da zbog neslaganja dioničari neće moći donijeti odluku na glavnoj skupštini. U tom slučaju sud sam imenuje likvidatora.

(42) Nakon te komunikacije deset zračnih prijevoznika odlučilo je zemaljske usluge u milanskim zračnim lukama povjeriti drugim pružateljima tih usluga, a ne SEAH-u i društvu Airport Handling.

(43) Istodobno je 19 zračnih prijevoznika na temelju otvorenih natječaja odabralo Airport Handling kao pružatelja zemaljskih usluga u milanskim zračnim lukama. Drugi su zračni prijevoznici Airport Handling odabrali na temelju postupaka natjecateljskog dijaloga. Prema mišljenju Italije odabir pružatelja usluga obično se temelji na ocjeni određenih čimbenika, kao što su cijena, financijska stabilnost pružatelja, raspoloživost učinkovite opreme, postojanje mreže, prethodno poslovanje, iskustvo i kompetencije upravitelja.

2.3. **Osnivanje društva Airport Handling i prijenos udjela društva SEA na Milan Airport Handling Trust; kapitalizacija društva Airport Handling**

(44) Airport Handling osnovan je 9. rujna 2013. kao društvo s ograničenom odgovornošću s temeljnim kapitalom od 10 000 EUR.

(45) Upravni odbor društva SEA odlučio je 10. ožujka 2014. povećati kapital društva Airport Handling za najviše 2,5 milijuna EUR kako bi ono moglo ispuniti uvjete za certifikaciju pružatelja zemaljskih usluga koju provodi Nacionalno tijelo za civilno zrakoplovstvo (ENAC). U skladu s nacionalnim pravilima koja su na snazi ENAC dodjeljuje licencije pružateljima zemaljskih usluga koji ispunjuju sljedeće uvjete ([9]):

— kapital od najmanje jedne četvrtine vjerojatnog prometa,

— operativni resursi i organizacijski kapacitet koji su primjereni za pružanje tih usluga,

— potvrda o podmirenju svih obveza koje proizlaze iz zakona o radu i sigurnosti.

(46) Upravni odbor društva SEA donio je 30. lipnja 2014. odluku o osnivanju subjekta Milan Airport Handling Trust („Trust") i povećanju kapitala društva Airport Handling za najviše 25 milijuna EUR.

(47) Trust je osnovan 30. lipnja 2014., a ugovor o trustu je potpisan istog dana. U skladu sa svojim dokumentom o osnivanju Trust: i. djeluje kao jedini član društva Airport Handling do prodaje manjinskog udjela u društvu i ii. osigurava da poslovanje društva Airport Handling nema elemenata gospodarskog kontinuiteta s društvom SEA Handling.

(48) U skladu s tim ugovorom o trustu Trust je osnovan u posebne svrhe:

— kako bi potvrdio i provjerio nepostojanje gospodarskog kontinuiteta društva Airport Handling s društvima SEA i SEAH, što se posebno osigurava upravljanjem društvom Airport Handling neovisno od društva SEA;

— kako bi omogućio ulazak neovisnim trećim ulagačima u temeljni kapital društva Airport Handling u udjelu od najmanje 30 %.

(49) U ugovoru u trustu se navodi da u provedbi te misije Trust ima ovlast:

— imenovati direktore, zakonske revizore i druga korporativna tijela koja će odabrati među prihvatljivim kandidatima koji nemaju operativnu odgovornost ili radni odnos s društvom SEA ili SEAH,

— od direktora zatražiti izvješće o događajima gospodarskog diskontinuiteta koji su nastali prije osnivanja Trusta i

— osigurati uspostavljanje primjerenih postupaka kako bi se izbjegla neopravdana korist za Airport Handling od komercijalnih informacija društva SEA u stjecanju ili zadržavanju ugovora sa zračnim prijevoznicima, u usporedbi s konkurentima, uz poštovanje ograničenja navedenih u Prilogu A ugovoru o trustu.

([9]) Airport Handling podnio je zahtjev za dodjelu licencije za pružanje zemaljskih usluga u zračnim lukama Linate i Malpensa 21. siječnja 2014. ENAC je društvu Airport Handling licenciju odobrio 17. travnja 2014.

(50) Konkretno, u skladu s ugovorom o trustu, upravitelj provjerava jesu li od osnivanja društva Airport Handling doneseni pravni akti koji dovode do prijenosa pokretne i nepokretne imovine, ugovora sa zračnim prijevoznicima i/ili pružateljima zemaljskih usluga, prava intelektualnog vlasništva ili jednostranih preuzetih obveza s ekonomskim učincima (stvarnim ili uz osobna jamstva) SEAH-a na Airport Handling, osim onih koji su navedeni u ugovoru o trustu.

(51) U tom se smislu iz opsega kontrole upravitelja u ugovoru o trustu isključuje:

— činjenica da je Airport Handling osnovala i kapitalizirala SEA,

— činjenica da je Airport Handling preuzeo osoblje SEAH-a,

— činjenica da je Airport Handling unajmio svoju imovinu i opremu za pružanje zemaljskih usluga od SEAH-a na temelju ugovora o najmu koji istječe 28. veljače 2015.

(52) Uz to, u ugovoru o trustu se navodi da je upravitelj obvezan provjeriti:

— je li, uz iznimku ovlasti dodijeljenih društvu SEA na temelju ugovora o trustu, operativno upravljanje društvom Airport Handling odvojeno od upravljanja društvom SEA, pod kontrolom i nadzorom Upravnog odbora, čije članove samostalno imenuje upravitelj,

— jesu li, prije ili nakon osnivanja Trusta, SEA i Airport Handling sklopili pravne dokumente koji dovode do prijenosa pokretne ili nepokretne imovine, ugovora, jednostranih preuzetih obveza s ekonomskim učinkom (tj. stvarnim ili uz osobna jamstva) ili prava intelektualnog vlasništva društva SEA, osim onih koji su navedeni u ugovoru o trustu ili koje je SEA zatražila u svojstvu koncesionara milanskih zračnih luka i

— je li Airport Handling uspostavio postupke i kontrole kako bi izbjegao ostvarivanje koristi od vlasničkih komercijalnih informacija društva SEA koje bi mu neopravdano mogle koristiti u stjecanju ili zadržavanju ugovora sa zračnim prijevoznicima, kao što su informacije o ugovorima koje je SEAH u prošlosti sklopio ili zahtjevi zračnih prijevoznika koje su zračni prijevoznici dostavili društvu SEA kao upravitelju zračne luke.

(53) Međutim, u skladu s ugovorom o trustu upravitelj ne mora provjeriti ili ocijeniti okolnosti:

— u kojima su predstavnici društva SEA sudjelovali u pregovorima sa zaposlenicima koje će preuzeti Airport Handling,

— u kojima Airport Handling ostvaruje koristi od izmještenih zaposlenika društva SEA, uključujući njegova glavnog direktora, što bi se trebalo zadržati za vrijeme poslovanja Trusta,

— u kojima bi SEA nastavila pružati određene centralizirane usluge,

— u kojima SEA može provjeriti razinu kvalitete usluga kako bi izvršila svoje dužnosti upravitelja infrastrukture milanskih zračnih luka,

— u kojima se odluke o budućem financiranju društva Airport Handling u potpunosti prepuštaju društvu SEA, ne dovodeći u pitanje prava Upravnog odbora društva Airport Handling da donosi odluke u svrhu provedbe poslovnog plana.

(54) U pogledu ulaska trećih ulagača u Airport Handling u ugovoru o trustu se navodi da početnu fazu postupka otvaranja kapitala društva Airport Handling „prihvatljivim članovima društva" (odnosno fizičkim i pravnim osobama ili subjektima koji, ako imaju boravište ili sjedište u Italiji, ne ispunjuju uvjete kao javna tijela ili društva pod kontrolom Italije, osim društava koja kotiraju na burzi) treba voditi SEA i da bi trebala završiti do 28. veljače 2015.

(55) U ugovoru o trustu se propisuje da će, ako SEA do 1. ožujka 2015. još uvijek bude član društva Airport Handling s udjelom većim od […] (*) %, upravitelj početi tražiti ulagače koji moraju ispunjivati uvjete koje mu je SEA prethodno dostavila u okviru dokumenta koji se mora prijaviti pravniku koji djeluje kao zastupnik Trusta, podložno pravovremenoj reviziji društva SEA. U svim ostalim slučajevima upravitelj ne smije otuđiti udjel u društvu Airport Handling bez pristanka društva SEA.

(*) Poslovna tajna.

(56) U ugovoru o trustu se, nadalje, propisuje da će nakon prodaje […] (*) % udjela društva SEA u društvu Airport Handling SEA tražiti privatne ulagače koji žele preuzeti dodatne udjele u kapitalu društva Airport Handling, uzimajući u obzir socijalna pitanja i obvezu društva SEA da nastaviti osiguravati pružanje zemaljskih usluga u milanskim zračnim lukama.

(57) Upravni odbor društva Airport Handling odobrio je Dodatak ugovoru o trustu 26. kolovoza 2014. U Dodatku je utvrđeno da će Airport Handling izdati 20 000 participacijskih vlasničkih instrumenata – SFP-ova (*strumenti finanziari partecipativi*) u skladu s člankom 2346. stavkom 6. talijanskog Građanskog zakonika ([10]), uz nominalnu vrijednost svakog instrumenta od 1 000 EUR, što će predložiti SEA. Dodatak je potpisan sljedećeg dana.

(58) Skupština društva Airport Handling ([11]) odlučila je 27. kolovoza 2014. povećati kapital društva Airport Handling s 1,3 milijuna EUR na 5 milijuna EUR, koje je upisala i uplatila SEA.

(59) Istog je dana SEA prenijela cijeli udjel u društvu Airport Handling na Trust i imenovala upravitelja, odnosno Crowe Horwath Trustee Services („upravitelj") za upravljanje društvom Airport Handling.

(60) Upravitelj je 27. kolovoza 2014. imenovao novi Upravni odbor društva Airport Handling. SEA […] (*) viših rukovoditelja […] (*), od pet, […] (*). Prema mišljenju Italije obojica obavljaju svoje aktivnosti u isključivom interesu društva Airport Handling na temelju ugovora o upućivanju iz matičnog društva SEA.

(61) Međutim, 27. kolovoza 2014., nakon prijenosa udjela društva SEA u Trust, Skupština društva Airport Handling ([12]) donijela je odluku o preoblikovanju društva Airport Handling iz društva s ograničenom odgovornošću (*S.R.L*) u dioničko društvo (*S.p.A*) i izdavanju 20 000 SFP-ova koji su društvu SEA ponuđeni za upis po pojedinačnoj cijeni od 1 000 EUR. SEA je upisala i uplatila SFP-ove sljedećeg dana, čime je povećala kapital društva Airport Handling na ukupno 25 milijuna EUR (5 milijuna EUR temeljnog kapitala i 20 milijuna EUR u obliku SFP-ova).

2.4. **Pokušaj prodaje imovine SEAH-a; ugovor o najmu s društvom Airport Handling**

(62) Likvidator je 12. studenoga 2014. izdao poziv za iskaz interesa za kupnju imovine SEAH-a; poziv je objavljen u Dodatku *Službenom listu Europske unije*:

„Italija – Milano: prodaja opreme koja, samo informativno, sadržava: utovarivače tereta, transportere, platforme za dizanje, viličara, mobilne/pokretne trake, vučne stepenice/vučne stepenice za BAE, električna/dizel/hibridna vučna vozila, bačve, elektroagregate, rashladne jedinice, kompresore, transportna kolica 2014/S 218-385934 – Poziv za iskaz interesa" ([13]). Za potrebe poziva za iskaz interesa imovina je grupirana u devet lotova.

(63) SEAH je angažirao *Istituto del Marchio di Qualità S.p.A.* („IMQ") da utvrdi ukupnu vrijednost imovine SEAH-a te da na temelju toga odredi najamninu za SEAH-ovu opremu za pružanje zemaljskih usluga te cijenu za prodaju te imovine. IMQ je dostavio dva izvješća: 25. lipnja 2014. o najamnini; 16. listopada 2014. o podjeli imovine u lotove za prodaju. Prema mišljenju IMQ-a procijenjena vrijednost imovine smatra se vjerojatnom tržišnom vrijednosti koju bi imovina sličnih tehničkih karakteristika, performansi, stanja u pogledu popravaka i skladištenja, korištenja i starosti imala u novčanom smislu.

(64) Određeno je da se ponude za devet lotova za prodaju mogu podnijeti do zaključno 26. siječnja 2015.

(65) IMQ je predložio najamninu za SEAH-ovu opremu za pružanje zemaljskih usluga u iznosu od […] (*) EUR za šest mjeseci ([…] (*) EUR godišnje).

(*) Poslovna tajna.

([10]) SFP-ovi su vlasnički instrumenti i, stoga, ne podliježu obvezi otplate iznosa koji je unijela SEA. Ne uključuju upravljačka prava, ali su slični udjelima u smislu vlasničkih prava. Konkretno, tim se instrumentima osiguravaju prava na podjelu dobiti i rezerve te prava na druge stavke kapitala, uključujući u slučaju likvidacije društva.

([11]) Tog je dana SEA još uvijek bila jedini član društva Airport Handling.

([12]) Tog je dana Trust bio jedini član društva Airport Handling.

([13]) Obavijest o ugovoru br. 2014/S218-385934 od 12. studenoga 2014. u dodatku SL-u TED („Tenders Electronic Daily"): http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:EN:HTML&src=0.

(66) SEAH i Airport Handling sklopili su 1. rujna 2014. ugovor o najmu prema kojem će Airport Handling unajmljivati SEAH-ovu opremu za pružanje zemaljskih usluga po cijeni od […] (*) EUR, tj. za iznos koji je predložio IMQ. Ugovor o najmu istjecao je 31. kolovoza 2015.

(67) Kako bi potvrdili točnost postupka vrednovanja koji je proveo IMQ, Airport Handling i SEAH angažirali su 1. rujna 2014. drugog neovisnog stručnjaka, *Ernst & Young* financial-business Advisors SpA („E&Y"), da ponovno procijeni razinu najamnine. U tom su kontekstu SEAH i Airport Handling ugovorom dogovorili da će se, ako se u okviru drugog vrednovanja zaključi da tržišna vrijednost odstupa za najmanje […] (*) % od razine koju je odredio IMQ, ugovorna naknada odgovarajuće prilagoditi s retroaktivnim učinkom.

(68) E&Y je 15. listopada 2014. dostavio izvješće i tržišnu cijenu za najam SEAH-ove imovine odredio na […] (*) EUR godišnje. Airport Handling i SEAH dogovorili su 25. listopada 2014. proširenje analize koju je proveo E&Y te su potonjem povjerili zadaću analiziranja stvarnih operativnih uvjeta i fizičkog stanja imovine (E&Y je svoju ocjenu prvotno temeljio na fizičkoj provjeri uzoraka). Tom se analizom pokazalo da se niz strojeva i opreme ne može upotrebljavati, uzimajući u obzir kratko trajanje najma i visoke troškove potrebnih popravaka zbog zastarjelosti brojnih dijelova opreme. Prema mišljenju predstavnika Trusta na dan kad su podnijeli svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka iz 2014. SEAH i Airport Handling razmatrali su rješenje kojim bi izbjegli parnicu. Stoga je najamnina retroaktivno prilagođena na […] (*) EUR godišnje.

(69) Upravni odbor društva Airport Handling donio je 26. studenoga 2014. odluku o pokretanju javnog natječaja za kupnju nove opreme na tržištu. Kao rezultat tog natječajnog postupka 11. veljače 2015. Airport Handling zamijenio je otprilike […] (*) % svoje opreme imovinom kupljenom na tržištu, po cijeni od otprilike […] (*) EUR. Prema mišljenju talijanskih tijela Airport Handling tu je nabavu financirao isključivo vlastitim sredstvima.

(70) Natječaj za prodaju SEAH-ove imovine proglašen je neuspješnim 9. veljače 2015. jer nijedan ponuditelj nije iskazao interes za kupnju nijednog lota.

(71) SEAH je 26. veljače 2015. zaprimio prvu obavijest društva Airport Handling u kojoj je potonji iskazao interes za kupnju šest od devet ponuđenih lotova. Airport Handling je 3. lipnja 2015. produljio svoju obavijest o interesu. […] (*) prodano je 18. rujna 2015. društvu Airport Handling po cijeni navedenoj u početnom natječajnom postupku, odnosno […] (*) EUR.

2.5. **Prodaja manjinskog udjela u društvu Airport Handling**

(72) Kako je utvrđeno u ugovoru o trustu, upravitelj je pokrenuo postupak prodaje manjinskog udjela u kapitalu društva Airport Handling.

(73) U tu je svrhu upravitelj 27. siječnja 2015. talijansku podružnicu banke *BNP Paribas* imenovao financijskim savjetnikom za prodaju „najmanje 30 %" temeljnog kapitala društva Airport Handling trećim ulagačima. Talijanska tijela istaknula su da je BNP Paribas u svojstvu financijskog savjetnika potpuno neovisno organizirao postupak prodaje. BNP Paribas predvidio je sljedeće faze prodaje: 1. preliminarni pregled; 2. organizaciju transakcije; 3. zatvaranje transakcije.

(74) Pet je zainteresiranih ulagača dostavilo neobvezujuće ponude za kupnju […] (*)–[…] (*)-postotnog udjela u društvu Airport Handling: […] (*),[…] (*),[…] (*),[…] (*) i […] (*).

(75) U skladu s nacrtom kupoprodajnog ugovora, koji je dostavila Italija, kako bi se ulagaču omogućila operativna kontrola nad društvom Airport Handling, upravitelj se za cijelo razdoblje do isteka roka mirovanja ([14]) obvezuje ulagaču dodijeliti pravo imenovanja većine, tj. trojice od pet članova, Upravnog odbora, među kojima je glavni izvršni direktor društva, dok će predsjednika Upravnog odbora imenovati glavna skupština.

(*) Poslovna tajna.

([14]) „Krajni rok" – 18 mjeseci od potpisivanja i razmjene svih dokumenata te izvršenja i dovršetka svih obveza koje proizlaze iz kupoprodajnog ugovora.

(76) Upravitelj je 21. rujna 2015. potpisao obvezujući Okvirni sporazum o ulaganju s društvom D'Nata, za prodaju […] (*) % dionica društva Airport Handling. U skladu s tim sporazumom primjenjuju se sljedeći uvjeti.

(77) Početno ulaganje: nakon što tijela za nadzor spajanja odobre stjecanje, D'Nata stječe […] (*) % dionica društva Airport Handling s pravom na imenovanje većine Upravnog odbora i glavnog izvršnog direktora. Cilj je tog uvjeta društvu D'Nata stvarno omogućiti kontrolni udjel, iako je manjinski dioničar.

(78) Dodatno ulaganje: U okviru opcije kupnje D'Nata ima pravo steći dodatni udjel od […] (*) % u društvu Airport Handling. U posebnoj „opciji prodaje u okviru državne potpore" propisano je da će D'Nata imati pravo prodati svoj udjel od […] (*) % po prilagođenoj početnoj kupovnoj cijeni ako Komisija donese negativnu odluku ili ako 18 mjeseci nakon dovršetka početnog ulaganja postupak u pogledu državne potpore još uvijek bude u tijeku.

(79) Talijansko tijelo nadležno za tržišno natjecanje, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, odobrilo je 8. veljače 2016. stjecanje isključive kontrole društva D'Nata nad društvom Airport Handling na temelju talijanskog zakona o kontroli spajanja. Upravitelj je obavijestio Komisiju da će nakon tog odobrenja nastaviti sa zaključivanjem ulaganja s društvom D'Nata 8. ožujka 2016.

2.6 **Poslovni plan za razdoblje 2014.–2017.**

2.6.1. *Poslovni plan od 14. studenoga 2013.*

(80) Tijekom faze preliminarne istrage Italija je dostavila poslovni plan društva Airport Handling od 14. studenoga 2013. za razdoblje 2014.–2017. („poslovni plan iz studenoga 2013.") kako bi dokazala da je ulaganje društva SEA u kapital društva Airport Handling bilo u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. Glavni elementi tog plana sažeti su u nastavku.

(81) Poslovni plan usmjeren je na usluge prihvata i otpreme zrakoplova ([15]) te putnika ([16]), što predstavlja glavni dio poslovanja društva Airport Handling. Očekivalo se da će ukupan tržišni udjel društva u zračnim lukama Malpensa i Linate biti [50 – 70] (*) % odnosno [50 – 70] (*) % u drugoj polovini 2014. te da će se do 2017. povećati na [60 – 80] (*) % odnosno [60 – 80] (*) %.

(82) U projekcijama izrađenima u planu opisuje se povećanje operativnih prihoda na temelju prognoziranog povećanja tržišnog udjela. Pretpostavljeno je da će se ukupni prihodi povećati s […] (*) EUR za drugu polovinu 2014. na […] (*) EUR u 2017., na temelju pretpostavke o godišnjem povećanju putničkog prometa od […] (*) do […] (*) % u razdoblju 2014.–2017.

(83) Projicirano je da će se prosječan broj zaposlenika povećati s […] (*) EPRV-a u 2014. na […] (*) EPRV-a u 2017. zbog povećanja broja ugovora na određeno vrijeme. Procijenjeno je da će troškovi rada činiti oko […] (*) % ukupnih operativnih troškova. Prema tome, SEA će u referentnom razdoblju povećati produktivnost za 12 % s pomoću triju glavnih pokretača:

— povećanja djelotvornosti na početku poslovanja društva Airport Handling (prilagodba udjela ugovora na određeno vrijeme i ugovora na nepuno radno vrijeme; bolje definiranje programa rada[2]; prilagodba organizacijske strukture u svrhu učinkovite upotrebe resursa ograničavanjem upotrebe sezonskih radnika; maksimiziranje kapaciteta postojeće radne snage),

— ekonomije razmjera koja proizlazi iz povećanja prometa,

— strukturnih prilagodbi poslovnih procesa (bolje planiranje i organizacija rada; ulaganja u tehnička rješenja kako bi se omogućilo djelomično ili potpuno automatiziranje određenih aktivnosti; povezivanje rashoda za zaposlenike s rezultatima i ishodima poslovanja).

(*) Poslovna tajna.
([15]) Usluge na zračnoj strani, uključujući ukrcavanje/iskrcavanje putnika, prtljage i tereta, balansiranje zrakoplova i podjelu prtljage.
([16]) Usluge koje se pružaju na zemaljskoj strani.

(84) Očekivalo se da će početni troškovi za ponovno pregovaranje o ugovorima s klijentima i dobavljačima, sporazume sa zaposlenicima, zapošljavanje, izradu organizacijskih/administrativnih/operativnih postupaka, pravne troškove, bankovne naknade, konzultantske usluge i kupnju manjih stavki i ostale robe iznositi […] (*) EUR.

(85) Procijenjeno je da će operativni troškovi za pokretanje poslovanja, tj. kapitalni rashodi koji su potrebni kako bi Airport Handling mogao poslovati iznositi […] (*) EUR za novu opremu. Međutim, za potrebe poslovnog plana iz studenoga 2013. pretpostavljeno je da će Airport Handling steći rabljenu opremu za pružanje zemaljskih usluga u vrijednosti od […] (*) EUR.

(86) Za pokriće izdataka za sve procijenjene troškove pokretanja poslovanja u poslovnom planu zahtijeva se povećanje kapitala od […] (*) EUR u […] (*).

2.6.2. *Poslovni plan od 6. kolovoza 2014.*

(87) Kasnije tijekom istražnog postupka Italija je dostavila revidirani poslovni plan za razdoblje 2014.– 2017. od 6. kolovoza 2014. („poslovni plan iz kolovoza 2014."), kako ga je odobrio Odbor društva Airport Handling 26. kolovoza 2014. U skladu s informacijama koje je dostavila Italija ta je revizija finalizirana već u srpnju 2014. Glavne pretpostavke iz tog plana sažete su u nastavku.

(88) Tržišni udjel: u pogledu […] (*) u poslovnom planu iz kolovoza 2014. pretpostavlja se nešto niži rast nego u prethodnom planu, uz tržišni udjel od [70 – 80] (*) % u […] (*), na temelju ažuriranih prognoza razina prometa […] (*) i […] (*).

(89) Cijene: jedinične cijene (po kretanju zrakoplova) više su od cijena pretpostavljenih u poslovnom planu iz studenoga 2013. te su u nominalnom smislu ostale nepromijenjene tijekom cijelog razdoblja 2014.–2017.

(90) Troškovi osoblja: procijenjeni troškovi osoblja u poslovnom planu iz kolovoza 2014. nešto su viši od troškova pretpostavljenih u poslovnom planu iz studenoga 2013. i iznose između […] (*) % i […] (*) % operativnih troškova. To je povećanje posljedica […] (*).

(91) Ostali troškovi koji su uzeti u obzir odnosili su se na vanjske troškove, amortizaciju i rezerviranja, koji su zajedno činili oko […] (*) % ukupnih operativnih troškova, te regulirane troškove (oko […] (*) %) usluga koje SEA pruža društvu Airport Handling za upotrebu zajedničke dijeljene infrastrukture zračne luke (odnosno […] (*)). U poslovnom planu iz kolovoza 2014. procijenjeno je da će trebati uložiti […] (*) EUR u kupnju opreme, od čega […] (*) % za kupnju nove opreme i […] (*) % za kupnju rabljenih vozila na tržištu. Te su se brojke temeljile na ponudama potencijalnih dobavljača koje je Airport Handling zaprimio u ožujku 2014.

(92) Kao i u poslovnom planu iz studenoga 2013., u poslovnom planu iz kolovoza 2014. prikazano je smanjenje operativnih troškova u usporedbi sa strukturom troškova SEAH-a, koje se ostvaruje prije svega povećanjem djelotvornosti i smanjenjem broja osoblja.

2.6.3. *Ekonomska vrednovanja poslovnog plana*

2.6.3.1. Izvješće BCG-a

(93) Airport Handling angažirao je *Boston Consulting Group* za preliminarnu neovisnu ocjenu poslovnog plana za razdoblje 2014.–2017. („Izvješće BCG-a"). BCG je svoje izvješće dostavio 14. listopada 2014.

(94) Izvješće BCG-a temelji se na poslovnom planu odobrenom 26. kolovoza 2014., poslovnom planu sastavljenom u studenome 2013., na vlastitom iskustvu i stručnom znanju BCG-a o sektoru te na javnim podatcima o kretanjima na tržištu i glavnim pružateljima zemaljskih usluga.

(95) Ukratko, BCG je ocijenio sljedeće pretpostavke na kojima se temelji poslovni plan: izglede u pogledu prihoda (na temelju pretpostavljenog potencijala za rast prometa i pretpostavljenog rasta obujma prometa koji pokriva Airport Handling); troškove osoblja (na temelju troškova po EPRV-u; pretpostavljenog povećanja produktivnosti); planirana ulaganja (ukupan iznos u […] (*) EUR).

(*) Poslovna tajna.

(96) BCG je sažeo svoje nalaze kako slijedi.

(97) Načelno se čini da su pretpostavke u pogledu obujma prometa na razini društva SEA održive i u skladu s rezerviranjima glavnih organizacija, posebno *IATA-e* i *Eurocontrola*. Međutim, BCG je napomenuo da namjera zadržavanja stalne kombinacije prijevoznika, koju čine niskotarifni prijevoznici („LCC-ovi") te takozvani tradicionalni zračni prijevoznici, ne bi bila u skladu s povijesnim razvojem kombinacije prijevoznika na terminalu Malpensa, gdje bi se u protekle četiri godine udio LCC-ova povećao za […] (*) postotnih bodova. Nadalje, nova nacionalna uredba (*Decreto Linate*) mogla bi dovesti to premještaja nekih prijevoznika s terminala Malpensa na Linate.

(98) Čini se da je pretpostavka u pogledu mogućeg razvoja obujma prometa koji pokriva Airport Handling u velikoj mjeri ostvariva jer bi se, prvo, sporazumima potpisanima s novim prijevoznicima na dan kad je BCG izradio izvješće osigurao tržišni udjel od [60 – 70] (*) %; drugo, ciljni tržišni udjel od [70 – 80] (*) % za 2017. bio bi održiv s obzirom na trenutačnu dinamiku tržišnog natjecanja u sektoru te na povijesni tržišni udjel SEAH-a od [70 – 80] (*) %.

(99) Prema mišljenju BCG-a činilo se da se pretpostavke o prihodima iz usluga pruženih upravitelju zračne luke općenito nastoje ostvariti u pregovorima s društvom SEA koji su u tijeku. Međutim, BCG nije mogao ocijeniti očekivane prihode u posljednjoj godini plana (2017.) zbog preuzetog dvogodišnjeg ugovora.

(100) Pretpostavke u pogledu povećanja prosječnog jediničnog troška osoblja od […] (*) % godišnje u razdoblju od 2014. do 2017. uglavnom bi bile u skladu sa sporazumom koji su u listopadu 2014. potpisali Talijansko udruženje upravitelja zračnih luka, Assaeroporti, i sindikati.

(101) Čini se da će povećanje produktivnosti resursa od […] (*) % uglavnom biti održivo jer je, prvo, povećanje produktivnosti od […] (*) % već ostvareno u trenutku pisanja izvješća i, drugo, jer se preostalih […] (*) % čini razumnim s obzirom na trenutačne organizacijske poluge i tehničku fazu provedbe.

(102) BCG je utvrdio i da se čini kako je proračun za ulaganja od […] (*) EUR uvelike u skladu s nabavom nove flote koju uglavnom čine nova vozila (95 %), kako je vidljivo iz detaljnih nabavnih vrijednosti navedenih u ponudama koje je Airport Handling zaprimio u ožujku 2014.

(103) BCG je, ukratko, utvrdio da se čini kako je profitna marža predviđena u poslovnom planu do 2017. ([…] (*) %, […] (*) EUR) uglavnom u skladu s prosječnom profitabilnosti značajnog uzorka drugih europskih društava koja posluju u privatnom i javnom sektoru ili nešto niža od nje (na temelju usporedbe s društvima *Portway*, *Acciona*, *Aviapartner*, *Fraport* i *ATA-Handling*). Međutim, BCG je istaknuo da bi stvaran razvoj kombinacije prometa te mogući utjecaji nove uredbe koja se odnosi na Linate (*Decreto Linate*) mogli dovesti do smanjenja prometa u zračnoj luci Malpensa.

2.6.3.2. Izvješće grupe Brattle

(104) SEA je angažirala *Brattle Group* da analizira dokapitalizaciju društva Airport Handling koju je provela SEA, a posebno da analizira je li ulaganje u skladu načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. Brattle je svoje izvješće dostavio 30. ožujka 2015.

(105) U skladu s izvješćem grupe Brattle analiza se temelji na informacijama koje su društvu SEA bile poznate u trenutku donošenja odluke o ulaganju u Airport Handling te na javnim podatcima o konkurentskom položaju društva SEA. U skladu s izvješćem grupe Brattle pretpostavke u poslovnom planu iz studenoga 2013. najrelevantnije su za test ulagača u tržišnom gospodarstvu jer one čine osnovu na temelju koje je SEA izvršila ulaganje ([17]).

(106) U skladu s izvješćem grupe Brattle sumnja koju je Komisija izrazila u odluci o pokretanju postupka iz 2014., odnosno da je poslovni plan društva Airport Handling preoptimističan, može se otkloniti s obzirom na to da su ključne pretpostavke poslovnog plana ostvarene u praksi. Konkretno, tržišni udjel društva Airport Handling u 2014. premašio je prognoze iz poslovnog plana iz studenoga 2013.

(*) Poslovna tajna.
([17]) Izvješće grupe Brattle, str. 1., t. 1. i str. 7., t. 34.

(107) U skladu s izvješćem grupe Brattle jedinične cijene (cijene koje je Airport Handling naplatio za svako kretanje zrakoplova) prikazane u poslovnom planu iz kolovoza 2014. temelje se na ugovorima koji su već potpisani sa zračnim prijevoznicima te u prosjeku iznose […] (*) EUR, što je više od cijene pretpostavljene u poslovnom planu iz studenoga 2013., koja je iznosila od […] (*) EUR u 2014. do […] (*) EUR u 2017. To je stručnjake dovelo do sljedećih zaključaka. Prvo, tržišne cijene u poslovnom planu iz kolovoza 2014. bliže su stvarno ostvarenom procesu jer su se temeljile na potpisanim ugovorima. Drugo, u poslovnom planu iz studenoga 2013., na kojem je SEA temeljila svoju odluku o ulaganju, tržišna cijena koju bi Airport Handling mogao naplatiti zapravo je podcijenjena. Treće, time se potvrđuje da tržišne cijene u poslovnom planu iz studenoga 2013. nisu samo razumne, nego su *de facto* preniske.

(108) Konačno, stručnjaci su napomenuli da su tržišne cijene koje je Airport Handling pregovorima dogovorio sa zračnim prijevoznicima bile niže od cijena koje je SEAH stvarno naplaćivao.

(109) Stručnjaci se slažu da se početni tržišni udjel društva Airport Handling, kako je predviđen u poslovnom planu iz studenoga 2013., može činiti visokim za novog sudionika na tržištu. Međutim, pretpostavljaju da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu znao da bi gašenje SEAH-a dovelo do neobične situacije u kojoj bi velik broj ugovora o pružanju zemaljskih usluga u zračnim lukama društva SEA bio „svima na raspolaganju". Stručnjaci zaključuju da bi, stoga, Airport Handling iskoristio tu situaciju jednako kao što bi to učinili i ostali subjekti koji posluju u milanskim zračnim lukama. Uz to, u skladu s tim izvješćem očekivani tržišni udjel društva Airport Handling bio bi uobičajen za velike talijanske zračne luke u kojima najveći pružatelj zemaljskih usluga obično drži tržišni udjel od oko 70 %. Uz to, stručnjaci su utvrdili da je Airport Handling jedini pružatelj zemaljskih usluga s dovoljno imovine i opreme da bi jamčio punu uslugu 24 sata, što bi bila ključna prednost u odnosu na konkurente.

(110) Stručnjaci su utvrdili i da su niži troškovi osoblja jedan od ključnih razloga zbog kojeg se očekuje da će Airport Handling biti profitabilan iako je SEAH bilježio gubitke. Stručnjaci su smatrali da je ta pretpostavka razumna jer je Airport Handling pregovarao o novim ugovorima o radu, pri čemu su zaposlenici pristali raditi dodatnih 20 dana godišnje u odnosu na prethodne ugovore sa SEAH-om.

(111) Nadalje, u skladu s izvješćem grupe Brattle, iako su u poslovnom planu iz studenoga 2013. troškovi rada neznatno podcijenjeni, u poslovnom planu iz kolovoza 2014. prikazani su troškovi od […] (*) EUR/sat izraženi u EPRV-u, […] (*).

(112) Prema mišljenju stručnjaka pri ulaganju u Airport Handling ulagač u tržišnom gospodarstvu očekivao bi stopu povrata (unutarnju stopu povrata – IRR) koja je jednaka ponderiranom prosječnom trošku kapitala (WACC) ili veća od njega, u skladu sa standardnom financijskom teorijom. U tom je slučaju na temelju izračuna potvrđeno da je u svim scenarijima očekivani IRR projekta viši od WACC-a i da bi, stoga, privatni ulagač očekivao da će ostvariti dobit od svojeg ulaganja u Airport Handling.

(113) Konzultant je napomenuo i da je, kad je SEA donijela odluku o osnivanju društva Airport Handling 2013., fond s privatnom ponudom F2i bio vlasnik 44,31 % društva. F2i imenuje dva člana Upravnog odbora društva SEA te, u skladu s izvješćem grupe Brattle, nijedan član Odbora nije glasovao protiv prijedloga društva SEA za ulaganje u Airport Handling, čime se dokazuje da se očekivalo da će ulaganje biti profitabilno i da je, stoga, u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu.

(114) Nadalje, u skladu s izvješćem grupe Brattle ulagač u tržišnom gospodarstvu smatrao bi da je relativno mala vjerojatnost da će Komisija utvrditi gospodarski kontinuitet između SEAH-a i društva Airport Handling te da će, stoga, od potonjeg zatražiti da vrati potporu koja je u odluci o povratu utvrđena kao nespojiva. Razlog je tome činjenica da je SEA osnivanjem Trusta poduzela mjere kako bi zaštitila Airport Handling i spriječila gospodarski kontinuitet. U skladu s financijskim procjenama grupe Brattle u pogledu poslovnog plana iz studenoga 2013. dok god je vjerojatnost utvrđivanja gospodarskog kontinuiteta manja od […] (*) % (uzimajući u obzir procjenu troška kapitala koju je predložila SEA) ili manja od […] (*) % (uzimajući u obzir procjenu troška kapitala koju je predložio Brattle), tada je ulaganje društva SEA u AH u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu. Brattle je smatrao razumnim pretpostavku da bi, uzimajući u obzir kontekst i posebno prijavu Komisiji, ulagač u tržišnom gospodarstvu smatrao da je ta vjerojatnost manja od […] (*) % i da bi, stoga, uložio u Airport Handling isključivo iz ekonomskih razloga.

(*) Poslovna tajna.

2.7. **Najavljeno smanjenje opsega gospodarskih djelatnosti društva Airport Handling**

(115) Italija je predložila dodatno smanjenje opsega djelatnosti koje Airport Handling trenutačno obavlja u usporedbi s onima koje je prije obavljao SEAH. Posebno u pogledu […] (*).

(116) SEA trenutačno pruža […] (*), u skladu s novim i drukčijim sporazumom koji istječe 31. prosinca 2018.

(117) SEA je izjavila da je spremna, najkasnije do 31. prosinca 2016., raskinuti sporazum o […] (*), čime će ga oduzeti društvu Airport Handling, te da će zaposliti i oko […] (*) zaposlenika društva Airport Handling koji trenutačno […] (*). Kao rezultat te promjene promet društva Airport Handling, koji u prvoj godini poslovanja iznosi […] (*) EUR, smanjio bi se za oko […] (*) EUR.

3. **RAZLOZI ZA POKRETANJE SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA**

3.1. **Gospodarski kontinuitet i prijenos obveze povrata**

(118) U odluci o pokretanju postupka iz 2014. Komisija je zauzela preliminarno stajalište da su ovom predmetu kriteriji koje je Sud odredio kako bi utvrdio može li za povrat potpore biti odgovoran poduzetnik koji nije prvotni korisnik potpore uglavnom ispunjeni. Konkretno:

— čak i ako, u skladu sa sporazumom potpisanim s društvom SEA, SEAH-om i sindikatima 4. studenoga 2013., Airport Handling ponovno zaposli osoblje, čini se da su bivšim zaposlenicima SEAH-a zajamčena prava stečena u okviru prethodnih ugovora sa SEAH-om,

— u skladu s informacijama koje su Komisiji bile dostupne u toj fazi SEA i Airport Handling, čak i prije isteka glavnih ugovora sa zračnim prijevoznicima, pokrenuli su zajedničke marketinške napore kako bi zračne prijevoznike koji posluju u zračnoj luci uvjerili da će SEA nastaviti pružati zemaljske usluge preko svojeg novog društva kćeri Airport Handling nakon što se dovrši likvidacija SEAH-a,

— opremu potrebnu za pružanje zemaljskih usluga Airport Handling unajmio bi od SEAH-a, do (moguće) prodaje te imovine trećim stranama u okviru otvorenog natječaja. Komisija je smatrala da se argument Italije da bi Airport Handling unajmio tu opremu po tržišnoj cijeni može prihvatiti s obzirom na to da vrijednost predmetne imovine utvrđuje stručnjak kojeg imenuje matično društvo SEA i da moguća prodaja te imovine nije sigurna,

— poslovna djelatnost pružanja zemaljskih sluga ostala bi u vlasništvu istog vlasnika kao SEAH, odnosno društva SEA. Komisija je smatrala da prijedlog Italije da se 20 % kapitala novog pružatelja zemaljskih usluga pribavi javnim natječajem nije dostatan da bi se zajamčio diskontinuitet u odnosu na SEAH zato što, prvo, prijedlog je ograničen na manjinski udjel i, drugo, zato što nisu osigurana nikakva jamstva da će se to stvarno dogoditi. Osim toga, to otvaranje kapitalne strukture dogodilo bi se tek nakon što Airport Handling uđe na tržište,

— trenutak – nakon donošenja odluke o povratu – i ekonomska logika stvaranja novog pružatelja zemaljskih usluga upućuju na to da je plan koji je Italija prethodno dostavila zapravo mehanizam za izbjegavanje povrata.

(119) Komisija je, stoga, preliminarno zaključila da se osnivanjem novog društva očito želi postići i potaknuti izbjegavanje obveze povrata potpore te da je Airport Handling sljednik SEAH-a. Na temelju toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da se Airport Handling može smatrati odgovornim za povrat potpore koja je ranije odobrena SEAH-u i koja je u odluci o povratu iz 2012. utvrđena kao nespojiva.

3.2. **Dokapitalizacija**

(120) Komisija je zauzela preliminarno stajalište da se odluke društva SEA o osnivanju društva Airport Handling i njegovoj dokapitalizaciji mogu pripisati državi. Prvo, Komisija je primijetila da općina Milano drži većinski udjel od 54,81 % u društvu SEA i da bi, stoga, trebalo smatrati da država ima utjecaj na postupke donošenja odluka u društvu SEA te da je uključena u odluke koje donosi to društvo. Drugo, Komisija je uputila na određene izjave predstavnika talijanskih tijela o tom pitanju zbog kojih se čini da su osnivanje društva Airport Handling organizirala ta talijanska tijela, posebno kako bi zaštitila zaposlenike u milanskim zračnim lukama.

(*) Poslovna tajna.

(121) Uz to, s obzirom na to da se činilo da je SEA pod kontrolom talijanskih tijela, Komisija je donijela preliminarni zaključak da je dokapitalizacija, koju je financirala SEA, uključivala državna sredstva.

(122) Komisija je zauzela i preliminarno stajalište da SEA nije djelovala kao ulagač u tržišnom gospodarstvu kad je dokapitalizirala Airport Handling.

(123) Prvo, Komisija je izrazila sumnju da bi privatni ulagač osigurao kapital društvu Airport Handling u trenutku u kojem je to učinila SEA jer su službe Komisije talijanska tijela već obavijestile da bi namjeravano osnivanje novog pružatelja zemaljskih usluga vjerojatno dovelo do gospodarskog kontinuiteta i time obveze novog društva da vrati potporu za koju je u odluci o povratu iz 2012. utvrđeno da je nespojiva. Međutim, u poslovnom planu iz studenoga 2013. u obzir nije uzet rizik prijenosa obveze povrata sa SEAH-a na Airport Handling.

(124) Drugo, Komisija je izrazila sumnju u to je li poslovni plan na kojem se temelji odluka društva SEA o ulaganju u Airport Handling zasnovan na solidnim pretpostavkama.

(125) Komisija je, stoga, smatrala da se čini kako se ulaganje društva SEA od 25 milijuna EUR u Airport Handling ne temelji na ekonomskim ocjenama koje se mogu usporediti s onima koje bi, u relevantnim okolnostima, razuman privatni ulagač u sličnoj situaciji izvršio prije tih ulaganja kako bi odredio buduću profitabilnost. Na temelju toga Komisija je zauzela preliminarno stajalište da dokapitalizacija od 25 milijuna EUR čini državnu potporu u korist društva Airport Handling.

4. PRIMJEDBE ITALIJE

4.1. Gospodarski kontinuitet

(126) Italija je podsjetila da je prema ustaljenoj sudskoj praksi cilj povrata nezakonite i nespojive državne potpore ukloniti narušavanje tržišnog natjecanja prouzročeno konkurentskom prednosti koja je dodijeljena tom nezakonitom potporom. Stoga, nezakonitu potporu koja nije spojiva s unutarnjim tržištem mora vratiti onaj poduzetnik koji je u stvarnosti od nje ostvario korist. Obveza povrata može se proširiti na društva koja nisu prvotni korisnici potpore samo ako su ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti:

— to je društvo osnovano kako bi nastavilo obavljati djelatnost poduzetnika korisnika i

— to društvo zadržava stvarnu korist od konkurentske prednosti povezane s korisnikom potpore.

(127) Prema mišljenju Italije u ovom se predmetu prijenos konkurentske prednosti povezane s potporom koja je dodijeljena SEAH-u odmah može isključiti.

(128) Konkretno, Italija napominje da je Komisija u uvodnim izjavama 219. i dalje svoje odluke o povratu utvrdila da navodna prednost dodijeljena SEAH-u odgovara nadoknadi gubitaka SEAH-a zabilježenih u razdoblju 2002.–2010. Kako je Komisija navela, ti su gubitci nastali zbog visokih troškova osoblja koji čine znatan udjel u strukturi troškova pružatelja zemaljskih usluga. Budući da su dokapitalizacije koje Komisija smatra državnom pomoći prije svega služile za pokriće gubitaka nastalih zbog prekomjernih troškova osoblja SEAH-a, Italija smatra da bi se konkurentska prednost koju je SEAH ostvario *ipso facto* uklonila njegovom likvidacijom i izlaskom s tržišta.

(129) Italija je napomenula i da čak i ako bi se dio, iako mali, konkurentske prednosti povezane s potporom dodijeljenom SEAH-u mogao povezati s imovinom tog društva, tj. imovinom koju je SEAH upotrebljavao za pružanje zemaljskih usluga u milanskim zračnim lukama, ta se imovina ipak neće prenijeti sa SEAH-a na Airport Handling. Naprotiv, potonji će je privremeno unajmiti po tržišnim uvjetima do njezine prodaje na otvorenom tržištu.

(130) Italija je, nadalje, napomenula da se, čak i ako je konkurentska prednost stvarno prenesena sa SEAH-a na Airport Handling, u ovom predmetu ne može utvrditi da Airport Handling *de facto* nastavlja gospodarsku djelatnost SEAH-a.

(131) Prvo, nijedan ugovor o radu, *de facto* ili *de jure*, nije prenesen sa SEAH-a na Airport Handling. Prema mišljenju Italije u društvu Airport Handling zaposleno je, po znatno drukčijim uvjetima, samo osoblje koje je strogo nužno za pružanje zemaljskih usluga. Uz to, na nove ugovore o radu primjenjuje se drukčiji režim (odjeljak o pružateljima zemaljskih usluga umjesto odjeljka o upraviteljima zračnih luka) iz nacionalnog kolektivnog ugovora o radu (*Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro* (CCNL)) i drukčije udruženje zaposlenika (*Assohandlers* umjesto *Assoaeroporti*). Na temelju toga Italija je istaknula da će Airport Handling ostvariti smanjenje troškova osoblja, uz znatno povećanje produktivnosti.

(132) Italija je dodala i da Komisijina tvrdnja iz odluke o pokretanju postupka iz 2014. da su bivšim zaposlenicima SEAH-a zajamčena prava stečena u okviru prethodnih ugovora sa SEAH-a nije potkrijepljena činjeničnim dokazima. Prema mišljenju Italije u sporazumu od 4. studenoga 2013. nisu predviđena nikakva jamstva u korist bivših zaposlenika SEAH-a u pogledu stečenih prava te je jasno utvrđeno da se novi ugovori o radu trebaju temeljiti na novim uvjetima.

(133) Na Airport Handling neće se prenositi ni ugovori između SEAH-a i zračnih prijevoznika koji posluju u milanskim zračnim lukama. Italija je navela da je nakon raskida ugovora između SEAH-a i zračnih prijevoznika Airport Handling iznova pregovarao o ugovorima sa zračnim prijevoznicima koji posluju u milanskim zračnim lukama. Uz to, prema mišljenju Italije, SEA i Airport Handling nisu pokrenuli zajedničke marketinške napore u tu svrhu, što je suprotno Komisijinim tvrdnjama iz odluke o pokretanju postupka iz 2014., koja, prema mišljenju Italije, nije potkrijepljena nikakvim činjeničnim dokazima. U svakom slučaju ta okolnost ne bi bila relevantna za ocjenu gospodarskog kontinuiteta između SEAH-a i društva Airport Handling. U tom je pogledu Italija podsjetila da se trenutačan portfelj klijenata društva Airport Handling razlikuje od klijenata SEAH-a. Naime, Airport Handling sklopio je određene ugovore sa zračnim prijevoznicima koji prethodno nisu bili klijenti SEAH-a, ali istodobno nije uspio zadržati neke od bivših klijenata SEAH-a.

(134) Italija je tvrdila da se činjenica da je u poslovnom planu društva Airport Handling predviđen tržišni udjel od […] (*), kao takva, ne može smatrati dokazom gospodarskog kontinuiteta. Taj bi se tržišni udjel trebao ocijeniti u odnosu na cilj društva Airport Handling, odnosno ostvarivanje održivosti u srednjoročnom razdoblju.

(135) Italija je navela i da Airport Handling nije uključen u postupak prodaje imovine SEAH-a te da, stoga, nije došlo do prijenosa imovine između tih dvaju društava. Nadalje, Italija smatra da sama činjenica da se imovina korisnika potpore iznajmljuje trećem poduzetniku ne može biti dovoljan dokaz da je potonji ostvario konkurentsku prednost povezanu s tom potporom. Prema mišljenju Italije, kako bi to predstavljalo kontinuitet, ta se imovina mora iznajmiti po cijeni nižoj od tržišne cijene. Međutim, u ovom je predmetu cijenu najma odredilo neovisno društvo (IMQ).

(136) Italija je podsjetila i da se vlasnička struktura društva SEA znatno razlikuje od razdoblja kad je navodna potpora dodijeljena SEAH-u. Dok je u razdoblju 2002.–2010. SEA bila u potpunosti u vlasništvu države, trenutačno privatni ulagač F2i drži 44,31 % njezina kapitala.

(137) Nadalje, Italija smatra da je osnivanje Trusta dodatno jamstvo diskontinuiteta između SEAH-a i društva Airport Handling. Naime, kako je utvrđeno u ugovoru o trustu, djelatnosti upravitelja trebale bi biti ključne u postizanju sljedećih ciljeva:

— osigurati neovisno upravljanje udjelom društva SEA u društvu Airport Handling, preuzimanjem isključive kontrole nad društvom i time osiguranjem nepostojanja interesa i/ili protoka informacija između društva Airport Handling i grupe SEA, uz posebno upućivanje na SEAH i zemaljske usluge koje je potonji prethodno pružao u milanskim zračnim lukama,

— omogućiti ulazak novih privatnih ulagača koji nisu povezani s grupom SEA u kapital društva Airport Handling, u prvom koraku najmanje […] (*) %.

(138) Kao rezultat prijenosa 100-postotnog udjela društva SEA u društvu Airport Handling na Trust upravitelj je upisan u registar trgovačkih društava kao jedini dioničar društva. U tom svojstvu upravitelj ima punu i stvarnu kontrolu nad udjelom društva SEA u društvu Airport Handling.

(139) Kao jedini dioničar društva Airport Handling upravitelj, među ostalim, mora:

— prava glasa u pogledu imenovanja upravljačkih tijela društva Airport Handling ostvarivati neovisno i bez uplitanja društva SEA tako da osigura da članovi tih tijela nemaju ili da nisu imali operativne uloge u društvu SEA ili SEAH-u i da nisu ovisni o njima. U trenutku prijenosa udjela društva SEA na Trust svi članovi upravljačkih tijela društva Airport Handling koje je imenovala SEA dali su otkaz i zamijenjeni su članovima koje je imenovao upravitelj,

(*) Poslovna tajna.

— pratiti gospodarski diskontinuitet između SEAH-a i društva Airport Handling, zahtijevajući redovita izvješća o upravljanju društvom, točnoj provedbi poslovnog plana, tržišnom udjelu i izgledima za razvoj,

— osigurati uspostavu postupaka kako bi se spriječila neopravdana korist društvu Airport Handling od informacija koje ima SEA pri stjecanju ili zadržavanju ugovora sa zračnim prijevoznicima ili dobavljačima robe ili usluga,

— potvrditi nepostojanje prodajnih transakcija između SEAH-a i društva Airport Handling.

4.2. **Dokapitalizacija**

4.2.1. *Državna sredstva i pripisivost državi*

(140) Italija smatra da se na temelju statusa društva SEA kao javnog poduzetnika ne može zaključiti da njegova sredstva ispunjuju uvjete za državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. U tom je pogledu Italija podsjetila da SEA ne posjeduje financijska sredstva društva Airport Handling niti ima kontrolu nad njima jer njezinim udjelom u društvu Airport Handling upravlja neovisno tijelo, Trust, potpuno neovisno od društva SEA.

(141) SEA stoga ne bi mogla izvršavati uobičajene ovlasti većinskog dioničara, odnosno, među ostalim, ovlast imenovanja članova upravljačkih tijela društva kćeri i, stoga, imati odlučujuću ulogu u upravljanju društvom.

(142) Prema mišljenju Italije Komisija ne može donijeti zaključak o pripisivosti osporavane mjere državi samo na temelju činjenice da je izrazito nevjerojatno da bi se te mjere poduzele bez uplitanja države. Prema mišljenju Italije Komisija je obvezna zadovoljiti visok standard dokaza. Predmetne mjere mogu se smatrati pripisivima državi samo u mjeri u kojoj je javni dioničar društva SEA imao ključnu ulogu u donošenju odluke o dokapitalizaciji u korist društva Airport Handling. U tom smislu Italija smatra da je važno napomenuti da se u članku 15. statuta društva SEA, među ostalim, navodi da za povećanje kapitala društava kćeri mora glasovati najmanje šest od sedam članova, za što je potreban pristanak upravitelja koje je imenovao privatni dioničar F2i. Stoga, bez obzira na vlasništvo društva SEA nad većinskim udjelom, javni dioničar ne može valjano razmatrati dokapitalizaciju bez traženja pristanka (ili odlučujućeg glasa) direktora koje je imenovao taj privatni dioničar.

(143) Nadalje, Italija je navela da su izjave kao što su izjave ministra za infrastrukturu i promet kojima je umirivao zaposlenike, a koje je Komisija citirala u odluci o pokretanju postupka, u potpunosti u skladu s europskom i talijanskom praksom te da se, stoga, ne mogu upotrijebiti kao dokaz pripisivosti te mjere državi. Predmetne izjave moraju se smatrati političkim izjavama kojima je cilj umanjiti negativne učinke nezaposlenosti.

(144) Na temelju toga Italija smatra da se ulaganje društva SEA u Airport Handling ne može pripisati državi i da ne uključuje državna sredstva te da, stoga, ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

4.2.2. *Postojanje gospodarske prednosti*

(145) Italija je podsjetila da je privatni dioničar unio kapital razmjeran udjelu kapitala koji drži SEA, odnosno 44,31 %. Prema mišljenju Italije udio privatnog ulagača F2i ima stvaran ekonomski učinak i značajan je. U tom pogledu Italija smatra da je važno napomenuti da se, u skladu s Komisijinom praksom, privatno ulaganje od oko jedne trećine ukupnog ulaganja smatralo značajnim. Prema mišljenju Italije to je samo po sebi dovoljno da se isključi definiranje te dokapitalizacije kao državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

(146) Drugo, Italija je navela da je poslovni plan društva Airport Handling ocijenio neovisni stručnjak koji je zaključio da je ulaganje društva SEA opravdano s isključivo ekonomskog stajališta i da je, stoga, u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu.

(147) Na temelju toga Italija smatra da je ulaganje društva SEA u Airport Handling izvršeno u okolnostima koje bi bile prihvatljive privatnom ulagaču koji posluje u uobičajenim tržišnim uvjetima i da, stoga, mjera ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

5. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

(148) SEAH (u likvidaciji), Milan Airport Handling Trust i Airport Handling, SEA i zainteresirana strana koja je zatražila anonimnost dostavili su primjedbe Komisiji.

5.1. Primjedbe subjekata Milan Airport Handling Trust i Airport Handling (dalje u tekstu „Trust")

5.1.1. *Prijenos radne snage*

(149) Prema mišljenju predstavnika Trusta od početka svojeg poslovanja Airport Handling temeljio je svoj poslovni model na ekonomskoj logici koja se razlikuje od one SEAH-a te mu je cilj bio poslovati na tržištu samostalno i ostvariti održivost bez intervencija svojeg dioničara u smislu unosa kapitala.

(150) Konkretno, Airport Handling uvijek je smatrao da bi se u njegovu poslovnom modelu radna snaga organizirana prema kriterijima djelotvornosti i relevantnosti trebala mijenjati. Prema mišljenju predstavnika Trusta za zemaljske usluge uobičajeni su vrhunci potrebe za radnom snagom u određenom razdoblju tijekom godine (npr. ljeti). Kako bi se zadovoljile te brze promjene potražnje, pružatelj usluga mora fleksibilno reagirati zapošljavanjem osoblja na određeno vrijeme za ta razdoblja kad je zapošljavanje opravdano s obzirom na potrebni obujam posla.

(151) Dok je SEAH uglavnom koristio […] (*) ([…] (*)), Airport Handling usvojio je pristup koji se temelji na […] (*) (npr. […] (*)). Iako bi za to trebale složenije aktivnosti obuke, upravljanja i koordinacije, to bi, s druge strane, dovelo do veće fleksibilnosti i, stoga, do pada operativnih troškova. Prema mišljenju predstavnika Trusta time je omogućeno […] (*) (31. prosinca 2014. Airport Handling imao je […] (*)).

(152) Trust je naveo da nije bilo prijenosa ugovora o radu između SEAH-a i društva Airport Handling, što se dokazuje sljedećim okolnostima:

— u društvu Airport Handling osoblje se zapošljavalo u skladu s planom koji je utvrđen potpuno neovisno, u skladu s očekivanim obujmom prometa i specifičnom organizacijom rada, čime je ostvareno znatno smanjenje radne snage u usporedbi sa SEAH-om,

— bivši zaposlenici SEAH-a zaposleni u društvu Airport Handling na temelju uvjeta koji su formalno i materijalno drukčiji, u skladu s poslovnim modelom koji se razlikuje od SEAH-a.

(153) Uz to, Trust je podsjetio na snažno protivljenje i vrlo teške odnose sa sindikalnim organizacijama u lipnju 2014. Prema mišljenju predstavnika Trusta očito je da, da su se u društvu Airport Handling doista ponovno zaposlili bivši zaposlenici SEAH-a na temelju istih uvjeta, ti zaposlenici ne bi imali razloga za pritužbe. Naprotiv, snažan otpor sindikata sporazumu iz lipnja 2014. dokaz je da su radnici u potpunosti bili svjesni da su se njihovi uvjeti zapošljavanja pogoršali.

5.1.2. *Ugovori sa zračnim prijevoznicima*

(154) Prvo, Trust je naveo da se ugovori sa zračnim prijevoznicima po svojoj prirodi ne mogu prenijeti na treće strane. U članku 3.2. Standardnog sporazuma o zemaljskim uslugama izričito se navodi da, osim u iznimnim slučajevima koji će se dogovoriti s društvima za zemaljske usluge, prijevoznik ne može prenijeti zadaće na treće strane na temelju ugovora:

„Prijevoznik ne smije imenovati nijednu drugu osobu, društvo ili organizaciju za pružanje usluga koje je društvo za zemaljske usluge suglasno izvršiti na temelju ovog Sporazuma, osim u posebnim slučajevima koje će strane zajedno dogovoriti".

(155) Trust je dostavio nekoliko izjava zračnih prijevoznika koji nisu proveli natječajni postupak u smislu postupaka javne nabave kako bi odabrali Airport Handling kao pružatelja zemaljskih usluga. Ti su zračni prijevoznici naveli da je Airport Handling neovisno o tome izabran na temelju natjecateljskog postupka koji se temelji na uspoređivanju s drugim pružateljima zemaljskih usluga.

(156) Uz to, Trust je podsjetio da trajanje sporazuma o pružanju zemaljskih usluga određuje zračni prijevoznik i da je često predviđena mogućnost potonjeg da se povuče uz otkazni rok. Na primjer, u standardnom ugovoru IATA-e navodi se da svaka strana može raskinuti ugovor uz otkazni rok od 60 dana. Stoga ugovor sa zračnim prijevoznikom nije nužno dugotrajni ugovor na temelju kojeg se pružatelj zemaljskih usluga može zaštititi od konkurencije. *De facto*, zračni prijevoznici mogu se povući iz ugovora ako dobiju bolje uvjete od drugih pružatelja usluga.

(*) Poslovna tajna.

(157) Prema mišljenju predstavnika Trusta SEAH je izašao s tržišta te je Airport Handling pregovarao o novim ugovorima sa zračnim prijevoznicima. Potonji su društvu Airport Handling i drugim kontaktiranim pružateljima usluga predložili drukčije, povoljnije, uvjete od onih koje su dobili od SEAH-a. Prema mišljenju predstavnika Trusta prilično je uobičajeno da zračni prijevoznik odluči raskinuti ugovor kad dobije povoljnije uvjete od drugih konkurentskih pružatelja zemaljskih usluga ili da prijeti raskidom ugovora ako trenutačni pružatelj zemaljskih usluga ne želi poboljšati svoju ponudu u usporedbi s ponudom drugih pružatelja.

(158) Airport Handling počeo je poslovati u milanskim zračnim lukama 1. rujna 2014. nakon što je udjel društva SEA prenesen na Trust. Iako je Airport Handling prvotno obavijestio ENAC i zračne prijevoznike da će početi poslovati 1. srpnja 2014., zbog kašnjenja u prijenosu dionica na Trust i poteškoća sa sindikatima to je pokretanje poslovanja dodatno odgođeno za 1. rujna 2014.

(159) Airport Handling sklopio je 28. veljače 2015. ugovore s […] (*) zračnih prijevoznika, […] (*) koji posluju u zračnoj luci Linate i […] (*) koji posluju u zračnoj luci Malpensa. Trust je, nadalje, naveo da Airport Handling nije sklopio ugovore sa svim zračnim prijevoznicima koji su prethodno imali ugovorni odnos sa SEAH-om. Točnije, […] (*).

(160) Prema mišljenju predstavnika Trusta ugovori koje je Airport Handling potpisao sa zračnim prijevoznicima razlikuju se od ugovora sa SEAH-om:

— *s pravnog stajališta:* Airport Handling sklopio je novi ugovorni odnos i nije postao sljednik prethodnog ugovora. Stoga Airport Handling nije odgovoran za prethodne obveze, potraživanja i dugovanja zračnih prijevoznika prema SEAH-u,

— *s obzirom na sadržaj:*

  — Airport Handling gotovo je sustavno od prijevoznika (izravno ili preko obavijesti o natječaju) primao zahtjeve za […] (*),

  — neki su prijevoznici […] (*),

  — neki su prijevoznici zatražili […] (*).

(161) Konkretno, prema mišljenju predstavnika Trusta […] (*) prijevoznika je od društva Airport Handling u okviru pregovora o novom ugovoru za pružanje zemaljskih usluga dobilo […] (*). Istodobno su […] (*) prijevoznici ugovorili […] (*) sa SEAH-om.

(162) Trust je naveo i da će neki od najvažnijih ugovora s prijevoznicima ([…] (*)) isteći kako slijedi:

— ugovor s […] (*) […] (*),

— ugovor s […] (*) […] (*),

— ugovor s […] (*) […] (*).

5.1.3. *Pretpostavljeni zajednički marketinški napori*

(163) Kao i Italija, i Trust smatra da su svi zajednički marketinški napori koje su uložili SEA/SEAH i Airport Handling, ako se ti napori mogu dokazati, nevažni za ocjenu gospodarskog kontinuiteta.

(164) Uz to, Trust smatra da činjenica da je SEA možda javno i/ili u komunikaciji s prijevoznicima izjavila da grupa namjerava nastaviti poslovati u području zemaljskih usluga nije relevantna za potrebe istražnog postupka s obzirom na to da su osnivanje i kapitalizacija društva Airport Handling Komisiji bili poznati od 2013.

5.1.4. *Očekivani tržišni udjel društva Airport Handling*

(165) Prema mišljenju predstavnika Trusta činjenica da Airport Handling može steći znatnu prisutnost na tržištu zemaljskih usluga u milanskim zračnim lukama nije rezultat prijenosa imovine sa SEAH-a na Airport Handling, nego posebnog konteksta milanskih zračnih luka i poslovnih modela različitih pružatelja zemaljskih usluga.

(*) Poslovna tajna.

(166) Trust smatra da je činjenica da neko društvo izlazi s tržišta i da drugi subjekt (bez obzira na to je li riječ o novom sudioniku na tržištu ili već postojećem subjektu) stječe slične tržišne udjele redovita pojava na tržištu i da je rezultat unakrsne elastičnosti konkurentskih poduzetnika. Na hipotetskom tržištu sa samo dva poduzetnika A i B vjerojatno je da će se, ako društvo A propadne, njegovi klijenti i tržišni udjel prenijeti na poduzetnika B, bez ikakvih pravnih ili činjeničnih poveznica između tih dvaju poduzetnika. U slučaju milanskih zračnih luka točno je da posluje više od dvaju pružatelja zemaljskih usluga, ali su se, prema mišljenju predstavnika Trusta, samo dva pružatelja u svojem poslovnom modelu usmjerila na milanske zračne luke. Slični tržišni udjeli mogli bi se, prema mišljenju predstavnika Trusta, opravdati upućivanjem na činjenicu da je Airport Handling jedini pružatelj usluga koji je svoju djelatnost u milanskim zračnim lukama organizirao kao čvorišni pružatelj usluga kako bi u velikom dijelu zadovoljio potražnju prijevoznika i pružao visokokvalitetne usluge.

(167) Trust smatra da je Komisijino obrazloženje kružno: ili je tržišni udjel koji Airport Handling treba ostvariti u milanskim zračnim lukama, kako je procijenjeno u poslovnom planu, nerealan i stoga bi dokapitalizacija društva Airport Handling činila državnu potporu ili je tržišni udjel *de facto* realan, ali je u tom slučaju činjenica da bi Airport Handling mogao ostvariti taj tržišni udjel relevantna za pitanje gospodarskog kontinuiteta.

5.1.5. *Upotreba imovine SEAH-a u društvu Airport Handling*

(168) Trust naglašava da je natječaj za prodaju SEAH-ove imovine proglašen neuspješnim jer nijedan ponuditelj nije iskazao interes za kupnju lotova ponuđenih za prodaju.

(169) Prema mišljenju društva Airport Handling glavni je razlog za to činjenica da je SEAH-ova imovina zastarjela i da se, stoga, ne čini privlačnom na tržištu. Naime, Trust je naveo da je od […] (*) najvrjednijih komponenti (tj. […] (*)), samo oko […] (*) imovine SEAH kupljeno nakon 31. prosinca 2006. Većina imovine stara je preko 15 godina zbog čega je vrlo teško dobiti zamjenske dijelove i time osigurati potrebne razine usluge.

(170) Trust je podsjetio i da Airport Handling nije dostavio ponudu u natječaju za prodaju SEAH-ove imovine. Međutim, smatra da njegovo stjecanje imovine ne bi bilo dokaz gospodarskog kontinuiteta sa SEAH-om.

(171) Trust je naveo i da Airport Handling trenutačno upotrebljava SEAH-ovu imovinu na temelju bilateralnog ugovora potpisanog 1. rujna 2014. Prema mišljenju predstavnika Trusta ugovor je dogovoren u nepristranim pregovorima između SEAH-a i upravitelja u razdoblju od datuma osnivanja Trusta (30. lipnja 2014.) do datuma stvarnog prijenosa udjela društva SEA u društvu Airport Handling na Trust (27. kolovoza 2014.).

(172) Upravitelj je u ugovor unio znatne izmjene, kao što su sljedeće:

— provjera tržišne vrijednosti najamnine koju provodi neovisni stručnjak kojeg su zajedno imenovali Airport Handling i SEAH kako bi se osiguralo da je Airport Handling platio tržišnu naknadu za upotrebu SEAH-ove imovine,

— prilagodba te najamnine u slučaju odstupanja od više od 10 % od najamnine koju je naveo neovisni stručnjak,

— produljenje ugovora do 31. kolovoza 2015. kako bi ga se uskladilo s uobičajenom komercijalnom praksom,

— mogućnost podnajma opreme trećim stranama,

— uvjet da redovito održavanje i popravak štete provodi Airport Handling, dok je za izvanredno održavanje i dalje odgovoran SEAH.

(173) Trust je podsjetio da je najamnina određena na temelju neovisnih vrednovanja različitih stručnjaka i da, stoga, odgovara tržišnoj cijeni.

(174) Trust je naveo i da je Airport Handling već uspostavio postupke za kupnju, od trećih strana, znatnog udjela imovine ([…] (*) %) potrebne za poslovanje kako bi po isteku ugovora o najmu zamijenio imovinu koju je unajmio od SEAH-a. U tom kontekstu:

— Upravni odbor društva Airport Handling donio je 26. studenoga 2014. odluku o pokretanju natječajnog postupka za obnovu imovine koja je unajmljena od SEAH-a, uz ukupnu procijenjenu vrijednost od oko […] (*) EUR,

(*) Poslovna tajna.

— ti natječaji (od kojih je u trenutku kad je Trust dostavio primjedbe na odluku o pokretanju postupka iz 2014. jedan još uvijek bio u fazi pokretanja) zaključeni su početkom siječnja 2015. te je 11. veljače 2015. Airport Handling već odobrio prvu narudžbu oko […] (*) % imovine (uključujući […] (*)). Prema mišljenju predstavnika Trusta drugi dio mogao bi se ubrzo naručiti, ovisno o pronalasku drugih oblika financiranja ili nabave jer je iz rezultata postupka odabira vidljivo znatno povećanje troškova nove opreme.

5.1.6. *Trenutak i logika operacije*

(175) Prema mišljenju predstavnika Trusta zaključak da je osnivanje novog društva kćeri društva SEA za zemaljske usluge usmjereno na izbjegavanje naloga o povratu jednako je izjavi da bi se negativnom odlukom o državnoj potpori korisnika navodne potpore spriječilo da ponovno pokrene poslovanje po novim uvjetima.

5.1.7. *Mjere koje je upravitelj poduzeo kako bi osigurao gospodarski diskontinuitet*

(176) Trust ističe da su 1. kolovoza 2014. upravitelj i SEA sklopili Protokol na temelju kojeg upravitelj može početi obavljati određene funkcije vođenja i praćenja poslovanja društva Airport Handling u srpnju i kolovozu 2014.

(177) U toj fazi, uz mjere poduzete nakon savjetovanja sa SEAH-om u pogledu najma SEAH-ove imovine i izvješća stručnjaka, upravitelj je od društva SEA zatražio i dobio financijska sredstva potrebna kako bi svoj posao obavljao potpuno neovisno od potonjeg. Uz to, upravitelj je od društva SEA zatražio da ponovno utvrdi ugovore o pružanju usluga s društvom Airport Handling, odredio je novog pravnog savjetnika društva Airport Handling i zatražio izmjene statuta društva Airport Handling kako bi osigurao punu autonomiju društva.

(178) Nakon prijenosa udjela društva SEA na Trust upravitelj je 27. kolovoza 2014. imenovao novi Upravni odbor.

(179) Upravitelj je osigurao i da Odbor učini sljedeće:

— zatraži od članova Upravnog odbora društva Airport Handling da izrade i dostave cjelokupnu ocjenu poslovanja kako bi se osiguralo da se ne donose akti koji nisu spojivi sa zahtjevom gospodarskog diskontinuiteta,

— zatraži uspostavljanje postupaka kako bi se:

  — među ostalim, potvrdilo da između SEAH-a i društva Airport Handling ne postoje nikakvi pravni akti koji se odnose na nabavu robe, pokretnu i/ili nepokretnu imovinu, ugovore sa zračnim prijevoznicima i/ili dobavljačima roba i usluga koje se odnose na zemaljske usluge,

  — provjerilo da će Airport Handling uspostaviti potrebne postupke i kontrole kako bi se izbjeglo da društvo ostvaruje neopravdane koristi od komercijalnih informacija koje ima SEA, a koje bi društvu Airport Handling mogle koristiti u odnosu na konkurente u stjecanju ili zadržavanju ugovora s prijevoznicima ili koje su relevantne za pozicioniranje društva Airport Handling na tržištu zemaljskih usluga,

— uzme u obzir postojeće funkcije, uključivanjem viših funkcija ako se smatraju nedostatnima (posebno u Odjelu za pravne poslove i resurse),

— izmijeni upravljanje društvom Airport Handling delegiranjem širokih ovlasti odlučivanja glavnom izvršnom direktoru (koji je član Trusta),

— ocijeni i privremeno potvrdi glavnog direktora,

— donese odluku da Airport Handling treba imati vlastito *web*-mjesto,

— pokrene intenzivne pregovore s društvom SEA radi detaljne revizije postojećih ugovora o pružanju usluga između društava Airport Handling i SEA kako bi se osiguralo da su sve usluge dostupne po najboljim mogućim uvjetima te dobila mogućnost prekida usluga bez sankcija ako i kad Airport Handling odluči iskoristiti vlastite strukture ili se obratiti drugim, prikladnijim dobavljačima,

(*) Poslovna tajna.

— obavijesti klijente, dobavljače i nadležno tijelo (ENAC) o promjeni kontrole u društvu.

(180) Nadalje, upravitelj je poduzeo mjere kako bi osigurao gospodarski diskontinuitet. Ukratko, ti postupci uključuju:

— popisivanje operacija koje se smatraju važnima za osiguranje gospodarskog diskontinuiteta,

— ocjenu i odobrenje tih operacija,

— protok informacija prema Odboru,

— postupke koji se odnose na upravljanje informacijama te njihovo odvajanje i pohranu, što može biti važno za gospodarski diskontinuitet.

(181) Trust je naveo da su ti unutarnji postupci objašnjeni tijekom dviju edukacija za više i srednje rukovoditelje društva Airport Handling.

5.1.8. *Pripisivost mjera državi*

(182) Prema mišljenju predstavnika Trusta u razdoblju od lipnja do kolovoza 2014. talijanska tijela nisu izvršavala izravan utjecaj na društvo SEA i njegovu odluku o ulaganju u društvo Airport Handling. Nikad nije bilo nikakvih izravnih ili neizravnih naznaka koje bi dovele i do najmanje sumnje da je odluka o osnivanju i/ili kapitalizaciji društva Airport Handling ovisila o talijanskim tijelima.

5.1.9. *Poslovni plan društva Airport Handling i usklađenost s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu*

(183) Prema mišljenju predstavnika Trusta ne postoji kontinuitet između SEAH-a i društva Airport Handling te bi, stoga, svaki privatni ulagač uzeo u obzir krhkost Komisijine ocjene iz odluke o pokretanju postupka iz 2014. te ona ne bi utjecala na njegovu odluku o ulaganju u društvo Airport Handling.

(184) Trust je pojasnio da je poslovni plan iz studenoga 2013. koji je Komisiji prvotno predstavljen u međuvremenu poboljšan. Stoga se odluka o kapitalizaciji društva Airport Handling temeljila na poslovnom planu iz kolovoza 2014. koji je Upravni odbor društva Airport Handling donio 26. kolovoza 2014.

(185) Nakon prijenosa udjela društva SEA na Trust upravitelj je nastavio s provjerom vjerodostojnosti poslovnog plana društva Airport Handling. Prema izjavi predstavnika Trusta novoizabrani Odbor društva Airport Handling najprije je ispitao je li poslovni plan od 6. kolovoza 2014. pouzdan te je tu zadaću povjerio grupi Boston Consulting Group („BCG").

(186) BCG je o svojim nalazima Airport Handling izvijestio 14. listopada 2014. BCG je zaključio da je cilj poslovnog plana, tj. EBIT u 2017. od […] (*) EUR, uz maržu od […] (*) %, razuman i da je razina odstupanja uglavnom u skladu s prosječnom profitabilnosti značajnog uzorka drugih europskih društava koja posluju u sektoru zemaljskih usluga ili nešto niža od nje. BCG je potvrdio i valjanost poslovnog plana iz studenoga 2013.

5.1.9.1. Namjeravano smanjenje radne snage i povećanje djelotvornosti

(187) Prema mišljenju predstavnika Trusta Airport Handling je odlučan ostvariti najveću moguću djelotvornost s pomoću […] (*). U skladu s poslovnim planom od 6. kolovoza 2014. očekuje se da će se u društvu Airport Handling zaposliti […] (*). To će se ostvariti usklađivanjem koordinacijskih struktura i uvođenjem nove učinkovite opreme i računalnih sustava za upravljanje osobljem, zahvaljujući kojima Airport Handling neće morati zamijeniti osoblje koje odlazi iz društva.

(*) Poslovna tajna.

5.1.9.2. Povećanje djelotvornosti povezano s čimbenicima koji su specifični za organizaciju rada

(188) Prema mišljenju predstavnika Trusta još veći stupanj djelotvornosti proizići će iz sljedećih mjera:

— *optimizacije udjela ugovora na određeno vrijeme i ugovora na nepuno radno vrijeme:* očekuje se da će se već 2015. djelotvornost povećati za oko […] (*) %; a s […] (*) povećat će se za dodatnih […] (*) % do 2017.,

— *boljeg definiranja programa rada:* u ugovoru o radu koji primjenjuje Airport Handling predviđa se […] (*) u odnosu na ugovor koji je SEAH upotrebljavao za svoje zaposlenike. Time će se omogućiti ušteda od […] (*) % u pogledu broja zaposlenika. Uz to, dnevno radno vrijeme osoblja zaposlenog na puno radno vrijeme […] (*), što će utjecati na potrebe za osobljem u iznosu od […] (*) %. Produljenjem kolektivnog ugovora, koje se očekuje 2015., dodatno […] (*). Nadalje, Airport Handling namjerava optimizirati upotrebu resursa uvođenjem instrumenata kao što su rad u smjenama i ugovori s mogućnosti promjene dnevnog i tjednog rasporeda ovisno o stvarnim potrebama u skladu s novim mogućnostima koje se nude u kolektivnim ugovorima na nacionalnoj razini. S pomoću tih mehanizama Airport Handling moći će dodatno povećati djelotvornost za najmanje […] (*) %,

— *prilagodbe organizacijske strukture u cilju učinkovitije upotrebe resursa* […] (*): već 2015. djelotvornost će se povećati kao rezultat sezonske nadogradnje matrica u funkciji rasta prometa i preraspodjele dopusta na devet mjeseci što uključuje […] (*). Procijenjene uštede iznosit će […] (*) %,

— *optimizacije kapaciteta postojećeg osoblja:* postupna upotreba […] (*) dovest će do povećanja produktivnosti od 0,5 %. Smanjenjem radnih mjesta za […] (*), što je djelomično već provedeno ([…] (*) i djelomično se provodi tijekom 2015. ([…] (*)), dodatno će se pridonijeti povećanju djelotvornosti,

— *ekonomije razmjera koja proizlazi iz povećanja prometa:* povećanjem prometa postojećih klijenata i sklapanjem ugovora s novim prijevoznicima, čak i onima koji ne posluju u vršnim razdobljima, omogućit će se poboljšanja čimbenika koji se odnose na zadovoljenje potreba za osobljem s učinkom u smislu produktivnosti od + […] (*) % u 2017.,

— *strukturnih prilagodbi u industrijskim procesima:* Predstavnici Trusta spomenuli su sljedeće načine koji su predviđeni za poticanje djelotvornosti: bolje planiranje i organizacija rada, ulaganja u tehnička rješenja kako bi se omogućilo djelomično ili potpuno automatiziranje određenih aktivnosti; povezivanje rashoda za zaposlenike s rezultatima i ishodima poslovanja. U pogledu planiranja rada Trust je naveo da je Airport Handling predvidio ulaganja u nove IT sustave za upravljanje osobljem i raspodjelu smjena koji će dovesti do racionalnije upotrebe resursa uz djelotvornost od […] (*) %. Uz to, Airport Handling započeo je postupak kupnje nove opreme s modernim geolokacijskim sustavima. Djelotvornost u pogledu upotrebe osoblja procijenjena je na […] (*) %.

(189) Prema mišljenju predstavnika Trusta na temelju rezultata ostvarenih u društvu Airport Handling u prvim mjesecima poslovanja Komisija će moći *ex post* provjeriti opravdanost pretpostavki iz poslovnog plana. Trust je uputio na rezultate prva četiri mjeseca poslovanja, iz kojih je vidljivo […] (*) EBIT od […] (*) EUR i […] (*) od […] (*) EUR u usporedbi s prognozama iz poslovnog plana od 6. kolovoza 2014. To je pozitivno kretanje bilo rezultat […] (*) prihoda ([…] (*) EUR) i […] (*) troškova ([…] (*) EUR).

5.2. **Primjedbe SEAH-a (u likvidaciji)**

5.2.1. *Imovina SEAH-a*

(190) SEAH smatra da je oprema za pružanje zemaljskih usluga imala knjigovodstvenu vrijednost od […] (*) EUR prije pokretanja likvidacije SEAH-a. Prosječna starost te imovine bila je […] (*). Od otprilike […] (*) stavki veće vrijednosti […] (*) opreme, osim […] (*)), samo je […] (*) stečeno nakon 31. prosinca 2006.

(*) Poslovna tajna.

(191) Kad je pokrenuta likvidacija SEAH-a, jedina druga imovina društva sastojala se od obrtnog kapitala povezanog s poslovanjem prekinutim 1. rujna 2014. Uz to, bili su prisutni određeni […] (*). Te su pozicije u međuvremenu likvidirane. Stoga, prema mišljenju SEAH-a, kako bi financirao troškove likvidacije i sva preostala dugovanja, likvidator može računati samo na prodaju opreme za pružanje zemaljskih usluga.

5.2.2. *Natječaj za prodaju imovine SEAH-a*

(192) Jedna od glavnih zadaća likvidatora bila je provesti otvoren, javan i nediskriminirajući natječajni postupak za prodaju imovine SEAH-a koji je već pokrenut prije pokretanja likvidacije tog društva.

(193) SEAH je izjavio da je imovina podijeljena u devet grupa koje su uključivale komplementarnu imovinu različite vrijednosti i funkcionalne autonomije. Cilj je bio zajamčiti velik broj ponuditelja u natječaju. Podjelom imovine u grupe namjeravalo se odgovoriti na zahtjeve tržišta koji su utvrđeni na temelju poslovanja većih pružatelja zemaljskih usluga u talijanskim zračnim lukama. Na temelju dostupnih informacija vidljivo je da je postupak prodaje bio ograničen na pružatelje zemaljskih usluga, upravitelje zračnih luka, zračne prijevoznike, proizvođače vrste opreme koja se prodavala, preprodavače i društva za *leasing*. Nadalje, utvrđen je određeni minimalni potrebni solventni kapital koji se posebno odnosi na i. promet od najmanje 1 milijuna EUR po grupi imovine za koju se namjerava dostaviti ponuda; ii. neto imovinu od najmanje 1 milijun EUR ili 2 milijuna EUR ako potencijalni kupci dostavljaju ponude za više od jedne grupe; iii. omjer duga i ukupne imovine koji ne smije biti veći od 3. U pozivu za dostavu ponuda nisu utvrđeni nikakvi kriteriji odabira, osim prethodno navedenih obveznih uvjeta.

(194) SEAH napominje da nijedan potencijalni ponuditelj nije izrazio interes za stjecanje te imovine. Jedine zahtjeve za dostavu informacija podnijele su strane izvan okvira postupka koje su bile zainteresirane za stjecanje samo određene imovine, no po cijenama koje su znatno niže od cijena koje su odredili neovisni stručnjaci. SEAH je naveo i da je Airport Handling izrazio interes za stjecanje predmetne imovine, ali nije dostavio ponudu. Komisija napominje da su talijanska tijela već 27. studenoga 2013., kad su se s Komisijom savjetovala o planu društva SEA da likvidira SEAH, osnuje Airport Handling i osigura mu kapital, izjavila da Airport Handling neće sudjelovati u postupku prodaje i da, stoga, u tom postupku neće dostaviti nikakvu ponudu.

(195) Nakon neuspješnog pokušaja prodaje imovine SEAH-a likvidator je nastavio kontaktirati s glavnim upraviteljima u sektoru kako bi raspravio mogućnost prodaje te imovine i uvjete koji bi se mogli primjenjivati na tu prodaju.

5.2.3. *Vrednovanje imovine*

(196) SEAH je podsjetio da je prije pokretanja likvidacije SEAH-a njegov Upravni odbor odabrao IMQ kao neovisnog stručnjaka kojem je povjerio vrednovanje imovine. To je vrednovanje dostavljeno 25. lipnja 2014. te je predložena godišnja najamnina od […] (*) EUR, za koju se smatralo da je u skladu s tržišnim uvjetima. SEAH je 1. rujna 2014. društvu E&Y povjerio drugo vrednovanje imovine. Na zahtjev upravitelja SEAH i upravitelj zajedno su angažirali E&Y da dostavi to drugo vrednovanje. E&Y je zatim predložio godišnju najamninu od 1,4 milijuna EUR.

(197) SEAH je dodao da Airport Handling imovinu SEAH-a trenutačno upotrebljava na temelju ugovora o najmu te da je odgovoran za njezino održavanje (troškovi održavanja procijenjeni su na […] (*) EUR godišnje).

5.2.4. *Ugovor o najmu*

(198) SEAH je izjavio da je ugovor o najmu prije sklapanja bio predmet intenzivnih pregovora između strana, bez uplitanja društva SEA. SEAH je naveo da je sklapanje ugovora o najmu obvezan uvjet za održavanje vrijednosti imovine s obzirom na to da se prestala upotrebljavati. Bez ugovora o najmu s društvom Airport Handling SEAH bi morao ukloniti opremu iz prostora zračne luke, što bi dovelo do znatnih troškova prijevoza i održavanja.

(199) SEAH je naveo i da je, uzimajući u obzir istek ugovora o najmu 31. kolovoza 2015., likvidator razmatrao opcije raspolaganja imovinom. SEAH ističe da bi se prodajom imovine društvu Airport Handling, nakon što se otklone Komisijine sumnje o gospodarskom kontinuitetu, omogućilo SEAH-u da maksimizira vrijednost te imovine u postupku likvidacije.

(*) Poslovna tajna.

5.3. **Primjedbe društva SEA**

5.3.1. *Gospodarski kontinuitet*

(200) Prema mišljenju društva SEA sudska praksa navedena u odluci o pokretanju postupka iz 2014. znatno se razlikuje od ovog predmeta.

(201) Prvo, ta se sudska praksa isključivo odnosi na situacije koje odlikuje prisutnost prijenosa imovine s korisnika potpore na novoosnovano društvo. Ta se sudska praksa, u biti, odnosi na slučajeve u kojima je poduzetnik koji je ostvario korist od nespojive državne potpore i koji tu prednost nije mogao vratiti osnovao novog poduzetnika kojem je prenio dio svojih djelatnosti. Drugo, u svim slučajevima koje je navela Komisija, prijenos između korisnika i novog poduzetnika odnosio se na imovinu znatne vrijednosti (djelatnosti, objekti, roba, nekretnine, žigovi, prava industrijskog vlasništva).

(202) Prema mišljenju društva SEA značajke ovog slučaja dovode do zaključka da Airport Handling nije mogao nastaviti ostvarivati konkurentsku prednost povezanu s navodnom potporom koju je primilo društvo SEAH s obzirom na to da nije preuzeo nikakvu imovinu od društva SEAH. Naprotiv, navodna konkurentska prednost dodijeljena društvu SEAH prestala bi s likvidacijom društva i stoga se ne bi mogla prenijeti.

(203) Društvo SEA podsjeća da je u odluci o povratu iz 2012. Komisija zaključila da navodna konkurentska prednost dodijeljena SEAH-u odgovara financiranju gubitaka koji su nastali za društvo uglavnom kao posljedica visokih troškova osoblja. Podsjećajući da troškovi osoblja uvelike utječu na strukturu troškova pružatelja zemaljskih usluga i čine između 65 % i 80 % ukupnih troškova, SEA ističe da se, za razliku od slučajeva koje je navela Komisija, ovaj slučaj ne odnosi ni na prijenos dionica ili imovine potrebne za obavljanje (odnosno za nastavak) djelatnosti SEAH-a ni na poslovanje čiji je cilj zaštititi imovinu korisnika i time izbjeći nalog za povrat.

(204) Prema mišljenju društva SEA potrebno je napomenuti da, s obzirom na to da je prednost koja je proizašla iz navodne državne potpore koju je primio SEAH bila upotrijebljena za pokrivanje gubitaka nastalih zbog prekomjernih troškova rada, ta je prednost u konačnici prestala sa stečajem društva i otpuštanjem radnika. Prema mišljenju društva SEA činjenica da su se u društvu Airport Handling bivši zaposlenici SEAH-a naknadno zaposlili prema formalno i materijalno drukčijim uvjetima ne može bitno utjecati na taj zaključak.

(205) Društvo SEA dodaje da, čak i da je prihvaćeno da nepostojanje prijenosa imovine sa SEAH-a na Airport Handling nije dostatno da bi se zaključilo o nepostojanju gospodarskog kontinuiteta, za okolnosti transakcije na kojoj se temelji osnivanje društva Airport Handling, kao cjeline, ne može se smatrati da imaju učinak izbjegavanja naloga za povrat.

(206) Prema mišljenju društva SEA odluka o osnivanju novog društva za zemaljske usluge koje na tržištu posluje prema uvjetima tržišnog natjecanja s drugim pružateljima usluga temelji se na ekonomskoj logici i opravdana je modelom upravljanja koji se znatno razlikuje od modela upravljanja prethodnog upravitelja SEAH-a ([…] (*)) radi postizanja cilja održive profitabilnosti u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju.

(207) SEA navodi da je najavom SEAH-a da će društvo prestati poslovati u milanskim zračnim lukama i pokretanjem likvidacije SEAH-a stvoreno stvarno tržišno natjecanje u kojem su zračni prijevoznici koji su poslovali u milanskim zračnim lukama mogli odabrati pružatelja zemaljskih usluga na temelju komparativne ocjene ponuda koje su dostavili razni pružatelji usluga.

(208) Prema mišljenju društva SEA upravo je nakon tog postupka nadmetanja Airport Handling uspješno sklopio ugovore sa zračnim prijevoznicima potpuno neovisno od društva SEA. Naime, neki prijevoznici, bivši klijenti SEAH-a, odlučili su ne koristiti se uslugama društva Airport Handling, a Airport Handling sklopio je ugovore s prijevoznicima koje prethodno nije opsluživao SEAH.

(209) Uz to, prema mišljenju društva SEA, u smislu direktiva Vijeća 78/660/EEZ ([18]) i 83/349/EEZ ([19]) o konsolidiranim financijskim izvještajima koje su u talijansko zakonodavstvo prenesene Zakonodavnim dekretom br. 127 od 9. travnja 1991., s obzirom na to da SEA nije imala moć kontrole i upravljanja nad društvom Airport Handling nakon prijenosa udjela na Trust, Airport Handling više nije dio grupe SEA za računovodstvene potrebe i stoga njegov proračun nije konsolidiran s proračunom društva SEA.

(*) Poslovna tajna.

([18]) Četvrta direktiva Vijeća 78/660/EEZ od 25. srpnja 1978. o godišnjima financijskim izvještajima za određene vrste trgovačkih društava (SL L 222, 14.8.1978., str. 11.).

([19]) Sedma direktiva Vijeća 83/349/EEZ od 13. lipnja 1983. o konsolidiranim financijskim izvještajima (SL L 193, 18.7.1983., str. 1.).

(210) Nadalje, kako bi ubrzali ulazak trećih osoba u kapital društva Airport Handling, SEA i upravitelj potpisali su 26. siječnja 2015. „provedbena pravila na temelju članka 20. Ugovora o trustu" u cilju dodjele upravitelju odgovornosti za skrb o trećem ulagaču. Upravitelj i SEA odlučili su imenovati BNP Paribas neovisnim savjetnikom u tu svrhu.

(211) BNP Paribas pružio je potporu društvu Airport Handling pri izradi ponude za prodaju dionica, kontaktirao je s nekoliko ulagača koji su bili potencijalno zainteresirani za ulazak u kapital društva Airport Handling i održao je sastanke s potencijalnim ulagačima.

(212) SEA je dodala da će, kad privatni ulagač stekne najmanje 30 % društva Airport Handling, razmotriti traženje zainteresiranih ulagača za preuzimanje većinskog udjela u društvu.

5.3.2. *Državna sredstva i pripisivost državi*

(213) SEA smatra da činjenica da je Airport Handling javni poduzetnik nije dostatna da bi se zaključilo da su njegova sredstva državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Uz to, nakon osnivanja Trusta SEA ne kontrolira financijska sredstva društva Airport Handling; stoga se ne može tvrditi da su ona državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

(214) U tom pogledu SEA dodaje:

— Prvo povećanje kapitala u iznosu od 3,7 milijuna EUR odobrila je glavna skupština društva Airport Handling 27. kolovoza 2014. Istog je dana Trustu dodijeljen cijeli udio društva SEA u SEAH-u. Tog je dana, za sve pravne svrhe, upravitelj postao jedini dioničar društva Airport Handling,

— Istog je dana upravitelj, kao jedini dioničar društva Airport Handling, izdao 20 000 SFP-ova u ukupnom iznosu od 20 milijuna EUR. SEA je upisala i u potpunosti uplatila SFP-ove 28. kolovoza 2014.

(215) SEA ističe da je od trenutka prijenosa upravitelj, jedini dioničar društva Airport Handling, imao neprekinutu kontrolu nad njegovim financijskim sredstvima.

(216) Prema mišljenju društva SEA prethodno navedenim dokazuje se da javni dioničar društva SEA (općina Milano) ne može, izravno ili neizravno, utjecati na upotrebu financijskih instrumenata u odnosu na društvo Airport Handling i da će tijekom trajanja Trusta ta sredstva kontrolirati upravitelj. U svakom slučaju, kao rezultat osnivanja Trusta, SEA je izgubila ovlast imenovanja članova Upravnog odbora društva Airport Handling.

5.4. **Primjedbe zainteresirane strane**

(217) Komisija je zaprimila primjedbe zainteresirane strane koja je zatražila da se njezin identitet i njezine primjedbe ne objave trećim stranama.

6. **PRIMJEDBE ITALIJE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(218) Italija je dala svoje primjedbe na opažanja koja su u okviru istrage dostavili Trust i SEA.

(219) Italija je u potpunosti podržala opažanja koja su dostavile prethodno navedene zainteresirane strane te je istaknula da su one, s jedne strane, dokazale nepostojanje bilo kakvog uplitanja talijanskih nadležnih tijela u poslovanje društva SEA i njegove odluke o ulaganju u Airport Handling, i, s druge strane, da Airport Handling nije nastavio obavljati gospodarsku djelatnost SEAH-a.

7. **OCJENJIVANJE**

(220) U ovom je predmetu Komisija morala ocijeniti dva različita pitanja: prvo, mogući prijenos obveze povrata koja proizlazi iz odluke o povratu s društva SEA Handling na Airport Handling, drugo, moguću potporu sadržanu u dokapitalizaciji društva Airport Handling od 25 milijuna EUR koju je provela SEA.

7.1. **Gospodarski kontinuitet i prijenos obveze povrata**

(221) Na temelju ustaljene sudske prakse nezakonitu potporu koja nije spojiva s unutarnjim tržištem mora vratiti onaj poduzetnik koji je u stvarnosti od nje ostvario korist ([20]).

(222) U slučaju korisnika državne potpore u stečaju obveza povrata može se ispuniti unosom obveze s naslova povrata potpore u popis obveza, pod uvjetom da korisnik potpore izađe s tržišta ([21]). Sud je smatrao da „ako je poduzeće koje je primilo nezakonitu potporu u stečaju te je osnovano društvo kako bi se nastavio dio djelatnosti tog poduzeća u stečaju, nastavkom te djelatnosti moglo bi se, ako dotična potpora nije u potpunosti vraćena, nastaviti narušavanje tržišnog natjecanja do kojeg je došlo zbog konkurentske prednosti koju je to društvo uživalo na tržištu u odnosu na svoje konkurente. U skladu s time, ako takvo novoosnovano društvo zadrži tu prednost, od njega se može tražiti povrat predmetne potpore. To je osobito slučaj kada se utvrdi da to društvo zadržava stvarno uživanje konkurentske prednosti povezane s korištenjem tih potpora, osobito kada ono stekne imovinu društva u likvidaciji a da pritom ne plati kao protučinidbu cijenu u skladu s tržišnim uvjetima ili kada se utvrdi da je učinak osnivanja takvog društva zaobilaženje obveze povrata navedenih potpora ([22]).”

(223) U kontekstu prijenosa imovine s korisnika potpore na drugo društvo koje nastavlja obavljati djelatnosti korisnika potpore Sud je potvrdio da se sljedeći čimbenici *mogu uzeti u obzir* za ocjenu gospodarskog kontinuiteta između dvaju društava ([23]): opseg prijenosa (imovina i obveze, preuzimanje radne snage, vezana imovina itd.); cijena prijenosa; identitet dioničara ili vlasnika poduzeća stjecatelja i izvornog poduzeća; trenutak obavljanja prijenosa (nakon početka istražnog postupka, pokretanja postupka ili donošenja konačne odluke); i, na kraju, ekonomska logika transakcije.

(224) Prema sudskoj praksi prethodno navedeni čimbenici mogu se uzeti u obzir u različitoj mjeri, u skladu s posebnostima predmetnog slučaja ([24]). Iz toga slijedi da Komisija nije obvezna uzeti u obzir sve te čimbenike, kako se dokazuje upotrebom izraza „mogu se uzeti u obzir” ([25]).

(225) Kako bi se odlučilo postoji li gospodarski kontinuitet društava SEAH i Airport Handling i može li se potonje društvo smatrati odgovornim za povrat nespojive potpore dodijeljene SEAH-u, Komisija je primijenila prethodno navedene pokazatelje na određene okolnosti ovog predmeta.

7.1.1. *Opseg prijenosa*

7.1.1.1. Prijenos radne snage i ugovora o radu

(226) Nakon pokretanja likvidacije SEAH-a, brojni njegovi bivši zaposlenici zaposleni su u društvu Airport Handling, pri čemu su na početku činili većinu radne snage potonjeg društva. Stoga je važno analizirati je li ta situacija pokazatelj izbjegavanja odluke o povratu. U tu bi svrhu trebalo ocijeniti je li se postupak koji je doveo do navedenog ishoda sastojao od prijenosa radne snage SEAH-a na društvo Airport Handling i jesu li pritom očuvane njegove temeljne značajke. Navedeno je još važnije jer je za društvo za pružanje zemaljskih usluga radna snaga primarno sredstvo potrebno za rad ([26]).

(227) Prema mišljenju Italije ne postoji kontinuitet radne snage između SEAH-a i društva Airport Handling jer je SEAH raskinuo ugovore o radu te se osoblje u društvo Airport Handling zaposlilo na temelju novih ugovora koji su se temeljili na materijalno drukčijim uvjetima. To su stajalište podržali Airport Handling i SEA.

([20]) Predmet C-303/88, *Italija protiv Komisije*, ECLI:EU:C:1991:367, točka 57.; Predmet C-277/00 *Njemačka protiv Komisije* („SMI”), ECLI:EU:C:2004:238, točka 75. Povratom potpore korisnik gubi prednosti koju je prethodno imao na tržištu i ponovno se uspostavlja stanje koje je postojalo prije isplate potpore.

([21]) Predmet C-454/09, *Komisija protiv Italije* (potpora u korist društva New Interline SpA), ECLI:EU:C:2011:650, točka 36.

([22]) Predmet C-610/10, *Komisija protiv Španjolske*, ECLI:EU:C:2012:781, točka 106.

([23]) Spojeni predmeti C-328/99 i C-399/00 *Italija i SIM 2 Multimedia protiv Komisije (Seleco-Multimedia)* ECLI:EU:C:2003:252, točke 69., 77-78. Taj je skup pokazatelja naknadno potvrđen u predmetu T-123/09 *Ryanair protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2012:164, točka 155.

([24]) Spojeni predmeti T415/05, T416/05 i T423/05, *Helenska Republika i dr. protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2010:386, točka 135.

([25]) Predmet T123/09 *Ryanair protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2012:164, točka 156.

([26]) Vidjeti napomenu 40.

(228) Prema mišljenju Italije sporazum koji su SEA, SEAH i sindikati potpisali 4. studenoga 2013. ne bi se trebao tumačiti kao da su njime bivšim zaposlenicima SEAH-a bila zajamčena prava koja su oni stekli na temelju prethodni ugovora sa SEAH-om. Taj je sporazum, u biti, programski dokument koji je naknadno zamijenjen sporazumima potpisanima 4. lipnja 2014. Iz teksta tih sporazuma očito je da bivšim zaposlenicima SEAH-a nisu bila zajamčena prethodno stečena prava, nego da su u društvu Airport Handling ponovno zaposleni prema novim uvjetima.

(229) Na temelju informacija pribavljenih tijekom službenog istražnog postupka Komisija je ocijenila i. postupak u kojem je znatan dio radne snage SEAH-a ponovno zaposlen u društvu Airport Handling, ii. i sindikalne sporazume o ponovnom zapošljavanju radne snage SEAH-a.

(230) Prvo, u pogledu postupka potrebno je odmah napomenuti da nije bilo prijenosa *de jure* ugovora o radu sa SEAH-a na Airport Handling. Ugovori sa SEAH-om pravno su raskinuti i sklopljeni su novi ugovori s društvom Airport Handling. Nadalje, ugovori o radu nisu ni automatski ni globalno preneseni sa SEAH-a na Airport Handling. *De facto*, nije bilo nikakvog prijenosa ugovora o radu. Upravo suprotno, prethodno društvo raskinulo je ugovore o radu prije nego što je dio radnika u potonjem društvu ponovno zaposlen pod drukčijim uvjetima.

(231) Drugo, u pogledu opsega prijenosa potrebno je napomenuti sljedeće: Kad je SEAH 22. travnja 2014. pokrenuo program mobilnosti za otpuštene radnike, njegova je radna snaga bila […] (*), odnosno jednaka […] (*) EPRV-ova. Na temelju dostupnih podataka vidljivo je da je 31. svibnja 2015., devet mjeseci od početka poslovanja, društvo Airport Handling imalo […] (*) zaposlenika, od kojih je […] (*) bilo prethodno zaposleno u SEAH-u. Stoga je Airport Handling do tog trenutka preuzeo oko […] (*) % SEAH-ovih zaposlenika. Prijenos, stoga, nije bio ni približno potpun. Međutim, potrebno je napomenuti i da se radna snaga društva Airport Handling, barem u ranoj fazi nakon početka poslovanja, sastojala gotovo isključivo od bivšeg osoblja SEAH-a.

(232) Treće, u pogledu materijalnih uvjeta ponovnog zapošljavanja Komisija napominje da su se ugovori koje je Airport Handling potpisao s bivšim SEAH-ovim zaposlenicima formalno i materijalno razlikovali od prethodnih ugovora sa SEAH-om, posebno u primjeni različitih uvjeta kako slijedi:

— […] (*) primjenjuje se na zaposlenike društva Airport Handling,

— Airport Handling ne primjenjuje […] (*) kojim se dopunjuje nacionalni kolektivni ugovor,

— Materijalnim promjenama uvjeta zapošljavanja obuhvaćeno je sljedeće:

  — […] (*),

  — […] (*), što je društvo SEAH primjenjivalo na svoje zaposlenike,

  — organizacija rada, npr. […] (*).

— Mjerljiv rezultat prethodno navedenih promjena jest smanjenje troškova rada od oko […] (*) % u odnosu na troškove rada SEAH-a koji su u oba slučaja posljedica promjena mjerodavnog sustava nacionalnih kolektivnih ugovora i dopunskog korporativnog ugovora; udjel uvjeta potonjeg ugovora u troškovima rada smanjen je za 50 %.

(233) Konačno, i okolnostima u kojima su uključene strane u ovom predmetu pregovarale o uvjetima zapošljavanja i u konačnici se usuglasile upućuje se na to da su se uvjeti zapošljavanja materijalno promijenili: SEA, SEAH i Airport Handling zasebno su pregovarali sa sindikatima i postigli su s njima zasebne dogovore. Društvu Airport Handling i sindikatima trebalo je više od osam mjeseci za postizanje dogovora o uvjetima postupka zapošljavanja, pravnom i financijskom sadržaju ugovora o radu, politici skrbi i organizaciji rada. Prema mišljenju predstavnika Trusta SEAH-ovi su se radnici na početku protivili promjenama na koje su sindikati koji su predstavljali radnike pristali u sporazumu iz lipnja 2014. Radnici su te promjene odbili na referendumu. Prema dokumentaciji koju je dostavio Trust sindikati su zatim pristali na nove uvjete zapošljavanja tek nakon što je Airport Handling prihvatio da će unijeti

(*) Poslovna tajna.

određena pojašnjenja u navedeni sporazum. Komisija napominje da je Airport Handling zasebno pregovarao sa sindikatima i da je unatoč početnim neslaganjima uspio provesti prethodno opisane promjene. Kao što je opisano u prethodnoj uvodnoj izjavi 38., sporazum između društva Airport Handling i sindikata od 4. lipnja 2014. nije bitno promijenjen nakon što su ga sindikati odbili na referendumu na kojem su zahtijevali određena pojašnjenja sporazuma.

(234) S obzirom na prethodna razmatranja, stvarni prijenos radne snage nije bio potpun niti je podrazumijevao ikakvo preslikavanje sadržaja uvjeta zapošljavanja koji su bili mjerodavni na temelju ugovora sa SEAH-om.

(235) Na taj nalaz ne utječu sporazumi između društva SEA, SEAH odnosno Airport Handling te sindikata u pogledu radne snage. Naime, u predmetu sporazuma nije navedeno ni da će radna snaga u potpunosti biti prenesena sa SEAH-a na Airport Handling ni da će mjerodavni uvjeti iz SEAH-ova ugovora o radu nastaviti vrijediti. Komisija posebno napominje da prema početnom nacrtu nagodbe društva SEA i sindikata od 4. studenoga 2013. cilj budućeg provedbenog sporazuma mora biti zaštita radnih mjesta svih zaposlenika SEAH-a ([27]). U sporazumu je nabrojeno nekoliko mjera za postizanje tog cilja, u biti svi mehanizmi dostupni u okviru relevantnog zakonodavstva o zapošljavanju i kolektivnih ugovora, kao što su mreže za socijalnu pomoć i dobrovoljni odlasci zaposlenika, što treba primijeniti i u okviru grupe SEA, te rješenja koja uključuju premještaj zaposlenika unutar te grupe. Stoga je taj sporazum doista podrazumijevao ponovnu dodjelu radnih mjesta unutar grupe SEA kao cjeline ([28]), ali ne samo društvu Airport Handling i samo kao jednu od mjera. Nadalje, ti sporazumi nisu sklopljeni s društvom Airport Handling koje je sa zaposlenicima sklopilo zasebne sporazume. Stoga strane nisu unaprijed odredile broj radnih mjesta preraspodijeljenih društvu Airport Handling, nego je on utvrđen u skladu s potrebama društva za zaposlenicima nakon sklapanja ugovora sa zračnim prijevoznicima.

(236) Nadalje, Komisija napominje da postoje naznake da je Airport Handling bio obvezan zaposliti bivše zaposlenike SEAH-a, neovisno o tome je su li tu obvezu nametnula javna tijela ili SEA, njegovo matično društvo.

(237) Zaključno, u pogledu opsega prijenosa radne snage Komisija smatra da se okolnostima *prima facie* upućuje na izraženiji element gospodarskog kontinuiteta zbog ponovnog zapošljavanja znatnog dijela SEAH-ove radne snage u društvu Airport Handling. Međutim, potrebno je uzeti u obzir činjenice u pogledu ponovnog zapošljavanja, posebno raskida svih ugovora i sklapanja novih s novim ugovornim uvjetima. Komisija, stoga, zaključuje da se prijenos radne snage ne može tumačiti kao snažna naznaka gospodarskog kontinuiteta između SEAH-a i društva Airport Handling.

7.1.1.2. Ugovori za zračnim prijevoznicima

(238) U svojoj odluci o pokretanju postupka iz 2014. Komisija je zauzela preliminarno stajalište da bi se očekivani tržišni udjeli društva Airport Handling za prvih šest mjeseci poslovanja mogli smatrati realnima zbog preuzimanja poslovanja koje je prethodno obavljao SEAH.

(239) Tijekom istražnog postupka Italija, SEA i Airport Handling tvrdili su da su se ta očekivanja temeljila na poslovnom planu društva Airport Handling iz kolovoza 2014. Bila su moguća zahvaljujući znatnim smanjenima operativnih troškova koja su ostvarena zbog djelotvornosti radne snage i smanjenja osoblja.

(240) Nadalje, Airport Handling je iznova pregovarao o ugovorima sa zračnim prijevoznicima koji posluju u milanskim zračnim lukama. Italija je smatrala da se ti ugovoru nisu mogli zakonski prenijeti sa SEAH-a na Airport Handling. O njima se moralo iznova pregovarati u konkurenciji s ostalim pružateljima usluga koji posluju u milanskim zračnim lukama.

(241) Naime, kako je prethodno opisano u uvodnim izjavama 133. i 208. portfelj klijenata društva Airport Handling razlikuje se od SEAH-ova. Kad je SEAH izašao s tržišta, niz njegovih klijenata odlučio je zemaljske usluge povjeriti drugim subjektima, a ne društvu Airport Handling. S druge strane, Airport Handling uspio je privući klijente koji prije nisu bili klijenti SEAH-a.

([27]) „daljnje postizanje cilja zaštite radnih mjesta svih zaposlenika SEAH-a.”. Vidjeti točku 6. podtočku 1. sporazuma od 4. studenoga 2013.

([28]) „Pribjegavanje svim mehanizmima dostupnima u okviru relevantnog zakonodavstva o zapošljavanju i kolektivnih ugovora (prvenstveno mreže za socijalnu pomoć i dobrovoljni odlasci zaposlenika, što treba primijeniti i u okviru rupe SEA, nesmetano s obzirom na nadolazeći rok 31. prosinca 2013.) te rješenjima koja uključuju premještaj zaposlenika unutar grupe (kako u skladu s novim poslovnim mogućnostima tako i u skladu s postupcima angažiranja zaposlenika unutar grupe koji su provedeni nakon sklapanja sporazuma društva nakon razdvajanja, te s unutarnjom mobilnosti koja je osmišljena tako da se njome ispune organizacijski zahtjevi društva SEA SpA)”; *Ibidem*.

(242) Kako bi dodatno dokazala činjenicu da novi ugovori koje je Airport Handling sklopio sa zračnim prijevoznicima nisu bili samo predmet novih pregovora, nego da su u njima predviđeni materijalno drukčiji ugovorni uvjeti, Italija je dostavila informacije iz kojih je vidljivo da su određeni zračni prijevoznici koji su prije bili klijenti SEAH-a (kao što je […] (*)) uspjeli dobiti znatno povoljnije uvjete od društva Airport Handling, nego od SEAH-a. Konkretno, tijekom pregovora s društvom Airport Handling, […] (*) zatražio je da […] (*). Kao rezultat […] (*) dobio je […] (*) ([29]).

(243) Tijekom istražnog postupka Italija je objasnila da SEA zračnim prijevoznicima koji posluju u milanskim zračnim lukama nije uvjetovala popuste na naknade zračne luke njihovim sklapanjem ugovora o pružanju zemaljskih usluga s društvom Airport Handling. Na temelju primjedbi zaprimljenih tijekom istražnog postupka ne postoje dokumenti na temelju kojih se može dokazati da je SEA stvarno tako postupala kako bi zračne prijevoznike koji posluju u milanskim zračnim lukama potaknula da sklope nove ugovore o pružanju zemaljskih usluga s društvom Airport Handling.

(244) U odluci o pokretanju postupka iz 2014. Komisija je izrazila sumnju u to hoće li se sa zračnim prijevoznicima ponovno pregovarati o ugovorima. U tom je kontekstu Komisija uputila na informacije iz kojih se može zaključiti da su SEA i Airport Handling, čak i prije isteka tih ugovora, ulagali zajedničke marketinške napore kako bi zračne prijevoznike koji posluju u zračnoj luci uvjerili da će SEA nastaviti obavljati poslove zemaljskih usluga. Međutim, tijekom službenog istražnog postupka nisu dobiveni nikakvi činjenični podatci da su SEA i Airport Handling u okviru zajedničkih marketinških napora organizirali samo promjenu izvođača, a da pritom zračnim prijevoznicima, kao naručiteljima, nisu ostavili prostora za ponovno pregovaranje o ugovornim uvjetima. Konkretno, Komisija nije dobila nikakve dokaze da je SEA ili Airport Handling mogao stvarno otežavati pokušaje bivših klijenata SEAH-a da dobiju povoljnije uvjete od drugih pružatelja zemaljskih usluga.

(245) Komisija je ocijenila je li Airport Handling, kad je pripremao pokretanje poslovanja, *de facto* bio u situaciji novog sudionika na tržištu ili je, naprotiv, ostvario koristi od SEAH-ova tržišnog položaja i kontakata s klijentima kako bi osigurao kontinuitet poslovanja. U specifičnim okolnostima ovog predmeta, da nakon izlaska SEAH-a s tržišta njegovi klijenti nisu mogli pregovarati o novim ugovorima s drugim pružateljima zemaljskih usluga osim društvom Airport Handling, to bi bio pokazatelj izbjegavanja odluke o povratu jer bi to bio prijenos klijenata sa SEAH-a na Airport Handling.

(246) U tom su pogledu važne sljedeće činjenice: U poslovnom planu društva Airport Handling nisu uzeti u obzir drugi scenariji s manjim tržišnim udjelima. To bi moglo značiti da je Airport Handling bio uvjeren da će preuzeti bazu klijenata SEAH-a uz relativno visok stupanj vjerojatnosti te je, stoga, možda mogao očekivati da će ostvariti koristi od nekadašnjeg SEAH-ova tržišnog položaja i kontakata s klijentima kako bi privukao njegove klijente i odgovarajuće kontakte, a da se pritom ne mora suočiti s konkurencijom drugih društava za zemaljske usluge kako bi dobio te ugovore.

(247) Međutim, iz određenih formalnih i materijalnih čimbenika vidljivo je da to nije bio slučaj.

(248) Prvo, u pogledu oblika prijenosa ugovori o pružanju usluga nisu se mogli zakonski prenijeti sa SEAH-a na Airport Handling. Stoga su zračni prijevoznici mogli odabrati drugog pružatelja, a ne Airport Handling, čim su njihovi ugovori sa SEAH-om raskinuti, kako je opisano u uvodnoj izjavi 43. ove odluke.

(249) Drugo, iz dostupnih informacija može se zaključiti da su klijenti mogli pristupiti drugim pružateljima usluga kad ih je SEAH obavijestio da će prekinuti poslovanje. Naime, činjenica da je niz klijenata otišao dokaz je da je takva prilika postojala. Najvažnije, SEAH nije imao nikakve pravne osnove da jednostrano prenese ugovore na treće strane, osim u iznimnim situacijama. Međutim, u skladu s informacijama koje su dostavila talijanska tijela klauzula o iznimnim situacijama nije aktivirana. Talijanska tijela dostavila su pregled baze klijenata društva Airport Handling od 14. veljače 2014. iz kojeg je vidljivo da je od 68 bivših klijenata SEAH-a […] (*) prešlo drugim pružateljima zemaljskih usluga, da je od […] (*) tadašnjih klijenata društva Airport Handling jedan prešao od konkurenta, tri su bili novi u zračnoj luci i […] (*) su bili bivši klijenti SEAH-a. […] (*) od tih […] (*) bivših klijenata SEAH-a pregovorima je dogovorilo nove ugovore po povoljnijim uvjetima, u kojima su propisane niže cijene (13 klijenata), izmjena portfelja usluga ([…] (*) klijenata) ili čak njihova kombinacija ([…] (*) klijenata). Stoga je samo 20 klijenata sklopilo ugovore o pružanju usluga kojima se, u biti, propisuju isti uvjeti kao u prethodnim ugovorima sa SEAH-om. Cijene su snižene od […] (*) do […] (*) % u usporedbi s cijenama koje su prethodno dogovorene sa SEAH-om.

(*) Poslovna tajna.
([29]) […] (*).

(250) S obzirom na prethodno navedeno i kad se sve zajedno uzme u obzir, Komisija nije utvrdila naznake izbjegavanja odluke o povratu (i stoga gospodarskog kontinuiteta) u postupku koji je doveo Airport Handling do sklapanja sporazuma s nizom bivših klijenata SEAH-a. Naime, činilo se da je Airport Handling bio izložen stvarnoj konkurenciji kad je pregovarao s prijevoznicima koji posluju u milanskim zračnim lukama te stoga postoje naznake da je tržišno natjecanje među pružateljima usluga u milanskim zračnim lukama stvarno bilo otvoreno kad je SEAH planirao izlazak s tržišta.

7.1.1.3. Imovina SEAH-a

(251) Kao treću točku u analizi opsega prijenosa Komisija je ocijenila opseg prijenosa imovine.

(252) Komisija napominje da je, kad je pokretao poslovanje, Airport Handling cjelokupnu opremu za pružanje zemaljskih usluga nabavio od SEAH-a u okviru najma. Pet mjeseci kasnije počeo je postupno zamjenjivati tu opremu imovinom koju je kupio na tržištu te je konačno, u rujnu 2015., kupio […] (*) od […] (*) lotova imovine od SEAH-a.

(253) Točnije, Airport Handling počeo je pružati zemaljske usluge upotrebom SEAH-ove imovine na temelju ugovora o najmu. Taj je ugovor trebao isteći 31. kolovoza 2015. Prije isteka ugovora o najmu Airport Handling izrazio je interes za stjecanje […] (*) od […] (*) lotova iz natječaja, odnosno lotove br. […] (*). Airport Handling je naveo da, iako je realno oko jedne trećine opreme za pružanje zemaljskih usluga u vlasništvu SEAH-a koja je iznajmljena društvu Airport Handling zastarjelo, Airport Handling bio je spreman steći oko […] (*) % te opreme (što bi društvu Airport Handling bilo dovoljno za poslovanje), uzimajući u obzir da je Airport Handling u međuvremenu na tržištu dobio znatnu zalihu rezervnih dijelova koji su se mogli upotrijebiti za zamjenu nekih dijelova najstarije SEAH-ove opreme.

(254) Iz dostupne dokumentacije može se zaključiti da su pregovori o prodaji između društva Airport Handling i SEAH-a započeli kad je dopisom od 3. lipnja 2015. Airport Handling dostavio sljedeće prijedloge:

— da se popust od […] (*) % na […] (*) s obzirom na, prvo, starost i stanje opreme te, drugo, ishod postupka prodaje koji je pokrenula SEA,

— plaćanje […] (*) od 31. srpnja do 31. prosinca 2015.,

— da se izvorni ugovor o najmu sporazumno raskine 30. lipnja 2015. i da SEAH odobri ograničeni najam bez naknade (*comodato*) otprilike […] (*) odabranih stavki […] (*), najkasnije do 31. prosinca 2015., pri čemu bi Airport Handling snosio sve troškove osiguranja i održavanja.

(255) Istog su dana te strane održale sastanak. Dopisom od 10. lipnja 2015. likvidator SEAH-a odgovorio je na prijedloge društva Airport Handling na način koji se sažet u nastavku:

— Iako je SEAH voljan prihvatiti ponudu, ne može odobriti popuste jer su sve cijene određene u stručnim ocjenama. Likvidator je istaknuo da Airport Handling neće morati snositi ni troškove prijevoza,

— SEAH ne prihvaća plaćanje u ratama, osim ako Airport Handling dostavi odgovarajuća jamstva,

— Budući da ne odobrava popust, SEAH je voljan prenijeti flotu 30. lipnja 2015. i posuditi određene stavke, ali najkasnije do 30. studenoga 2015.

(256) Talijanska tijela navela su da su se pregovori nastavili još do rujna 2015., kad je SEAH pristao na plaćanje kupovne cijene […] (*) za prodaju […] (*) lotova, […] (*). Kupovna cijena iznosila je […] (*) EUR, odnosno bila je jednaka cijeni koja je prvotno navedena u neuspješnom natječajnom postupku. Početni najam iznimno je produljen do […] (*) za […] (*) stavki opreme i uz plaćanje ukupnog najma od […] (*) EUR, odnosno uz naknadu koja se temeljila na vrijednosti pripisanoj tim stavkama u prethodno navedenim neovisnim ocjenama. Airport Handling vratio je tih […] (*) stavki SEAH-u […] (*).

(*) Poslovna tajna.

(257) Airport Handling naveo je da je kupnja ipak bila ekonomski opravdana, posebno zbog sljedećih razloga:

— Poslovni model društva Airport Handling u biti se sastoji od operativnog čvorišta na jednoj lokaciji, odnosno u milanskim zračnim lukama, te se, stoga, temelji na organizacijskom modelu u kojem su predviđeni ljudski i tehnički resursi za zadovoljenje potražnje za uslugama na jednoj lokaciji (poslovni model čvorišnog pružatelja). Prema mišljenju društva Airport Handling tim se modelom osiguravaju veća djelotvornost i sigurnije marže profitabilnosti. Stoga su starost i djelotvornost opreme manja briga za Airport Handling nego za subjekte koji posluju u nekoliko zračnih luka te, stoga, nužno moraju primjenjivati „lean" upravljanje svojom opremom.

— Iako je dio opreme bio star, niz stavki bio je relativno nov i mogao se djelotvorno upotrebljavati.

— Stavke su već bile na lokaciji i, stoga, ne bi bilo nikakvih troškova prijevoza.

— Airport Handling nadao se da će smanjiti troškove održavanja jer je većina stavki bila od istog proizvođača i istog modela.

— Kad je pokušavao kupiti rabljenu opremu na tržištima u EU-u, Airport Handling utvrdio je da se na tržištu nije nudilo dovoljno rabljene opreme da bi se zadovoljile potrebe društva Airport Handling po prihvatljivoj cijeni.

— Uravnotežena kombinacija rabljene i nove opreme trebala se upotrebljavati u početnoj fazi, uglavnom jer se činilo da dobavljači opreme opremu ne mogu osigurati odjednom i jer je Airport Handling imao razloga vjerovati da bi naglo veliko povećanje potražnje dovelo do rasta cijena. Stoga je Airport Handling namjeravao postupno prestati upotrebljavati rabljene stavke i zamijeniti ih novima.

— Konačno, bilo bi teško tijekom redovnog poslovanja testirati novu flotu i primjereno obučavati osoblje za korištenje njome, posebno u početnoj fazi.

(258) U međuvremenu je Airport Handling pokrenuo natječajni postupak za kupnju nove opreme na tržištu koji je trajao od studenoga 2014. do siječnja 2015. Talijanska tijela navela su da je vrijednost opreme kupljene u okviru tog prvog natječajnog postupka otprilike […] (*) EUR.

(259) Komisija je ocijenila je li usporedba vrijednosti i komada opreme koju je Airport Handling kupio na tržištu s vrijednosti i brojem stavki koje je unajmio i zatim kupio od SEAH-a pouzdan pokazatelj gospodarskog kontinuiteta. U pogledu usporedivosti tih vrsta opreme Komisija je utvrdila sljedeće:

— Likvidator SEAH-a podijelio je lotove kako bi u svakom lotu povezao stavke koje su u dobrom stanju s imovinom i stavkama koje su u lošijem stanju.

— Općenito je SEAH-ova imovina bila stara.

— Talijanska tijela navela su da je otprilike […] (*) od […] (*) stavki kupljenih od SEAH-a bilo u dobrom ili prihvatljivom stanju. Najviše se oko jedne trećine moglo iskoristiti za dobivanje rezervnih dijelova. Za 700 kupljenih stavki kasnije je utvrđeno da imaju minimalnu ili nikakvu novčanu/uporabnu vrijednost; Tada je 270 stavki parkirano i odloženo u otpad.

— Oprema društva Airport Handling sastavljena je od velikog broja različitih stavki, kao što su stepenice, kamioni, viličari, utovarivači tereta i kolica.

(*) Poslovna tajna.

— Nije isključeno da čak i jedno novo moderno vozilo koje se upotrebljava cijelo vrijeme može biti daleko djelotvornije od više starih vozila za koja je, u pravilu, potrebno više vremena za održavanje.

(260) Na temelju toga Komisija zaključuje da se u ovom predmetu usporedba vrijednosti i komada nove opreme s vrijednosti unajmljene i kupljene opreme ne može upotrijebiti kao pokazatelj gospodarskog kontinuiteta.

(261) U tom je kontekstu Komisija ocijenila važnost te imovine (alata za rad) kao proizvodnog čimbenika u društvu u ovom predmetu u odnosu na rad kao proizvodni čimbenik te u odnosu na promet SEAH-a i društva Airport Handling.

(262) U pogledu važnosti imovine u odnosu na rad u bilanci SEAH-a prije likvidacije vrijednost radnih alata iznosila je oko […] (*) EUR. S druge strane, 2015. Airport Handling imao je u vlasništvu kapitalnu imovinu od […] (*) EUR ([30]). Za razliku od toga, troškovi rada društva Airport Handling iznosili su […] (*) EUR u godini od rujna 2014. do kolovoza 2015., u skladu s operativnim izvješćem za to razdoblje ([31]).

(263) Vrijednost imovine isto je tako manje važna u usporedbi s prometom. Iz operativnog izvješća društva Airport Handling za razdoblje od rujna 2014. do kolovoza 2015. vidljiv je promet od […] (*) EUR. Stoga se čini da je predmetna imovina manje važan proizvodni čimbenik od rada. Uz to, njezina je vrijednost vrlo skromna u usporedbi s prometom ostvarenim od rada i imovine. Naprotiv, iz informacija dobivenih tijekom službenog istražnog postupka vidljivo je da su poslovni modeli SEAH-a i društva Airport Handling bili izrazito usmjereni na rad, a ne na imovinu.

(264) Stoga Komisija zaključuje da, iako je Airport Handling prvotno svu svoju opremu nabavio od SEAH-a, to se samo po sebi ne može smatrati pokazateljem gospodarskog kontinuiteta jer u području zemaljskih usluga imovina kao proizvodni čimbenik ima tek manju važnost.

7.1.1.4. Sažetak ocjene opsega prijenosa

(265) Ocjena pitanja u kojoj mjeri opseg prijenosa može biti pokazatelj gospodarskog kontinuiteta između SEAH-a i društva Airport Handling dovodi do sljedećih naznaka:

(266) Prvo, nije bilo prijenosa portfelja klijenata sa SEAH-a na Airport Handling. Upravo suprotno, likvidacijom SEAH-a raskinuti su svi ugovori te je Airport Handling morao ponovno steći ugovore, pri čemu je mogao privući neke prethodne klijente SEAH-a i neke nove klijente, a neki su se klijenti odlučili za njegove konkurente. O ugovornim uvjetima pregovaralo se neovisno od prethodnih uvjeta iz sporazumā sa SEAH-om. U tom je pogledu Airport Handling bio u jednakom položaju u kojem bi bio svaki drugi konkurent ili novi sudionik na tržištu. Komisija smatra da je činjenica da nije bilo prijenosa portfelja klijenata snažan pokazatelj nepostojanja gospodarskog kontinuiteta.

(267) Drugo, početna radna snaga društva Airport Handling u cijelosti je zaposlena iz SEAH-a, ali na temelju novih ugovora i s novim ugovornim uvjetima. Nije bilo skupnog prijenosa ugovora o radu, automatskog prijenosa tih ugovora ni preslikavanja njihovih uvjeta zapošljavanja.

(268) Treće, iako je točno da je Airport Handling na početku unajmio cjelokupnu opremu SEAH-a za pružanje zemaljskih usluga, na kraju je, nakon isteka najma, preuzeo samo dio SEAH-ove imovine jer je u međuvremenu počeo kupovati opremu od trećih strana. Nadalje, iz dostupnih informacija može se zaključiti da u pružanju zemaljskih usluga imovina čini samo manji dio proizvodne imovine i da nije odlučujuća za strukturu troškova i djelotvornost društva Airport Handling.

(269) Općenito, gledajući sa stajališta opsega prijenosa, Komisija smatra da ukupne okolnosti povezane s osnivanjem društva Airport Handling neposredno prije likvidacije SEAH-a nisu dovoljan pokazatelj da je između tih društava postojao gospodarski kontinuitet u cilju izbjegavanja odluke o povratu.

(*) Poslovna tajna.

([30]) Komisija napominje da je u skladu s izvješćima i potpunim izvješćima o zalihama koje je dostavio Airport Handling veći dio SEAH-ove imovine bio star, predmet čestih popravaka i u cijelosti otpisan.

([31]) U skladu s prethodno navedenim izvješćem grupe Brattle o poslovnom planu društva Airport Handling troškovi rada tog društva bili su […] (*).

7.1.2. *Plaćanje tržišne cijene*

(270) Prema sudskoj praksi prijenos imovine po cijeni nižoj od tržišne isto bi tako bio pokazatelj gospodarskog kontinuiteta između društva u likvidaciji koje treba vratiti državnu potporu i novoosnovanog društva.

7.1.2.1. Imovina SEAH-a – opće napomene

(271) U kontekstu stečajnog postupka do izbjegavanja negativne odluke o državnoj potpori prijenosom imovine može doći:

— kad se imovina prodaje, ili iznajmljuje, po cijeni nižoj od tržišne (na primjer, nakon postupka prodaje koji nije dovoljno otvoren, transparentan i nediskriminirajući), ili

— kad je stečajni upravitelj poduzeo aktivnosti koje su dovele do prijevare vjerovnika i mogućeg smanjenja imovine nesolventnog društva ili je prekršio načelo jednakog rangiranja vjerovnika na štetu javnih vjerovnika ([32]).

(272) Suprotno tome, Komisija smatra da prijenos, ili najam, imovine s nesolventnog društva koje je primilo nespojivu potporu na novo društvo nije pokazatelj izbjegavanja odluke o povratu:

— ako nije učinjeno ništa čime bi se smanjila vrijednost imovine nesolventnog društva u korist novog društva, na štetu vjerovnika (jer je svrha likvidacije maksimizirati prihode od prodaje imovine kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri nadoknadila potraživanja vjerovnika),

— ako u kontekstu stečajnog postupka javni vjerovnici (koji imaju potraživanje povezano s nespojivom potporom) nisu bili u neopravdano nepovoljnom položaju u usporedbi s drugim vjerovnicima (što može uključivati novo društvo ili njegove osnivače).

(273) U ovom predmetu:

— najamnina je određena na temelju dvaju vanjskih vrednovanja. Prilagođena je prema gore u skladu s drugim vrednovanjem koje se temeljilo na sveobuhvatnoj provjeri iznajmljene opreme. Stoga ne postoje naznake da se cijena po kojoj je Airport Handling unajmio SEAH-ovu imovinu razlikovala od uobičajenih tržišnih uvjeta.

— Ne postoje ni naznake da je transakcija izvršena na inicijativu likvidatora dovela do prijevare vjerovnika i mogućeg smanjenja vrijednosti SEAH-ove imovine. Konkretno, kako je detaljnije prikazano u nastavku, iz svih dostupnih informacija vidljivo je da su radi prodaje SEAH-ove imovine organizirani odgovarajući natječaji, što je potencijalno zainteresiranim kupcima dalo priliku za podnošenje ponuda. Iz činjenice da su cijenu najma odredili vanjski stručnjaci i da je revidirana prema gore nakon drugog vrednovanja te da likvidator SEAH-a nije bio spreman društvu Airport Handling odobriti rabat na kupovnu cijenu opreme vidljivo je da je postupak raspolaganja imovinom koji je organizirao likvidator bio usmjeren na maksimiziranje prihoda od predmetne imovine, u korist vjerovnika SEAH-a, te da, stoga, nije doveo do konkretnog prijenosa gospodarske prednosti na Airport Handling.

— Komisija napominje i da nijedna zainteresirana strana nije tvrdila da su u postupku likvidacije povrijeđena prava vjerovnika, da je smanjena vrijednost imovine u vlasništvu SEAH-a ili da je ta imovina iznajmljena društvu Airport Handling po cijenama koje su niže od tržišnih. SEAH-ova oprema za pružanje zemaljskih usluga sastojala se od 4 000 stavki. U skladu s planom koji je Italija prvotno najavila tu je imovinu SEAH trebao iznajmiti po tržišnoj cijeni do njezine prodaje na otvorenom tržištu u okviru postupka likvidacije.

7.1.2.2. Najam SEAH-ove imovine društvu Airport Handling – određivanje najamnine

(274) Nakon neuspješnog natječajnog postupka oprema za pružanje zemaljskih usluga iznajmljena je društvu Airport Handling na temelju ugovora o najmu koji je prvotno trebao isteći 31. kolovoza 2015.

([32]) Predmet C-277/00 *Njemačka protiv Komisije* („SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, točka 93.

(275) Prema sudskoj praksi sama činjenica da je društvo u određenom razdoblju unajmilo cijelu imovinu ili njezin dio od nesolventnog društva ne znači nužno da je novo društvo ostvarilo konkurentsku prednost povezanu s potporom koja je prethodno odobrena najmodavcu ([33]). Činjenica da korisnik potpore imovinu iznajmljuje društvu koje obavlja sličnu djelatnost nije pokazatelj gospodarskog kontinuiteta ako se u cijeni najma odražava tržišna cijena. Međutim, ako je cijena najma koju je novo društvo platilo korisniku potpore bila niža od tržišne cijene, to bi mogla biti naznaka gospodarskog kontinuiteta jer bi se moglo reći da je prednost korisniku dodijeljena nezakonitom i nespojivom potporom u cijelosti ili djelomično prenesena na novo društvo u obliku cijene koja je niža od tržišne vrijednosti.

(276) Na temelju dostupnih informacija može se zaključiti da su SEAH i upravitelj nepristrano pregovarali o ugovoru o najmu. Nadalje, najamnina je određena na temelju dvaju kasnijih vanjskih vrednovanja. Kako bi potvrdili osnovanost prvog vrednovanja, u kojem je određena godišnja najamnina od […] (*) EUR, SEAH i Airport Handling zajednički su angažirali E&Y da ponovno procijeni najamninu. U okviru tog drugog vrednovanja najprije je preporučena najamnina od […] (*) EUR, što je […] (*) EUR. Zatim su, nakon što su se SEAH i Airport Handling dogovorili o proširenju tog drugog vrednovanja kako bi se uključile nove informacije prikupljene u izvješćima o isporuci opreme, stručnjaci utvrdili da niz strojeva i opreme nije prikladan za upotrebu te su revidirali svoju početnu procjenu […] (*) na […] (*) EUR. Na temelju drugog izvješća o ocjeni SEAH i Airport Handling dogovorili su sniženje godišnjeg iznosa najma na […] (*) EUR.

(277) Zaključno, na temelju dostupnih informacija može se zaključiti da su SEAH i Airport Handling nepristrano pregovarali i da su se oslanjali na izvješća stručnjaka o vrijednosti predmetne imovine. Činjenicom da je drugo vrednovanje revidirano na zajednički zahtjev obiju strana upućuje se na to da su obje strane namjeravale cijenu najma u najvećoj mogućoj mjeri uskladiti s tržišnim uvjetima i unaprijed isključiti svaku moguću sumnju u dosluh. Stoga Komisija smatra da je dogovorena najamnina najmanje jednaka tržišnoj cijeni.

7.1.2.3. Kupnja dijela imovine SEAH-a koju je izvršio Airport Handling – kupovna cijena

(278) Airport Handling kupio je imovinu nakon neuspješnog natječajnog postupka i nakon isteka ugovora o najmu. Komisija je ocijenila je li Airport Handling tom transakcijom ostvario prednost koja proizlazi iz prethodne nezakonite potpore dodijeljene SEAH-u. Ta ocjena započinje pretpostavkom da je prednost isključena ako kupovna cijena od […] (*) EUR odgovara barem tržišnoj cijeni.

(279) Poziv za iskaz interesa za imovinu SEAH-a objavljen je 12. studenoga 2014. u Dodatku *Službenom listu Europske unije*. S obzirom na velik broj stavki likvidator je, uz pomoć neovisnog konzultantskog društva IMQ, odlučio te stavke podijeliti u devet lotova. Prema mišljenju SEAH-a to je učinjeno kako bi se izbjegla nedjelotvornost zbog pretjerane fragmentacije. Kako bi se privuklo što više ponuditelja, svaki je lot definiran kao samostalna kombinacija imovine, uključujući stavke koje su komplementarne i različitih vrijednosti. Vanjski stručnjak odredio je minimalnu cijenu za svaki lot.

(280) Postupak prodaje bio je ograničen na pružatelje zemaljskih usluga, upravitelje zračnih luka, zračne prijevoznike, proizvođače vrste opreme koja se prodavala, preprodavače i društva za *leasing* koji ispunjuju određene kriterije u pogledu minimalnog solventnog kapitala.

(281) Italija je navela da tijekom natječaja nije zaprimljen nijedan službeni iskaz interesa. SEAH je zaprimio samo neslužbene upite trećih strana koje su namjeravale ispitati mogućnost stjecanja samo određene imovine, no po nižim cijenama od onih koje su navedene u natječaju. Ti su upiti dostavljeni Komisiji tijekom istražnog postupka.

(282) Italija je navela da je nakon negativnog ishoda natječaja likvidator SEAH-a pokušao potaknuti interes potencijalnih kupaca SEAH-ove imovine kontaktiranjem s određenim subjektima koji posluju u sektoru zemaljskih usluga i subjektima koji su neslužbeno iskazali interes tijekom natječajnog postupka te dopuštanjem pristupa sobi s podatcima kako bi se svim zainteresiranim subjektima omogućio pregled imovine na licu mjesta.

([33]) Predmet C-277/00 *Njemačka protiv Komisije* („SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, točka 88.
(*) Poslovna tajna.

(283) Kao rezultat toga, zaprimljene su neke obavijesti o interesu za kupnju SEAH-ove opreme, ali još uvijek po cijenama nižima od cijena navedenih u natječaju. Na kraju je jedini vjerodostojni zainteresirani kupac SEAH-ove opreme bio Airport Handling.

(284) Komisija je ocijenila je li u predmetnom natječajnom postupku tržište stvarno uzeto u obzir tako da se neuspjeh postupka može smatrati naznakom da tržište nije zainteresirano za kupnju SEAH-ove imovine. Komisija smatra da je natječajni postupak stvarno otvoren tržištu i usmjeren na maksimiziranje prihoda ako je postupak otvoren, transparentan, nediskriminirajući i bezuvjetan.

(285) U pogledu otvorenosti predmetnog postupka Komisija napominje da je prodaja objavljena u Dodatku Službenom listu EU-a i da je on, stoga, bio dostupan široj javnosti.

(286) Međutim, postupak je bio ograničen na određene vrste kupaca, točnije pružatelje zemaljskih usluga, upravitelje zračnih luka, zračne prijevoznike, proizvođače, preprodavače i društva za *leasing* koji ispunjuju određene kriterije u pogledu minimalnog solventnog kapitala (prethodna uvodna izjava 193.).

(287) Nadalje, talijanska tijela nisu iznijela valjane razloge za ograničavanje raspona potencijalnih kupaca *a priori*. Stoga natječajni postupak nije bio u potpunosti otvoren jer se kriterijima prihvatljivosti možda ograničio natječajni postupak tako da javni vlasnik nije mogao biti siguran da je primio ekonomski najpovoljniju ponudu.

(288) Međutim, u praksi Komisija zauzima stajalište da ne postoje naznake da bi natječaj bio uspješan da nije bio ograničen na pružatelje zemaljskih usluga ili slične subjekte. To je potkrijepljeno činjenicom da se ni neslužbenim pokušajima privlačenja ponuditelja izvan opsega natječajnog postupka nisu uspjele dobiti ponude s traženim cijenama.

(289) Likvidator SEAH-a zaprimio je niz iskaza interesa za kupnju SEAH-ove imovine po cijenama koje su bile niže od cijena navedenih u natječajnom postupku. To je dostatan pokazatelj da sudionici na tržištu izvan ograničenog kruga prvotno prihvatljivih ponuditelja nisu bili spremni platiti cijenu koju je tražio SEAH.

(290) Prethodno opisanim ishodom postupka prodaje i pregovora između SEAH-a kao prodavatelja i društva Airport Handling kao kupca upućuje se na to da je početna tražena cijena bila viša od cijene koju su sudionici na tržištu bili spremni platiti. Konkretno, likvidator SEAH-a kao prodavatelj pregovarao je nepristrano kako bi dobio najveću moguću ekonomsku korist od prodaje predmetne imovine. Iz dokumentacije koju su dostavila talijanska tijela vidljivo je da je ponuda društva Airport Handling doista bila ekonomski najpovoljnija ponuda koju je zaprimio SEAH. S druge strane, Airport Handling imao je ekonomske razloge za stjecanje imovine iako mu je SEAH odbio odobriti popust ili povoljnije uvjete plaćanja. Kupovna cijena može se smatrati najmanje tržišnom cijenom. Stoga ne postoje naznake da je kupnjom dijela SEAH-ove imovine Airport Handling stekao prednost koja bi proizlazila iz prethodne nezakonite potpore odobrene SEAH-u.

7.1.2.4. Zaključak o tržišnoj cijeni kao mogućem pokazatelju gospodarskog kontinuiteta

(291) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da se na temelju okolnosti najma i kasnije prodaje stvarno može isključiti prijenos gospodarske koristi sa SEAH-a na Airport Handling. Stoga se cijena najma i kupovna cijena u ovom predmetu ne mogu smatrati pokazateljem gospodarskog kontinuiteta.

7.1.3. *Identitet dioničara*

(292) U odluci o pokretanju postupka iz 2014. Komisija je primijetila da se Italija obvezala prepustiti upravljanje društvom Airport Handling neovisnom upravitelju u razdoblju od tri godine ([34]). Nadalje, Italije je predložila ulagačima otvoriti 20 % temeljnog kapitala društva Airport Handling. Komisija je zatim utvrdila, prvo, da će poslovanje u području zemaljskih usluga imati istog vlasnika, društvo SEA, i, drugo, da prijedlog Italije da ponudi 20 % kapitala novog pružatelja zemaljskih usluga nije bio dovoljan da bi se zajamčio diskontinuitet od SEAH-a jer je, prvo, prijedlog ograničen samo na manjinski udjel i, drugo, jer u tom pogledu nisu pružena nikakva jamstva. Osim toga, to otvaranje kapitalne strukture dogodilo bi se tek nakon što Airport Handling uđe na tržište.

([34]) Uvodna izjava 16. odluke o pokretanju postupka.

(293) Tijekom istražnog postupka Italija je tvrdila da će se osnivanjem Trusta jamčiti nepostojanje kontinuiteta između SEAH-a i društva Airport Handling. Upravitelj bi trebao osigurati neovisno upravljanje udjelom društva SEA u društvu Airport Handling tako što će preuzeti isključivu kontrolu nad društvom i time osigurati nepostojanje protoka interesa i/ili informacija između društva Airport Handling i grupe SEA.

(294) Komisija je ocijenila kronološke i materijalne karakteristike identiteta vlasnika u ovom predmetu.

(295) Prvo, u pogledu kronologije Komisija napominje da je SEA osnovala Airport Handling 9. rujna 2013. Trust je osnovan 30. lipnja 2014.; Ugovor o trustu potpisan je istog dana. Komisija napominje da je Trust tek kasnije preuzeo stvarno upravljanje društvom Airport Handling, odnosno 27. kolovoza 2014., kad je SEA cijeli udjel u društvu Airport Handling prenijela na Trust i imenovala upravitelja. Potonji je zatim imenovao novi Upravni odbor društva Airport Handling. Airport Handling započeo je poslovanje nekoliko dana kasnije, odnosno 1. rujna 2014. Međutim, Komisija napominje da je u skladu s dostupnim informacijama društvo već obavljalo gospodarske djelatnosti ponudom svojih usluga na tržištu prije tog datuma, čini se već u travnju 2014., jer je niz ugovora o pružanju usluga već […] (*) bio sklopljen ([35]). Tada je, međutim, Airport Handling bio u potpunosti u vlasništvu i pod kontrolom društva SEA.

(296) Drugo, u pogledu materijalnih karakteristika prijenosa vlasništva i kontrole na Trust Komisija je ocijenila je li činjenica da je Airport Handling nedugo prije nego što je započeo poslovanje privremeno bio pod upravom upravitelja dovoljna da se isključi da je SEA mogla ostvarivati prava na upravljanje društvom Airport Handling time što je smjela jednostrano donositi komercijalne odluke. U tom pogledu Komisija napominje sljedeće.

(297) U skladu s Ugovorom o trustu aktivnost upravitelja ovisi o određenim materijalnim ograničenjima, odnosno upravitelj nije obvezan istražiti:

— jesu li predstavnici društva SEA sudjelovali u pregovorima sa zaposlenicima koji će se zaposliti u društvu Airport Handling,

— je li SEA izmjestila osoblje društvu Airport Handling, uključujući svojega glavnog direktora,

— hoće li SEA nastaviti pružati određene centralizirane usluge, uključujući upravljanje odnosima s ulagačima i pružanje potpore klijentima,

— jesu li odluke o financiranju u cijelosti ostavljene u diskrecijskoj ovlasti društva SEA.

(298) Uz to, iako bi na temelju Ugovora o trustu upravljanje društvom Airport Handling trebalo biti odvojeno od SEAH-a, društvom Airport Handling upravlja nekadašnji voditelj Odjela razvoja poslovanja u zrakoplovstvu društva SEA.

(299) Naime, Komisija napominje da je SEA dva viša rukovoditelja uputila u AH. Obojica trenutačno drže više upravljačke funkcije u društvu Airport Handling. Prema mišljenju Italije više neće postojati hijerarhijski odnos između društva SEA i tih rukovoditelja te potonji neće obavljati nikakve aktivnosti u korist društva SEA. Uz to, njihovu naknadu neovisno će određivati Airport Handling.

(300) Prema mišljenju Italije odluka društva SEA o upućivanju tih rukovoditelja u Airport Handling donesena je s obzirom na prijedlog Italije da se trećim stranama otvori kapital društva Airport Handling. U tu je svrhu bilo potrebno, s jedne strane, osigurati da je uprava društva Airport Handling u potpunosti kvalificirana i, s druge strane, da su uvjeti zapošljavanja rukovoditelja fleksibilni. *De facto*, Italija je pojasnila da je Airport Handling s društvom SEA potpisao ugovore o upućivanju za […] (*) zaposlenika.

(301) Zaključno, Komisija smatra da se na temelju kronoloških i materijalnih okolnosti tog povjeravanja upravljanja potvrđuje da je SEA tijekom cijele faze osnivanja društva Airport Handling i pokretanja gospodarskih djelatnosti imala kontrolu nad društvom s obzirom na to da je, iako u promjenjivom opsegu, stalno imala znatan utjecaj nad njegovim svakodnevnim upravljanjem.

(302) Komisija je uzela u obzir prethodno opisani Okvirni sporazum o ulaganju od 21. rujna 2015., između upravitelja i privatnog subjekta na tržištu D'Nata, u pogledu prodaje udjela od […] (*) % u društvu Airport Handling, u kombinaciji s pravom na imenovanje većine upravnog odbora i glavnog izvršnog direktora društva Airport Handling te u pogledu opcije za stjecanje dodatnog udjela od […] (*) % u društvu Airport Handling.

(*) Poslovna tajna.
([35]) Datumi potpisivanja ugovora u skladu s popisom koji je dostavila Italija: npr. […] (*).

(303) D'Nata će imati stvarnu kontrolu nad društvom Airport Handling kad imenuje većinu upravnog odbora i glavnog izvršnog direktora društva Airport Handling. Nadalje, na temelju dostupnih informacija o natječajnom postupku koji je privatna banka organizirala neovisno od društva SEA i upravitelja potvrđuje se da je D'Nata stekao udjel u društvu Airport Handling po tržišnoj cijeni. Konačno, na temelju dostupnih informacija potvrđuje se da D'Nata nije istovjetan društvu SEA niti je na drugi način povezan s njim.

(304) Neovisno o tome, prijenos kontrole nad društvom Airport Handling s društva SEA i upravitelja na društvo D'Nata izvršen je više od dvije godine nakon što je SEA osnovala Airport Handling i više od jedne godine nakon što je to društvo počelo poslovati.

(305) Stoga Komisija ne može samo na temelju kriterija u pogledu identiteta dioničara zaključiti da ne postoji gospodarski kontinuitet. Neovisno o tome, Komisija je ocijenila taj kriterij zajedno s drugim relevantnim kriterijima kako bi zaključila može li se utvrditi nepostojanje gospodarskog kontinuiteta.

7.1.4. *Trenutak izvršenja transakcije*

(306) Likvidacija SEAH-a 1. srpnja 2014. i osnivanje društva Airport Handling 9. rujna 2013. provedeni su nakon što je Komisija 12. prosinca 2012. donijela odluku o povratu. Društvo u likvidaciji osiguravalo je zemaljske usluge dok Airport Handling nije pokrenuo poslovanje 1. rujna 2014.

(307) Stoga bi slijed događaja *prima facie* mogao biti naznaka da je postupak koji je završio osnivanjem društva Airport Handling imao učinak izbjegavanja odluke o povratu koja je donesena prije nego što je taj postupak proveden. Međutim, Komisija podsjeća da se prema sudskoj praksi od Komisije ne zahtijeva da ispita, posebno uzimajući u obzir ostale kriterije, ali i izvan njihova okvira, vrijeme u kojem je izvršen prijenos imovine, što je jedan od čimbenika koji se „može" uzeti u obzir kao bi se uklonio gospodarski kontinuitet između tih dvaju subjekata ([36]).

7.1.5. *Ekonomska logika transakcije*

(308) Na temelju dostupnih informacija potvrđuje se da je Airport Handling, u biti, nastavio obavljati iste poslovne djelatnosti kao SEAH, odnosno zemaljske usluge u zračnim lukama Linate i Malpensa.

(309) U tom pogledu Komisija upućuje na sudsku praksu prema kojoj sama činjenica da stjecatelj *de facto* nastavlja poslovanje poduzetnika koji je obvezan vratiti potporu ne znači nužno da je prvi poduzetnik ostvario konkurentsku prednost povezanu s potporom koja je dodijeljena potonjem. U specifičnom predmetu na koji se upućuje prvi poduzetnik unajmio je postrojenje po tržišnoj cijeni od poduzetnika koji je potporu primio gotovo tri godine prije osnivanja prvog poduzetnika ([37]). Komisija podsjeća da je u ovom predmetu Airport Handling unajmio, a zatim kupio, SEAH-ovu imovinu po cijeni koja se najmanje može smatrati tržišnom cijenom i da je nezakonita potpora koju SEAH treba vratiti dodijeljena u razdoblju 2002.–2010., tj. tri godine prije osnivanja društva Airport Handling i četiri godine prije nego što je Airport Handling započeo svoju gospodarsku djelatnost.

(310) Točnije, u pogledu ekonomske logike transakcije Komisija napominje sljedeće.

(311) Kako je prethodno opisano u točkama 2.6.1. i 2.6.2., poslovni plan društva Airport Handling razlikuje se od SEAH-ova u nizu točaka, posebno:

— […] (*),

— […] (*),

— […] (*),

— […] (*),

— […] (*),

— […] (*).

([36]) Predmet T123/09 *Ryanair protiv Komisije*, ECLI:EU:T:2012:164, točka 156.
([37]) Predmet C-277/00 *Njemačka protiv Komisije* („SMI"), ECLI:EU:C:2004:238, točke 86–89.
(*) Poslovna tajna.

(312) Stoga je Airport Handling vodio svoje poslovanje po drukčijim uvjetima od SEAH-a i na temelju vlastitog poslovnog plana. Nadalje, talijanska tijela nisu od društva Airport Handling zahtijevala da slijedi specifični poslovni model, da zadrži određeni opseg aktivnosti ili da preuzme specifičnu opremu ili zaposlenike.

7.1.6. *Ukupan zaključak o gospodarskom kontinuitetu sa SEAH-a na Airport Handling*

(313) Komisija smatra da su u ovom predmetu sadržani elementi na temelju kojih bi se mogao utvrditi gospodarski kontinuitet i elementi na temelju kojih bi se mogao donijeti suprotan nalaz.

(314) Među elementima u potporu nalazu o gospodarskom kontinuitetu Komisija je utvrdila činjenicu da je nekadašnji vlasnik SEAH-a osnovao Airport Handling, društvo koje pruža iste usluge kao SEAH, čiju su početnu radnu snagu gotovo isključivo činili bivši zaposlenici SEAH-a i koje je preuzelo velik dio njegove imovine, i to sve nakon što je Komisija donijela odluku o povratu.

(315) Međutim, nizom drugih čimbenika upućuje se na to da Airport Handling nije osnovan radi izbjegavanja obveze, nego kao stvarno novo društvo. Najuvjerljiviji je element u tom pogledu činjenica da je bilo potrebno ponovno izgraditi portfelj klijenata kontaktiranjem sa zračnim prijevoznicima i dostavljanjem ponuda neovisnih o prethodnim ugovorima sa SEAH-om te sklapanjem s njima novih sporazuma s novim uvjetima. Stoga je Airport Handling morao iznova steći svoje klijente i tržišne udjele kao što bi to morao učiniti i svaki konkurent ili novi sudionik na tržištu. Budući da je portfelj klijenata temelj poslovanja u području zemaljskih usluga, Komisija tom elementu pridaje veliku važnost.

(316) U pogledu imovine preuzete od SEAH-a Airport Handling platio je najmanje tržišnu cijenu za najam imovine te je za kupnju dijela imovine platio cijenu koja je najmanje bila jednaka cijeni koju bi sudionici na tržištu bili spremni platiti.

(317) Nadalje, nije bilo skupnog prijenosa zaposlenika. Airport Handling sklopio je nove ugovore po novim uvjetima. Svaki konkurent ili novi sudionik na tržištu mogao bi jednako tako zaposliti bivše zaposlenike SEAH-a koji su se samo činili najprimjerenijom ciljnom skupinom za nova zapošljavanja. Prenesen je samo dio imovine; uz to, ona predstavlja samo manji dio ukupnog proizvodnog čimbenika u sektoru zemaljskih usluga.

(318) U pogledu ekonomske logike poslovanja Airport Handling svoje poslovanje vodi po drukčijim uvjetima od SEAH-a i na temelju vlastitog poslovnog plana. Nadalje, talijanska tijela nisu od društva Airport Handling zahtijevala da slijedi specifični poslovni model, da zadrži određeni opseg aktivnosti ili da preuzme specifičnu opremu ili zaposlenike.

(319) U tom kontekstu Komisija smatra da, uzimajući sve u obzir, ne postoji gospodarski kontinuitet između SEAH-a i društva Airport Handling te da se osnivanje potonjeg ne može smatrati izbjegavanjem odluke o povratu. Stoga se Airport Handling ne može smatrati odgovornim za povrat potpore za koju je u odluci o povratu utvrđeno da nije spojiva s unutarnjim tržištem.

7.2. **Ulaganje društva SEA u Airport Handling – postojanje državne potpore**

(320) U skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora, „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(321) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. Ugovora kumulativni su. Stoga, kako bi se odlučilo smatraju li se mjere državnom potporom u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, svi prethodno navedeni uvjeti moraju biti ispunjeni. Drugim riječima:

(a) financijsku potporu trebala bi dodijeliti država članica ili se dodjeljuje iz državnih sredstava,

(b) financijskom potporom stavljaju se u povoljniji položaj određeni poduzetnici ili proizvodnja određene robe,

(c) financijskom potporom narušava se ili prijeti narušavanju tržišnog natjecanja,

(d) financijskom potporom utječe se na trgovinu među državama članicama.

7.2.1. *Selektivna gospodarska prednost – načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu*

(322) Italija smatra da je dokapitalizacija društva Airport Handling koju je provela SEA u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu i da mu time nije dodijeljena nikakva prednost te da, stoga, mjera ne čini državnu potporu. Iako je SEAH od 2000. stalno bilježio gubitke, bilo bi legitimno pretpostaviti da bi, s druge strane, poslovanje društva Airport Handling dovelo do dostatnog povrata kako bi dokapitalizacija bila profitabilna, posebno s obzirom na mjere utvrđene u poslovnom planu društva Airport Handling za razdoblje 2014.–2017. Pri donošenja odluke o dokapitalizaciji društva Airport Handling SEA bi, stoga, djelovala kao razborit ulagač na tržištu.

(323) Za potrebe ocjenjivanja načela ulagača u tržišnom gospodarstvu nužno je odrediti bi li se, u okolnostima koje su slične onima u kojima je donesena mjera koja se ocjenjuje, hipotetski ulagač u tržišnom gospodarstvu, vođen izgledima za profitabilnost, a ne ciljevima javnih politika, slično ponašao. Kako bi se ispitalo je li država usvojila ponašanje razboritog ulagača koji posluje u tržišnom gospodarstvu ili nije, nužno je razmotriti kontekst razdoblja tijekom kojeg su poduzete mjere financijske potpore radi procjene ekonomske opravdanosti ponašanja države te se, dakle, suzdržati od procjena na temelju kasnijih okolnosti ([38]).

(324) Stoga se obrazloženje javnog ulaganja u okviru tržišnoga gospodarstva mora ocijeniti uzimajući u obzir dostupne informacije i predvidljive promjene u trenutku ulaganja ([39]).

(325) Tijekom istražnog postupka Italija je objasnila da se odluka o ulaganju u Airport Handling temeljila na poslovnom planu od 6. kolovoza 2014. Međutim, Komisija primjećuje da je taj poslovni plan donesen tek nakon konačne odluke o povećanju kapitala društva do 25 milijuna EUR koja je donesena 30. lipnja 2014. Komisija smatra da se početna odluka o osnivanju društva Airport Handling i ulaganju 25 milijuna EUR morala donijeti najkasnije prije osnivanja društva 9. rujna 2013. Poslovni plan dostupan Komisiji koji je najbliži tom datumu jest poslovni plan od 14. studenoga 2013. Komisija primjećuje i da je u tom poslovnom planu već pretpostavljeno ulaganje od 25 milijuna EUR. Stoga Komisija smatra da je poslovni plan iz studenoga 2013. relevantan za ispitivanje načela ulagača u tržišnom gospodarstvu.

(326) U odluci o pokretanju postupka iz 2014. Komisija je izrazila sumnju u to je li SEA djelovala kao ulagač u tržišnom gospodarstvu. Prvo, jer SEA nije uzela u obzir rizik da bi Airport Handling mogao biti odgovoran za povrat potpore koja nije spojiva s unutarnjim tržištem i koja je prethodno odobrena SEAH-u nakon Komisijina nalaza o gospodarskom kontinuitetu. Drugo, Komisija je izrazila sumnju u to je li poslovni plan na kojem se temelji odluka društva SEA o ulaganju u Airport Handling zasnovan na uvjerljivim pretpostavkama. Konačno, Komisija mora ocijeniti je li odluka o ulaganju u Airport Handling donesena u tržišnim uvjetima. Drugim riječima, Komisija mora ocijeniti bi li ulagač mogao očekivati razuman povrat uzimajući u obzir predvidljive rizike povezane s ulaganjem.

7.2.2. *Mjere ublažavanja rizika koje je poduzela SEA*

(327) U pogledu prve sumnje Komisija primjećuje da je SEA bila svjesna rizika utvrđivanja gospodarskog kontinuiteta i da je poduzela mjere ublažavanja rizika.

(328) SEA je bila svjesna tog rizika, kako je vidljivo iz dokumenata koji su Komisiji dostavljeni u okviru postupka prije podnošenja prijave iz studenoga 2013. Rizik da bi se zbog gospodarskoga kontinuiteta odgovornost mogla prenijeti sa SEAH-a na Airport Handling bio je pravni rizik. Percepcija i ponderiranje rizika te odgovarajuće mjere ublažavanja rizika ovise o pravnim pretpostavkama iznesenima u trenutku ulaganja.

([38]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije*, citat, točka 71.
([39]) Predmet T-16/96 *Cityflyer Express protiv Komisije* [1998.] ECR II-757, točka 76.

(329) Iz dostupnih informacija vidljivo je da je SEA razmotrila sljedeće mjere ublažavanja rizika povezane s radnom snagom. U sporazumu između društva SEA i sindikata od 4. studenoga 2013. SEA je izjavila da je „temeljna važnost pripisana uvjetu ‚diskontinuiteta' koji mora biti dio svih alternativnih rješenja za plaćanje u novcu, kao jamstvo da se obveza povrata potpore ne može proširiti na treće strane." Tijekom pregovora o djelomičnom prijenosu radne snage sa SEAH-a na Airport Handling struktura rada i određeni uvjeti zapošljavanja bitno su izmijenjeni kako je detaljno opisano u prethodnim uvodnim izjavama 232. – 234. Primjenjiva načela utvrđena su u prethodno opisanom Provedbenom sporazumu sa sindikatima od 4. lipnja 2014. i već su najavljena u sindikalnom sporazumu od 13. studenoga 2013. te, stoga, prije provedbe dviju najvećih dokapitalizacija od 10. ožujka i 30. lipnja 2014. (prethodne uvodne izjave 45. i 46.).

(330) SEA je uspostavila sljedeće mjere ublažavanja rizika kako bi osigurala diskontinuitet od prijenosa imovine SEAH-a. Prvo, upravitelj je isključio Airport Handling iz postupka javnog natječaja za prodaju imovine. Drugo, Airport Handling unajmio je imovinu od SEAH-a uz tržišnu najamninu koja je određena u dvama izvješćima neovisnih stručnjaka.

(331) SEA je poduzela mjere kako bi osigurala diskontinuitet društva Airport Handling od SEAH-a i u pogledu baze klijenata. Klijenti SEAH-a unaprijed su obaviješteni o likvidaciji društva. Novi ugovori o pružanju usluga s novim financijskim uvjetima potpisani su sa zračnim prijevoznicima koji su Airport Handling odabrali kao svojeg pružatelja usluga.

(332) SEA je osnovala Trust kao dodatnu mjeru ublažavanja rizika. Kako je objašnjeno u prethodnom odjeljku 2.3., glavna je svrha Trusta djelovati u svojstvu jedinog dioničara društva Airport Handling te osigurati da Airport Handling posluje u uvjetima gospodarskog diskontinuiteta sa SEAH-om.

(333) Komisija primjećuje da se rizik koji proizlazi iz moguće buduće obveze povrata potpore ne spominje u poslovnom planu društva Airport Handling iz studenoga 2013. U tom pogledu Komisija napominje da je SEA taj poslovni plan izradila za vlastite potrebe. Kao matično društvo etabliranog sudionika na tržištu zemaljskih usluga i očito svjesna rizika koji proizlaze iz različitih čimbenika kontinuiteta, SEA je mogla donijeti informirane odluke o ulaganju bez izričitog spominjanja tog rizika u tom poslovnom planu. Uz to, konačna odluka o povećanju kapitala do najviše 25 milijuna EUR donesena je tek nakon što su osigurane mjere ublažavanja rizika. Nadalje, u prethodno opisanoj vanjskoj ocjeni poslovnog plana iz studenoga 2013. (prethodna uvodna izjava 114.) potvrđuje se da bi razuman ulagač ocijenio da je vjerojatnost gospodarskog kontinuiteta i, time, obveze povrata potpore manja od […] (*) % te bi, stoga, utvrdio da je ekonomski razumno ulagati u AH.

7.2.3. *Poslovni plan društva Airport Handling*

(334) U pogledu druge sumnje, odnosno oslanja li se poslovni plan na kojem se temelji odluka društva SEA da uloži u Airport Handling na dovoljno uvjerljive pretpostavke, Komisija iznosi sljedeća opažanja.

7.2.3.1. Pretpostavke o razvoju prometa STOP

(335) Prognoze zračnog prometa u milanskim zračnim lukama, u kombinaciji s tržišnim udjelima društva Airport Handling, odlučujući su čimbenik u poslovnom planu tog društva. Kako su potvrdili vanjski stručnjaci (BCG) koji su ocijenili poslovne planove društva Airport Handling, prognoze prometa tog društva u skladu su s prognozama koje su izdali IATA i Eurocontrol. Komisija ta tijela smatra pouzdanim izvorima podataka za izradu prognoza prometa u sektoru zrakoplovstva. U pogledu primjene tih prognoza na zračnu luku Malpensa Komisija napominje da, u skladu s izvješćem BCG-a, namjera društva Airport Handling da zadrži stalnu kombinaciju prijevoznika u toj zračnoj luci ne bi bila u skladu s povijesnim razvojem i da bi nova uredba mogla dovesti do premještanja nekih prijevoznika u zračnu luku Linate.

7.2.3.2. Pretpostavke o troškovima osoblja

(336) U skladu s poslovnim planom iz studenoga 2013. troškovi osoblja u prosjeku čine […] (*) % operativnih troškova u razdoblju 2014.–2017.

(337) Komisija je ocijenila uvjerljivost pretpostavki na kojima se temelji ta značajna troškovna stavka.

(*) Poslovna tajna.

(338) Prvo, Komisija napominje da je u kontekstu izvješća grupe Brattle postotak troškova osoblja u ukupnim operativnim troškovima koje je prognozirao Airport Handling uglavnom u skladu sa strukturom troškova europskog sektora zemaljskih usluga u kojem troškovi osoblja u ukupnim operativnim troškovima čine 65 % – 80 %. U tom se izvješću upućuje na podatke navedene u Komisijinoj procjeni učinaka uz njezin prijedlog nove uredbe o zemaljskim uslugama ([40]).

(339) Drugo, na temelju informacija koje je dostavila Italija Komisija napominje da se čini da prosječni troškovi osoblja društva Airport Handling po satu izraženi u EPRV-u iznose […] (*). Prosječni troškovi osoblja po satu u poslovnom planu iz studenoga 2013. iznose […] (*) EUR te […] (*) EUR u poslovnom planu iz kolovoza 2014., što je […] (*) od prosječnih troškova po satu koje je SEAH platio 2013. u iznosu od oko […] (*) EUR ([41]). U izvješću grupe Brattle potvrđuje se da je Airport Handling u stvarnosti dosegao te troškove rada te se, stoga, zaključuje da poslovni plan nije bio preoptimističan.

(340) Komisija zaključuje da se pretpostavljeno smanjenje troškova rada ne čini nerealnim s obzirom na uobičajenu strukturu troškova u tom sektoru.

7.2.3.3. Pretpostavke o tržišnom udjelu

(341) Komisija je izrazila zabrinutost u pogledu pretpostavki o relativno velikom tržišnom udjelu iz poslovnog plana društva Airport Handling iz studenoga 2013. Tržišni udjel za usluge prihvata i otpreme zrakoplova predviđen je na [60 – 70] (*) % u 2014. i povećava se na [70 – 80] (*) % u 2017. Tržišni udjel za usluge prihvata i opreme putnika predviđen je na [60 – 70] (*) % u 2014. i povećava se na [60 – 70] (*) % u 2017.

(342) U 2013. ukupni tržišni udjel SEAH-a iznosio je [70 – 80] (*) % ([42]). Komisija primjećuje da je očekivani tržišni udjel društva Airport Handling manji od tržišnog udjela SEAH-a. Stoga se nije očekivalo da će Airport Handling preuzeti sve ugovore SEAH-a. Određeno smanjenje tržišnog udjela novog društva *de facto* je uzeto u obzir.

(343) Strategija društva Airport Handling uključuje ponudu više razine raspoloživosti u usporedbi s drugim pružateljima zemaljskih usluga u zračnim lukama Linate i Malpensa. U njoj se jamči 24-satna usluga tako da se zemaljske usluge pružaju čak i ako zrakoplov kasni. To je konkurentska prednost koja može biti posebno korisna za zračne prijevoznike sa znatnim operacija i čestim letovima u milanskim zračnim lukama, kao što su Alitalia i EasyJet. Ti zračni prijevoznici obično radije zadržavaju dobavljača koji im može pružiti te usluge. Time se razumno može objasniti zašto je Airport Handling mogao očekivati relativno visok tržišni udjel od pokretanja svojeg poslovanja.

(344) Komisija primjećuje i da je, kako se napominje u izvješću grupe Brattle, na temelju podataka iz 2013., očekivani tržišni udjel društva Airport Handling bio niži u usporedbi s udjelom procijenjenim za veće pružatelje zemaljskih usluga u drugim talijanskim zračnim lukama: i. Bergamo (78,23 %), ii. Cagliari (75,61 %), iii. Catania (77,18 %), iv. Palermo (75,85 %), v. Torino (68,8 %).

(345) Nadalje, Komisija napominje da je tržišni udjel društva Airport Handling ostvaren 2014. *de facto* veći od udjela predviđenog u poslovnom planu iz studenoga 2013. Taj se veliki tržišni udjel uglavnom može objasniti činjenicom da je Airport Handling uspio potpisati ugovore s […] (*). Oni zajedno čine znatan udjel prometa u tim dvjema zračnim lukama, odnosno […] (*) % zračnog prometa u luci Linate i […] (*) % u luci Malpensa.

([40]) Prilog Procjeni učinaka, uz dokument „Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zemaljskim uslugama u zračnim lukama Unije i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/67/EZ", od 16. siječnja 2012., SEC(2011) 1439 final. Na str. 95. tog dokumenta Komisija napominje da su „liberalizacija zemaljskih usluga i kraj monopola ili duopola (zračne luke/čvorišnog prijevoznika) u zračnim lukama značili da su se pružatelji zemaljskih usluga morali prilagoditi kako bi postali konkurentniji te su se morali nositi s jačom konkurencijom. Najvidljivija posljedica za zaposlenike u sektoru zemaljskih usluga bilo je povećanje produktivnosti i fleksibilnosti rada. Pružatelji zemaljskih usluga često objašnjavaju da je to povećanje produktivnosti rada nužno jer troškovi osoblja čine 65 % – 80 % njihovih ukupnih troškova, dok udruženja radnika obično tvrde da su društva za zemaljske usluge previše usmjerena na čimbenik rada radi smanjenja troškova."

(*) Poslovna tajna.

([41]) U skladu s izvješćem grupe Brattle, t. 48., str. 11.

([42]) Izvješće grupe Brattle, t. 40., str. 9.

(346) Zaključno, Komisija ne sumnja u uvjerljivost pretpostavki društva Airport Handling o tržišnom udjelu. Prvo, temelje se na konkurentskim prednostima koje nudi Airport Handling. Drugo, čini se da su pretpostavke konzervativne u usporedbi s tržišnim udjelima sličnih društava za zemaljske usluge u zračnim lukama u vrijeme sastavljanja poslovnog plana. Komisija napominje i da su se te pretpostavke ostvarile u praksi.

7.2.3.4. Pretpostavke o profitabilnosti

(347) U poslovnom planu iz studenoga 2013. očekuju se […] (*) EBIT i […] (*) dobit prije oporezivanja od druge godine poslovanja. EBIT i dobit nakon oporezivanja […] (*). U poslovnom planu iz studenoga 2013. nisu prikazane uobičajene mjere profitabilnosti, kao što su, na primjer, unutarnja stopa povrata (IRR) i neto sadašnja vrijednost (NPV). Međutim, u izvješće grupe Brattle ti su izračuni prikazani na temelju podataka iz poslovnog plana.

(348) Kako bi uložio u Airport Handling razuman privatni ulagač mora očekivati povrat koji je jednak njegovu oportunitetnom trošku kapitala, ili veći od njega, a koji se može približno odrediti prema ponderiranom prosječnom trošku kapitala (WACC).

(349) U izvješću grupe Brattle izračunava se IRR vlasničkog kapitala od ulaganja u Airport Handling te provjerava je li jednak njegovu WACC-u ili veći od njega. U izvješću se upotrebljavaju dvije alternativne vrijednosti WACC-a. Prva je […] (*) %, koja je, prema izvješću, WACC bez efekta duga nakon oporezivanja, koji se upotrebljava u poslovnom planu ([43]). Druga je […] (*) % te se u izvješću izračunava kao donje ograničenje oportunitetnog troška kapitala. Ovisno o konačnoj vrijednosti ulaganja u izvješću grupe Brattle procjenjuje se očekivani povrat vlasničkog kapitala od ulaganja u Airport Handling u rasponu od […] (*) % do […] (*) %. U izračunima je vidljivo da u svim scenarijima očekivani IRR prelazi oportunitetni trošak kapitala i da je, stoga, ulaganje profitabilno.

(350) Komisija primjećuje da je poslovnim planom obuhvaćeno relativno kratko razdoblje (2014.–2017.). Zbog toga poslovni plan može ovisiti o promjenama temeljnih pretpostavki. Međutim, to je razdoblje potrebno razmotriti u kontekstu sljedećih činjenica. Prvo, poslovni plan sastavljen je za upravitelja zračne luke, društvo SEA, koje je godinama bilo vlasnik društva kćeri za pružanje zemaljskih usluga u zračnim lukama. Drugo, restrukturiranje je već u tijeku te je u SEAH-u već ostvareno znatno povećanje produktivnosti. Stoga se ne čini nerazumnim ograničiti opseg poslovnog plana na najmanje moguće razdoblje koje je potrebno iskusnom ulagaču kao što je SEA.

(351) Komisija napominje da su se neke ključne pretpostavke iz poslovnog plana iz studenoga 2013. u velikoj mjeri ostvarile, posebno u smislu profitabilnosti i tržišnih udjela. Airport Handling bio je profitabilan već u prvoj godini poslovanja. U skladu s računom dobiti i gubitka za razdoblje od rujna 2014. do kolovoza 2015. društvo je ostvarilo EBIT od […] (*) EUR.

(352) Zaključno, Komisija smatra da je, na temelju pretpostavki o razvoju troškova rada i tržišnog udjela koje se ne čine nerazumnima, iz poslovnog plana vidljiv dostatno velik povrat kapitala za društvo SEA za dokapitalizaciju od 25 milijuna EUR.

7.2.4. *Zaključak o selektivnoj gospodarskoj prednosti*

(353) Komisija zaključuje da je SEA poduzela dostatne mjere kako bi ograničila rizik od utvrđivanja gospodarskog kontinuiteta. Poslovni plan temeljio se na pretpostavkama koje bi razumni privatni ulagač, koji ima znatno iskustvu u sektoru pružanja zemaljskih usluga u zračnim lukama i koji nastoji restrukturirati društvo, smatrao uvjerljivima i dostatnima za utvrđivanje buduće profitabilnosti društva Airport Handling. Stoga ulaganje društva SEA u Airport Handling ne čini nikakvu prednost koju Airport Handling ne bi mogao dobiti u uobičajenim tržišnim uvjetima.

7.2.5. *Zaključak o postojanju državne potpore u ulaganju društva SEA u Airport Handling*

(354) Ulaganje ne sadržava nikakvu prednost koju Airport Handling ne bi mogao dobiti u uobičajenim tržišnim uvjetima. Stoga jedan od kumulativnih uvjeta iz članka 107. stavka 1. UFEU-a nije ispunjen. Posljedično, ulaganje ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(*) Poslovna tajna.

([43]) U skladu s izvješćem grupe Brattle WACC je veći jer se u njemu uzimaju u obzir specifični rizici projekta povećanjem beta faktora vlasničkog kapitala.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Postupak koji je doveo do likvidacije društva SEA Handling S.p.A. i osnivanja društva Airport Handling S.p.A. nije rezultirao gospodarskim kontinuitetom između ta dva poduzetnika.

2. Airport Handling nije obvezan vratiti državnu potporu za koju je u Odluci Komisije C(2012) 9448 od 19. prosinca 2012., ispravljenoj odlukom C(2013)1668 od 22. ožujka 2013. o potpori koju je SEA u razdoblju 2002.–2010. odobrila u korist svojeg društva kćeri SEA Handling S.p.A., utvrđeno da nije spojiva s unutarnjim tržištem.

Članak 2.

Osnivanje i kapitalizacija društva Airport Handling S.p.A. od strane Italije u vrijednosti od 25 milijuna EUR ne čine potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Talijanskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. srpnja 2016.

Za Komisiju

Margrethe VESTAGER

Članica Komisije