

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DECYZJE

## DECYZJA KOMISJI (UE) 2017/2111

z dnia 5 lipca 2016 r.

**w sprawie ustanowienia i dokapitalizowania Airport Handling S.p.A. SA.21420 (2014/C) (ex 2014/NN) przez Włochy**

(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 4103)

**(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag<sup>(1)</sup> zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

#### 1. PROCEDURA

- (1) W dniu 23 czerwca 2010 r., po otrzymaniu skargi, Komisja powiadomiła władze włoskie o podjęciu decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”) w związku z zastrzykami kapitałowymi dokonanymi w latach 2002–2010 przez spółkę SEA S.p.A. (zwaną dalej „SEA”), państwowego operatora portów lotniczych Mediolan-Malpensa i Mediolan-Linate, oraz jej spółkę zależną SEA Handling S.p.A. (zwaną dalej „SEAH”), świadczącą usługi obsługi naziemnej w tych portach lotniczych.
- (2) W omawianym okresie SEA była niemal w całości własnością podmiotów publicznych, tj. gminy Mediolan (84,56 %) i prowincji Mediolan (14,56 %), a także mniejszych akcjonariuszy (0,88 %). W grudniu 2011 r. 29,75 % kapitału SEA zostało sprzedane prywatnemu funduszowi F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*). Pod koniec 2012 r. F2i zwiększył swój akcjonariat w SEA do 44,31 %. W chwili zakończenia formalnego postępowania wyjaśniającego wskutek wydania niniejszej decyzji właścicielem 54,81 % akcji SEA była gmina Mediolan, 44,31 % akcji należało do F2i, a 0,88 % akcji stanowiło własność innych akcjonariuszy.
- (3) W dniu 19 grudnia 2012 r. Komisja przyjęła decyzję C(2012) 9448, sprostowaną decyzją C(2013) 1668 z dnia 22 marca 2013 r. (zwaną dalej „decyzją o odzyskaniu pomocy”), w sprawie pomocy, którą SEA przyznała swojej spółce zależnej SEAH w latach 2002–2010. Komisja stwierdziła, że wszystkie zastrzyki dokonane przez SEA w celu zasilenia kapitału jej spółki zależnej stanowiły pomoc państwa niezgodną z prawem. Komisja stwierdziła również, że choć SEAH można byłoby uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji, wspomnianych zastrzyków kapitałowych nie można było uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu unijnych wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 44 z 6.2.2015, s. 30.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

- (4) Dlatego też zobowiązano władze włoskie do przedsięwzięcia wszystkich niezbędnych kroków, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi, w celu odzyskania od SEAH pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym opiewającej na kwotę około 359,644 mln EUR plus odsetki od zwracanej pomocy.
- (5) Odpowiednio w dniach 4 marca 2013 r., 15 marca 2013 r. i 18 marca 2013 r. władze włoskie, SEAH i gmina Mediolan wniosły pozwy o unieważnienie decyzji o odzyskaniu pomocy do Sądu (sprawy T-125/13, T-152/13 i T-167/13). Postępowania w sprawach T-125/13, T-152/13 i T-167/13 są nadal w toku.
- (6) W dniach 18 marca 2013 r. i 21 marca 2013 r. SEAH i gmina Mediolan wystąpiły o zawieszenie wykonania decyzji o odzyskaniu pomocy (sprawy T-152/13 R i T-167/13 R). W dniu 21 maja 2013 r. Trybunał Administracyjny w Lombardii („TAR Lombardia”) orzekł o zawieszeniu wykonania decyzji o odzyskaniu pomocy. W dniu 25 września 2013 r. Rada Stanu („CdS”) unieważniła orzeczenie TAR Lombardia. W czerwcu 2013 r. wycofano powództwo w przedmiocie zawieszenia wykonania decyzji wytoczone przed Sądem<sup>(3)</sup>.
- (7) W dniu 27 listopada 2013 r., w ramach nieformalnej procedury poprzedzającej zgłoszenie, władze włoskie zasięgnęły opinii Komisji w kwestii następujących projektów: po pierwsze, w kwestii opracowanego przez SEA planu likwidacji SEAH; po drugie, w kwestii zamiaru utworzenia przez SEA nowej spółki zależnej, która zajmowałaby się świadczeniem usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Mediolanie, mianowicie „Airport Handling S.p.A.” (zwanej dalej „Airport Handling”) oraz dokonania zastrzyku początkowego kapitału własnego na jej rzecz. W ramach tej procedury poprzedzającej zgłoszenie władze włoskie zwróciły się do Komisji o potwierdzenie, że:
- a) sprzedaż aktywów spółki SEAH w ramach procesu jej likwidacji nie oznacza zachowania ciągłości gospodarczej z Airport Handling, a zatem nie skutkuje przeniesieniem zobowiązań tej pierwszej na jej następczynię, a w szczególności nie prowadzi do przeniesienia na tę spółkę wymogu zwrotu niezgodnej z prawem i rynkiem wewnętrznym pomocy państwa udzielonej SEAH;
  - b) dokonania przez SEA zastrzyku kapitału własnego na rzecz Airport Handling nie można zakwalifikować jako pomocy państwa.
- (8) W piśmie z dnia 9 lipca 2014 r. Komisja poinformowała Włochy o podjęciu decyzji o wszczęciu procedury, o której mowa w art. 108 ust. 2 Traktatu, w związku z ustanowieniem Airport Handling przez SEA („decyzja o wszczęciu postępowania z 2014 r.”). W ramach tej procedury Komisja zwróciła się do władz włoskich o przekazanie wszystkich informacji, które mogłyby okazać się pomocne przy ocenianiu kwestii przeniesienia obowiązku zwrotu pomocy z SEAH na Airport Handling, a także potencjalnej pomocy związanej z dokonaniem przez SEA zastrzyku kapitałowego na rzecz Airport Handling, w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania wspomnianego pisma.
- (9) W dniu 19 września 2014 r. Włochy, SEA i Airport Handling wytoczyły powództwa w przedmiocie unieważnienia decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. przed Sądem (sprawy T-673/14, T-674/14 i T-688/14). Postanowieniem z dnia 8 grudnia 2015 r. Sąd (czwarta izba) odrzucił powództwo w sprawie T-673/14; powództwa w sprawach T-674/14 i T-688/14 zostały wycofane odpowiednio w dniach 14 i 15 lipca 2015 r.
- (10) W dniach 23 września 2014 r. i 25 września 2014 r. SEA i Airport Handling złożyły wnioski o zastosowanie środków tymczasowych w celu zawieszenia wykonania decyzji Komisji o wszczęciu postępowania z 2014 r. (sprawy T-674/14 R i T-688/14 R). W dniu 29 września 2014 r. prezes Sądu wydał postanowienie o zawieszeniu publikacji decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W dniu 28 listopada 2014 r. prezes Sądu odrzucił wnioski SEA i Airport Handling o zastosowanie środków tymczasowych i uchylił środek tymczasowy służący zabezpieczeniu interesu prawnego zakazujący Komisji publikacji decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r.<sup>(4)</sup>
- (11) W dniu 6 lutego 2015 r. decyzja o wszczęciu postępowania z 2014 r. została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(5)</sup>, a Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag dotyczących środków objętych postępowaniem wyjaśniającym.
- (12) Władze włoskie przedstawiły swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. w piśmie z dnia 9 września 2014 r.

<sup>(3)</sup> Zob. postanowienie Sądu z dnia 20 czerwca 2013 r., Sea Handling SpA przeciwko Komisji, T-152/13 R, ECLI:EU:T:2013:337 i postanowienie Sądu z dnia 1 lipca 2013 r., Commune di Milano przeciwko Komisji, T-167/13 R, ECLI:EU:T:2013:331.

<sup>(4)</sup> Zob. postanowienie Sądu z dnia 28 listopada 2014 r., Airport Handling przeciwko Komisji, T-688/14, ECLI:EU:T:2014:1010. Prezes Sądu oddalił wniosek w sprawie T-674/14 R na mocy postanowienia z dnia 27 listopada 2014 r., ECLI:EU:T:2014:1009.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 44 z 6.2.2015, s. 30.

- (13) Komisja otrzymała uwagi od czterech zainteresowanych stron. Przekazała te uwagi władzom włoskim i zapewniła tym władzom możliwość ustosunkowania się do ich treści. Pismem z dnia 26 maja 2015 r. władze włoskie przekazały Komisji swoje zastrzeżenia dotyczące otrzymanych uwag.
- (14) Pismem z dnia 20 maja 2015 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o przekazanie dodatkowych informacji. Władze włoskie odpowiedziały pismami z dnia 19 i 22 czerwca 2015 r. oraz z dnia 2 lipca 2015 r.
- (15) W dniach 30 stycznia 2015 r., 7 maja 2015 r. i 15 września 2015 r. zorganizowano spotkania służb Komisji z przedstawicielami władz włoskich i przedstawicielami Milan Airport Handling Trust. Po tych spotkaniach Trust przekazał Komisji szereg pism w dniach 6 lutego 2015 r., 8 czerwca 2015 r., 13 sierpnia 2015 r. i 23 września 2015 r., których głównym celem było informowanie Komisji o przebiegu postępowania w przedmiocie sprzedaży mniejszościowego pakietu akcji Airport Handling. W sekcji 2.3 poniżej opisano Trust i spoczywające na nim zadania.
- (16) Pismem z dnia 23 października 2015 r. Komisja zwróciła się do władz włoskich o przekazanie informacji uzupełniających. Władze włoskie odpowiedziały pismem z dnia 10 listopada 2015 r.
- (17) W dniu 25 listopada 2015 r. zorganizowano posiedzenie z udziałem służb Komisji, władz włoskich oraz przedstawicieli Milan Airport Handling Trust i spółki D'Nata, która przygotowywała się do nabycia udziału w kapitale podstawowym Airport Handling.
- (18) Pismem z dnia 16 grudnia 2015 r. władze włoskie poinformowały Komisję o planach częściowej zmiany zakresu działalności gospodarczej Airport Handling.
- (19) W piśmie z dnia 18 grudnia 2015 r. władze włoskie przedstawiły streszczenie najważniejszych kwestii poruszonych w pismach przekazanych w toku postępowania. Komisja odpowiedziała pismem z dnia 19 stycznia 2016 r.
- (20) W pismach z dnia 29 stycznia i 15 lutego 2016 r. władze włoskie przekazały Komisji najnowsze informacje na temat procesu prywatyzacji Airport Handling.

## 2. OPIS ŚRODKA POMOCY

- (21) Postępowanie dotyczy dwóch środków: po pierwsze, utworzenia Airport Handling w połączeniu z likwidacją SEAH. Komisja oceniła, czy przedmiotowy środek zapewnił ciągłość gospodarczą między tymi dwoma przedsiębiorstwami, doprowadzając do przeniesienia obowiązku zwrotu pomocy z SEAH na Airport Handling. Po drugie, przekazania kapitału własnego spółce Airport Handling przez jego publiczną spółkę dominującą SEA. Komisja oceniła, czy środek ten został wdrożony na warunkach rynkowych. Poniżej przedstawiono opis okoliczności towarzyszących tym transakcjom.

### 2.1. Umowy ze związkami zawodowymi i nowe umowy o pracę

- (22) W okresie, w którym wdrażano środki objęte postępowaniem, odpowiednio grupa SEA (SEA i SEAH), SEAH oraz Airport Handling zawarły – z inicjatywy SEA – umowy ze związkami zawodowymi, które reprezentowały pracowników SEAH, w kontekście dobrowolnej likwidacji SEAH. Głównym celem tych umów była ochrona miejsc pracy wszystkich pracowników SEAH oraz zapewnienie możliwości dalszego zrównoważonego świadczenia usług obsługi naziemnej przez grupę SEA. Zawarto umowy opisane poniżej.
- (23) Po tym, jak SEA zdecydowała, że spełnienie wymogów decyzji o odzyskaniu środków będzie wymagało przeprowadzenia likwidacji SEAH, w dniu 4 listopada 2013 r. grupa SEA zawarła umowę z organizacjami związków zawodowych w celu rozwiązania problemu związanego ze zwolnieniem pracowników SEAH. W umowie przedstawiono plan zachęcający wszystkich pracowników SEAH do dobrowolnego rozwiązania stosunku pracy – plan ten miał zostać zrealizowany poprzez przeprowadzenie zwolnień grupowych i ustanowienie nowej jednostki, w której SEA będzie posiadała całościowy udział i która zatrudni część siły roboczej SEAH.
- (24) W umowie przewidziano „projekt ugody” i stwierdzono, że konieczne jest przyjęcie „umowy wykonawczej” zawierającej zbiór zasad regulujących kwestie związane z nowymi warunkami umownymi i nową strukturą zatrudnienia dla pracowników Airport Handling, ponieważ ustanowiony przez Komisję wymóg przerwania ciągłości działalności wiązałby się z koniecznością nawiązania nowych stosunków pracy. Umowa stanowi również, że zawarcie takiej umowy wykonawczej byłoby możliwe wyłącznie po zakończeniu „negocjacji handlowych między Airport Handling a przewoźnikami obsługującymi porty lotnicze Mediolan-Linate i Mediolan-Malpensa w kontekście wolnej konkurencji”<sup>(6)</sup>. Reasumując, umowa wykonawcza musiała opierać się na następujących zasadach:

— kontynuowaniu realizacji celu polegającego na zabezpieczeniu miejsc pracy wszystkich pracowników SEAH,

<sup>(6)</sup> Pkt 5 umowy z dnia 4 listopada 2013 r.

- wyznaczeniu przejrzystych kryteriów ewentualnej relokacji pracowników w ramach grupy SEA,
  - rentowności działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług obsługi naziemnej,
  - ustanowieniu odpowiedniego, sprzyjającego włączeniu systemu stosunków pracy,
  - dalszym stosowaniu systemu świadczeń grupy SEA.
- (25) W dniu 22 kwietnia 2014 r. SEAH przystąpił do realizacji programu mobilności pracowników zwolnionych z pracy („Collocamento in mobilita”) – systemu zabezpieczenia społecznego ustanowionego przez włoskie władze państwowe, którego głównym celem jest wspieranie pracowników spółek znajdujących się w trudnej sytuacji w okresie bezrobocia<sup>(7)</sup>. W omawianym okresie SEAH zatrudnił 2 214 pracowników – odpowiadało to 1 980 pracownikom zatrudnionym w pełnym wymiarze czasu pracy.
- (26) W dniu 31 maja 2015 r. Airport Handling zatrudnił [...] (\*) pracowników [...] (\*) ekwiwalenty pełnego czasu pracy, zwane dalej „EPC”), z czego [...] (\*) pracowników [...] (\*) EPC było dawnymi pracownikami SEAH.
- (27) W dniu 4 czerwca 2014 r. SEAH i związki zawodowe podpisały umowę wykonawczą w celu wdrożenia postanowień projektu ugody, o którym mowa w motywie 24 powyżej.
- (28) Umowa stanowiła po pierwsze, że SEA wyraziła zgodę na to, aby Airport Handling zatrudnił pracowników SEAH spełniających ustanowione przez Airport Handling wymogi dotyczące poszczególnych stanowisk pracy; po drugie, ogłoszono w niej rozpoczęcie negocjacji z organizacjami związków zawodowych dotyczących kryteriów wyboru pracowników. W umowie stwierdzono również, że wszelkie nowe umowy o pracę zawierane z Airport Handling musiałyby skutkować rozwiązaniem formalnych i merytorycznych postanowień umów o pracę zawartych z SEAH.
- (29) Zgodnie z treścią tej umowy SEAH wykazał swoją gotowość do ustanowienia systemu zachęt finansowych dla pracowników, którzy do dnia 30 czerwca 2014 r. zgodzą się nie wyrażać sprzeciwu wobec środków skutkujących zwolnieniami.
- (30) Ponadto w dniu 4 czerwca 2014 r. Airport Handling zawarł umowę z organizacjami związków zawodowych. W umowie tej określono liczbę pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony, których Airport Handling będzie musiał zatrudniać w dniu 1 lipca 2014 r. Stwierdzono w niej również, że Airport Handling zgodził się ponownie zatrudnić dawnych pracowników SEAH na zasadzie pierwszeństwa.
- (31) W umowie orientacyjnie określono popyt Airport Handling na pracę wyrażony w EPC. W tym kontekście w umowie zwrócono uwagę na fakt, że wspomniane wskaźniki mogą ulec zmianie, jeżeli chodzi o łączną liczbę lub zmienne wskazane w umowie. Szacunki dotyczące pracowników przedstawiały się w następujący sposób: [...] (\*) EPC stałych pracowników operacyjnych; [...] (\*) EPC pracowników administracyjnych; [...] (\*) EPC pracowników na czas określony wykonujących prace sezonowe. W umowie określono, że aby zaspokoić ten popyt, Airport Handling będzie realizował strategię zwracania się w pierwszej kolejności do osób aktualnie zatrudnionych przez SEAH. W umowie określono również procedurę rekrutacyjną, uregulowano kwestie związane z treścią prawną i finansową umów o pracę, a także przyjęto postanowienia dotyczące polityki socjalnej i organizacji pracy. Z postanowień umowy wynika, że dawni pracownicy SEAH zostaną zatrudnieni na podstawie nowych umów, w których przewidziano istotnie odmienne warunki ekonomiczne.
- (32) Postanowienia regulujące kwestie związane z wykonywaniem pracy przewidziane w tej umowie różnią się od zasad stosowanych przez SEAH w odniesieniu do jego pracowników. W szczególności:
- zgodnie z krajowym układem zbiorowym pracy zawartym z pracownikami branży lotniczej Airport Handling stosowałby postanowienia sekcji dotyczącej pracowników obsługi naziemnej, natomiast do umów o pracę zawartych z pracownikami wcześniej zatrudnionymi przez SEAH miałyby zastosowanie postanowienia sekcji dotyczącej operatorów portu lotniczego. W opinii władz włoskich w sekcji dotyczącej pracowników obsługi naziemnej przewidziano odmienne warunki dotyczące urlopów (20 dni zamiast 22 dni rocznie), czasu pracy (7 godzin 30 minut dziennie zamiast 7 godzin 15 minut dziennie) oraz odmienne warunki dotyczące wynagrodzenia i dodatków (usunięcie wynagrodzenia za 6 dni),
  - różnice w strukturze praw do wynagrodzenia, np. niestosowanie przez Airport Handling postanowień niektórych sekcji umowy korporacyjnej uzupełniającej krajowy układ zbiorowy pracy, które SEAH stosował w odniesieniu do swoich pracowników,
  - różnice w sposobie organizacji pracowników (np. [...] (\*)).

<sup>(7)</sup> Ustawa nr 223 z dnia 23 lipca 1991 r. o przepisach dotyczących funduszu dla pracowników zwalnianych z pracy, mobilności takich pracowników, zasiłków dla bezrobotnych, wdrażania dyrektyw UE i pośrednictwa pracy oraz innych przepisach istotnych dla rynku pracy (GURI nr 175 z dnia 27 lipca 1991 r.).

(\*) Tajemnica handlowa.

- (33) W opinii władz włoskich doprowadziło to do:
- obniżenia całkowitych kosztów pracy Airport Handling o 30 % w porównaniu z całkowitymi kosztami pracy SEAH;
  - obniżenia wagi kosztów związanych z uzupełniającą umową korporacyjną Airport Handling o [...] (\*) % w porównaniu z kosztami ponoszonymi przez SEAH, przy czym wielkość średnich obniżek wynagrodzenia w ujęciu rocznym odpowiadała [...] (\*) krotności wynagrodzenia miesięcznego.
- (34) W dniu 9 czerwca 2014 r. nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszy SEAH zatwierdziło rozwiązanie spółki i objęcie jej procedurą dobrowolnej likwidacji, wyznaczając termin jej skutecznego rozwiązania na dzień 1 lipca 2014 r. <sup>(8)</sup>.
- (35) W celu sprzedaży aktywów spółki, spłaty jej wierzycieli i przygotowania ostatecznego bilansu likwidacyjnego oraz sprawozdania z przebiegu likwidacji powołano likwidatora i powierzono mu wykonanie wspomnianych zadań.
- (36) Organizacje związków zawodowych uzależniły wejście umów z dnia 4 czerwca 2014 r. w życie od pozytywnego wyniku referendum przeprowadzonego wśród pracowników SEAH. Wspomniane referendum odbyło się w dniach 11–13 czerwca 2014 r. W referendum odrzucono umowę z dnia 4 czerwca 2014 r.
- (37) Dlatego też w dniu 1 lipca 2014 r. walne zgromadzenie akcjonariuszy SEAH zdecydowało o przedłużeniu terminu zakończenia działalności przez SEAH do dnia 31 sierpnia 2014 r., przyznając likwidatorowi (który rozpoczął pełnienie powierzonych mu funkcji w dniu 1 lipca 2014 r.) uprawnienia do tymczasowego zarządzania spółką do tego dnia, a po upływie wyznaczonego terminu – do zbycia aktywów SEAH i zakończenia działalności prowadzonej przez tę spółkę.
- (38) Aby rozwiązać problem związany z negatywnym wynikiem referendum z dnia 14 czerwca 2014 r., w dniu 4 lipca 2014 r. organizacje związków zawodowych zaproponowały wprowadzenie pewnych wyjaśnień dotyczących kwestii poruszonych w umowie z dnia 4 czerwca 2014 r., np. wskazanie, że dodatkowe dni pracy będą musiały zostać rozłożone równomiernie na przestrzeni całego roku, że pojęcie „efektywności godzin pracy” oznacza obowiązek pracy przez co najmniej 7,5 godziny dziennie przez 5 dni w tygodniu oraz że pracownicy będą mieli możliwość wyboru jednego z dwóch trybów pracy w czasie określonych świąt państwowych, za które na mocy nowej umowy nie przysługuje już wynagrodzenie. W dniu 7 lipca 2014 r. Airport Handling zatwierdził te propozycje. W dniu 15 lipca 2014 r. Airport Handling podpisał umowę uzupełniającą potwierdzającą ważność umowy z dnia 4 czerwca 2014 r. i zawierającą wyjaśnienia, o których uwzględnienie zwróciły się organizacje związków zawodowych. W tej nowej umowie nie wprowadzono jednak żadnych istotnych zmian w porównaniu z odrzuconą wcześniej umową z dnia 4 czerwca 2014 r.
- (39) W sierpniu 2014 r. SEAH zwolnił całą swoją siłę roboczą. W tym samym czasie Airport Handling rozpoczął procedurę rekrutacji tych pracowników spośród byłych pracowników SEAH, których uznał za kluczowych dla prowadzonej przez siebie działalności. Airport Handling skontaktował się również z Adecco, dostawcą usług w obszarze pracy tymczasowej, w celu pozyskania pracowników tymczasowych.
- (40) SEAH zakończył prowadzenie działalności gospodarczej w dniu 1 września 2014 r. W tym samym dniu Airport Handling rozpoczął obsługę portów lotniczych w Mediolanie. Według stanu na dzień 1 września 2014 r. Airport Handling zatrudnił [...] (\*) pracowników ([...] (\*) EPC), co odpowiadało [...] (\*) % pracowników zatrudnianych przez SEAH według stanu na dzień 22 kwietnia 2014 r., kiedy to SEAH wszczął formalne postępowanie w przedmiocie grupowego zwolnienia swoich pracowników. Ponadto Airport Handling zatrudnił [...] (\*) pracowników tymczasowych ([...] (\*) EPC) [...] (\*).

## 2.2. Umowy z przewoźnikami lotniczymi

- (41) W piśmie z dnia 22 kwietnia 2014 r. SEAH poinformował przewoźników lotniczych, dostawców i inne zainteresowane strony o tym, że w dniu 1 lipca 2014 r. zakończy działalność, a zatem począwszy od tego dnia nie będzie już świadczył usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Mediolanie.

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(8)</sup> Procedura dobrowolnej likwidacji jest zasadniczo podobna do procedury rozwiązania spółki przez sąd, z tą różnicą, że odpowiedzialność za podjęcie decyzji o rozwiązaniu spółki, powołanie likwidatorów i określenie zakresu ich uprawnień spoczywa w tym przypadku na akcjonariuszach będących członkami walnego zgromadzenia, a nie na sądzie. Spółka może zwrócić się do sądu o wydanie orzeczenia o postawieniu jej w stan likwidacji wyłącznie w przypadku, gdy nie uda się jej zwołać walnego zgromadzenia z udziałem większości akcjonariuszy. Następnie sąd powołuje likwidatorów zgodnie z umową spółki lub decyzją walnego zgromadzenia akcjonariuszy, chyba że w danym przypadku istnieje oczywisty spór między akcjonariuszami uniemożliwiający im podjęcie decyzji na forum walnego zgromadzenia – w takiej sytuacji sąd powoła likwidatora samodzielnie.

- (42) Po opublikowaniu wspomnianego powyżej komunikatu dziesięć linii lotniczych zdecydowało się powierzyć świadczenie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Mediolanie dostawcom usług innym niż SEAH i Airport Handling.
- (43) W tym samym czasie Airport Handling został wybrany jako dostawca usług obsługi naziemnej przez 19 linii lotniczych prowadzących działalność w portach lotniczych w Mediolanie w ramach procedur otwartych. Inne linie lotnicze wybrały Airport Handling w ramach procedur dialogu konkurencyjnego. Zdaniem władz włoskich wyboru dostawcy usług dokonuje się w normalnych warunkach na podstawie oceny określonych czynników, takich jak: cena, dobra kondycja finansowa dostawcy usług, dostępność odpowiedniego sprzętu, istnienie sieci, a także historia prowadzenia działalności, doświadczenie i kompetencje dostawcy usług.

### 2.3. **Utworzenie Airport Handling i przekazanie należących do SEA akcji Milan Airport Handling Trust; dokapitalizowanie Airport Handling**

- (44) Airport Handling został utworzony w dniu 9 września 2013 r. jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością dysponująca kapitałem podstawowym w wysokości 10 000 EUR.
- (45) W dniu 10 marca 2014 r. rada dyrektorów SEA zdecydowała się podwyższyć kapitał Airport Handling o maksymalnie 2,5 mln EUR, aby zapewnić Airport Handling możliwość spełnienia wymogów uprawniających do otrzymania certyfikatu podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej od Krajowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ENAC). Zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi ENAC udziela pozwoleń dostawcom usług obsługi naziemnej, którzy spełniają następujące wymogi<sup>(9)</sup>:
- dysponują kapitałem stanowiącym co najmniej równowartość jednej czwartej przewidywanego obrotu,
  - dysponują dostatecznymi zasobami operacyjnymi i dostateczną zdolnością organizacyjną do świadczenia usług,
  - posiadają certyfikat potwierdzający spełnienie wszystkich zobowiązań na gruncie prawa pracy i przepisów dotyczących bezpieczeństwa.
- (46) W dniu 30 czerwca 2014 r. rada dyrektorów SEA podjęła decyzję o utworzeniu Milan Airport Handling Trust („Trust”) oraz o podwyższeniu kapitału Airport Handling o maksymalnie 25 mln EUR.
- (47) Trust został utworzony w dniu 30 czerwca 2014 r.; tego samego dnia podpisano akt założycielski Trust. Zgodnie z postanowieniami swojego aktu założycielskiego Trust: (i) pełni funkcję jedyne go udziałowca Airport Handling do momentu sprzedaży udziału mniejszościowego w spółce; oraz (ii) zapewnia przerwanie ciągłości działalności gospodarczej między Airport Handling a SEA Handling.
- (48) Zgodnie z aktem założycielskim Trust, Trust utworzono w celu wykonywania następujących określonych zadań:
- potwierdzania i weryfikowania braku ciągłości gospodarczej między Airport Handling a SEA i SEAH, w szczególności poprzez zarządzanie Airport Handling niezależnie od SEA,
  - zapewniania niezależnym inwestorom będącym osobami trzecimi możliwości przejmowania udziałów w kapitale podstawowym Airport Handling na poziomie nie mniejszym niż 30 %.
- (49) Akt założycielski Trust stanowi, że przy realizowaniu powierzonej mu misji Trust korzysta z przysługujących mu uprawnień do:
- mianowania dyrektorów, biegłych rewidentów i innych osób prawnych spośród kwalifikujących się kandydatów, którzy nie pełnią żadnych obowiązków operacyjnych w SEA ani SEAH i którzy nie są związani stosunkiem pracy z SEA ani SEAH,
  - zwracania się do dyrektorów o sporządzanie sprawozdań dotyczących przypadków przerwania ciągłości działalności gospodarczej, do których doszło przed ustanowieniem Trust, oraz
  - dbania o stosowanie prawidłowych procedur w celu niedopuszczenia do sytuacji, w której informacje handlowe znajdujące się w posiadaniu SEA mogłyby przynieść nienależną korzyść Airport Handling przy zawieraniu lub utrzymywaniu umów z liniami lotniczymi w porównaniu z sytuacją jego konkurentów oraz dbania o przestrzeganie ograniczeń przewidzianych w załączniku A do aktu założycielskiego Trust.

<sup>(9)</sup> Airport Handling złożył wniosek o wydanie pozwolenia na świadczenie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Mediolan-Linate i Mediolan-Malpensa w dniu 21 stycznia 2014 r. W dniu 17 kwietnia 2014 r. ENAC udzielił Airport Handling stosownego pozwolenia.

- (50) W szczególności jeżeli chodzi o akt założycielski Trust, pełnomocnik weryfikuje, czy od momentu utworzenia Airport Handling nie podjęto żadnych czynności prawnych skutkujących przekazaniem Airport Handling przez SEAH jakichkolwiek aktywów, ruchomości i nieruchomości, umów z liniami lotniczymi lub dostawcami usług obsługi naziemnej, praw własności intelektualnej lub jednostronnych czynności prawnych wywierających skutki gospodarcze (tj. gwarancji rzeczowych lub osobistych) innych niż czynności przewidziane w akcie założycielskim Trust.
- (51) W tym sensie akt założycielski Trust wyłącza następujące elementy z zakresu uprawnień kontrolnych pełnomocnika:
- fakt, że Airport Handling został utworzony i dokapitalizowany przez SEA,
  - fakt, że Airport Handling przejął pracowników SEAH,
  - fakt, że Airport Handling dzierżawi swoje aktywa i sprzęt do obsługi naziemnej od SEAH na mocy umowy dzierżawy, która wygasa w dniu 28 lutego 2015 r.
- (52) Ponadto akt założycielski Trust stanowi również, że pełnomocnik jest zobowiązany do upewnienia się, czy:
- pomijając uprawnienia przyznane SEA na mocy aktu założycielskiego Trust, doszło do rozdzielenia struktury zarządzania operacyjnego Airport Handling od struktury zarządzania SEA pod kontrolą i nadzorem rady dyrektorów, której członków pełnomocnik powołuje samodzielnie,
  - przed utworzeniem Trust lub po jego utworzeniu SEA i Airport Handling nie przyjęły dokumentów prawnych skutkujących przeniesieniem przez SEA aktywów, ruchomości lub nieruchomości, umów, jednostronnych czynności prawnych wywierających skutki gospodarcze (tj. gwarancji rzeczowych lub osobistych) lub praw własności intelektualnej innych niż te przewidziane w akcie założycielskim Trust lub wymagane przez SEA jako posiadacza koncesji na prowadzenie działalności w portach lotniczych w Mediolanie, oraz
  - Airport Handling ustanowił procedury i mechanizmy kontrolne pozwalające uniknąć sytuacji, w której mógłby on korzystać z informacji handlowych stanowiących własność z SEA, dzięki czemu mógłby osiągnąć nienależną korzyść przy zawieraniu lub utrzymywaniu umów z liniami lotniczymi, takich jak informacje na temat umów zawartych w przeszłości przez SEAH lub informacji na temat wymogów linii lotniczych przekazanych SEA z uwagi na fakt, że pełni ona funkcję operatora portu lotniczego.
- (53) Zgodnie z aktem założycielskim Trust pełnomocnik nie jest jednak zobowiązany do weryfikowania ani oceniania okoliczności związanych z faktem, że:
- przedstawiciele SEA brali udział w negocjacjach z pracownikami, którzy mieli zostać przejęci przez Airport Handling,
  - Airport Handling korzysta z usług pracowników SEA na zasadzie outsourcingu – dotyczy to również jej dyrektora generalnego, który miał pozostać na stanowisku przez cały okres istnienia Trust,
  - SEA nadal świadczyłaby niektóre scentralizowane usługi,
  - SEA może monitorować poziomy jakości świadczonych usług w celu wywiązania się z obowiązków spoczywających na niej z uwagi na fakt, że pełni funkcję operatora infrastruktury portów lotniczych w Mediolanie,
  - SEA dysponuje pełną swobodą uznania w kwestii podejmowania decyzji dotyczących finansowania Airport Handling w przyszłości, bez uszczerbku dla uprawnień rady dyrektorów Airport Handling w zakresie podejmowania decyzji służących wdrażaniu biznesplanu.
- (54) Jeżeli chodzi o przejęcie udziałów w Airport Handling przez inwestora będącego osobą trzecią, akt założycielski Trust stanowi, że SEA jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie pierwszym etapem procedury otwarcia kapitału Airport Handling na „kwalifikowalnych udziałowców” (mianowicie osoby fizyczne lub prawne lub podmioty, które – w przypadku, gdy ich siedziba znajduje się we Włoszech – nie mogą zostać uznane za podmioty publiczne ani spółki kontrolowane przez państwo włoskie, z wyjątkiem spółek, których papiery wartościowe są dopuszczone do obrotu na rynku regulowanym), a etap ten ma zakończyć się do dnia 28 lutego 2015 r.
- (55) Akt założycielski Trust stanowi, że jeżeli do dnia 1 marca 2015 r. SEA nadal będzie udziałowcem Airport Handling na poziomie powyżej [...] (\*) %, pełnomocnik rozpocznie poszukiwania inwestorów, którzy muszą spełniać warunki wcześniej przedstawione przez SEA w drodze aktu prawnego, o którym należy poinformować prawnika pełniącego rolę strażnika Trust, z zastrzeżeniem przeglądu dokonanego w odpowiednim czasie przez SEA. W każdym innym przypadku pełnomocnik nie może zbyć udziałów w Airport Handling bez zgody SEA.

---

(\*) Tajemnica handlowa.

- (56) Akt założycielski Trust stanowi również, że po sprzedaży [...] (\*) % udziałów w Airport Handling należących do SEA rozpocznie poszukiwanie inwestorów prywatnych gotowych przejąć dalsze udziały w kapitale Airport Handling, z uwzględnieniem kwestii społecznych i zobowiązania SEA do dalszego zapewniania obsługi naziemnej w portach lotniczych w Mediolanie.
- (57) W dniu 26 sierpnia 2014 r. rada dyrektorów Airport Handling zatwierdziła aneks do aktu założycielskiego Trust. W aneksie określono, że zgodnie z art. 2346 ust. 6 włoskiego kodeksu cywilnego <sup>(10)</sup> Airport Handling wyemituje 20 000 instrumentów kapitałowych o określonym prawie do dywidendy (SFP – *strumenti finanziari partecipativi*), o wartości nominalnej 1 000 EUR każdy, które zostaną zaproponowane SEA. Aneks podpisano następnego dnia.
- (58) W dniu 27 sierpnia 2014 r. zgromadzenie akcjonariuszy Airport Handling <sup>(11)</sup> postanowiło zwiększyć subskrybowany i wpłacony przez SEA kapitał Airport Handling z 1,3 mln EUR do 5 mln EUR.
- (59) Tego samego dnia SEA przekazała Trust wszystkie posiadane udziały Airport Handling i wyznaczyła pełnomocnika, a mianowicie Crowe Horwath Trustee Services („Trustee”) do zarządzania Airport Handling.
- (60) W dniu 27 sierpnia 2014 r. Trustee powołał nową radę dyrektorów Airport Handling. SEA powołała [...] (\*) kierowników wyższego szczebla [...] (\*) z pięciu [...] (\*). Według władz włoskich obie te spółki prowadzą działalność w wyłącznym interesie Airport Handling na podstawie umowy o oddelegowanie zawartej przez spółkę dominującą SEA.
- (61) Jeszcze w dniu 27 sierpnia 2014 r., po przejściu przez SEA udziałów w Trust zgromadzenie udziałowców Airport Handling <sup>(12)</sup> podjęło decyzję o przekształceniu Airport Handling ze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (S.R.L) w spółkę akcyjną (S.p.A) oraz o emisji 20 000 instrumentów kapitałowych o określonym prawie do dywidendy, oferowanych SEA do subskrypcji po cenie 1 000 EUR za każdy instrument. Następnego dnia SEA subskrybowała i opłaciła instrumenty kapitałowe o określonym prawie do dywidendy, zwiększając w ten sposób kapitał Airport Handling do 25 mln EUR łącznie (5 mln EUR kapitału podstawowego i 20 mln EUR w formie instrumentów kapitałowych o określonym prawie do dywidendy).

#### 2.4. Próba sprzedaży aktywów SEAH; umowa dzierżawy zawarta z Airport Handling

- (62) W dniu 12 listopada 2014 r. likwidator opublikował zaproszenie do wyrażenia zainteresowania zakupem aktywów SEAH; przedmiotowe zaproszenie opublikowano w Suplemencie do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*:
- „Włochy – Mediolan: Sprzedaż wyposażenia obejmującego, wyłącznie w celach informacyjnych: urządzenia ładunkowe, transportery, podnośniki, wózki podnośnikowe ręczne, samojezdne/holowane przenośniki taśmowe, schody samojezdne/holowane/BAE, ciągniki elektryczne/z silnikiem wysokoprężnym/hybrydowe, beczki, prądnice, sprężarki, wózki bagażowe/towarowe 2014/5 218-385934 – zaproszenie do wyrażenia zainteresowania” <sup>(13)</sup>. Na potrzeby zaproszenia do wyrażenia zainteresowania aktywa podzielono na dziewięć pakietów.
- (63) SEAH zlecił Istituto del marca di Qualità S.p.A. („IMQ”) sporządzenie kompleksowej wyceny aktywów SEAH i na tej podstawie określenie opłaty za dzierżawę sprzętu SEAH do obsługi naziemnej oraz ceny sprzedaży aktywów. IMQ przedstawiło dwa sprawozdania: w dniu 25 czerwca 2014 r. sprawozdanie dotyczące opłaty za dzierżawę; w dniu 16 października 2014 r. sprawozdanie dotyczące podziału aktywów na pakiety przeznaczone do sprzedaży. Według IMQ szacowaną wartość aktywów rozumie się jako prawdopodobną wartość rynkową aktywów o podobnych właściwościach technicznych, wydajności, stanie technicznym i sposobie przechowywania, użytkowaniu i wieku w ujęciu pieniężnym.
- (64) Ostateczny termin składania ofert w odniesieniu do dziewięciu pakietów przeznaczonych do sprzedaży wyznaczono na dzień 26 stycznia 2015 r.
- (65) IMQ zaproponował opłatę za dzierżawę sprzętu SEAH do obsługi naziemnej w wysokości [...] (\*) EUR za semestr ([...] (\*) EUR na rok).

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(10)</sup> Instrumenty kapitałowe o określonym prawie do dywidendy są instrumentami kapitałowymi, w związku z czym nie podlegają obowiązkowi zwrotu kwoty przekazanej przez SEA. Nie przyznają one żadnych praw administracyjnych, ale są podobne do udziałów pod względem praw kapitałowych. W szczególności instrumenty te zapewniają udział w zyskach i rezerwach oraz prawa do innych pozycji kapitałowych, także w przypadku likwidacji spółki.

<sup>(11)</sup> W tym dniu SEA nadal była jedynym udziałowcem Airport Handling.

<sup>(12)</sup> W tym dniu Trust był jedynym akcjonariuszem Airport Handling.

<sup>(13)</sup> Ogłoszenie o zamówieniu nr 2014/S218-385934 z dnia 12 listopada 2014 r. w Suplemencie TED do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:385934-2014:TEXT:PL:HTML&tabId=0>



- (66) W dniu 1 września 2014 r. SEAH i Airport Handling zawarli umowę dzierżawy, na mocy której Airport Handling wydzierżawił od SEAH sprzęt do obsługi naziemnej za kwotę [...] (\*) EUR tj. kwotę zaproponowaną przez IMQ. Umowa dzierżawy wygaśnie w dniu 31 sierpnia 2015 r.
- (67) W celu potwierdzenia poprawności procesu wyceny przeprowadzonego przez IMQ w dniu 1 września 2014 r. Airport Handling i SEAH zlecieli drugiemu niezależnemu rzeczoznawcy, Ernst & Young financial-business Advisors SpA („E&Y”) ponowne oszacowanie wysokości opłaty dzierżawnej. W tym kontekście SEAH i Airport Handling uzgodnili w umowie, że jeżeli w ramach drugiej wyceny stwierdzone zostanie, że wartość rynkowa odbiegała o co najmniej [...] (\*) % od poziomu ustanowionego przez IMQ, opłata umowna zostanie odpowiednio dostosowana z mocą wsteczną.
- (68) W dniu 15 października 2014 r. E&Y przedstawił sprawozdanie i określiło stopę rynkową w odniesieniu do dzierżawy aktywów SEAH za kwotę [...] (\*) EUR rocznie. W dniu 25 października 2014 r. Airport Handling i SEAH zgodzili się na rozszerzenie analizy przeprowadzonej przez E&Y i powierzyli mu zadanie przeanalizowania rzeczywistych warunków eksploatacji i stanu fizycznego aktywów (E&Y pierwotnie oparł swoją ocenę na kontroli fizycznej aktywów na podstawie próby). Analiza wykazała, że wiele maszyn i urządzeń nie nadaje się do użytku, biorąc po uwagę krótki czas trwania dzierżawy i wysokie koszty niezbędnych napraw, z uwagi na przestarzałość wielu sprzętów. Według Trust w dniu przedstawienia uwag w sprawie decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. SEAH i Airport Handling rozważali zastosowanie rozwiązania mającego na celu uniknięcie sporów sądowych. W rezultacie opłata dzierżawna została z mocą wsteczną dostosowana do kwoty [...] (\*) EUR rocznie.
- (69) W dniu 26 listopada 2014 r. rada dyrektorów Airport Handling podjęła decyzję o ogłoszeniu na rynku procedury przetargowej na zakup nowego sprzętu. W dniu 11 lutego 2015 r. w wyniku procedury przetargowej Airport Handling zastąpiło około [...] (\*) % swojego sprzętu aktywami zakupionymi na rynku, co kosztowało około [...] (\*) EUR. Według władz włoskich Airport Handling sfinansował ten zakup wyłącznie z własnych zasobów.
- (70) W dniu 9 lutego 2015 r. przetarg na sprzedaż aktywów SEAH uznano za nieudany, ponieważ żaden oferent nie wyraził zainteresowania zakupem któregośkolwiek z pakietów.
- (71) W dniu 26 lutego 2015 r. SEAH otrzymał od Airport Handling pierwsze zawiadomienie, w którym ten wyraził zainteresowanie zakupem sześciu z dziewięciu pakietów wystawionych w przetargu. W dniu 3 czerwca 2015 r. Airport Handling ponownie wyraził zainteresowanie. W dniu 18 września 2015 r. [...] (\*) sprzedano Airport Handling po cenie wskazanej w pierwotnej procedurze przetargowej, tj. [...] (\*) EUR.

### 2.5. Sprzedaż mniejszościowego pakietu akcji Airport Handling

- (72) Zgodnie z postanowieniami aktu założycielskiego Trust Trustee wszczął procedurę sprzedaży mniejszościowego pakietu akcji kapitału Airport Handling.
- (73) W tym celu Trustee w dniu 27 stycznia 2015 r. wyznaczył włoski oddział banku BNP Paribas na doradcę finansowego w związku ze sprzedażą inwestorom będącym stronami trzecimi „co najmniej 30 %” kapitału podstawowego Airport Handling. Władze włoskie wskazały, że BNP Paribas jako doradca finansowy zorganizował proces sprzedaży w sposób całkowicie niezależny. BNP Paribas zaplanował następujące fazy sprzedaży: 1. wstępny przegląd; 2. organizacja transakcji; 3. zamknięcie transakcji.
- (74) Pięciu zainteresowanych inwestorów złożyło niewiążące oferty nabycia [...] (\*) – [...] (\*) % akcji Airport Handling: [...] (\*), [...] (\*), [...] (\*), [...] (\*) i [...] (\*).
- (75) Zgodnie z projektem umowy sprzedaży przedstawionym przez Włochy, aby umożliwić inwestorowi sprawowanie kontroli operacyjnej nad Airport Handling, Trustee zobowiązuje się zagwarantować inwestorowi prawo do wyznaczania większości, tj. trzech z pięciu członków, rady dyrektorów, w tym dyrektora generalnego spółki, przez cały okres aż do wygaśnięcia okresu zawieszenia<sup>(14)</sup>, przy czym przewodniczący rady dyrektorów będzie wyznaczany na posiedzeniu akcjonariuszy.

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(14)</sup> „Ostateczny termin realizacji umowy” – 18 miesięcy kalendarzowych od dnia wykonania i wymiany wszystkich dokumentów oraz wykonania i wypełnienia wszystkich zobowiązań wynikających z umowy sprzedaży.

- (76) W dniu 21 września 2015 r. Trustee podpisał wiążącą ramową umowę inwestycyjną z D'Nata w sprawie sprzedaży [...] (\*) % akcji Airport Handling. Na mocy tej umowy stosuje się następujące ustalenia:
- (77) Inwestycja początkowa: po zatwierdzeniu przejęcia przez organy kontroli połączeń D'Nata nabywa [...] (\*) % akcji Airport Handling z prawem do powołania większości członków rady dyrektorów i dyrektora generalnego. Celem tego ustalenia było to, aby D'Nata, mimo iż jest akcjonariuszem mniejszościowym, mógł skutecznie wykonywać swoje obowiązki jako akcjonariusz posiadający pakiet kontrolny.
- (78) Dodatkowa inwestycja: w ramach opcji kupna D'Nata jest uprawniona do nabycia kolejnych [...] (\*) % akcji Airport Handling. Określona „opcja sprzedaży pomocy państwa” stanowi, że D'Nata będzie miała prawo do odsprzedania swoich [...] (\*) % akcji za skorygowaną początkową cenę nabycia, jeżeli Komisja przyjmie negatywną decyzję lub jeżeli po upływie 18 miesięcy od zakończenia inwestycji początkowej postępowanie w sprawie pomocy państwa nadal będzie w toku.
- (79) W dniu 8 lutego 2016 r. włoski organ ds. konkurencji, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, zatwierdził przejęcie przez D'Nata wyłącznej kontroli nad Airport Handling zgodnie z włoskimi przepisami dotyczącymi kontroli połączeń. Trustee poinformował Komisję, że po zatwierdzeniu wspólnie z D'Nata przystąpi do zamykania inwestycji w dniu 8 marca 2016 r.

## 2.6. Biznesplan na lata 2014–2017

### 2.6.1. Biznesplan z dnia 14 listopada 2013 r.

- (80) Na etapie wstępnego postępowania wyjaśniającego Włochy przedstawiły biznesplan Airport Handling na lata 2014–2017 z datą 14 listopada 2013 r. („biznesplan z listopada 2013 r.”) w celu wykazania, że inwestycja SEA w kapitał Airport Handling była zgodna z testem prywatnego inwestora. Główne elementy tego planu podsumowano poniżej.
- (81) Biznesplan dotyczy obsługi ramp<sup>(15)</sup> i pasażerów<sup>(16)</sup>, co stanowi główną działalność Airport Handling. Oczekiwano, że łączny udział w rynku zarówno portu lotniczego Mediolan-Malpensa, jak i portu lotniczego Mediolan-Linate wyniesie odpowiednio [50–70] (\*) % i [50–70] (\*) % w drugiej połowie 2014 r. i wzrośnie odpowiednio do [60–80] (\*) % i [60–80] (\*) % do 2017 r.
- (82) Prognozy przedstawione w planie przedstawiają wzrost przychodów operacyjnych ze względu na przewidywany wzrost udziału w rynku. Zakładano, że całkowity przychód wzrośnie z [...] (\*) EUR w drugiej połowie 2014 r. do [...] (\*) EUR w 2017 r., przy założeniu, że w latach 2014–2017 nastąpi wzrost przepływu pasażerów w wysokości [...] (\*)–[...] (\*) % rocznie.
- (83) Przewiduje się, że średnia liczba pracowników wzrośnie z [...] (\*) EPC w 2014 r. do [...] (\*) EPC w 2017 r. ze względu na wzrost liczby umów zawieranych na czas określony. Koszty pracy oszacowano na około [...] (\*) % całkowitych kosztów operacyjnych. SEA zwiększyłaby wydajność o 12 % w okresie odniesienia przy pomocy trzech głównych czynników:
- przyrostu wydajności przy uruchamianiu Airport Handling (dostosowanie udziału umów zawartych na czas określony i umów w niepełnym wymiarze czasu pracy; lepsze zdefiniowanie programu prac<sup>2</sup>; dostosowanie struktury organizacyjnej w celu bardziej efektywnego wykorzystania zasobów poprzez ograniczone wykorzystanie pracowników sezonowych; zmaksymalizowanie zdolności istniejącej siły roboczej),
  - korzyści skali wynikających ze zwiększenia natężenia ruchu,
  - strukturalnych dostosowań w procesach biznesowych (lepsze planowanie prac i lepsza organizacja; inwestycje w rozwiązania techniczne umożliwiające częściową lub całkowitą automatyzację niektórych działań; powiązanie nakładów siły roboczej z wynikami i produktami działalności).

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(15)</sup> Usługi świadczone w strefie operacyjnej lotniska, w tym wejście pasażerów na pokład/zejście pasażerów z pokładu, bagaż i ładunek, wyważanie statków powietrznych i dystrybucja bagaży.

<sup>(16)</sup> Usługi świadczone na lądzie.

- (84) Oczekiwano, że początkowe koszty rozpoczęcia ponownych negocjacji dotyczących umów z klientami i dostawcami, umów pracowniczych, rekrutacji, spisania procedur organizacyjnych/administracyjnych/operacyjnych, kosztów prawnych, opłat bankowych, usług doradczych, zakupu mniejszych elementów i różnych dostaw wyniosą [...] (\*) EUR.
- (85) Operacyjne koszty rozruchu, tj. wydatki kapitałowe niezbędne do rozpoczęcia działalności przez Airport Handling, oszacowano na kwotę [...] (\*) EUR, która zostanie przeznaczona na nowy sprzęt. Na potrzeby biznesplanu z listopada 2013 r. przyjęto jednak założenie, że Airport Handling nabędzie używany sprzęt do obsługi naziemnej o wartości [...] (\*) EUR.
- (86) W celu pokrycia wszystkich szacunkowych kosztów rozruchu w biznesplanie wymaga się podwyższenia kapitału o [...] (\*) EUR w [...] (\*).

#### 2.6.2. Biznesplan z dnia 6 sierpnia 2014 r.

- (87) Ponadto w trakcie postępowania wyjaśniającego Włochy przedstawiły zmieniony biznesplan na lata 2014–2017 z datą 6 sierpnia 2014 r. („biznesplan z sierpnia 2014 r.”) jako zatwierdzony przez radę dyrektorów Airport Handling w dniu 26 sierpnia 2014 r. Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez władze włoskie wprowadzanie zmian zakończono już w lipcu 2014 r. Główne założenia planu podsumowano poniżej.
- (88) Udział w rynku: jeżeli chodzi o [...] (\*), w biznesplanie z sierpnia 2014 r. zakłada się nieco niższy wzrost gospodarczy niż w poprzednim planie, przy udziale w rynku na poziomie [70–80] (\*) % w [...] (\*), na podstawie zaktualizowanych prognozowanych poziomów natężenia ruchu [...] (\*) i [...] (\*).
- (89) Ceny: ceny jednostkowe (za każdy ruch statku powietrznego) są wyższe od cen podanych w biznesplanie z listopada 2013 r. i są stałe w ujęciu nominalnym przez cały okres 2014–2017.
- (90) Koszty personelu: szacowane koszty personelu w biznesplanie z sierpnia 2014 r. są nieco wyższe od kosztów podanych w biznesplanie z listopada 2013 r. i wynoszą [...] (\*)–[...] (\*) % kosztów operacyjnych. Wzrost ten wynika z [...] (\*).
- (91) Uwzględniono również inne koszty, takie jak: koszty zewnętrzne, koszty amortyzacji i rezerwy, które łącznie stanowiły około [...] (\*) % całkowitych kosztów operacyjnych, oraz koszty regulowane (około [...] (\*) %) usług świadczonych przez SEA na rzecz Airport Handling w celu korzystania ze wspólnej infrastruktury portu lotniczego (szczególnie [...] (\*)). W biznesplanie z sierpnia 2014 r. oszacowano, że kwotę [...] (\*) EUR należy przeznaczyć na zakup sprzętu, z czego [...] (\*) % na zakup nowego sprzętu, a [...] (\*) % na zakup pojazdów używanych na rynku. Dane te opierały się na ofertach złożonych Airport Handling przez potencjalnych dostawców w marcu 2014 r.
- (92) Podobnie jak w przypadku biznesplanu z listopada 2013 r. w biznesplanie z sierpnia 2014 r. wskazano na obniżenie kosztów operacyjnych w porównaniu ze strukturą kosztów SEAH, osiągniętą przede wszystkim dzięki zwiększeniu wydajności i zmniejszeniu liczby pracowników.

#### 2.6.3. Wyceny ekonomiczne biznesplanu

##### 2.6.3.1. Sprawozdanie opracowane przez BCG

- (93) Airport Handling zlecił Boston Consulting Group przeprowadzenie wstępnej niezależnej oceny biznesplanu na lata 2014–2017 („sprawozdanie BCG”). BCG przedstawił swoje sprawozdanie w dniu 14 października 2014 r.
- (94) Sprawozdanie BCG opiera się na biznesplanie zatwierdzonym w dniu 26 sierpnia 2014 r., na biznesplanie sporządzonym w listopadzie 2013 r., na własnych doświadczeniach przemysłowych i wiedzy fachowej BCG oraz na danych publicznych na temat rozwoju rynku i głównych operatorów obsługi naziemnej.
- (95) Podsumowując, BCG ocenił następujące założenia stanowiące podstawę biznesplanu: perspektywy przychodów (w oparciu o zakładany potencjał wzrostu natężenia ruchu, zakładany wzrost wolumenów obsługiwanych przez Airport Handling); koszty personelu (w oparciu o koszty w przeliczeniu na EPC; zakładany wzrost wydajności); planowane inwestycje (ogółem [...] (\*) EUR).

(\*) Tajemnica handlowa.

- (96) BCG podsumował swoje ustalenia w następujący sposób:
- (97) Zasadniczo założenia dotyczące wolumenów ruchu na poziomie SEA wydają się zrównoważone i zgodne z postanowieniami głównych organizacji, w szczególności IATA i Eurocontrol. BCG zauważył jednak, że zamiar utrzymania stałej kombinacji przewoźników, składającej się z tanich przewoźników i tzw. starszych przewoźników, nie byłby zgodny z historycznym rozwojem kombinacji w porcie lotniczym Mediolan-Malpensa, gdzie w ciągu ostatnich czterech lat obecność tanich przewoźników na rynku wzrosła o [...] (\*) punktów procentowych. Ponadto nowa regulacja krajowa (*Decreto Linate*) mogłaby doprowadzić do przeniesienia niektórych przewoźników z portu lotniczego Mediolan-Malpensa do portu lotniczego Mediolan-Linate.
- (98) Założenie dotyczące możliwego rozwoju wolumenów obsługiwanych przez Airport Handling wydaje się zasadniczo osiągalne, ponieważ, po pierwsze, umowy podpisane z nowymi przewoźnikami w dniu sporządzenia sprawozdania przez BCG zapewniłyby udział w rynku na poziomie [60–70] (\*) %; po drugie, docelowy udział w rynku na poziomie [70–80] (\*) % w 2017 r. byłby trwały, biorąc pod uwagę obecną dynamikę konkurencyjną w sektorze oraz historyczny udział SEAH w rynku wynoszący [70–80] (\*) %.
- (99) Zdaniem BCG założenia dotyczące przychodów z usług świadczonych na rzecz operatora portu lotniczego wydają się szeroko realizowane w ramach trwających negocjacji z SEA. BCG nie był jednak w stanie oszacować przychodów w ostatnim roku realizacji planu (2017 r.) ze względu na zakładany dwuletni okres obowiązywania umowy.
- (100) Założenia dotyczące średniego rocznego wzrostu kosztów jednostkowych personelu o [...] (\*) % w latach 2014–2017 zostałyby zasadniczo dostosowane do umów podpisanych między włoskim stowarzyszeniem operatorów portów lotniczych, Assaeroporti, a związkami zawodowymi w październiku 2014 r.
- (101) Zwiększenie wydajności zasobów o [...] (\*) % wydaje się zasadniczo trwałe, ponieważ – po pierwsze – wzrost wydajności na poziomie [...] (\*) % osiągnięto już w momencie sporządzania sprawozdania oraz – po drugie – ponieważ pozostałe [...] (\*) % wydaje się rozsądne w świetle bieżących dźwigni organizacyjnych i technicznego etapu realizacji.
- (102) BCG stwierdziło również, że budżet na inwestycje wynoszący [...] (\*) EUR wydaje się zasadniczo zgodny z zakupem nowej floty składającej się głównie z nowych pojazdów (95 %), jak wynika ze szczegółowych wartości zakupów określonych w ofertach przedstawionych Airport Handling w marcu 2014 r.
- (103) Podsumowując, BCG stwierdził, że marża zysku przewidziana w biznesplanie do 2017 r. ([...] (\*) %, [...] (\*) EUR) wydaje się ogólnie zgodna lub nieco niższa niż średnia rentowność znacznej próby obejmującej inne przedsiębiorstwa europejskie działające w sektorze prywatnym i publicznym (na podstawie porównania z Portway, Acciona, Aviapartner, Fraport i ATA-Handling). BCG wskazało jednak, że faktyczne zmiany w zakresie ruchu lotniczego oraz możliwe skutki wprowadzenia nowej regulacji dotyczącej portu lotniczego Mediolan-Linate (*Decreto Linate*) mogą doprowadzić do zmniejszenia ruchu w porcie lotniczym Mediolan-Malpensa.

#### 2.6.3.2. Sprawozdanie opracowane przez grupę Brattle

- (104) Spółka SEA zleciła grupie Brattle przeprowadzenie analizy zastrzyku kapitału własnego, którego dokonała SEA na rzecz Airport Handling, a w szczególności przeprowadzenia analizy, czy inwestycja była zgodna z testem prywatnego inwestora. Grupa Brattle przedstawiła swoje sprawozdanie w dniu 30 marca 2015 r.
- (105) Według informacji przedstawionych w sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle analizę przeprowadzono na podstawie informacji, do których SEA miała dostęp w momencie podjęcia decyzji o zainwestowaniu w Airport Handling, oraz na podstawie danych publicznych dotyczących pozycji SEA względem przedsiębiorstw konkurencyjnych. Według informacji przedstawionych w sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle założenia zawarte w biznesplanie z listopada 2013 r. są najodpowiedniejsze dla testu prywatnego inwestora, ponieważ przedstawiają one podstawę, na której SEA opierała się podczas realizacji inwestycji<sup>(17)</sup>.
- (106) Według informacji przedstawionych w sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle wątpliwości przedstawione przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r., mianowicie, że biznesplan Airport Handling jest nadmiernie optymistyczny, można rozwiązać, biorąc pod uwagę, że podstawowe założenia przedstawione w biznesplanie zrealizowano w praktyce. Przede wszystkim w 2014 r. udział w rynku Airport Handling przekroczył prognozy przedstawione w biznesplanie z listopada 2013 r.

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(17)</sup> Sprawozdanie opracowane przez grupę Brattle, s. 1, pkt 1 i s. 7, pkt 34.

- (107) Według informacji przedstawionych w sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle ceny jednostkowe (ceny pobierane przez Airport Handling za każdy ruch statku powietrznego) przedstawione w biznesplanie z sierpnia 2014 r. opierają się na już podpisanych umowach z liniami lotniczymi, których średnia wartość wynosiła [...] (\*) EUR, co jest wartością wyższą niż cena założona w biznesplanie z listopada 2013 r., która wahała się od [...] (\*) EUR w 2014 r. do [...] (\*) EUR w 2017 r. W związku z tym rzeczoznawcy doszli do następujących wniosków: po pierwsze, ceny rynkowe przedstawione w biznesplanie z sierpnia 2014 r. są bliższe faktycznie osiągniętyemu postępowi, ponieważ opierały się na podpisanych umowach; po drugie, w biznesplanie z listopada 2013 r., na którym SEA opierała swoją decyzję inwestycyjną, w rzeczywistości niedoszacowano ceny rynkowej, którą Airport Handling mógł pobrać; po trzecie, potwierdza to, że ceny rynkowe przedstawione w biznesplanie z listopada 2013 r. były nie tylko uzasadnione, ale faktycznie były zbyt niskie.
- (108) Ponadto rzeczoznawcy zauważyli, że ceny rynkowe, które Airport Handling wynegocjował z liniami lotniczymi, były niższe niż ceny faktycznie pobierane przez SEAH.
- (109) Rzeczoznawcy zgadzają się, że wstępny udział w rynku Airport Handling przewidziany w biznesplanie z listopada 2013 r. może wydawać się wysoki dla nowego operatora. Zakładają oni jednak, że prywatny inwestor wiedziałby, iż upadek SEAH spowodowałby powstanie niecodziennej sytuacji, w której „do wzięcia” byłaby duża liczba umów dotyczących obsługi naziemnej w portach lotniczych SEA. W związku z tym rzeczoznawcy stwierdzają, że Airport Handling wykorzystałby tę sytuację tak samo jak zrobiliby to pozostali operatorzy prowadzący działalność w portach lotniczych w Mediolanie. Ponadto, zgodnie ze sprawozdaniem, oczekiwany przez Airport Handling udział w rynku byłby typowy dla dużych włoskich portów lotniczych, gdzie największe przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej posiada zwykle około 70 % udziałów w rynku. Dodatkowo rzeczoznawcy stwierdzili, że Airport Handling jest jedynym przedsiębiorstwem świadczącym usługi obsługi naziemnej, które posiada wystarczające aktywa i sprzęt, aby zagwarantować pełną 24-godzinną obsługę, co byłoby jego główną przewagą nad konkurentami.
- (110) Rzeczoznawcy ustalili również, że niższe koszty personelu były jednym z kluczowych powodów, dla których Airport Handling oczekiwał, że jego usługi będą rentowne pomimo faktu, że SEAH przynosił straty. Rzeczoznawcy uznali takie założenie za uzasadnione, ponieważ Airport Handling prowadził negocjacje w sprawie nowych umów o pracę, na podstawie których pracownicy zgodzili się pracować 20 dodatkowych dni w ciągu roku w stosunku do poprzednich umów z SEAH.
- (111) Co więcej, zgodnie ze sprawozdaniem opracowanym przez grupę Brattle, pomimo nieznacznego niedoszacowania kosztów pracy w biznesplanie z listopada 2013 r., w biznesplanie z sierpnia 2014 r. przedstawiono koszty EPC równe [...] (\*) EUR na godzinę, [...] (\*).
- (112) Zdaniem rzeczoznawców w przypadku inwestowania w Airport Handling prywatny inwestor oczekiwałby uzyskania stopy zwrotu (wewnętrznej stopy zwrotu) równej lub większej niż średni ważony koszt kapitału (WACC) – zgodnie ze standardową teorią finansową. W tym przypadku obliczenia potwierdziły, że we wszystkich scenariuszach oczekiwana wewnętrzna stopa zwrotu projektu przewyższa WACC, w związku z czym inwestor prywatny oczekiwałby zysku z inwestycji w Airport Handling.
- (113) Konsultant zauważył również, że w czasie, gdy SEA podjęła decyzję o ustanowieniu Airport Handling w 2013 r., fundusz *private equity* F2i był w posiadaniu 44,31 % akcji przedsiębiorstwa. F2i wyznacza dwóch członków do zarządu SEA i, zgodnie ze sprawozdaniem opracowanym przez grupę Brattle, żaden z członków rady dyrektorów nie głosował przeciwko wnioskowi o zainwestowanie w Airport Handling, co świadczy o tym, że spodziewano się, że inwestycja będzie rentowna, a zatem była ona zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (114) Ponadto zgodnie ze sprawozdaniem opracowanym przez grupę Brattle prywatny inwestor uznałby, że istnieje niewielkie prawdopodobieństwo uznania przez Komisję ciągłości gospodarczej między SEAH a Airport Handling, w wyniku czego w decyzji o odzyskaniu pomocy Komisja zwróciłaby się do Airport Handling o spłatę pomocy uznanej za niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Jest to spowodowane podjęciem przez SEA działań mających oddzielić Airport Handling i zapobiec istnieniu ciągłości gospodarczej, takich jak utworzenie Trust. Zgodnie z przeprowadzoną przez grupę Brattle szacunkową oceną finansową biznesplanu z listopada 2013 r., jeżeli szansa stwierdzenia istnienia ciągłości gospodarczej była mniejsza niż [...] (\*) % (zakładając przedstawiony przez SEA szacowany koszt kapitału) lub mniejsza niż [...] (\*) % (zakładając przedstawiony przez grupę Brattle szacowany koszt kapitału), inwestycja SEA w Airport Handling była zgodna z testem prywatnego inwestora. Według grupy Brattle założenie, że prywatny inwestor uznałby taką możliwość za mniejszą niż [...] (\*) % – biorąc pod uwagę kontekst i w szczególności zgłoszenie do Komisji – i w związku z tym zainwestowałby w Airport Handling na warunkach czysto ekonomicznych, było uzasadnione.

---

(\*) Tajemnica handlowa.

### 2.7. Zapowiadane zawężenie zakresu działalności gospodarczej spółki Airport Handling

- (115) Władze włoskie zaproponowały dalsze zawężenie zakresu działalności prowadzonej obecnie przez Airport Handling w stosunku do działalności prowadzonej przez SEAH. Zakres ten odnosi się w szczególności do [...] (\*).
- (116) SEA świadczy obecnie [...] (\*), zgodnie z nową i inną umową, która wygasa dnia 31 grudnia 2018 r.
- (117) SEA oświadczyła, że jest gotowa najpóźniej do dnia 31 grudnia 2016 r. rozwiązać umowę dotyczącą [...] (\*), tym samym odbierając Airport Handling przedmiot umowy, a także zatrudnić około [...] (\*) pracowników Airport Handling obecnie [...] (\*). W efekcie tej zmiany obrót Airport Handling, który utrzymywał się na poziomie [...] (\*) EUR w pierwszym roku jego działalności, zostałby zmniejszony o około [...] (\*) EUR.

## 3. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

### 3.1. Ciągłość gospodarcza i przeniesienie obowiązku zwrotu pomocy

- (118) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że w tej sprawie w dużej mierze spełniono kryteria określone przez Trybunał Sprawiedliwości, na podstawie których ustala się, czy odpowiedzialność za spłacenie pomocy może ponieść inne przedsiębiorstwo niż pierwotny beneficjent pomocy. W szczególności:
- nawet jeżeli personel zostałby ponownie zatrudniony przez Airport Handling zgodnie z umową podpisaną przez SEA, SEAH i związki zawodowe w dniu 4 listopada 2013 r., wydawało się, że byłym pracownikom SEAH zagwarantowano prawa nabyte na podstawie poprzednich umów z SEAH,
  - zgodnie z informacjami udostępnionymi Komisji na tym etapie jeszcze przed wygaśnięciem głównych umów SEA i Airport Handling podjęli wspólne działania marketingowe mające na celu zapewnienie linii lotniczych działających w tym porcie lotniczym, że po zakończeniu likwidacji SEAH spółka SEA będzie kontynuować działalność w zakresie obsługi naziemnej za pośrednictwem swojej nowej spółki zależnej Airport Handling,
  - Airport Handling wydzierżawiłby od SEAH sprzęt potrzebny do świadczenia usług obsługi naziemnej, który oczekuje na (możliwą) okazję sprzedaży tego rodzaju aktywów osobom trzecim podczas procedury otwartej. Komisja uznała, że argument władz włoskich, że Airport Handling dzierżawiłby tego rodzaju aktywa po cenie rynkowej, jest do przyjęcia w takim zakresie, w jakim wartość przedmiotowych aktywów została oceniona przez rzeczoznawcę wyznaczonego przez spółkę dominującą SEA, a ewentualna sprzedaż tych aktywów nie jest pewna,
  - nowe przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej należałoby do tego samego właściciela co SEAH, mianowicie – do SEA. Komisja uznała, że propozycja władz włoskich dotycząca ogłoszenia przetargu na 20 % kapitału nowego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej jest niewystarczająca do zagwarantowania przerwania ciągłości działalności z SEAH, ponieważ – po pierwsze – propozycja ograniczała się jedynie do mniejszościowego pakietu akcji oraz – po drugie – nie przedstawiono gwarancji, że do przetargu faktycznie dojdzie. Ponadto takie otwarcie kapitału miałyby miejsce dopiero po wejściu Airport Handling na rynek,
  - moment (po przyjęciu decyzji o odzyskaniu pomocy) i logika ekonomiczna utworzenia nowego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej wskazują na to, że plan zgłoszony uprzednio przez władze włoskie stanowi mechanizm mający na celu uniknięcie zwrotu pomocy.
- (119) Komisja uznała zatem wstępnie, że wydaje się, iż celem i skutkiem utworzenia nowego przedsiębiorstwa było uniknięcie obowiązku spłaty pomocy oraz że Airport Handling był następcą SEAH. Na tej podstawie Komisja przyjęła wstępne stanowisko, że Airport Handling może ponieść odpowiedzialność za spłacenie pomocy przyznanej w przeszłości spółce SEAH, którą uznano za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w decyzji o odzyskaniu pomocy z 2012 r.

### 3.2. Zastrzyk kapitałowy

- (120) Komisja wstępnie przyjęła, że decyzje SEA dotyczące ustanowienia Airport Handling oraz dokonania zastrzyku kapitału własnego na jego rzecz można przypisać państwu: po pierwsze, Komisja zauważyła, że gmina Mediolan była w posiadaniu 54,81 % akcji spółki SEA, w związku z czym należy uznać, że państwo miało wpływ na procesy decyzyjne spółki SEA i było zaangażowane w decyzje podejmowane przez to przedsiębiorstwo; po drugie, Komisja odniosła się do niektórych oświadczeń złożonych przez przedstawicieli władz włoskich w związku z tą kwestią, co wydawało się wskazywać, że władze włoskie zaplanowały utworzenie Airport Handling przede wszystkim w celu ochrony zatrudnienia w portach lotniczych w Mediolanie.

(\*) Tajemnica handlowa.

- (121) Ponadto, odkąd pojawiło się podejrzenie, że władze włoskie kontrolują SEA, Komisja doszła do wstępnego wniosku, że zastrzyk kapitałowy sfinansowany przez SEA obejmował zasoby państwowe.
- (122) Komisja wstępnie przyjęła również, że SEA nie postępowała jak prywatny inwestor podczas dokonywania zastrzyku kapitałowego na rzecz Airport Handling.
- (123) Po pierwsze, Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy inwestor prywatny wniósłby kapitał do Airport Handling w czasie, w którym zrobiła to SEA, ponieważ służby Komisji wcześniej już poinformowały władze włoskie, że planowane utworzenie nowego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej najprawdopodobniej doprowadzi do powstania ciągłości gospodarczej, a tym samym do odpowiedzialności nowego przedsiębiorstwa za spłatę pomocy uznanej za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w decyzji o odzyskaniu pomocy z 2012 r. W biznesplanie z listopada 2013 r. nie uwzględniono jednak ryzyka przeniesienia odpowiedzialności za odzyskanie pomocy z SEAH na Airport Handling.
- (124) Po drugie, Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy biznesplan będący podstawą decyzji SEA o zainwestowaniu w Airport Handling oparty był na dostatecznie stabilnych założeniach.
- (125) Komisja uznała zatem, że nie wydaje się, aby wynosząca 25 mln EUR inwestycja SEA w Airport Handling opierała się na ocenach gospodarczych porównywalnych z ocenami, które w stosownych okolicznościach przeprowadziłby rozsądny inwestor prywatny znajdujący się w podobnej sytuacji przed dokonaniem inwestycji w celu określenia przyszłej rentowności. Na tej podstawie Komisja wstępnie przyjęła, że zastrzyk kapitałowy wynoszący 25 mln EUR stanowił pomoc państwa na rzecz Airport Handling.

#### 4. UWAGI WŁOCH

##### 4.1. Dotyczące kwestii ciągłości gospodarczej

- (126) Władze włoskie przypomniały, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem odzyskanie nielegalnej i niezgodnej z rynkiem wewnętrznym pomocy państwa ma na celu wyeliminowanie zakłócenia konkurencji spowodowanego przewagą konkurencyjną przyznaną poprzez pomoc niezgodną z prawem. W związku z tym pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym należy odzyskać od przedsiębiorstwa, które rzeczywiście z niej skorzystało. Obowiązek zwrotu pomocy można rozszerzyć na przedsiębiorstwa inne niż pierwotny beneficjent pomocy wyłącznie w przypadku, gdy spełnione zostały wszystkie następujące warunki:
- przedsiębiorstwo założono w celu kontynuacji działalności przedsiębiorstwa będącego beneficjentem, oraz
  - przedsiębiorstwo zachowuje faktyczne korzyści płynące z przewagi konkurencyjnej wynikającej z otrzymania pomocy.
- (127) Zdaniem władz włoskich w tym przypadku od początku należy wykluczyć przeniesienie przewagi konkurencyjnej związanej z przyznaniem pomocy na rzecz SEAH.
- (128) Władze włoskie w szczególności zwracają uwagę na fakt, że Komisja – w motywach 219 i nast. swojej decyzji o odzyskaniu pomocy – określiła domniemaną korzyść przyznaną spółce SEAH jako odpowiadającą rekompensacie strat spółki SEAH w latach 2002–2010. Jak wskazała Komisja, straty te powstały w wyniku wysokich kosztów personelu, które stanowią znaczącą część struktury kosztów podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej. Ponieważ zastrzyki kapitałowe uznane przez Komisję za pomoc państwa służyły przede wszystkim pokryciu strat wynikających z nadmiernych kosztów personelu ponoszonych przez SEAH, zdaniem władz włoskich przewaga konkurencyjna, z której SEAH czerpał korzyści, przestałaby istnieć wraz z likwidacją spółki i jej wyjściem z rynku.
- (129) Władze włoskie zauważyły również, że nawet jeżeli część – nawet niewielką – przewagi konkurencyjnej związanej z pomocą przyznaną na rzecz SEAH można powiązać z aktywami przedsiębiorstwa, np. z aktywami stosowanymi przez SEAH do prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej w portach lotniczych w Mediolanie, aktywa te nie podlegałyby jednak przeniesieniu przez SEAH na rzecz Airport Handling. Zamiast tego druga ze wspomnianych spółek dzierżawiłaby je tymczasowo na warunkach rynkowych w oczekiwaniu na ich sprzedaż na otwartym rynku.
- (130) Władze włoskie zwróciły także uwagę, że nawet jeżeli miało miejsce skuteczne przeniesienie przewagi konkurencyjnej przez SEAH na rzecz Airport Handling, nie można w tym przypadku stwierdzić, że Airport Handling *de facto* kontynuuje działalność gospodarczą spółki SEAH.
- (131) Po pierwsze, między SEAH i Airport Handling, formalnie lub faktycznie, nie doszłoby do przeniesienia umów o pracę. Według władz włoskich Airport Handling zatrudniał – na zupełnie nowych warunkach – jedynie pracowników ściśle niezbędnych do prowadzenia działalności z zakresu obsługi naziemnej. Oprócz tego nowe umowy o pracę były regulowane według nowego systemu [sekcji dotyczącej pracowników obsługi naziemnej zamiast sekcji dotyczącej operatorów portu lotniczego krajowego układu zbiorowego pracy (Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL))] i nowe stowarzyszenie pracowników (Assohandlers zamiast Assoaerporti). Na tej podstawie władze włoskie zwróciły uwagę, że Airport Handling zmniejszyłby koszty personelu, jednocześnie znacząco zwiększając wydajność.

- (132) Władz włoskie dodały również, że przedstawionego w decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. twierdzenia Komisji, zgodnie z którym byłym pracownikom SEAH zagwarantowano prawa nabyte na podstawie poprzednich umów z SEAH, nie wspierają faktyczne dowody. Według władz włoskich w umowie z dnia 4 listopada 2013 r. nie przewidziano żadnej gwarancji korzyści dla byłych pracowników SEAH w zakresie praw nabytych, a także jasno określono potrzebę opierania nowych umów o pracę na nowych warunkach.
- (133) Nie doszłoby również do żadnego przeniesienia na rzecz Airport Handling umów zawartych między SEAH a przewoźnikami lotniczymi prowadzącymi działalność w portach lotniczych w Mediolanie. Według władz włoskich w momencie rozwiązania umów zawartych między SEAH a przewoźnikami lotniczymi Airport Handling negocjował nowe umowy z przewoźnikami lotniczymi prowadzącymi działalność w portach lotniczych w Mediolanie. Ponadto władze włoskie twierdzą, że SEA i Airport Handling nie podjęli w tym celu wspólnych działań marketingowych – wbrew zarzutom Komisji przedstawionym w decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r., które zdaniem władz włoskich nie są poparte rzeczywistymi dowodami. W każdym wypadku te okoliczności byłyby nieistotne pod względem oceny występowania ciągłości gospodarczej między SEAH a Airport Handling. W tym zakresie władze włoskie przypominają, że obecny portfel klientów spółki Airport Handling jest inny niż portfel klientów SEAH. Airport Handling zawarłby raczej pewne umowy z przewoźnikami lotniczymi, którzy nie byli już klientami SEAH, jednocześnie natomiast nie będąc w stanie utrzymać niektórych byłych klientów SEAH.
- (134) Władze włoskie stwierdziły, że fakt, iż w biznesplanie spółki Airport Handling przewidziano udział w rynku [...] (\*) sam w sobie nie może stanowić dowodu istnienia ciągłości gospodarczej. Taki udział w rynku należy ocenić w świetle celu Airport Handling, jakim jest uzyskanie rentowności w perspektywie średnioterminowej.
- (135) Władze włoskie poinformowały również, że Airport Handling nie bierze udziału w procedurze sprzedaży aktywów SEAH, w związku z czym nie doszłoby do przeniesienia aktywów między tymi dwoma przedsiębiorstwami. Co więcej, zdaniem władz włoskich sam fakt, że beneficjent pomocy oddaje w dzierżawę swoje aktywa przedsiębiorstwu trzeciemu, nie może stanowić wystarczającego dowodu, że przedsiębiorstwo dzierżawiące aktywa korzysta z przewagi konkurencyjnej związanej z pomocą. Zdaniem władz włoskich, aby fakt ten mógł wskazywać na ciągłość, dzierżawa tych aktywów musi odbywać się po cenie niższej niż cena rynkowa. W tym przypadku cenę dzierżawy ustalało jednak niezależne przedsiębiorstwo (IMQ).
- (136) Władze włoskie przypomniały również, że akcjonariat SEA w spółce znacząco różni się od udziału w okresie, w którym SEAH otrzymał domniemaną pomoc. Chociaż w latach 2002–2010 SEA należała w całości do państwa, inwestor prywatny – F2i – jest obecnie w posiadaniu 44,31 % kapitału tej spółki.
- (137) Co więcej, zdaniem władz włoskich utworzenie Trust stanowi dodatkową gwarancję braku ciągłości między SEAH a Airport Handling. Rzeczywiście, jak określono w akcie założycielskim Trust, działalność Trustee powinna mieć zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia następujących celów:
- zapewnienia niezależnego zarządzania udziałem SEA w Airport Handling, zakładając wyłączną kontrolę nad przedsiębiorstwem, tym samym zapewniając brak jakiegokolwiek zainteresowania lub przepływu informacji między Airport Handling a grupą SEA, ze szczególnym odniesieniem do SEAH i działalności w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej poprzednio wykonywanej przez grupę SEA w portach lotniczych w Mediolanie,
  - umożliwienia włączenia do kapitału Airport Handling nowych inwestorów prywatnych niepowiązanych z grupą SEA – na pierwszym etapie nie mniej niż [...] (\*) %.
- (138) W efekcie przeniesienia 100 % akcjonariatu SEA w spółce Airport Handling na rzecz Trust Trustee znalazł się w rejestrze przedsiębiorstw jako jedyny akcjonariusz przedsiębiorstwa. W tym zakresie Trustee posiada pełną i istotną kontrolę nad udziałem SEA w Airport Handling.
- (139) Jako jedyny akcjonariusz Airport Handling Trustee musi m.in.:
- korzystać z prawa do głosowania podczas powoływania organów zarządzających Airport Handling niezależnie i bez ingerencji ze strony SEA, a także w sposób zapewniający, aby członkowie tych organów nie pełnili – obecnie lub w przeszłości – funkcji operacyjnych wobec SEA lub SEAH ani nie byli od nich zależni. W momencie przekazania Trust akcji SEA wszyscy członkowie organów zarządzających Airport Handling powołani przez SEA przekazali swoje rezygnacje i zostali zastąpieni członkami powołanymi przez Trustee,

---

(\*) Tajemnica handlowa.



- monitorować trwałość przerwania ciągłości działalności gospodarczej między SEAH i Airport Handling, zwracając się o regularne przekazywanie sprawozdań dotyczących zarządzania spółką, prawidłowego wdrażania biznesplanu, udziału w rynku oraz perspektyw rozwoju,
- zapewnić ustanowienie procedur uniemożliwiających Airport Handling czerpanie nienależnych korzyści związanych z dostępem do informacji znajdujących się w dyspozycji SEA przy zawieraniu lub utrzymywaniu umów z przewoźnikami lotniczymi lub dostawcami towarów lub usług,
- kontrolować, czy między SEAH a Airport Handling nie doszło do transakcji sprzedaży.

#### 4.2. Zastrzyk kapitałowy

##### 4.2.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (140) W opinii władz włoskich sam fakt, że SEA posiada status przedsiębiorstwa publicznego, nie daje wystarczających podstaw do stwierdzenia, że zasoby SEA stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. W tym względzie władze włoskie przypominają, że zasoby finansowe Airport Handling nie znajdują się w posiadaniu SEA ani nie podlegają kontroli SEA, ponieważ odpowiedzialność za zarządzanie pakietem akcji Airport Handling znajdującym się w posiadaniu SEA spoczywa na niezależnym organie, tj. Trust, który jest całkowicie niezależny od SEA.
- (141) Dlatego też SEA nie miałyby możliwości korzystania z uprawnień zwyczajowo przysługujących akcjonariuszowi większościowemu, tj. m.in. z uprawnienia do powoływania członków organów zarządzających spółki zależnej, przez co nie mogłaby w decydujący sposób wpływać na zarządzanie spółką.
- (142) Zdaniem władz włoskich Komisja nie może przypisać kwestionowanych środków państwu wyłącznie w oparciu o założenie, że istnieje bardzo niewielkie prawdopodobieństwo, iż środki te zostały wdrożone bez jakiegokolwiek interwencji państwa. W opinii władz włoskich Komisja jest zobowiązana do przestrzegania szczególnie wysokich wymogów dowodowych. Omawiane środki można przypisać państwu wyłącznie w zakresie, w jakim akcjonariusz publiczny SEA odgrywał kluczową rolę w procesie dokonywania zastrzyku kapitałowego na rzecz Airport Handling. W tym kontekście władze włoskie uznają za stosowne podkreślić, że art. 15 statutu SEA stanowi, iż decyzje dotyczące m.in. podwyższenia kapitału spółek zależnych należy podejmować większością głosów co najmniej sześciu z siedmiu członków, przy czym decyzje te muszą zostać zatwierdzone przez zarządców powołanych przez akcjonariusza prywatnego F2i. Dlatego też – niezależnie od tego, kto jest właścicielem większości akcji SEA – akcjonariusz publiczny nie może skutecznie podjąć decyzji o podwyższeniu kapitału bez uzyskania zgody (a ściślej rzecz biorąc – decydującego głosu) dyrektorów powołanych przez akcjonariusza prywatnego.
- (143) Ponadto władze włoskie stwierdziły, że oświadczenia podobne do tych ogłoszonych przez Ministra Infrastruktury i Transportu, które miały na celu uspokojenie pracowników i które Komisja cytowała w decyzji o wszczęciu postępowania, są w pełni zgodne z praktykami europejskimi i włoskimi, a zatem nie mogą zostać wykorzystane jako dowód potwierdzający możliwość przypisania środka państwu. Wspomniane oświadczenia należy traktować jako deklaracje polityczne służące złagodzeniu niekorzystnych skutków bezrobocia.
- (144) Na tej podstawie władze włoskie stwierdzają, że inwestycji SEA w Airport Handling nie można przypisać państwu, a jej przeprowadzenie nie wiązało się z wykorzystaniem zasobów państwowych; tym samym inwestycja ta nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

##### 4.2.2. Istnienie korzyści gospodarczej

- (145) Władze włoskie przypomniały, że akcjonariusz prywatny wnosi wkład w zastrzyki kapitałowe proporcjonalnie do swojego akcjonariatu w kapitale SEA, który wynosi 44,31 %. Zdaniem władz włoskich udział inwestora prywatnego F2i wywiera rzeczywisty wpływ gospodarczy i jest istotny. W tym względzie władze włoskie pragną odnotować, że zgodnie z praktyką Komisji inwestycje prywatne, których wysokość odpowiada około jednej trzeciej całkowitej kwoty inwestycji, były uznawane za istotne. W opinii władz włoskich już sam ten fakt należy uznać za wystarczający do wykluczenia możliwości uznania zastrzyku kapitałowego za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (146) Po drugie, władze włoskie pragną poinformować, że biznesplan dotyczący Airport Handling został oceniony przez niezależnego rzeczoznawcę, który stwierdził, że inwestycja SEA jest uzasadniona z czysto ekonomicznego punktu widzenia, a zatem jest zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (147) Na tej podstawie władze włoskie stwierdzają, że inwestycja SEA w Airport Handling została przeprowadzona w okolicznościach, które inwestor prywatny działający w normalnych warunkach rynkowych uznałby za akceptowalne; tym samym środek ten nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

## 5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (148) Komisja otrzymała uwagi od SEAH (w likwidacji), Milan Airport Handling Trust i Airport Handling, SEA oraz od zainteresowanej strony, która poprosiła o anonimowość.

### 5.1. Uwagi Milan Airport Handling Trust i Airport Handling (zwane dalej „Trust”)

#### 5.1.1. Przeniesienie siły roboczej

- (149) W opinii Trust Airport Handling od początku swojej działalności oparł swój model biznesowy na odmiennej logice ekonomicznej niż logika przyświecająca SEAH – jego celem było samodzielne prowadzenie działalności na rynku i osiągnięcie rentowności bez interwencji kapitałowych ze strony swojego akcjonariusza.
- (150) W szczególności Airport Handling zawsze stał na stanowisku, że jego model biznesowy powinien być zgodny z zasadą organizowania siły roboczej w oparciu o kryteria wydajności i istotności. W opinii Trust prowadzenie działalności w zakresie obsługi naziemnej charakteryzuje się wzrostem zapotrzebowania na siłę roboczą w określonych okresach roku (np. latem). Aby poradzić sobie z problemem związanym z tymi gwałtownymi zmianami zapotrzebowania na pracę, dostawca usług musi reagować w elastyczny sposób, rekrutując pracowników tymczasowych w okresach, w których przeprowadzenie takiej rekrutacji jest uzasadnione, biorąc pod uwagę ilość pracy, jaką należy wykonać.
- (151) Podczas gdy SEAH korzystał głównie z [...] (\*) ([...] (\*)), Airport Handling przyjął nowe podejście bazujące na [...] (\*) (np. [...] (\*)). Choć wymagałoby to podjęcia bardziej złożonych działań w zakresie szkolenia, zarządzania i koordynowania, pozwoliłoby osiągnąć większą elastyczność, obniżając tym samym koszty operacyjne. W opinii Trust podjęte działania umożliwiły [...] (\*) (według stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. Airport Handling posiadał [...] (\*)).
- (152) Trust stwierdził, że między SEAH a Airport Handling nie doszło do przeniesienia umów o pracę, o czym świadczą wymienione poniżej okoliczności:
- Airport Handling rekrutował swoich pracowników zgodnie z planem sporządzonym całkowicie samodzielnie, stosownie do oczekiwanego wolumenu ruchu oraz do określonego modelu organizacji pracy, co umożliwiło mu istotne zmniejszenie liczby pracowników w porównaniu z liczbą pracowników zatrudnianych przez SEAH,
  - byli pracownicy SEAH zostali zatrudnieni przez Airport Handling na podstawie formalnie i materialnie odmiennych warunków, zgodnie z modelem biznesowym innym niż model stosowany przez SEAH.
- (153) Ponadto Trust przypomniał, że w czerwcu 2014 r. organizacje związków zawodowych zdecydowanie sprzeciwiały się podejmowanym działaniom, a relacje z nimi były bardzo utrudnione. W opinii Trust oczywistym jest, że w przypadku, gdyby Airport Handling faktycznie ponownie zatrudnił byłych pracowników SEAH na takich samych warunkach, pracownicy ci nie mieliby powodu do narzekania. Wprost przeciwnie, zdecydowany sprzeciw związków zawodowych wobec umowy z czerwca 2014 r. świadczy o tym, że pracownicy w pełni zdawali sobie sprawę z pogorszenia warunków ich zatrudnienia.

#### 5.1.2. Umowy z przewoźnikami lotniczymi

- (154) Po pierwsze, Trust stwierdził, że specyfika umów z przewoźnikami lotniczymi uniemożliwia ich przenoszenie na osoby trzecie. Z art. 3.2 standardowej umowy w sprawie obsługi naziemnej wprost wynika, że – poza wyjątkowymi przypadkami, które należy uzgodnić z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi obsługi naziemnej – przewoźnik nie może przenieść odpowiedzialności za wykonywanie zadań przewidzianych w umowie na osoby trzecie:
- „Poza wyjątkowymi sytuacjami, w których strony przyjmują szczególne uzgodnienia w tym zakresie, przewoźnik nie może powierzyć odpowiedzialności za świadczenie usług, które przedsiębiorstwo zajmujące się obsługą naziemną zobowiązało się świadczyć na mocy niniejszej umowy, żadnej innej osobie, spółce ani organizacji”.
- (155) Trust przedstawił szereg oświadczeń linii lotniczych, które nie przeprowadziły postępowania o udzielenie zamówienia w rozumieniu procedur przetargowych w celu wybrania Airport Handling jako dostawcy usług obsługi naziemnej. Wspomniane linie lotnicze stwierdziły, że Airport Handling został jednak wybrany zgodnie z procedurą konkurencyjną na podstawie wyników analizy porównawczej z innymi podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej.
- (156) Ponadto Trust przypomniał, że okres obowiązywania umowy w sprawie obsługi naziemnej wyznacza przewoźnik lotniczy, który niejednokrotnie przewiduje możliwość rozwiązania umowy w drodze wypowiedzenia. Na przykład zgodnie ze standardową umową IATA każda strona może rozwiązać umowę przy zachowaniu 60-dniowego okresu wypowiedzenia. Dlatego też umowa z przewoźnikiem lotniczym niekoniecznie musi być umową długoterminową zapewniającą przedsiębiorstwu świadczącemu usługi obsługi naziemnej ochronę przed konkurencją. Przewoźnicy mogą rozwiązać umowę, jeżeli inni dostawcy usług zaoferują im korzystniejsze warunki.

(\*) Tajemnica handlowa.

- (157) W opinii Trust w chwili, w której SEAH zakończył prowadzenie działalności na rynku, a Airport Handling wynegocjował nowe umowy z przewoźnikami lotniczymi, ci ostatni zaproponowali Airport Handling – a także pozostałym dostawcom usług, z którymi nawiązali kontakt – inne warunki, które były korzystniejsze niż warunki oferowane przez SEAH. Zdaniem Trust sytuacja, w której przewoźnik lotniczy podejmuje decyzję o rozwiązaniu umowy w momencie uzyskania korzystniejszych warunków od innych konkurencyjnych przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej lub w której przewoźnik lotniczy grozi rozwiązaniem umowy, o ile przedsiębiorstwo aktualnie świadczące na jego rzecz usługi obsługi naziemnej nie zaoferuje lepszych warunków niż inni dostawcy takich usług, jest dość powszechna.
- (158) Airport Handling rozpoczął prowadzenie działalności w portach lotniczych w Mediolanie w dniu 1 września 2014 r., po przekazaniu Trust pakietu akcji SEA. Choć początkowo Airport Handling poinformował ENAC i przewoźników lotniczych, że rozpocznie działalność w dniu 1 lipca 2014 r., opóźnienia związane z przekazywaniem pakietu akcji Trust i trudnościami w negocjacjach ze związkami zawodowymi spowodowały, że Airport Handling mógł rozpocząć działalność dopiero dnia 1 września 2014 r.
- (159) W dniu 28 lutego 2015 r. Airport Handling zawarł umowy na świadczenie usług obsługi naziemnej z [...] (\*) przewoźnikami lotniczymi [...] (\*) prowadzącymi działalność w porcie lotniczym Mediolan-Linate i [...] (\*) prowadzącymi działalność w porcie lotniczym Mediolan-Malpensa. Trust stwierdził również, że Airport Handling nie zawarł umów ze wszystkimi przewoźnikami, których wcześniej łączyły stosunki umowne z SEAH. Ścisłej rzecz biorąc, [...] (\*).
- (160) W opinii Trust umowy podpisane z przewoźnikami lotniczymi przez Airport Handling różnią się od umów zawartych z przewoźnikami przez SEAH:
- z *prawnego punktu widzenia*: Airport Handling nawiązał nowy stosunek umowny i nie przejął wcześniej obowiązującej umowy. Dlatego też Airport Handling nie ponosi odpowiedzialności za wcześniejsze zobowiązania, roszczenia lub długi przewoźników względem SEAH,
  - z *punktu widzenia treści*:
    - Airport Handling praktycznie systematycznie otrzymywał od przewoźników (bezpośrednio lub za pośrednictwem ogłoszeń o zamówieniu) wnioski o [...] (\*),
    - niektórzy przewoźnicy [...] (\*),
    - niektórzy przewoźnicy zwrócili się o [...] (\*).
- (161) W szczególności zdaniem Trust [...] (\*) przewoźnicy otrzymali od Airport Handling – w ramach negocjacji dotyczących nowej umowy na świadczenie usług obsługi naziemnej – [...] (\*). W tym samym czasie [...] (\*) przewoźników zawarło umowy [...] (\*) z SEAH.
- (162) Trust stwierdził również, że niektóre spośród najistotniejszych umów z przewoźnikami ([...] (\*)) wygasną w wymienionych poniżej terminach:
- umowa z [...] (\*) w dniu [...] (\*),
  - umowa z [...] (\*) w dniu [...] (\*),
  - umowa z [...] (\*) w dniu [...] (\*).

### 5.1.3. Rzekome wspólne działania marketingowe

- (163) Podobnie jak władze włoskie Trust uważa, że wszelkie wspólne działania marketingowe prowadzone przez SEA/SEAH i Airport Handling – jeżeli udałoby się wykazać, że faktycznie były podejmowane – należałoby uznać za nieistotne w kontekście oceny ciągłości gospodarczej.
- (164) Ponadto w opinii Trust fakt, że SEA mogła publicznie oświadczyć lub zakomunikować przewoźnikom, że zamierza kontynuować prowadzenie działalności w obszarze obsługi naziemnej, pozostaje bez znaczenia dla celów niniejszego postępowania wyjaśniającego, ponieważ Komisja wiedziała o planach ustanowienia i dokapitalizowania Airport Handling od 2013 r.

### 5.1.4. Przewidywany udział Airport Handling w rynku

- (165) Zdaniem Trust to, że Airport Handling mógł uzyskać znaczącą obecność na rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych w Mediolanie wynika nie z przeniesienia jakichkolwiek aktywów z SEAH do Airport Handling, ale ze specyficznej sytuacji portów lotniczych w Mediolanie oraz z modeli biznesowych realizowanych przez poszczególne przedsiębiorstwa świadczące usługi obsługi naziemnej.

(\*) Tajemnica handlowa.

- (166) W opinii Trust fakt, że przedsiębiorstwo wycofujące się z rynku oraz inny podmiot (niezależnie od tego, czy jest on podmiotem rozpoczynającym działalność na tym rynku, czy podmiotem, który już wcześniej prowadził na nim działalność) uzyskują zbliżone udziały w tym rynku, jest powszechnie spotykanym zjawiskiem wynikającym z krzyżowej elastyczności między konkurującymi ze sobą przedsiębiorstwami. Na hipotetycznym rynku, na którym działalność prowadziłyby tylko dwa przedsiębiorstwa A i B, w przypadku upadku przedsiębiorstwa A przedsiębiorstwo B prawdopodobnie przejąłoby jego klientów i udział w rynku, pomimo braku jakichkolwiek powiązań prawnych lub faktycznych między tymi dwoma przedsiębiorstwami. Choć w przypadku portów lotniczych w Mediolanie na rynku działalność prowadzą więcej niż dwa przedsiębiorstwa świadczące usługi obsługi naziemnej, w opinii Trust jak dotąd zaledwie dwa spośród tych przedsiębiorstw skoncentrowały swój model biznesowy na portach lotniczych w Mediolanie. Podobieństwo udziałów w rynku można zdaniem Trust wytłumaczyć faktem, że Airport Handling jest jedynym dostawcą usług, który prowadzi swoją działalność w portach lotniczych w Mediolanie jako scentralizowany dostawca usług, aby w wystarczającym stopniu zaspokoić popyt ze strony przewoźników i świadczyć wysokiej jakości usługi.
- (167) W opinii Trust tok rozumowania Komisji prowadzi do powstania błędnego koła: albo przedstawione w biznesplanie szacunki wskazujące, że udział Airport Handling w rynku obejmie porty lotnicze w Mediolanie, są nierealistyczne, co oznaczałoby, że zastrzyki kapitałowe na rzecz Airport Handling stanowią pomoc państwa, albo szacunki dotyczące udziału w rynku odpowiadają rzeczywistości – w takim przypadku jednak fakt, że Airport Handling mógł osiągnąć taki poziom udziału w rynku, miałby znaczenie dla ciągłości gospodarczej.

#### 5.1.5. Wykorzystywanie aktywów SEAH przez Airport Handling

- (168) Trust podkreśla, że przetarg na sprzedaż aktywów SEAH uznano za zakończony niepowodzeniem, ponieważ żaden oferent nie wyraził zainteresowania zakupem wystawionych na sprzedaż pakietów.
- (169) W opinii Airport Handling było to spowodowane głównie faktem, że aktywa SEAH są przestarzałe, a zatem nie wydają się atrakcyjne dla podmiotów prowadzących działalność na rynku. Trust stwierdził, że spośród [...] (\*) najbardziej wartościowych składników majątku (tj. [...]), zaledwie około [...] (\*) aktywów zostało zakupionych przez SEAH po dniu 31 grudnia 2006 r. Większość aktywów ma więcej niż 15 lat, co stwarza poważne trudności, jeżeli chodzi o możliwość pozyskania części zamiennych, a co za tym idzie – możliwość zapewnienia wymaganych poziomów wydajności.
- (170) Trust przypomniał również, że Airport Handling nie złożył oferty w postępowaniu przetargowym dotyczącym sprzedaży aktywów SEAH. W opinii Trust nabycie aktywów SEAH przez Airport Handling nie stanowiłoby jednak dowodu ciągłości gospodarczej z SEAH.
- (171) Trust stwierdził również, że Airport Handling korzysta obecnie z aktywów SEAH na mocy umowy dwustronnej podpisanej w dniu 1 września 2014 r. Zdaniem Trust umowa została wynegocjowana przez SEAH i Trustee w warunkach pełnej konkurencji w okresie od dnia ustanowienia Trust (30 czerwca 2014 r.) do dnia faktycznego przekazania Trust należących do SEAH udziałów w Airport Handling (27 sierpnia 2014 r.).
- (172) W umowie z Trustee wprowadzono by istotne zmiany, takie jak:
- wprowadzenie obowiązku weryfikacji wartości rynkowej opłaty z tytułu dzierżawy przez niezależnego rzeczoznawcę powołanego wspólnie przez Airport Handling i SEAH, aby zagwarantować, że opłata uiszczana przez Airport Handling w zamian za prawo korzystania z aktywów SEAH jest zgodna z warunkami rynkowymi,
  - wprowadzenie możliwości dostosowania wysokości wspomnianej opłaty z tytułu dzierżawy w przypadku, gdyby jej wysokość odbiegała od wysokości wskazanej przez niezależnego rzeczoznawcę o więcej niż 10 %,
  - przedłużenie okresu obowiązywania umowy maksymalnie do dnia 31 sierpnia 2015 r., aby zapewnić możliwość jej dostosowania do standardowych praktyk handlowych,
  - wprowadzenie możliwości poddzierżawiania sprzętu osobom trzecim,
  - wprowadzenie wymogu pokrywania kosztów rutynowych prac konserwacyjnych i prac związanych z usuwaniem szkód przez Airport Handling, przy zachowaniu odpowiedzialności za pokrycie kosztów nadzwyczajnych prac konserwacyjnych przez SEAH.
- (173) Trust przypomniał, że wysokość opłaty z tytułu dzierżawy została ustalona na podstawie niezależnych wycen dokonanych przez różnych rzeczoznawców, dlatego też odzwierciedlała cenę rynkową.
- (174) Trust stwierdził również, że Airport Handling ustanowił już procedury regulujące proces zakupu znacznej części aktywów ([...] (\*) %) niezbędnych do prowadzenia działalności od osób trzecich w celu zastąpienia aktywów dzierżawionych od SEAH w chwili wygaśnięcia umowy dzierżawy. W tym kontekście:
- w dniu 26 listopada 2014 r. rada dyrektorów Airport Handling podjęła decyzję o wszczęciu procedury przetargowej dotyczącej odnowienia aktywów wydzierżawionych od SEAH za łączną szacunkową wartość wynoszącą w przybliżeniu [...] (\*) EUR,

(\*) Tajemnica handlowa.

— wspomniane przetargi (wszystkie poza jednym, który w chwili przekazania uwag Trust dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. znajdował się jeszcze na początkowym etapie realizacji) przeprowadzono na początku stycznia 2015 r., a Airport Handling zatwierdził już pierwsze zamówienie dotyczące zakupu około [...] (\*) % aktywów (uwzględniając [...] (\*) w dniu 11 lutego 2015 r. Zdaniem Trust drugie zamówienie mogłoby zostać złożone wkrótce potem, o ile udałoby się znaleźć alternatywne formy finansowania lub dostaw, ponieważ rezultaty procedury wyboru potwierdziły istotny wzrost kosztów nowego sprzętu.

#### 5.1.6. Harmonogram i logika operacji

(175) W opinii Trust stwierdzenie, że utworzenie przez SEA nowej jednostki zależnej odpowiedzialnej za obsługę naziemną ma na celu obejście nakazu odzyskania środków, jest równoważne ze stwierdzeniem, że wydanie negatywnej decyzji w przedmiocie pomocy państwa uniemożliwia beneficjentowi domniemanej pomocy wznowienie swojej działalności gospodarczej na nowych warunkach.

#### 5.1.7. Działania podjęte przez Trustee w celu zapewnienia przerwania ciągłości działalności gospodarczej

(176) Trust zwraca uwagę na fakt, że w dniu 1 sierpnia 2014 r. Trustee i SEA przyjęły protokół w celu umożliwienia Trustee rozpoczęcia pełnienia określonych funkcji związanych z zarządzaniem działalnością Airport Handling i monitorowaniem tej działalności w lipcu i sierpniu 2014 r.

(177) Na tym etapie – niezależnie od środków dotyczących dzierżawy aktywów SEAH wprowadzonych w porozumieniu z SEAH i od treści ekspertyzy – Trustee zwrócił się do SEA o przekazanie mu zasobów finansowych niezbędnych do pełnienia powierzonych mu zadań w pełni niezależnie od SEA i uzyskał te zasoby. Ponadto Trustee zachęcał SEA do zmiany treści jej umów o świadczenie usług z Airport Handling, wskazał nowego radcę prawnego dla Airport Handling i zażądał wprowadzenia zmian w statucie Airport Handling w celu zagwarantowania pełnej autonomii przedsiębiorstwa.

(178) Po przekazaniu Trust udziałów w Airport Handling znajdujących się w posiadaniu SEA w dniu 27 sierpnia 2014 r. Trustee powołał nową radę dyrektorów.

(179) Trustee dopilnował również, aby nowa rada dyrektorów:

— zwróciła się do członków rady dyrektorów Airport Handling o opracowanie i przedstawienie wyczerpującej oceny prowadzonej działalności, aby zagwarantować, że nie podjęto żadnych czynności, które byłyby sprzeczne z wymogiem przerwania ciągłości działalności,

— ustanowiła wymóg wdrożenia procedur w celu:

— potwierdzenia m.in., że SEAH i Airport Handling nie dokonały żadnych ustaleń prawnych w kwestii dostaw towarów, ruchomości lub nieruchomości oraz umów dotyczących działań związanych z obsługą naziemną zawartych z liniami lotniczymi lub dostawcami towarów i usług,

— sprawdzenia, czy Airport Handling wprowadziłby niezbędne procedury i kontrole w celu uniknięcia sytuacji, w której przedsiębiorstwo korzystałoby z nienależnych informacji handlowych będących w posiadaniu SEA, które mogłyby przynieść korzyść Airport Handling w stosunku do konkurentów w ramach umów nabycia lub umów dotyczących obsługi zawartych z przewoźnikami lub które są istotne dla pozycji jaką Airport Handling zajmuje na rynku obsługi naziemnej,

— uwzględniła istniejące stanowiska poprzez połączenie funkcji wyższego szczebla, jeżeli uznano je za niewystarczające (głównie Dyrekcja do Spraw Prawnych i Zasobów),

— zmieniła sposób zarządzania Airport Handling, powierzając dyrektorowi generalnemu (będącemu członkiem Trustee) szerokie uprawnienia decyzyjne,

— oceniła i wstępnie zatwierdziła dyrektora generalnego,

— postanowiła, że Airport Handling powinien mieć własną stronę internetową,

— podjęła intensywne negocjacje z SEA dotyczące szczegółowego przeglądu umów o świadczenie usług zawartych między Airport Handling a SEA w celu zapewnienia dostępności wszystkich usług na najlepszych możliwych warunkach i możliwości przerwania świadczenia usług bez ponoszenia kary, w przypadku gdy Airport Handling zdecyduje się skorzystać z wewnętrznych struktur lub z usług innych, bardziej odpowiadających mu dostawców,

(\*) Tajemnica handlowa.

- poinformowała klientów, dostawców i właściwy organ (ENAC) o zmianie kontroli nad danym przedsiębiorstwem.
- (180) Ponadto Trustee podjął środki w celu zapewnienia przerwania ciągłości działalności gospodarczej. Podsumowując, procedury te obejmują:
- wykaz operacji uznanych za istotne w celu zapewnienia przerwania ciągłości działalności gospodarczej,
  - ocenę i zatwierdzenie tych operacji,
  - przepływ informacji do rady dyrektorów,
  - procedury dotyczące zarządzania, podziału i przechowywania informacji, które mogą być istotne dla przerwania ciągłości gospodarczej.
- (181) Według Trust wspomniane procedury wewnętrzne objaśniono podczas dwóch sesji szkoleniowych zorganizowanych odpowiednio dla wyższego i średniego szczebla kierowniczego Airport Handling.

#### 5.1.8. *Możliwość przypisania państwu środków pomocy*

- (182) Według Trust w okresie od czerwca do sierpnia 2014 r. władze włoskie nie wywarły bezpośredniego wpływu na SEA i jej decyzję o zainwestowaniu w Airport Handling. Nigdy nie istniałyby żadne przesłanki, bezpośrednie lub pośrednie, które mogłyby budzić nawet niewielką wątpliwość, że decyzja o utworzeniu lub kapitalizacji Airport Handling zależała od władz włoskich.

#### 5.1.9. *Biznesplan Airport Handling i zgodność z testem prywatnego inwestora*

- (183) Według Trust nie istnieje ciągłość między SEAH i Airport Handling, dlatego każdy inwestor prywatny uwzględniłby niepewność oceny Komisji przy podejmowaniu decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. i nie opierałby się na tej ocenie przy podejmowaniu decyzji o zainwestowaniu w Airport Handling.
- (184) Trust wyjaśnił, że biznesplan z listopada 2013 r., wstępnie przedstawiony Komisji, został w międzyczasie poprawiony. Biznesplanem, na którego podstawie podjęto decyzję w sprawie kapitalizacji Airport Handling, był zatem biznesplan z sierpnia 2014 r. przyjęty przez radę dyrektorów Airport Handling w dniu 26 sierpnia 2014 r.
- (185) Po przeniesieniu części akcji SEA do Trust Trustee przystąpił do sprawdzania wiarygodności biznesplanu Airport Handling. Według Trust nowo powołana rada dyrektorów Airport Handling w pierwszej kolejności sprawdziła, czy biznesplan z dnia 6 sierpnia 2014 r. był wiarygodny, powierzając to zadanie Boston Consulting Group („BCG”).
- (186) BCG przekazał swoje ustalenia Airport Handling w dniu 14 października 2014 r. BCG doszedł do wniosku, że cel określony w biznesplanie, tj. EBIT w wysokości [...] (\*) EUR w 2017 r. z marżą na poziomie [...] (\*) %, był rozsądny, a poziom odchylenia był zasadniczo zgodny ze średnią rentownością znacznej próby obejmującej inne publiczne i prywatne przedsiębiorstwa europejskie działające w sektorze obsługi naziemnej lub nieco niższy od średniej rentowności tej próby. BCG potwierdził również ważność biznesplanu z listopada 2013 r.

#### 5.1.9.1. *Planowane zmniejszenie siły roboczej i przyrost wydajności*

- (187) Według Trust Airport Handling dąży do zapewnienia maksymalnej wydajności i elastyczności za pomocą [...] (\*). Zgodnie z biznesplanem z dnia 6 sierpnia 2014 r. oczekuje się, że Airport Handling zatrudni [...] (\*). Cel ten zostanie osiągnięty poprzez usprawnienie struktur koordynacyjnych i wprowadzenie nowego wydajnego sprzętu i nowych wydajnych systemów komputerowych do zarządzania personelem, dzięki czemu Airport Handling nie będzie musiał zastępować odchodzących pracowników.

---

(\*) Tajemnica handlowa.

### 5.1.9.2. Przyrost wydajności związany z czynnikami charakterystycznymi dla organizacji pracy

(188) Według Trust zastosowanie poniższego zestawu środków pozwoli uzyskać jeszcze większy stopień wydajności:

- optymalizacja udziału umów na czas określony i umów w niepełnym wymiarze czasu pracy: szacuje się, że wydajność wzrośnie o około [...] (\*) % już w 2015 r.; a wraz z [...] (\*) wzrośnie o dodatkowe [...] (\*) % do 2017 r.,
- lepsze zdefiniowanie programu prac: w umowie o pracę stosowanej przez Airport Handling przewiduje się [...] (\*) niż w umowie, jaką SEAH podpisywała ze swoimi pracownikami. Pozwala to zaoszczędzić [...] (\*) % w odniesieniu do liczby zatrudnionych pracowników. Ponadto dzienny czas pracy pracowników pełnoetatowych wynosi [...] (\*) %, a wpływ na potrzeby pracowników wynosi [...] (\*) %. Wraz z odnowieniem porozumienia zbiorowego, którego oczekuje się w 2015 r., nastąpi dalszy [...] (\*). Co więcej, Airport Handling zamierza zoptymalizować wykorzystanie zasobów poprzez wprowadzenie takich instrumentów jak praca zmianowa i umowy z regulowanym rozkładem dziennym i tygodniowym zgodnie z rzeczywistymi wymogami odpowiadającymi nowym możliwościom oferowanym przez porozumienia zbiorowe zawierane na szczeblu krajowym. Mechanizmy te pozwolą Airport Handling na zwiększenie wydajności co najmniej o kolejne [...] (\*) %,
- dostosowanie struktury organizacyjnej w celu bardziej efektywnego wykorzystania zasobów poprzez [...] (\*): już od 2015 r. nastąpi wzrost wydajności wynikający z sezonowej modernizacji matryc w związku ze wzrostem ruchu oraz z rozdzielenia urlopów na dziewięć okresów, co pociąga za sobą [...] (\*). Szacowane oszczędności wyniosą [...] (\*) %,
- optymalizacja zdolności dotychczasowych pracowników: stopniowe wykorzystanie [...] (\*) doprowadzi do pozytywnego wzrostu wydajności o 0,5 %. Zmniejszenie liczby stanowisk dla [...] (\*), częściowo już zrealizowane ([...] (\*)) a częściowo w trakcie realizacji w 2015 r. ([...] (\*)), jeszcze bardziej przyczyni się do wzrostu wydajności,
- korzyści skali wynikające z większego natężenia ruchu: wzrost natężenia ruchu wśród dotychczasowych klientów i zawieranie umów z nowymi przewoźnikami, nawet tymi prowadzącymi działalność w godzinach pozaszczytowych, wpłyną na poprawę czynników zwiększania liczby pracowników, co spowoduje wzrost wydajności o [...] (\*) % w 2017 r.,
- strukturalne dostosowania w ramach procesów przemysłowych: Trust wspominał o następujących przewidywanych sposobach zwiększenia wydajności: lepsze planowanie i organizacja pracy, inwestycje w rozwiązania techniczne umożliwiające częściową lub całkowitą automatyzację niektórych działań; powiązanie nakładów siły roboczej z wynikami i produktami działalności. Jeżeli chodzi o planowanie prac, Trust wskazał, że Airport Handling przewidział inwestycje w nowe systemy informatyczne do zarządzania pracownikami i przypisywania do pracy zmianowej, co doprowadziło do bardziej racjonalnego wykorzystania zasobów z wydajnością na poziomie [...] (\*) %. Ponadto Airport Handling rozpoczął proces nabywania nowego sprzętu wyposażonego w nowoczesne systemy geolokalizacji. Szacuje się, że wydajność w zakresie korzystania z usług pracowników wyniesie [...] (\*) %.

(189) Według Trust na podstawie wyników osiągniętych przez Airport Handling w pierwszych miesiącach działalności Komisja mogła sprawdzić *ex post*, czy założenia przedstawione w biznesplanie były prawidłowe. Trust zwrócił uwagę na wyniki osiągnięte w pierwszych czterech miesiącach działalności, wskazujące na [...] (\*) EBIT wynoszący [...] (\*) EUR i [...] (\*) EUR w porównaniu z prognozami przedstawionymi w biznesplanie z dnia 6 sierpnia 2014 r. Ta pozytywna tendencja była wynikiem [...] (\*) przychodów ([...] (\*) EUR) i [...] (\*) kosztów ([...] (\*) EUR).

## 5.2. Uwagi SEAH (w likwidacji)

### 5.2.1. Aktywa SEAH

(190) Według SEAH przed przejściem SEAH w stan likwidacji wartość księgowa sprzętu do obsługi naziemnej wynosiła [...] (\*) EUR. Średni wiek tych aktywów wynosił [...] (\*). Spośród około [...] (\*) elementów sprzętu o wyższej wartości [...] (\*), z wyjątkiem [...] (\*), tylko [...] (\*) zakupiono po dniu 31 grudnia 2006 r.

(\*) Tajemnica handlowa.

- (191) Gdy SEAH przeszedł w stan likwidacji, wyłącznie inne aktywa przedsiębiorstwa składały się z kapitału obrotowego powiązanego z działalnością zakończoną w dniu 1 września 2014 r. Ponadto istniały pewne [...] (\*). Pozycje te zostały w międzyczasie zlikwidowane. Według SEAH likwidator może zatem liczyć jedynie na sprzedaż sprzętu do obsługi naziemnej w celu pokrycia kosztów likwidacji i wszelkich innych zobowiązań.

#### 5.2.2. Postępowanie przetargowe w sprawie sprzedaży aktywów SEAH

- (192) Jednym z głównych zadań likwidatora było zakończenie otwartej, publicznej i niedyskryminującej procedury przetargowej dotyczącej sprzedaży aktywów SEAH, którą rozpoczęto już przed przejściem przedsiębiorstwa w stan likwidacji.
- (193) Zdaniem SEAH aktywa podzielono na dziewięć pakietów, które zawierały uzupełniające się aktywa o różnej wartości i autonomii funkcjonalnej. Celem takiego działania było zagwarantowanie większego udziału w przetargu. Podział aktywów na pakiety miał na celu spełnienie wymogów rynkowych określonych w oparciu o działalność głównych przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej we włoskich portach lotniczych. Z dostępnych informacji wynika, że w udział w procedurze sprzedaży mogły wziąć jedynie: przedsiębiorstwa świadczące usługi obsługi naziemnej, operatorzy portu lotniczego, przewoźnicy lotniczy, producenci poszczególnych rodzajów sprzedawanego sprzętu, odsprzedawcy i firmy leasingowe. Ponadto określono pewne minimalne wymogi dotyczące wypłacalności, odnoszące się w szczególności do (i) obrotu w wysokości co najmniej 1 mln EUR na pakiet aktywów, w odniesieniu do którego zamierzają złożyć ofertę; (ii) aktywów netto o wartości co najmniej 1 mln EUR lub 2 mln EUR w przypadku potencjalnych nabywców składających ofertę w odniesieniu do więcej niż jednego pakietu; (iii) wskaźnika ogólnego zadłużenia nie wyższego niż 3. Zaproszenie do składania ofert nie zawierało żadnych kryteriów wyboru poza wymogami obowiązkowymi określonymi powyżej.
- (194) SEAH zauważa, że żaden potencjalny oferent nie wyraził zainteresowania nabyciem tych aktywów. Jedyne wnioski o przekazanie informacji zostałyby złożone poza ramami procedury przez strony zainteresowane nabyciem tylko niektórych aktywów, jednak po cenach znacznie niższych niż te ustalone przez niezależnych rzeczoznawców. SEAH stwierdził również, że Airport Handling wyraził zainteresowanie nabyciem przedmiotowych aktywów, ale nie złożył oferty. Komisja zauważa, że władze włoskie już w dniu 27 listopada 2013 r., podczas konsultacji z Komisją w sprawie planu SEA dotyczącego likwidacji SEAH, zadeklarowały utworzenie Airport Handling i udostępnienie mu kapitału, który uniemożliwiłby mu wzięcie udziału w procedurze sprzedaży i tym samym przedstawienie oferty w ramach takiej procedury.
- (195) Po nieudanej próbie sprzedaży aktywów SEAH likwidator skontaktował się z głównymi operatorami z sektora w celu omówienia możliwości sprzedaży tych aktywów i warunków mających zastosowanie do takiej sprzedaży.

#### 5.2.3. Wycena aktywów

- (196) SEAH przypomniał, że przed wejściem w stan likwidacji jego rada dyrektorów wybrała na niezależnego rzeczoznawcę IMQ, któremu powierzyła wycenę aktywów. W dniu 25 czerwca 2014 r. przedstawiono wycenę i zaproponowano opłatę za dzierżawę w wysokości [...] (\*) EUR rocznie, jako wartość uznawaną za zgodną z warunkami rynkowymi. W dniu 1 września 2014 r. SEAH powierzył E&Y dokonanie drugiej wyceny aktywów. Na żądanie Trustee SEAH i Trustee wspólnie zlecieli E&Y dokonanie drugiej wyceny. Następnie E&Y zaproponował opłatę za dzierżawę w wysokości 1,4 mln EUR rocznie.
- (197) SEAH dodał, że Airport Handling korzysta obecnie z aktywów SEAH na podstawie umowy dzierżawy i odpowiada za ich utrzymanie (koszty utrzymania szacuje się na [...] (\*) EUR rocznie).

#### 5.2.4. Umowa dzierżawy

- (198) Według SEAH umowa dzierżawy, przed jej podpisaniem, była przedmiotem intensywnej negocjacji między stronami, bez jakiegokolwiek ingerencji ze strony SEA. SEAH twierdził, że podpisanie umowy dzierżawy jest obowiązkowym warunkiem utrzymania wartości aktywów w związku z ich zbyciem. W przypadku braku umowy dzierżawy z Airport Handling SEAH musiałby usunąć sprzęt z terenu portu lotniczego, co wiązałoby się ze znacznymi kosztami transportu i utrzymania.
- (199) SEAH oświadczył również, że z uwagi na wygaśnięcie umowy dzierżawy w dniu 31 sierpnia 2015 r. likwidator rozważał możliwość zbycia aktywów. SEAH wskazuje, że sprzedaż aktywów Airport Handling po rozwianiu wątpliwości Komisji dotyczących ciągłości gospodarczej umożliwiłaby SEAH zmaksymalizowanie wartości tych aktywów w ramach postępowania likwidacyjnego.

(\*) Tajemnica handlowa.



### 5.3. Uwagi SEA

#### 5.3.1. Ciągłość gospodarcza

- (200) Zdaniem SEA orzecznictwo przytoczone w decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. różni się dość znacząco od orzecznictwa w przedmiotowej sprawie.
- (201) Po pierwsze, orzecznictwo to odnosi się wyłącznie do sytuacji, w których aktywa przenosi się z beneficjenta pomocy na nowo utworzone przedsiębiorstwo. Orzecznictwo dotyczyłoby zasadniczo przypadków, gdy przedsiębiorstwo, które korzystało z pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym i nie było w stanie spłacić takich korzyści, utworzyło nowe przedsiębiorstwo, do którego przeniosło część swojej działalności. Po drugie, we wszystkich przytoczonych przez Komisję przypadkach przeniesienie między beneficjentem a nowym przedsiębiorstwem dotyczyło aktywów o znacznej wartości (działania, obiekty, towary, nieruchomości, znaki towarowe, prawa własności przemysłowej).
- (202) Zdaniem SEA cechy bieżącej sprawy świadczą o tym, że Airport Handling nie mógł nadal korzystać z przewagi konkurencyjnej związanej z domniemaną pomocą otrzymaną przez SEAH, biorąc pod uwagę fakt, że nie przejął żadnych aktywów od SEAH. Domniemana przewaga konkurencyjna przyznana SEAH raczej ustalaby wraz z likwidacją przedsiębiorstwa, a zatem nie mogła zostać przeniesiona.
- (203) SEA przypomina, że w decyzji o odzyskaniu pomocy z 2012 r. Komisja stwierdziła, iż domniemana przewaga konkurencyjna przyznana SEAH odpowiadała finansowaniu strat poniesionych przez przedsiębiorstwo, spowodowanych głównie wysokimi kosztami personelu. Przypominając, że koszty personelu mają istotny wpływ na strukturę kosztów podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, które stanowią 65–80 % całkowitych kosztów, SEA wskazuje, że w przeciwieństwie do przypadków przytoczonych przez Komisję niniejsza sprawa nie dotyczy przeniesienia akcji ani aktywów wymaganych do prowadzenia (lub raczej kontynuowania) przez SEAH działalności lub operacji, której celem jest ochrona aktywów beneficjenta i tym samym obejście nakazu odzyskania środków.
- (204) Według SEA należy również zwrócić uwagę na fakt, że w związku z tym, iż korzyść wynikająca z domniemanej pomocy państwa otrzymanej przez SEAH została wykorzystana do pokrycia strat związanych z nadmiernymi kosztami pracy, taka korzyść została definitywnie zakończona wraz z likwidacją przedsiębiorstwa i zwolnieniem pracowników. Zdaniem SEA fakt, że byli pracownicy SEAH zostali następnie zatrudnieni przez Airport Handling na warunkach formalnie i zasadniczo odmiennych nie może w istotny sposób zmienić tego wniosku.
- (205) SEA dodaje, że nawet jeżeli przyjmie się, iż do stwierdzenia braku ciągłości gospodarczej nie wystarczy brak przeniesienia aktywów z SEAH do Airport Handling, nie można uznać, że okoliczności związane z transakcją leżącą u podstaw utworzenia Airport Handling, postrzegane jako całość, wpłynęły na obejście nakazu odzyskania środków.
- (206) Według SEA decyzja o utworzeniu nowego przedsiębiorstwa świadczącego usługi obsługi naziemnej, działającego na warunkach rynkowych i konkurującego z innymi dostawcami usług, opiera się na logice ekonomicznej i jest uzasadniona modelem zarządzania, który znacząco różni się od modelu stosowanego przez poprzedniego operatora SEAH ([...] (\*)) w celu osiągnięcia trwałej rentowności w perspektywie średnio- i długoterminowej.
- (207) SEA twierdzi, że zapowiedź SEAH, zgodnie z którą przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności w portach lotniczych w Mediolanie, oraz wejście SEAH w stan likwidacji stworzyło warunki skutecznej konkurencji na rynku, w ramach której przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność w portach lotniczych w Mediolanie mogli wybrać dostawcę usług obsługi naziemnej na podstawie oceny porównawczej ofert przedstawionych przez różnych dostawców.
- (208) Według SEA to właśnie w ramach tego konkurencyjnego procesu Airport Handling pomyślnie zawarł umowy z przewoźnikami lotniczymi, całkowicie niezależnie od SEA. W istocie niektórzy przewoźnicy, dawni klienci SEAH, zdecydowali się nie korzystać z usług Airport Handling, zaś Airport Handling zawarł umowy z przewoźnikami, którzy nie byli wcześniej obsługiwani przez SEAH.
- (209) Ponadto, według SEA, w rozumieniu dyrektyw Rady 78/660/EWG<sup>(18)</sup> i 83/349/EWG<sup>(19)</sup> w sprawie skonsolidowanych sprawozdań finansowych, transponowanych do ustawodawstwa włoskiego dekretem legislacyjnym nr 127 z dnia 9 kwietnia 1991 r., w związku z nieprzyznaniem Airport Handling jakichkolwiek uprawnień w zakresie kontroli i zarządzania przez SEA w następstwie przeniesienia jego udziału do Trust, Airport Handling przestaje być częścią grupy SEA do celów księgowych, a zatem jego budżet nie jest skonsolidowany z budżetem SEA.

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(18)</sup> Czwarta dyrektywa Rady z dnia 25 lipca 1978 r. wydana na podstawie art. 54 ust. 3 lit. g) Traktatu, w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek (Dz.U. L 222 z 14.8.1978, s. 11).

<sup>(19)</sup> Siódma dyrektywa Rady z dnia 13 czerwca 1983 r. wydana na podstawie art. 54 ust. 3 lit. g) Traktatu w sprawie skonsolidowanych sprawozdań finansowych (Dz.U. L 193 z 18.7.1983, s. 1).

- (210) Co więcej, aby przyspieszyć zakup akcji Airport Handling przez osoby trzecie, w dniu 26 stycznia 2015 r. SEA i Trustee podpisali „rozporządzenie wykonawcze na mocy art. 20 aktu założycielskiego Trust” w celu przeniesienia na Trustee odpowiedzialności za poszukiwanie inwestora będącego osobą trzecią. Trustee i SEA zdecydowali się wyznaczyć BNP Paribas na niezależnego doradcę w ramach tego przeniesienia.
- (211) BNP Paribas wspomógł Airport Handling w przygotowaniu oferty sprzedaży akcji, nawiązał kontakt z kilkoma inwestorami, którzy mogli być zainteresowanymi zakupem akcji Airport Handling, i zorganizował spotkania z potencjalnymi inwestorami.
- (212) SEA dodała, że po nabyciu przez prywatnego inwestora co najmniej 30 % akcji Airport Handling SEA rozważy poszukiwanie inwestorów zainteresowanych przejęciem większości akcji w spółce.

#### 5.3.2. Zasoby państwowe i możliwość przypisania przedmiotowego środka państwu

- (213) Zdaniem SEA fakt, że Airport Handling posiada status przedsiębiorstwa publicznego, nie daje wystarczających podstaw do stwierdzenia, że zasoby Airport Handling stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Ponadto po utworzeniu Trust zasoby finansowe Airport Handling nie są kontrolowane przez SEA, w związku z czym nie można twierdzić, że są to zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (214) W tym względzie SEA dodaje, że:
- pierwsze podwyższenie kapitału wynoszące 3,7 mln EUR zostało zatwierdzone przez walne zgromadzenie akcjonariuszy Airport Handling w dniu 27 sierpnia 2014 r. W tym samym dniu Trust otrzymał od SEA uprawnienia do przejścia wszystkich akcji w SEAH. W tym dniu Trustee stał się, dla wszystkich celów prawnych, jedynym akcjonariuszem Airport Handling,
  - w tym samym dniu Trustee, jako jedyny akcjonariusz Airport Handling, wyemitował 20 000 instrumentów kapitałowych o określonym prawie do dywidendy o łącznej wartości 20 mln EUR. W dniu 28 sierpnia 2014 r. SEA subskrybowała i w pełni opłaciła instrumenty kapitałowe o określonym prawie do dywidendy.
- (215) SEA podkreśla, że od momentu przeniesienia zasoby finansowe Airport Handling pozostają pod stałą kontrolą Trustee, jedynego akcjonariusza Airport Handling.
- (216) Zdaniem SEA powyższe argumenty wskazują na to, że akcjonariusz publiczny SEA (gmina Mediolan) nie może mieć – bezpośrednio bądź pośrednio – żadnego wpływu na wykorzystanie instrumentów finansowych w odniesieniu do Airport Handling oraz że przez cały okres działalności Trust zasoby takie pozostaną pod kontrolą Trustee. W każdym wypadku w rezultacie utworzenia Trust SEA utraciła swoje prawa do wyznaczania członków rady dyrektorów Airport Handling.

#### 5.4. Uwagi zainteresowanej strony

- (217) Komisja otrzymała uwagi zainteresowanej strony, która zażądała, aby jej tożsamości ani jej uwag nie ujawniać osobom trzecim.

#### 6. UWAGI WŁOCH DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (218) Władze włoskie przedstawiły uwagi dotyczące spostrzeżeń przedstawionych w ramach postępowania wyjaśniającego przez Trust i SEA.
- (219) Władze włoskie całkowicie poparły spostrzeżenia przedstawione przez wyżej wymienione zainteresowane strony i podkreśliły, że z jednej strony stanowią one dowód na brak jakiegokolwiek wpływu władz włoskich na działalność SEA i jej decyzję o zainwestowaniu w Airport Handling, a z drugiej strony stanowią dowód, że Airport Handling nie kontynuuje działalności gospodarczej SEAH.

#### 7. OCENA

- (220) W tym przypadku Komisja musiała poddać ocenie dwie osobne kwestie: po pierwsze, możliwe przeniesienie wynikającego z decyzji o odzyskaniu pomocy obowiązku zwrotu pomocy z SEA Handling na Airport Handling; po drugie, udzielenie potencjalnej pomocy związanej z dokonaniem przez SEA zastrzyku kapitałowego na rzecz Airport Handling w wysokości 25 mln EUR.

### 7.1. Ciągłość gospodarcza i przeniesienie obowiązku zwrotu pomocy

- (221) Na podstawie utrwalonego orzecznictwa pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym należy odzyskać od przedsiębiorstw, które rzeczywiście z niej skorzystały<sup>(20)</sup>.
- (222) Niewypłacalni beneficjenci pomocy państwa mogą spełnić obowiązek zwrotu pomocy poprzez rejestrację zobowiązania związanego ze spłatą pomocy w harmonogramie zobowiązań, zakładając, że beneficjent pomocy opuścił rynek<sup>(21)</sup>. Trybunał stwierdził, że „jeśli [...] przedsiębiorstwo będące beneficjentem bezprawnie przyznanej pomocy znajduje się w stanie upadłości i stworzona została spółka mająca na celu dalsze prowadzenie części jego działalności, to dalsze prowadzenie działalności, jeśli tylko bezprawnie przyznana pomoc nie została odzyskana, może nadal powodować zakłócenie konkurencji wynikające z przewagi konkurencyjnej wobec konkurentów tej spółki, która została jej przysporzona na danym rynku. Taka nowoutworzona spółka, jeśli ta korzyść po jej stronie utrzyma się, może zostać zobowiązana do zwrotu rozpatrywanej pomocy. Ma to miejsce w szczególności w przypadku, gdy dowiedzione zostanie, że spółka ta rzeczywiście korzysta z tej związanej ze skorzystaniem z pomocy przewagi konkurencyjnej, a w szczególności gdy dokonuje ona nabycia aktywów likwidowanego przedsiębiorstwa, nie płacąc w zamian ceny rynkowej, lub też jeśli dowiedzione zostanie, że utworzenie takiej spółki skutkuje obejściem obowiązku zwrotu tej pomocy”<sup>(22)</sup>.
- (223) W kontekście przeniesienia aktywów przez beneficjenta pomocy na inne przedsiębiorstwo, które kontynuuje działalność poprzednika, Trybunał potwierdził, że przy dokonywaniu oceny ciągłości gospodarczej między tymi dwoma przedsiębiorstwami *można uwzględnić* następujące czynniki<sup>(23)</sup>: zakres przeniesienia (aktywa i pasywa, ciągłość siły roboczej, pakiety aktywów itp.); cenę przeniesienia; tożsamość akcjonariuszy lub właścicieli przedsiębiorstwa przejmującego i przedsiębiorstwa przejmowanego; moment dokonania przeniesienia (po rozpoczęciu postępowania wyjaśniającego, wszczęciu postępowania lub ogłoszeniu ostatecznej decyzji); a także ekonomiczną logikę transakcji.
- (224) Zgodnie z orzecznictwem wymienione powyżej czynniki można uwzględnić w różnym stopniu w zależności od szczególnych cech konkretnej sprawy<sup>(24)</sup>. Wynika z tego, że Komisja nie ma obowiązku uwzględniania całości tych czynników, jak wskazano na to poprzez zastosowanie wyrażenia „można uwzględnić”<sup>(25)</sup>.
- (225) W celu stwierdzenia, czy między SEAH a Airport Handling istnieje ciągłość gospodarcza oraz czy Airport Handling można obarczyć odpowiedzialnością zwrotu niezgodnej z rynkiem wewnętrznym pomocy przyznanej SEAH, Komisja zastosowała wspomniane powyżej wskaźniki do szczególnych okoliczności rozpatrywanej sprawy.

#### 7.1.1. Zakres przeniesienia

##### 7.1.1.1. Przeniesienie siły roboczej i umów o pracę

- (226) Po rozpoczęciu likwidacji SEAH wielu jego byłych pracowników zostało ponownie zatrudnionych przez Airport Handling i stanowiło początkowo większość jego siły roboczej. W związku z tym istotne jest, aby zbadać, czy sytuacja ta nie wskazuje na obejście decyzji o odzyskaniu pomocy. W tym celu należy ocenić, czy proces, który do tego doprowadził, nie był równoważny z przeniesieniem siły roboczej SEAH do Airport Handling przy jednoczesnym zachowaniu swoich głównych cech. Jest to tym bardziej istotne ze względu na fakt, że w przypadku przedsiębiorstwa świadczącego usługi obsługi naziemnej siła robocza jest głównym zasobem niezbędnym do funkcjonowania<sup>(26)</sup>.
- (227) Według władz włoskich między SEAH a Airport Handling nie ma ciągłości siły roboczej, ponieważ umowy o pracę z SEAH rozwiązano, a Airport Handling zatrudnił pracowników na podstawie nowych umów, w których warunki zatrudnienia znacznie się różniły. Stanowisko to zostało poparte zarówno przez Airport Handling, jak i przez SEA.

<sup>(20)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1991 r., Republika Włoska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:367, pkt 57; wyrok Trybunału (szósta izba) z dnia 29 kwietnia 2004 r., Republika Federalna Niemiec przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich („SMI”), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, pkt 75. Poprzez spłatę pomocy beneficjent traci przewagę, którą uzyskał na rynku, dzięki czemu dochodzi do przywrócenia sytuacji sprzed przyznania pomocy.

<sup>(21)</sup> Wyrok Trybunału (piąta izba) z dnia 13 października 2011 r., Komisja Europejska przeciwko Republice Włoskiej, pomoc przyznana spółce New Interline SpA, C-454/09, ECLI:EU:C:2011:650, pkt 36.

<sup>(22)</sup> Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 11 grudnia 2012 r., Komisja Europejska przeciwko Królestwu Hiszpanii, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, pkt 106.

<sup>(23)</sup> Wyrok Trybunału (szósta izba) z dnia 8 maja 2003 r., Republika Włoska i SIM 2 Multimedia SpA przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich („Seleco-Multimedia”), sprawy połączone C-328/99 oraz C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, pkt 69, 77–78. Ten zbiór czynników potwierdzono w wyroku Sądu (piąta izba) z dnia 28 marca 2012 r., Ryanair Ltd przeciwko Komisji Europejskiej, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, pkt 155.

<sup>(24)</sup> Wyrok Sądu (szósta izba) z dnia 13 września 2010 r., Republika Grecka i in. przeciwko Komisji Europejskiej, sprawy połączone T-415/05, T-416/05 i T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, pkt 135.

<sup>(25)</sup> Wyroku Sąd (piąta izba) z dnia 28 marca 2012 r., Ryanair Ltd przeciwko Komisji Europejskiej, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, pkt 156.

<sup>(26)</sup> Zob. przypis 40.

- (228) Zdaniem władz włoskich umowy podpisanej przez SEA, SEAH i związku zawodowe w dniu 4 listopada 2013 r. nie należy rozumieć jako gwarancji, zgodnie z którą byłym pracownikom SEAH przysługują prawa nabyte na podstawie poprzednich umów z SEAH. Umowa ta jest dokumentem zdecydowanie programowym, który następnie zastąpiono umowami podpisanymi dnia 4 czerwca 2014 r. Z brzmienia tych umów jasno wynika, że byłym pracownikom SEAH nie gwarantuje się uprzednio nabytych praw, a Airport Handling zatrudnia ich ponownie na nowych warunkach.
- (229) Na podstawie informacji uzyskanych podczas formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja oceniła (i) proces, w drodze którego Airport Handling zatrudnił ponownie znaczącą część siły roboczej SEAH, oraz (ii) umowy ze związkami zawodowymi w sprawie ponownego zatrudnienia siły roboczej SEAH.
- (230) Po pierwsze, w odniesieniu do tego procesu należy na początku zaznaczyć, że przeniesienie umów o pracę z SEAH do Airport Handling *de iure* nie miało miejsca. Umowy z SEAH rozwiązano zgodnie z prawem i zawarto nowe umowy z Airport Handling. Ponadto umów o pracę nie przeniesiono z SEAH do Airport Handling ani automatycznie, ani ogólnie. W rzeczywistości nie doszło do żadnego przeniesienia umów o pracę. SEAH rozwiązał umowy o pracę, zanim Airport Handling ponownie zatrudnił część pracowników na innych warunkach.
- (231) Po drugie, w odniesieniu do zakresu przeniesienia należy zauważyć, co następuje: dnia 22 kwietnia 2014 r., kiedy SEAH przystąpił do realizacji programu mobilności pracowników zwolnionych z pracy, liczba zatrudnianych przez niego pracowników wynosiła [...] (\*) osób, co stanowi równoważność [...] (\*) EPC. Z dostępnych danych wynika, że dnia 31 maja 2015 r. – 9 miesięcy po rozpoczęciu działalności – Airport Handling zatrudnił [...] (\*) pracowników, z których [...] (\*) poprzednio zatrudnił SEAH. Airport Handling przejął zatem do tego czasu około [...] (\*) % pracowników SEAH. W związku z tym przeniesienie nie zostało ukończono; nie ukończono go nawet w praktyce. Niemniej jednak należy również zauważyć, że siła robocza Airport Handling, przynajmniej na wczesnym etapie po rozpoczęciu działalności spółki, składała się niemal wyłącznie z byłego personelu SEAH.
- (232) Po trzecie, w odniesieniu do istotnych warunków ponownego zatrudnienia Komisja zauważa, że umowy podpisane przez Airport Handling z byłymi pracownikami SEAH różniły się od wcześniejszych umów z SEAH zarówno formalnie, jak i rzeczowo, w szczególności ze względu na fakt, że zastosowanie mają różne warunki:
- do pracowników Airport Handling zastosowanie ma [...] (\*),
  - Airport Handling nie stosuje [...] (\*) uzupełniającego krajowy układ zbiorowy pracy,
  - istotne zmiany w warunkach zatrudnienia obejmują:
    - [...] (\*),
    - [...] (\*), który SEAH stosował wobec swoich pracowników,
    - organizację pracy, np. [...] (\*),
  - wymiernym rezultatem wyżej wymienionych zmian jest zmniejszenie kosztów pracy – w porównaniu z kosztami pracy ponoszonymi przez SEAH – wynoszące około [...] (\*) %, co wynika zarówno ze zmian w stosowaniu krajowego układu zbiorowego pracy, jak i ze stosowania uzupełniających umów korporacyjnych; wagę warunków tych uzupełniających umów korporacyjnych obniżono o 50 %.
- (233) Ponadto również okoliczności, w których zainteresowane strony negocjowały warunki zatrudnienia i w których ostatecznie ustaliły te warunki, w tym przypadku wskazują, że warunki zatrudnienia zmieniły się w sposób istotny: SEA, SEAH i Airport Handling prowadzili osobne negocjacje ze związkami zawodowymi i wypracowali z nimi osobne umowy. Airport Handling przez ponad osiem miesięcy szukał porozumienia ze związkami zawodowymi w zakresie procedury rekrutacyjnej, kwestii związanych z treścią prawną i finansową umów o pracę, postanowień dotyczące polityki socjalnej i organizacji pracy. Według Trust pracownicy SEAH początkowo byli przeciwni zmianom, na które związki zawodowe będące ich przedstawicielami wyraziły zgodę w umowie z czerwca 2014 r. Pracownicy odrzucili te zmiany w drodze referendum. Zgodnie z dokumentacją przedstawioną przez Trust związki zawodowe wówczas zgodziły się na nowe warunki zatrudnienia dopiero po tym, jak Airport Handling

---

(\*) Tajemnica handlowa.

zgodził się na wprowadzenie pewnych wyjaśnień do wspomnianej wcześniej umowy. Komisja zauważa, że Airport Handling prowadził osobne negocjacje ze związkami zawodowymi oraz że, pomimo początkowych sporów, udało mu się wdrożyć opisane powyżej zmiany. Jak opisano w motywie 38 powyżej, umowy zawartej między Airport Handling a związkami zawodowymi w dniu 4 czerwca 2014 r. nie zmieniono w istotny sposób po odrzuceniu jej w referendum przez związki partnerskie, które żądały szeregu wyjaśnień odnośnie do tej umowy.

- (234) W świetle powyższych rozważań faktycznego przeniesienia siły roboczej nie ukończono, ani też przeniesienie nie oznaczało zasadniczego powielenia warunków zatrudnienia obowiązujących na podstawie umów z SEAH.
- (235) Na ustalenie to nie mają wpływu umowy dotyczące pracowników zawarte odpowiednio między SEA, SEAH i Airport Handling a organizacjami związków zawodowych. Rzeczywiście, cel umów nie wskazuje, że siła robocza została w całości przeniesiona z SEAH do Airport Handling ani że nadal będą obowiązywać warunki obowiązujące w umowach o pracę z SEAH. Komisja zauważa w szczególności, że zgodnie ze wstępnym projektem ugody z dnia 4 listopada 2013 r. między SEA a związkami zawodowymi przewodnim celem przyszłej umowy wykonawczej musi być zabezpieczenie miejsc pracy wszystkich pracowników SEAH<sup>(27)</sup>. W umowie tej wymieniono szereg działań mających służyć osiągnięciu tego celu, w szczególności wszystkie mechanizmy dostępne na mocy ustawodawstwa w zakresie zatrudnienia i rokowań zbiorowych, takich jak siatki bezpieczeństwa socjalnego i dobrowolne odejście z pracy – które będą wdrażane również wewnątrz grupy SEA – oraz rozwiązania obejmujące relokację wewnątrz grupy. Umowa rzeczywiście sugerowała zatem, że miejsca pracy miały być ponownie przydzielone wewnątrz grupy SEA jako całości<sup>(28)</sup>, ale nie tylko spółce Airport Handling i tylko jako jeden z kilku środków. Ponadto umów tych nie zawarto z Airport Handling, który zawarł osobne umowy z personelem. Strony nie określiły zatem z góry, jaka liczba miejsc pracy zostanie ponownie przydzielona spółce Airport Handling, ale ustaliły je zgodnie z zapotrzebowaniem przedsiębiorstwa na pracowników po zawarciu umów z liniami lotniczymi.
- (236) Komisja zauważa ponadto, że nic nie wskazuje, aby Airport Handling miał jakikolwiek obowiązek – narzucony przez organy publiczne albo jego spółkę dominującą SEA – zatrudnienia byłych pracowników SEAH.
- (237) Podsumowując, w odniesieniu do zakresu przeniesienia siły roboczej Komisja uważa, że na pierwszy rzut oka okoliczności wskazują na silniejszy element ciągłości gospodarczej ze względu na ponowne zatrudnienie przez Airport Handling znacznej części siły roboczej SEAH. Należy jednak uwzględnić fakty związane z ponownym zatrudnieniem, w szczególności rozwiązanie wszystkich umów i zawarcie nowych umów na nowych warunkach umownych. Komisja stwierdza zatem, że przeniesienia siły roboczej nie można traktować jako silnego wskaźnika ciągłości gospodarczej między SEAH a Airport Handling.

#### 7.1.1.2. Umowy z przewoźnikami lotniczymi

- (238) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. Komisja przyjęła wstępnie, że oczekiwany przez Airport Handling udział w rynku w ciągu pierwszych sześciu miesięcy prowadzenia działalności można było uznać za realistyczny jedynie ze względu na insourcing działalności poprzednio prowadzonej przez SEAH.
- (239) W toku postępowania wyjaśniającego władze włoskie, SEA i Airport Handling twierdzili, że oczekiwania te opierały się na biznesplanie Airport Handling z sierpnia 2014 r. Stały się one możliwe do osiągnięcia poprzez określenie znacznego obniżenia kosztów operacyjnych, co uzyskano poprzez wydajność pracy i zmniejszenie liczby pracowników.
- (240) Ponadto Airport Handling od nowa negocjował umowy z liniami lotniczymi prowadzącymi działalność w portach lotniczych w Mediolanie. Według władz włoskich tego rodzaju umów nie można było zgodnie z prawem przenieść z SEAH na Airport Handling. Należało wynegocjować je od nowa w warunkach konkurencji z pozostałymi dostawcami usług prowadzącymi działalność w portach lotniczych w Mediolanie.
- (241) Rzeczywiście, jak opisano w motywach 133 i 208, portfel klientów Airport Handling różni się od portfela klientów SEAH. W czasie gdy SEAH opuścił rynek, szereg jego klientów podjęło decyzję o powierzeniu usług obsługi naziemnej operatorom innym niż Airport Handling. Z kolei Airport Handling był w stanie przyciągnąć klientów, którzy przedtem nie korzystali z usług SEAH.

<sup>(27)</sup> „[...] kontynuowanie realizacji celu polegającego na zabezpieczeniu miejsc pracy wszystkich pracowników SEAH”. Zob. pkt 6 ppkt 1 umowy z dnia 4 listopada 2013 r.

<sup>(28)</sup> „Dostęp do wszystkich mechanizmów przewidzianych we właściwym ustawodawstwie w zakresie zatrudnienia i rokowań zbiorowych (głównie siatek bezpieczeństwa socjalnego i dobrowolnego odejścia z pracy, które płynnie będą wdrażane również wewnątrz grupy SEA w odniesieniu do nadchodzącego terminu – dnia 31 grudnia 2013 r.) oraz rozwiązania obejmujące relokację wewnątrz grupy (zarówno wpisujące się w nowe możliwości rynkowe i zgodne z procesami insourcingu wdrożonymi w następstwie podpisania decentralizujących porozumień przedsiębiorstw, a także z wewnętrzną mobilnością opracowaną w celu spełnienia wymogów organizacyjnych SEA S.p.A)”; *ibidem*.

- (242) W celu przedstawienia dalszych dowodów, że nowe umowy zawarte przez Airport Handling z przewoźnikami lotniczymi nie tylko były przedmiotem negocjacji od nowa, ale również zawarto w nich znacznie inne warunki umowne, władze włoskie przedstawiły informacje, z których wynika, że Airport Handling zaproponowało niektórym liniom lotniczym poprzednio obsługiwanym przez SEAH (takim jak [...] (\*)) o wiele korzystniejsze warunki niż przedtem oferował SEAH. W szczególności w trakcie negocjacji z Airport Handling [...] (\*) zwrócił się o [...] (\*). W rezultacie [...] (\*) uzyskał [...] (\*)<sup>(29)</sup>.
- (243) W toku postępowania wyjaśniającego władze włoskie wyjaśniły, że SEA nie uzależniła przyznawania zniżek na opłaty lotniskowe przewoźnikom lotniczym prowadzącym działalność w portach lotniczych w Mediolanie od zawarcia przez nich umów na obsługę naziemną z Airport Handling. Na podstawie uwag otrzymanych w toku postępowania wyjaśniającego nie istnieje dokumentacja dowodowa, która dowodziłaby, że SEA skutecznie uczestniczyła w tego rodzaju działaniach w celu wypłynięcia na decyzję linii lotniczych prowadzących działalność w portach lotniczych w Mediolanie o zawarcie nowych umów na obsługę naziemną z Airport Handling.
- (244) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, że umowy z liniami lotniczymi mogły być przedmiotem ponownych negocjacji. W tym kontekście Komisja przytoczyła informacje, z których wynika, że jeszcze przed wygaśnięciem takich umów SEA i Airport Handling podjęli wspólne działania marketingowe mające na celu zapewnienie linii lotniczych działających w tym porcie lotniczym, że SEA będzie kontynuować działalność w zakresie obsługi naziemnej. Formalne postępowanie wyjaśniające nie wykazało jednak żadnych rzeczywistych dowodów, że SEA i Airport Handling, w drodze wspólnych działań marketingowych, zorganizowali zmianę wykonawcy, nie dając liniom lotniczym pola do ponownych negocjacji w zakresie warunków umownych. W szczególności Komisja nie uzyskała jakichkolwiek dowodów, że SEA albo Airport Handling byłyby w stanie skutecznie udaremnić próby byłych klientów SEAH do uzyskania korzystniejszych warunków od innych podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej.
- (245) Komisja dokonała oceny, czy podczas przygotowań do rozpoczęcia działalności Airport Handling *de facto* znajdował się na pozycji podmiotu rozpoczynającego działalność gospodarczą, czy też czerpał korzyści z tytułu pozycji na rynku i kontaktów z klientami SEAH w celu zapewnienia ciągłości działalności. W szczególnych okolicznościach przedmiotowej sprawy, jeżeli opuszczenie rynku przez SEAH nie stworzyłoby możliwości dla jego klientów do negocjowania nowych umów z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi obsługi naziemnej innymi niż Airport Handling, mogłoby to oznaczać obejście decyzji o odzyskaniu pomocy pod tym względem, że oznaczałoby to przeniesienie klientów SEAH do Airport Handling.
- (246) W tym zakresie szczególne znaczenie mają następujące czynniki: w biznesplanie Airport Handling nie uwzględniono scenariuszy alternatywnych w przypadku niższych udziałów w rynku. Mogło to wskazywać na to, że Airport Handling był pewien stosunkowo dużego prawdopodobieństwa przejścia klientów SEAH, w związku z czym mógł oczekiwać, że korzyści płynące z poprzedniej pozycji na rynku i kontaktów z klientami SEAH przyciągną jego klientów i odpowiednio dla nich umowy bez konkurowania z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi obsługi naziemnej, aby zdobyć te umowy.
- (247) Niektóre formalne i rzeczowe czynniki wskazują jednak, że nie miało to miejsca.
- (248) Po pierwsze, jeżeli chodzi o formę przeniesienia, umów o usługi nie przeniesiono z SEAH do Airport Handling zgodnie z prawem. Linie lotnicze miały zatem możliwość swobodnego wyboru usługodawcy innego niż Airport Handling, gdy tylko ich umowy z SEAH zostały rozwiązane, jak opisano w motywie 43 niniejszej decyzji.
- (249) Po drugie, z dostępnych informacji wynika, że klienci mogli skontaktować się z innymi dostawcami usług po tym, gdy SEAH powiadomił ich o zamiarze zaprzestania działalności. O istnieniu takiej możliwości świadczy fakt, że szereg klientów spółki zrezygnowało wówczas z jej usług. Co najistotniejsze, SEAH nie posiadał – poza nadzwyczajnymi okolicznościami – podstaw prawnych do jednostronnego przeniesienia umów na osobę trzecią. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze włoskie w omawianym przypadku nie powołano się jednak na wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności. Władze włoskie przedstawiły przegląd informacji na temat bazy klientów Airport Handling według stanu na dzień 14 lutego 2014 r., z którego wynikało, że spośród 68 dawnych klientów SEAH [...] (\*) przeszło do innych dostawców usług obsługi naziemnej oraz że spośród [...] (\*) ówczesnych klientów Airport Handling 1 przyszedł od konkurenta, 3 było nowymi podmiotami rozpoczynającymi działalność związaną z portem lotniczym, a [...] (\*) było dawnymi klientami SEAH. [...] (\*) spośród tych [...] (\*) byłych klientów SEAH wynegocjowało nowe, bardziej korzystne dla klientów warunki umowne zakładające obniżenie cen (13 klientów), wprowadzenie zmian w portfelu usług [...] (\*) klientów) albo wręcz połączenie tych dwóch rozwiązań [...] (\*) klientów). Zatem zaledwie 20 klientów zawarło umowy o świadczenie usług na zasadniczo takich samych warunkach jak warunki przewidziane we wcześniejszych umowach z SEAH. Obniżki cen wahają się od [...] (\*) do [...] (\*) % w porównaniu z cenami wcześniej uzgodnionymi z SEAH.

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(29)</sup> [...] (\*).

- (250) W związku z powyższym, ogólnie rzecz biorąc, Komisja nie widzi przesłanek świadczących o obchodzeniu decyzji o odzyskaniu pomocy (a zatem o ciągłości gospodarczej) w procesie, który doprowadził Airport Handling do zawarcia umów z szeregiem danych klientów SEAH. Airport Handling wydawał się narażony na rzeczywistą konkurencję w trakcie negocjacji z przewoźnikami obsługującymi porty lotnicze w Mediolanie – istnieją również przesłanki świadczące o tym, że konkurencja między dostawcami usług w portach lotniczych w Mediolanie została skutecznie rozpoczęta w momencie ogłoszenia przez SEAH decyzji o wycofaniu się z rynku.

#### 7.1.1.3. Aktywa SEAH

- (251) W ramach trzeciego punktu analizy zakresu przeniesienia Komisja oceniła zakres przeniesienia aktywów.
- (252) Komisja zwraca uwagę na fakt, że w chwili rozpoczęcia działalności przez Airport Handling spółka ta pozyskiwała 100 % swojego sprzętu do obsługi naziemnej od podmiotów zewnętrznych, dzierżawiąc ten sprzęt od SEAH. 5 miesięcy później Airport Handling zaczął stopniowo zastępować ten sprzęt aktywami nabywanymi na rynku, a ostatecznie – we wrześniu 2015 r. – zakupił [...] (\*) spośród [...] (\*) pakietów aktywów od SEAH.
- (253) W szczególności Airport Handling rozpoczął świadczenie usług obsługi naziemnej przy wykorzystaniu aktywów SEAH dzierżawionych na mocy umowy dzierżawy. Umowa ta miała wygasnąć w dniu 31 sierpnia 2015 r. Przed wygaśnięciem umowy dzierżawy Airport Handling wyraził zainteresowanie nabyciem [...] (\*) spośród [...] (\*) pakietów wystawionych w przetargu, mianowicie pakietów nr [...] (\*). W opinii Airport Handling – mimo że, realistycznie rzecz ujmując, około jedna trzecia należącego do SEAH sprzętu do obsługi naziemnej wydzierżawionego Airport Handling była przestarzała – Airport Handling był gotowy nabyć około [...] % tego sprzętu (co byłoby wystarczające do zapewnienia Airport Handling możliwości prowadzenia działalności gospodarczej), ponieważ Airport Handling pozyskał w międzyczasie na rynku znaczne zapasy części zamiennych, które mogłyby wykorzystać do wymienienia niektórych elementów najbardziej przestarzałego sprzętu SEAH.
- (254) Z dostępnej dokumentacji wynika, że negocjacje dotyczące sprzedaży między Airport Handling i SEAH rozpoczęły się w chwili przedstawienia przez Airport Handling następujących propozycji w piśmie z dnia 3 czerwca 2015 r.:
- przyznanie upustu w wysokości [...] (\*) % w odniesieniu do [...] (\*), biorąc pod uwagę, po pierwsze, wiek i stan floty, a także, po drugie, rezultat procedury sprzedaży uruchomionej przez SEA,
  - zapłatę [...] (\*) w okresie od dnia 31 lipca do dnia 31 grudnia 2015 r.,
  - rozwiązanie pierwotnej umowy dzierżawy za porozumieniem stron w dniu 30 czerwca 2015 r. oraz oddanie przez SEAH w tymczasową, ograniczoną, nieodpłatną dzierżawę (*comodato*) około [...] (\*) wybranych elementów wyposażenia [...] (\*), która to dzierżawa zakończyłaby się najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r., przy czym odpowiedzialność za pokrycie wszystkich kosztów związanych z ubezpieczeniem i konserwacją spoczywałaby na Airport Handling.
- (255) Tego samego dnia zorganizowano spotkanie z udziałem stron. W piśmie z dnia 10 czerwca 2015 r. likwidator SEAH odniósł się do propozycji Airport Handling – poniżej przedstawiono streszczenie jego uwag:
- choć SEAH jest gotowy zaakceptować przedstawioną ofertę, nie zgadza się przyznać przewidzianych w niej upustów, ponieważ wszystkie ceny ustalono na podstawie wycen rzeczoznawców. Likwidator zwrócił uwagę na fakt, że Airport Handling nie musiałby nawet ponieść żadnych kosztów transportu,
  - SEAH nie zgadza się na rozłożenie płatności na raty, o ile Airport Handling nie zapewni odpowiednich gwarancji w tym zakresie,
  - w przypadku nieprzyznania upustów SEAH wyraża gotowość przekazania floty w dniu 30 czerwca 2015 r. oraz zgadza się wypożyczyć określone elementy wyposażenia, ale tylko maksymalnie do dnia 30 listopada 2015 r.
- (256) W opinii władz włoskich negocjacje przeciągnęły się do września 2015 r., kiedy to SEAH zgodził się na sprzedaż [...] (\*) pakietów za cenę zakupu [...] (\*), [...] (\*). Cena zakupu wynosiła [...] (\*) EUR i odpowiadała cenie pierwotnie wyznaczonej w zakończonej niepowodzeniem procedurze przetargowej. Pierwotna dzierżawa została wyjątkowo przedłużona do dnia [...] (\*) w odniesieniu do [...] (\*) elementów floty pod warunkiem uiszczenia łącznej opłaty z tytułu dzierżawy wynoszącej [...] (\*) EUR – wysokość tej opłaty ustalono na podstawie wartości odpowiednich przedmiotów ustalonej w ramach niezależnych wycen. Airport Handling zwrócił SEAH wspomniane [...] (\*) elementy wyposażenia w dniu [...] (\*).

(\*) Tajemnica handlowa.

- (257) W opinii Airport Handling zakup był mimo to uzasadniony ze względów ekonomicznych, w szczególności z następujących powodów:
- model biznesowy Airport Handling zasadniczo zakłada posiadanie centrum operacji wyłącznie w jednym miejscu, mianowicie w portach lotniczych w Mediolanie, a zatem bazuje na modelu organizacyjnym zapewniającym zasoby ludzkie i środki techniczne niezbędne do zaspokojenia zapotrzebowania na usługi w jednej konkretnej lokalizacji (model biznesowy scentralizowanego dostawcy usług). W opinii Airport Handling model ten zapewnia lepszą wydajność i bardziej stabilne marże zysku. Dlatego też wiek i wydajność sprzętu są mniej istotne dla Airport Handling niż dla podmiotów prowadzących działalność w szeregu portów lotniczych, które muszą ściślej zarządzać swoim wyposażeniem,
  - mimo że część sprzętu była przestarzała, sprzęt zawierał również szereg stosunkowo nowych elementów, z których można było korzystać w efektywny sposób,
  - elementy wyposażenia znajdowały się już na terenie portów lotniczych, co pozwoliło uniknąć jakichkolwiek kosztów transportu,
  - Airport Handling liczył, że uda mu się obniżyć koszty konserwacji, ponieważ większość elementów wyposażenia pochodziła od tego samego producenta i należała do tego samego modelu,
  - przy próbie zakupu używanego sprzętu na rynku UE Airport Handling stwierdził, że dostępna na rynku ilość używanego sprzętu jest niewystarczająca do pokrycia zapotrzebowania Airport Handling za możliwą do przyjęcia cenę,
  - na początkowym etapie powinno się korzystać ze zrównoważonego połączenia używanych i nowych aktywów, głównie z uwagi na fakt, że dostawcy sprzętu zdawali się niezdolni do dostarczenia nowego sprzętu w ramach jednej dostawy, a także z uwagi na fakt, że Airport Handling miało powody, by przypuszczać, że nieoczekiwany, gwałtowny wzrost popytu może doprowadzić do wzrostu cen. Dlatego też Airport Handling optował raczej za stopniowym wycofywaniem używanych elementów wyposażenia i zastępowaniem ich nowym wyposażeniem,
  - przetestowanie nowej floty i odpowiednie przeszkolenie pracowników w zakresie jej obsługi w warunkach normalnej eksploatacji byłoby trudne, zwłaszcza na początkowym etapie.
- (258) W międzyczasie Airport Handling wszczął procedurę przetargową dotyczącą zakupu nowego sprzętu na rynku, która obejmowała okres od listopada 2014 r. do stycznia 2015 r. Zdaniem władz włoskich wartość sprzętu zakupionego w ramach tej pierwszej procedury przetargowej opiewała na około [...] (\*) EUR.
- (259) Komisja oceniła, czy porównanie wartości i liczby aktywów Airport Handling zakupionych na rynku z wartością i liczbą elementów wyposażenia dzierżawionych, a następnie zakupionych od SEAH stanowi wiarygodny wskaźnik ciągłości gospodarczej. Jeżeli chodzi o porównywalność tych dwóch rodzajów aktywów, Komisja stwierdziła, że:
- likwidator SEAH uformował pakiety w taki sposób, aby pogrupować w każdym z nich elementy wyposażenia, które w warunkach pracy występowały razem z mniej operacyjnymi aktywami i elementami wyposażenia,
  - ogólnie rzecz biorąc, sprzęt SEAH był przestarzały,
  - w opinii władz włoskich około [...] (\*) spośród [...] (\*) elementów wyposażenia zakupionych od SEAH znajdowało się w dobrym lub zadowalającym stanie technicznym. Co najwyżej 1/3 elementów wyposażenia mogła zostać wykorzystana do pozyskania części zamiennych. W przypadku 700 zakupionych elementów wyposażenia stwierdzono później, że mają one minimalną wartość/minimalne zastosowania lub że nie posiadają żadnej wartości/żadnych zastosowań; 270 elementów wyposażenia umieszczono następnie na parkingu i zezłomowano,
  - sprzęt do obsługi naziemnej w portach lotniczych obejmuje szerokie spektrum różnego rodzaju wyposażenia takiego jak: schody, samochody ciężarowe, wózki widłowe, urządzenia załadunkowe i wózki jednoosiowe podpierające naczepę,

---

(\*) Tajemnica handlowa.



- nie można wykluczyć, że zaledwie jeden nowoczesny pojazd wykorzystywany w maksymalnym możliwym stopniu może okazać się wydajniejszy niż szereg przestarzałych pojazdów, które co do zasady muszą być częściej wycofywane z eksploatacji w celu poddania ich pracom konserwacyjnym.
- (260) Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że porównanie wartości i liczby nowego sprzętu z wartością i liczbą dzierżawionego i zakupionego sprzętu nie może być w omawianym przypadku wykorzystywane jako wskaźnik ciągłości gospodarczej.
- (261) W tym kontekście Komisja oceniła znaczenie aktywów (narzędzi operacyjnych) jako czynnika produkcji w Airport Handling w proporcji do pracy rozumianej jako czynnik produkcji, a także w proporcji do obrotów uzyskiwanych zarówno przez SEAH, jak i przez Airport Handling.
- (262) Jeżeli chodzi o znaczenie aktywów w zestawieniu z pracą, z informacji przedstawionych na ostatnim bilansie SEAH przed likwidacją wartość narzędzi operacyjnych opiewała na około [...] (\*) EUR. Z kolei Airport Handling posiadał w 2015 r. aktywa trwale opiewające na kwotę [...] (\*) EUR<sup>(30)</sup>. Natomiast zgodnie ze sprawozdaniem finansowym Airport Handling za roczny okres od września 2014 r. do sierpnia 2015 r. koszty pracy Airport Handling wyniosły w tym okresie [...] (\*) EUR<sup>(31)</sup>.
- (263) Również wartość aktywów ma mniejsze znaczenie w przypadku porównania jej z wielkością obrotów: ze sprawozdania finansowego Airport Handling za okres od września 2014 r. do sierpnia 2015 r. wynika, że obroty spółki wyniosły [...] (\*) EUR. Dlatego też wydaje się, że przedmiotowe aktywa stanowiły czynnik produkcji mający niewielkie znaczenie w porównaniu z pracą. Ich wartość wydaje się również bardzo skromna w zestawieniu z obrotem uzyskanym dzięki połączeniu pracy i aktywów. Z informacji zgromadzonych w toku formalnego postępowania wyjaśniającego wynika raczej, że zarówno SEAH, jak i Airport Handling dążą do realizacji modelu biznesowego opierającego się wyraźnie na pracy, a nie na aktywach.
- (264) Dlatego też Komisja stwierdza, że fakt, iż Airport Handling początkowo dzierżawił wszystkie swoje aktywa od SEAH, sam w sobie nie świadczy o istnieniu ciągłości gospodarczej, ponieważ aktywa stanowią wyłącznie czynnik produkcji o znikomym znaczeniu dla działalności w zakresie obsługi naziemnej.

#### 7.1.1.4. Streszczenie oceny zakresu przeniesienia

- (265) Wyniki oceny służącej rozstrzygnięciu kwestii dotyczącej tego, w jakim stopniu zakres przeniesienia może świadczyć o istnieniu ciągłości gospodarczej między SEAH a Airport Handling, prowadzą do poniższych wniosków.
- (266) Po pierwsze, Airport Handling nie przejął portfela klientów SEAH. Przeciwnie, z chwilą likwidacji SEAH wszystkie zawarte przez niego umowy zostały rozwiązane, a Airport Handling musiał zawrzeć je ponownie – dzięki temu mógł przyciągnąć część dawnych klientów SEAH i pewnych nowych klientów, ale stracił również niektórych klientów na rzecz swoich konkurentów. Warunki umowne zostały wynegocjowane niezależnie od wcześniej obowiązujących warunków ustanowionych w umowach z SEAH. W tym względzie pozycja Airport Handling odpowiadała pozycji, jaką posiadałby każdy inny konkurent lub nowy podmiot rozpoczynający działalność na rynku. Komisja uważa, że fakt, iż nie doszło do przekazania portfela klientów, stanowi istotną przesłankę świadczącą o braku ciągłości gospodarczej.
- (267) Po drugie, Airport Handling zatrudnił całą swoją początkową siłę roboczą spośród pracowników SEAH, ale zawarł z nimi nowe umowy zawierające odmiennie warunki umowne. Nie doszło więc do blokowego przeniesienia umów o pracę, do automatycznego przeniesienia takich umów ani do powielenia zawartych w nich warunków umownych.
- (268) Po trzecie, choć początkowo Airport Handling faktycznie dzierżawił wszystkie aktywa do obsługi naziemnej od SEAH, w ostatecznym rozrachunku – po wygaśnięciu umowy dzierżawy – przejął tylko część aktywów SEAH, ponieważ w międzyczasie zaczął kupować sprzęt od osób trzecich. Ponadto z dostępnych informacji wynika, że aktywa stanowią zaledwie niewielką część aktywów produkcyjnych wykorzystywanych do prowadzenia działalności w zakresie obsługi naziemnej i nie mają kluczowego znaczenia dla struktury kosztów ani dla wydajności Airport Handling.
- (269) Ogólnie rzecz biorąc, oceniając tę kwestię pod kątem zakresu przeniesienia, Komisja uważa, że wszystkie okoliczności związane z ustanowieniem Airport Handling po likwidacji SEAH postrzegane łącznie nie dają wystarczającej podstawy do stwierdzenia, że między tymi dwoma spółkami zachowano ciągłość gospodarczą w celu obejścia decyzji o odzyskaniu pomocy.

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(30)</sup> Komisja zwraca uwagę na fakt, że zgodnie z zestawieniami i spisami inwentarza przedstawionymi przez Airport Handling przeważająca część aktywów SEAH była przestarzała, wymagała częstych napraw i była w pełni zamortyzowana.

<sup>(31)</sup> Zgodnie ze wspomnianym powyżej sprawozdaniem opracowanym przez grupę Brattle dotyczącym biznesplanu Airport Handling koszty pracy przedsiębiorstwa wyniosły [...] (\*).

### 7.1.2. Zapłata ceny rynkowej

- (270) Zgodnie z orzecznictwem przekazanie aktywów po cenie niższej niż cena rynkowa również stanowiłoby przesłankę świadcząca o zachowaniu ciągłości gospodarczej między likwidowaną spółką, która była zobowiązana do zwrotu pomocy państwa, a nowo utworzoną spółką.

#### 7.1.2.1. Aktywa SEAH – uwagi ogólne

- (271) W toku postępowania upadłościowego do obejścia niekorzystnej decyzji w sprawie pomocy państwa poprzez przeniesienie aktywów może dojść w szczególności w przypadku, gdy:

— cena sprzedaży – lub dzierżawy – aktywów jest niższa od ceny rynkowej (na przykład z uwagi na fakt, że aktywa są sprzedawane w ramach postępowania, które nie jest dostatecznie otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące), lub

— syndyk masy upadłościowej podjął działania, które doprowadziły do dopuszczenia się oszustwa wobec wierzycieli i które mogły obniżyć wartość aktywów niewypłacalnej spółki, lub działania naruszające zasadę równego stopnia uprzywilejowania wierzycieli ze szkodą dla wierzycieli publicznych<sup>(32)</sup>.

- (272) Komisja uważa natomiast, że przekazanie – lub wydzierżawienie – aktywów niewypłacalnej spółki, która otrzymała pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym, nowej spółce nie musi świadczyć o próbie obejścia decyzji o odzyskaniu pomocy, jeżeli:

— nie podjęto żadnych działań służących obniżeniu wartości aktywów niewypłacalnej spółki z korzyścią dla nowej spółki i ze szkodą dla wierzycieli (ponieważ celem likwidacji jest maksymalizacja zysków ze sprzedaży aktywów, aby w możliwie jak największym stopniu pokryć zobowiązania wobec wierzycieli),

— wierzyciele publiczni (posiadający wierzycielność powiązaną z pomocą niezgodną z rynkiem wewnętrznym) nie zostali w nieuzasadniony sposób potraktowani w mniej korzystny sposób niż inni wierzyciele (uwzględniając potencjalnie nową spółkę lub jej założycieli) w toku postępowania upadłościowego.

- (273) W omawianym przypadku:

— wysokość opłaty z tytułu dzierżawy ustalono na podstawie dwóch wycen zewnętrznych. Została ona skorygowana w górę zgodnie z wynikiem drugiej wyceny, którą przeprowadzono w oparciu o kompleksową analizę wydzierżawionego sprzętu. Dlatego też nie stwierdzono przesłanek świadczących o tym, że cena, za którą SEAH dzierżawił swoje aktywa Airport Handling, odbiegała od ceny stosowanej w normalnych warunkach rynkowych,

— brak jest również podstaw do tego, by stwierdzić, że transakcje przeprowadzone z inicjatywy likwidatora doprowadziły do dopuszczenia się oszustwa wobec wierzycieli i mogły obniżyć wartość aktywów SEAH. W szczególności, jak wyjaśniono bardziej szczegółowo poniżej, wszystkie dostępne informacje potwierdzają prawidłowość przetargów zorganizowanych w celu sprzedaży aktywów SEAH, w ramach których wszystkim zainteresowanym potencjalnym kupującym zapewniono możliwość złożenia oferty. Fakt, że cenę dzierżawy ustalono na podstawie opinii zewnętrznych rzeczoznawców i podwyższono ją po przeprowadzeniu drugiej wyceny, a także fakt, że likwidator SEAH nie był gotowy udzielić Airport Handling upustu przy zakupie sprzętu, świadczą o tym, że w ramach procedury zbywania aktywów likwidator dążył do maksymalizacji zysku ze sprzedaży przedmiotowych aktywów z korzyścią dla wierzycieli SEAH, a zatem jego działania nie przyniosły szczególnej korzyści gospodarczej Airport Handling,

— Komisja zwraca również uwagę na fakt, że żadna z zainteresowanych stron nie stwierdziła, że w toku postępowania likwidacyjnego doszło do przypadku naruszenia praw wierzycieli lub obniżenia wartości aktywów znajdujących się w posiadaniu SEAH, ani że wspomniane aktywa były dzierżawione Airport Handling poniżej cen rynkowych. Sprzęt do obsługi naziemnej SEAH obejmował około 4 000 urządzeń. Zgodnie z planem pierwotnie zgłoszonym przez Włochy SEAH miał dzierżawić te aktywa po cenie rynkowej do momentu ich sprzedaży na otwartym rynku w toku postępowania likwidacyjnego.

#### 7.1.2.2. Wydzierżawienie aktywów SEAH Airport Handling – ustalenie wysokości opłaty z tytułu dzierżawy

- (274) Po tym, jak procedura przetargowa zakończyła się niepowodzeniem, sprzęt do obsługi naziemnej wydzierżawiono Airport Handling na mocy umowy dzierżawy, która pierwotnie miała wygasnąć w dniu 31 sierpnia 2015 r.

<sup>(32)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004 r., Republika Federalna Niemiec przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich („SMI”), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, pkt 93.

- (275) Zgodnie z orzecznictwem sam fakt, że przedsiębiorstwo dzierżawiło część swoich aktywów lub wszystkie swoje aktywa od niewypłacalnej spółki nie musi oznaczać, że nowa spółka uzyskała przewagę konkurencyjną powiązaną z pomocą wcześniej udzieloną wydzierżawiającemu<sup>(33)</sup>. Wydierżawianie przez beneficjenta pomocy aktywów spółce prowadzącej podobną działalność nie świadczy o zachowaniu ciągłości gospodarczej, jeżeli cena dzierżawy odpowiada cenie rynkowej. Jeżeli jednak cena dzierżawy, jaką nowa spółka płaciła beneficjentowi pomocy, była niższa od ceny rynkowej, mogłoby to świadczyć o zachowaniu ciągłości gospodarczej, ponieważ w takiej sytuacji można byłoby stwierdzić, że korzyść, jaką beneficjent uzyskał dzięki przyznaniu mu pomocy niezgodnej z prawem i rynkiem wewnętrznym, została w całości lub częściowo przeniesiona na nową spółkę w rezultacie wyznaczenia ceny niższej od wartości rynkowej.
- (276) Z dostępnych informacji wynika, że SEAH i Trustee wynegocjowali umowę dzierżawy w warunkach pełnej konkurencji. Ponadto wysokość opłaty z tytułu dzierżawy ustalono na podstawie dwóch następujących po sobie wycen zewnętrznych. Aby potwierdzić prawidłowość pierwszej wyceny, w której ustalono, że roczna opłata z tytułu dzierżawy powinna wynosić [...] (\*) EUR, SEAH i Airport Handling wspólnie powierzyły E&Y zadanie ponownego ustalenia wysokości opłaty z tytułu dzierżawy. W tej drugiej wycenie początkowo zaproponowano [...] (\*) opłaty z tytułu dzierżawy, ustalając jej wysokość na poziomie [...] (\*) EUR. Następnie, po wyrażeniu przez SEAH i Airport Handling zgody na poszerzenie zakresu tej drugiej wyceny w celu uwzględnienia nowych informacji przedstawionych w sprawozdaniach z dostaw sprzętu, rzeczoznawcy stwierdzili, że szereg maszyn i urządzeń nie nadaje się do użytku, i zmienili swoje początkowe szacunki [...] (\*), stwierdzając, że opłata z tytułu dzierżawy powinna wynosić [...] (\*) EUR. Na podstawie wyników tej drugiej wyceny SEAH i Airport Handling wynegocjowali obniżenie wysokości opłaty z tytułu dzierżawy do [...] EUR rocznie.
- (277) Reasumując, z dostępnych informacji wynika, że SEAH i Airport Handling prowadzili negocjacje w warunkach pełnej konkurencji i opierali się na wynikach wycen rzeczoznawców przy ustalaniu wartości przedmiotowych aktywów. Fakt, że wyniki drugiej wyceny zostały zmienione na wspólny wniosek obydwu stron, świadczy o tym, że obydwie strony zamierzały utrzymać cenę dzierżawy na poziomie możliwie jak najbardziej zbliżonym do warunków rynkowych oraz że dążyły do rozwiania z wyprzedzeniem wszelkich podejrzeń dotyczących potencjalnej zmywy. Dlatego też Komisja uznaje uzgodnioną wysokość opłaty z tytułu dzierżawy za co najmniej równą cenie rynkowej.

#### 7.1.2.3. Zakup części aktywów SEAH przez Airport Handling – cena zakupu

- (278) Airport Handling nabył aktywa po zakończonej niepowodzeniem procedurze przetargowej i po wygaśnięciu umowy dzierżawy. Komisja oceniła, czy w ramach tej transakcji Airport Handling uzyskał jakąkolwiek korzyść wynikającą z przyznanej wcześniej SEAH pomocy niezgodnej z prawem. Ocena ta opiera się na założeniu, że korzyść jest wykluczona, jeżeli cena nabycia wynosząca [...] (\*) EUR odpowiada co najmniej cenie rynkowej.
- (279) W dniu 12 listopada 2014 r. zaproszenie do wyrażenia zainteresowania aktywami SEAH zostało opublikowane w Suplemencie do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*. Ze względu na dużą liczbę elementów wyposażenia likwidator, z pomocą niezależnej firmy konsultingowej IMQ, postanowił podzielić je na dziewięć pakietów. Według SEAH powodem takiego działania była chęć uniknięcia nieefektywności spowodowanej nadmierną fragmentacją. W celu przyciągnięcia jak największej liczby oferentów każdy pakiet określono jako samodzielną kombinację aktywów, obejmującą pozycje uzupełniające się i pozycje o różnej wartości. Zewnętrzny rzeczoznawca określił minimalną cenę każdego pakietu.
- (280) W procedurze sprzedaży mogły uczestniczyć tylko przedsiębiorstwa świadczące usługi obsługi naziemnej, operatorzy portu lotniczego, przewoźnicy lotniczy, producenci poszczególnych rodzajów sprzedawanego sprzętu, odsprzedawcy i firmy leasingowe, którzy spełnili określone kryteria dotyczące minimalnej wypłacalności.
- (281) Według władz włoskich w ramach przetargu nie otrzymano żadnej formalnej odpowiedzi na zaproszenie do wyrażenia zainteresowania. SEAH otrzymał jedynie nieformalne komunikaty od osób trzecich, których celem było zbadanie możliwości nabycia tylko określonych aktywów, jednak po cenach niższych niż te wskazane w przetargu. Komunikaty te przekazano Komisji w trakcie postępowania.
- (282) Władze włoskie stwierdziły, że w następstwie negatywnego wyniku przetargu likwidator SEAH starał się zwiększyć zainteresowanie potencjalnych nabywców aktywów SEAH, kontaktując się z niektórymi operatorami działającymi w sektorze usług obsługi naziemnej oraz z tymi operatorami, którzy nieformalnie wyrazili swoje zainteresowanie w trakcie procedury przetargowej, oraz zapewniając dostęp do biura danych i aktywów w celu umożliwienia każdemu zainteresowanemu operatorowi sprawdzenie aktywów na miejscu.

<sup>(33)</sup> Wyrok Trybunału z dnia 29 kwietnia 2004 r., Republika Federalna Niemiec przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich („SMI”), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, pkt 88.

(\*) Tajemnica handlowa.

- (283) W rezultacie otrzymano kilka zgłoszeń, w których wyrażono zainteresowanie nabyciem sprzętu należącego do SEAH, jednak nadal po cenach niższych niż te podane w przetargu. Ostatecznie jedynym wiarygodnym nabywcą zainteresowanym zakupem sprzętu należącego do SEAH był Airport Handling.
- (284) Komisja oceniła, czy dana procedura przetargowa została skutecznie ogłoszona na rynku, tak aby w przypadku jej niepowodzenia można było uznać, że rynek nie był zainteresowany nabyciem aktywów SEAH. Komisja zakłada, że procedura przetargowa jest faktycznie otwarta na rynek i ukierunkowana na maksymalizację przychodów, o ile jest otwarta, przejrzysta, niedyskryminacyjna i bezwarunkowa.
- (285) Jeżeli chodzi o otwartość danego postępowania, Komisja zauważa, że sprzedaż opublikowano w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej, a zatem zostało ono odpowiednio szeroko nagłośnione.
- (286) W procedurze sprzedaży mogli jednak uczestniczyć tylko nabywcy należący do określonych kategorii, a mianowicie operatorzy portu lotniczego, przewoźnicy lotniczy, producenci, odsprzedawcy i firmy leasingowe spełniający określone kryteria dotyczące minimalnej wypłacalności (motyw 193 powyżej).
- (287) Ponadto władze włoskie nie podały żadnych ważnych powodów ograniczenia *a priori* liczby potencjalnych nabywców. Procedura przetargowa nie była zatem w pełni otwarta, ponieważ kryteria kwalifikowalności mogły ograniczyć ją do tego stopnia, że właściciel publiczny nie mógł mieć pewności co do otrzymania najkorzystniejszej oferty pod względem ekonomicznym.
- (288) W praktyce Komisja uważa jednak, że nic nie wskazuje na to, że gdyby oferta nie ograniczała się do operatorów obsługi naziemnej lub powiązanych przedsiębiorstw, przetarg zakończyłby się powodzeniem. Potwierdza to fakt, że próby zainteresowania oferentów nieformalnie nieobjętych zakresem procedury przetargowej również nie doprowadziły do przedstawienia ofert po cenach, o które wnioskowano.
- (289) Likwidator SEAH otrzymał szereg zgłoszeń, w których wyrażono zainteresowanie nabyciem sprzętu należącego do SEAH po cenach niższych niż te podane w trakcie postępowania przetargowego. Jest to wystarczający dowód na to, że podmioty gospodarcze spoza ograniczonej grupy wstępnie kwalifikujących się oferentów nie były gotowe zapłacić ceny żądanej przez SEAH.
- (290) Opisany powyżej wynik zarówno procedury sprzedaży, jak i negocjacji między SEAH jako sprzedawcą i Airport Handling jako nabywcą wskazuje, że początkowa cena ofertowa była wyższa od ceny, jaką gotowe były zapłacić podmioty gospodarcze. W szczególności likwidator SEAH jako sprzedawca prowadził negocjacje w warunkach pełnej konkurencji w celu uzyskania maksymalnej korzyści ekonomicznej ze sprzedaży danych aktywów. Z dokumentów dostarczonych przez władze włoskie wynika, że oferta złożona przez Airport Handling była w istocie niekorzystniejszą pod względem ekonomicznym ofertą, jaką otrzymał SEAH. Z kolei Airport Handling miał powody ekonomiczne, aby nabyć aktywa pomimo odmowy udzielenia przez SEAH zniżki lub zapewnienia korzystniejszych warunków płatności. Cenę nabycia można uznać co najmniej za cenę rynkową. Nic nie wskazuje zatem na to, że Airport Handling poprzez nabycie części aktywów SEAH otrzymał jakąkolwiek korzyść, która wynikałaby z przyznanej mu wcześniej pomocy niezgodnej z prawem.

#### 7.1.2.4. Wniosek dotyczący ceny rynkowej jako potencjalnego wskaźnika ciągłości gospodarczej

- (291) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że okoliczności dzierżawy i późniejszej sprzedaży skutecznie wykluczają jakiekolwiek przeniesienie korzyści gospodarczej z SEAH na Airport Handling. A zatem w tym przypadku ceny dzierżawy i ceny nabycia nie można uznać za wskaźnik ciągłości gospodarczej.

#### 7.1.3. Tożsamość akcjonariuszy

- (292) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. Komisja zauważyła, że władze włoskie zobowiązały się powierzyć niezależnemu pełnomocnikowi zarządzanie Airport Handling przez okres trzech lat<sup>(34)</sup>. Ponadto władze włoskie zaproponowały ogłoszenie przetargu na 20 % kapitału podstawowego Airport Handling, w którym będą mogli wziąć udział inwestorzy. Następnie Komisja ustaliła – po pierwsze – że przedsiębiorstwo świadczące usługi obsługi naziemnej miałoby tego samego właściciela, tj. spółkę SEA, oraz – po drugie – że propozycja władz włoskich dotycząca ogłoszenia przetargu na 20 % kapitału nowego podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej jest niewystarczająca do zagwarantowania przerwania ciągłości działalności z SEAH, ponieważ – po pierwsze – propozycja ograniczała się jedynie do mniejszościowego pakietu akcji oraz – po drugie – nie przedstawiono żadnych gwarancji w tym zakresie. Ponadto takie otwarcie kapitału miałoby miejsce dopiero po wejściu Airport Handling na rynek.

<sup>(34)</sup> Motyw 16 decyzji o wszczęciu postępowania.

- (293) W trakcie postępowania wyjaśniającego władze włoskie stwierdziły, że utworzenie Trust stanowi gwarancję braku ciągłości między SEAH a Airport Handling. Trustee zapewniłby niezależne zarządzanie udziałem SEA w Airport Handling, zakładając wyłączną kontrolę nad przedsiębiorstwem, tym samym gwarantując brak jakiegokolwiek zainteresowania lub przepływu informacji między Airport Handling a grupą SEA.
- (294) Komisja oceniła chronologiczne i istotne cechy pozwalające określić własność w omawianym przypadku.
- (295) Po pierwsze, jeżeli chodzi o chronologię, Komisja zauważa, że SEA utworzyła Airport Handling w dniu 9 września 2013 r. Trust został utworzony w dniu 30 czerwca 2014 r., a akt założycielski Trust podpisano tego samego dnia. Komisja zauważa, że Trust przejął faktyczne zarządzanie Airport Handling dopiero później, w dniu 27 sierpnia 2014 r., gdy SEA przeniosła wszystkie posiadane udziały Airport Handling do Trust i wyznaczyła pełnomocnika. Z kolei Trust powołał nową radę dyrektorów Airport Handling. Airport Handling rozpoczął działalność kilka dni później, tj. w dniu 1 września 2014 r. Komisja zauważa jednak, że zgodnie z dostępnymi informacjami przedsiębiorstwo prowadziło już działalność gospodarczą, oferując swoje usługi na rynku przed tą datą i najwyraźniej już w kwietniu 2014 r., jako że zawarło szereg umów o świadczenie usług [...] (\*)<sup>(35)</sup>. Wówczas Airport Handling był jednak w całości własnością SEA, która sprawowała nad nim kontrolę.
- (296) Po drugie, jeżeli chodzi o istotne cechy przeniesienia własności Trust i kontroli nad nim, Komisja oceniła, czy fakt, że na krótko przed rozpoczęciem działalności Airport Handling był tymczasowo zarządzany przez Trustee, jest wystarczający, aby wykluczyć możliwość wykonywania przez SEA praw dotyczących zarządzania Airport Handling, tzn. jednostronnego podejmowania decyzji handlowych. W tym względzie Komisja zauważa, co następuje.
- (297) Zgodnie z aktem założycielskim Trust działalność Trustee podlega pewnym istotnym ograniczeniom, przede wszystkim Trustee nie musi zbadać, czy:
- przedstawiciele SEA brali udział w negocjacjach z pracownikami, którzy mieli zostać przejęci przez Airport Handling,
  - SEA podnajął swoich pracowników Airport Handling na zasadzie outsourcingu, w tym swojego dyrektora generalnego,
  - niektóre usługi centralne, w tym relacje z inwestorami i obsługa klienta, nadal będą świadczone przez SEA,
  - decyzje o finansowaniu są całkowicie uzależnione od swobody decyzyjnej SEA.
- (298) Ponadto, mimo iż z aktu założycielskiego Trust wynika, że kierownictwo Airport Handling ma być niezależny od SEAH, spółką Airport Handling zarządza szef SEA odpowiedzialny za dział rozwoju działalności lotniczej.
- (299) W istocie Komisja zauważa, że SEA oddelegowała dwóch kierowników wyższego szczebla do Airport Handling. Obaj zajmują obecnie stanowiska kierownicze wyższego szczebla w Airport Handling. Według władz włoskich nie istniałaby żadna hierarchiczna relacja między SEA a tymi kierownikami, a kierownicy nie prowadziliby żadnych działań na rzecz SEA. Ich wynagrodzenie również byłoby ustalane w sposób niezależny przez Airport Handling.
- (300) Zdaniem władz włoskich decyzja SEA o oddelegowaniu swoich kierowników do Airport Handling została podjęta w związku z propozycjami władz włoskich dotyczącymi otwarcia kapitału Airport Handling na osoby trzecie. W tym celu konieczne byłoby zapewnienie z jednej strony w pełni wykwalifikowanej kadry kierowniczej Airport Handling, a z drugiej strony elastycznych warunków zatrudnienia kierowników. Władze włoskie wyjaśniły, że Airport Handling podpisał z SEA umowy o oddelegowanie [...] (\*) pracowników.
- (301) Podsumowując, Komisja stwierdza, że zarówno chronologia, jak i istotne przepisy dotyczące powierzania potwierdzają, że SEA sprawowała kontrolę nad Airport Handling przez cały okres fazy rozruchu i uruchamiania działalności gospodarczej w stopniu, który – choć różny – zapewniał ciągły, znaczący wpływ na jego bieżące zarządzanie.
- (302) Komisja wzięła pod uwagę opisaną powyżej ramową umowę inwestycyjną z dnia 21 września 2015 r. zawartą między Trustee a prywatnym podmiotem gospodarczym D’Nata, która dotyczyła sprzedaży [...] (\*) % akcji Airport Handling, wraz z prawem do powoływania większości członków rady dyrektorów i dyrektora generalnego Airport Handling oraz możliwości nabycia dodatkowych [...] (\*) % akcji Airport Handling.

(\*) Tajemnica handlowa.

(35) Daty podpisania umów zgodnie z wykazem przedstawionym przez władze włoskie: np. [...] (\*)

- (303) D'Nata będzie sprawować faktyczną kontrolę nad Airport Handling, gdy powoła większość członków rady dyrektorów i dyrektora generalnego Airport Handling. Ponadto z informacji dostępnych na temat procedury przetargowej, którą bank prywatny zorganizował niezależnie od SEA i Trustee, wynika, że D'Nata nabył akcje Airport Handling po cenie rynkowej. Ponadto informacje te potwierdzają, że D'Nata i SEA nie są identyczne ani w jakikolwiek inny sposób powiązane ze sobą.
- (304) Przeniesienie kontroli nad Airport Handling z SEA i Trustee na D'Nata odbyło się jednak ponad dwa lata po tym jak SEA utworzyła Airport Handling i ponad rok po rozpoczęciu działalności przez to przedsiębiorstwo.
- (305) W związku z powyższym Komisja nie może stwierdzić wyłącznie na podstawie kryterium dotyczącego tożsamości akcjonariuszy, że nie istnieje ciągłość gospodarcza. Komisja dokonała jednak oceny tego kryterium oraz pozostałych istotnych kryteriów w celu zbadania, czy można stwierdzić istnienie ciągłości gospodarczej.

#### 7.1.4. Czas przeprowadzenia transakcji

- (306) Likwidacja SEAH w dniu 1 lipca 2014 r. i utworzenie Airport Handling w dniu 9 września 2013 r. miały miejsce po przyjęciu przez Komisję decyzji o odzyskaniu pomocy w dniu 12 grudnia 2012 r. Likwidowane przedsiębiorstwo zapewniało prowadzenie działalności w obszarze obsługi naziemnej do czasu rozpoczęcia działalności przez Airport Handling w dniu 1 września 2014 r.
- (307) Czas wystąpienia zdarzeń może zatem na pierwszy rzut oka wskazywać, że proces, który zakończył się utworzeniem Airport Handling, spowodował obejście decyzji o odzyskaniu pomocy przyjętej przed przeprowadzeniem tego procesu. Komisja przypomina jednak, że zgodnie z orzecznictwem nie jest zobowiązana do zbadania w szczególności, oprócz pozostałych kryteriów, momentu, w którym miało miejsce przekazanie aktywów, jako że należy on do okoliczności, które „można” uwzględnić w celu wykluczenia ciągłości gospodarczej między tymi dwoma podmiotami<sup>(36)</sup>.

#### 7.1.5. Ekonomiczna logika transakcji

- (308) Dostępne informacje potwierdzają, że Airport Handling zasadniczo kontynuuje ten sam rodzaj działalności gospodarczej co SEAH, a mianowicie oferuje usługi obsługi naziemnej w porcie lotniczym Mediolan-Malpensa i porcie lotniczym Mediolan-Linate.
- (309) W tym względzie Komisja odnosi się do orzecznictwa, zgodnie z którym sama okoliczność, że nabywca faktycznie kontynuuje działalność przedsiębiorstwa zobowiązanego do zwrotu pomocy, nie musi koniecznie oznaczać, że dawne przedsiębiorstwo korzystało z przewagi konkurencyjnej związanej z przyznaną mu pomocą. W tym konkretnym przypadku dawne przedsiębiorstwo wydzierżawiło zakład po cenie rynkowej od przedsiębiorstwa, które otrzymało pomoc prawie trzy lata przed utworzeniem tego pierwszego przedsiębiorstwa<sup>(37)</sup>. Komisja przypomina, że w przedmiotowej sprawie Airport Handling wydzierżawił, a następnie nabył aktywa SEAH po cenie, którą można uznać co najmniej za cenę rynkową, oraz że pomoc niezgodną z prawem, którą należy odzyskać od SEAH, przyznano w latach 2002–2010, tj. trzy lata przed utworzeniem Airport Handling i cztery lata przed rozpoczęciem działalności przez Airport Handling.
- (310) W szczególności w odniesieniu do ekonomicznej logiki transakcji Komisja zauważa, co następuje.
- (311) Jak opisano powyżej w pkt 2.6.1 i 2.6.2 biznesplan Airport Handling różni się od biznesplanu SEAH pod wieloma względami, w szczególności:

- [...] (\*),
- [...] (\*),
- [...] (\*),
- [...] (\*),
- [...] (\*),
- [...] (\*).

<sup>(36)</sup> Wyroku Sąd (piąta izba) z dnia 28 marca 2012 r., Ryanair Ltd przeciwko Komisji Europejskiej, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, pkt 156.

<sup>(37)</sup> Wyrok Trybunału (szósta izba) z dnia 29 kwietnia 2004 r., Republika Federalna Niemiec przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich („SMF”), C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, pkt 86–89.

(\*) Tajemnica handlowa.

- (312) Airport Handling zarządzała zatem swoimi działaniami w innych warunkach działalności niż spółka SEAH, zgodnie z własnym biznesplanem. Ponadto władze włoskie nie wymagały od Airport Handling prowadzenia działalności zgodnie z konkretnym modelem biznesowym ani utrzymania określonego zakresu działalności, ani też przejścia określonych aktywów lub pracowników.

#### 7.1.6. Wniosek ogólny dotyczący kwestii ciągłości gospodarczej między SEAH i Airport Handling

- (313) Zdaniem Komisji przedmiotowa sprawa obejmuje zarówno elementy, które przemawiają za ciągłością gospodarczą, jak i elementy przemawiające za odmiennym ustaleniem.
- (314) Jeżeli chodzi o elementy uzasadniające stwierdzenie istnienia ciągłości gospodarczej, Komisja orzekła, że to były właściciel SEAH utworzył Airport Handling – przedsiębiorstwo prowadzące ten sam rodzaj działalności gospodarczej co SEAH, które swoich pierwszych pracowników pozyskało prawie wyłącznie z SEAH i przejęło znaczną część jego aktywów, a wszystkie te działania miały miejsce po przyjęciu przez Komisję decyzji o odzyskaniu pomocy.
- (315) Szereg innych czynników wskazuje jednak na to, że Airport Handling nie utworzono w celu obejścia decyzji, lecz w celu utworzenia całkiem nowego przedsiębiorstwa. Najistotniejszym elementem w tym przypadku jest utworzenie nowego portfela klientów poprzez przedstawienie liniom lotniczym ofert niezależnych od poprzednich umów z SEAH oraz zawarcie z nimi nowych porozumień na odmiennych warunkach. Airport Handling musiałby zatem na nowo pozyskać klientów i udziały w rynku, tak jak musiałby to zrobić każdy inny konkurent lub nowy podmiot na rynku. Mając na uwadze fakt, że portfel klientów stanowi podstawę działalności w zakresie obsługi naziemnej, Komisja przypisuje temu elementowi duże znaczenie.
- (316) Jeżeli chodzi o aktywa przejęte od SEAH, Airport Handling zapłacił przynajmniej cenę rynkową za dzierżawę aktywów, a później, gdy zakupił część aktywów, zapłacił cenę, która odpowiadała co najmniej cenie, jaką gotowe były zapłacić podmioty gospodarcze.
- (317) Ponadto siła robocza nie została przeniesiona. Airport Handling zawarł nowe umowy na nowych warunkach. Każdy konkurent lub nowy podmiot miałby taką samą możliwość zatrudnienia byłych pracowników SEAH, przy czym byli pracownicy SEAH wydawali się najwłaściwszymi kandydatami do zatrudnienia. Przeniesiono jedynie część aktywów; ponadto stanowią one jedynie niewielką część ogólnego czynnika produkcji, jeżeli chodzi o działalność w zakresie obsługi naziemnej.
- (318) W odniesieniu do ekonomicznej logiki działania Airport Handling zarządzał swoimi działaniami w innych warunkach działalności niż SEAH i zgodnie z własnym biznesplanem. Ponadto władze włoskie nie wymagały od Airport Handling prowadzenia działalności zgodnie z konkretnym modelem biznesowym ani utrzymania określonego zakresu działalności, ani też przejścia określonych aktywów lub pracowników.
- (319) W tym kontekście Komisja uważa, że w sumie nie istnieje ciągłość gospodarcza między SEAH i Airport Handling, a utworzenia Airport Handling nie można uznać za obejście decyzji o odzyskaniu pomocy. W związku z powyższym Airport Handling nie może być zobowiązany do zwrotu pomocy uznanej za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w decyzji o odzyskaniu pomocy.

## 7.2. Inwestycje SEA w Airport Handling – istnienie pomocy państwa

- (320) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (321) Kryteria ustanowione w art. 107 ust. 1 Traktatu mają charakter kumulacyjny. W związku z powyższym w celu stwierdzenia, że środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, muszą zostać spełnione wszystkie wyżej wymienione warunki. Mianowicie wsparcie finansowe powinno:

- a) zostać przyznane przez państwo członkowskie lub z zasobów państwowych;
- b) sprzyjać niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów;

- c) zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem;
- d) wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

#### 7.2.1. *Selektywna korzyść gospodarcza – test prywatnego inwestora*

- (322) Władze włoskie są zdania, że zastrzyk kapitałowy SEA na rzecz Airport Handling był zgodny z testem prywatnego inwestora, w związku z czym Airport Handling nie otrzymał żadnej korzyści gospodarczej, a środek nie stanowił pomocy państwa. Chociaż od 2000 r. SEAH systematycznie odnotowywał straty, istniały podstawy, by przypuszczać, że działalność Airport Handling przyniesie wystarczający zwrot, aby uznać zastrzyk kapitału własnego za rentowny, szczególnie w kontekście działań przedstawionych w biznesplanie Airport Handling na lata 2014–2017. Podejmując decyzję o zainwestowaniu w kapitał Airport Handling, SEA działałaby zatem jako rozważny inwestor rynkowy.
- (323) Na potrzeby oceny testu prywatnego inwestora konieczne jest określenie, czy w okolicznościach podobnych do tych, w których przyjęto środki podlegające ocenie, hipotetyczny prywatny inwestor – dążący do osiągnięcia zysku, a nie do osiągnięcia celów polityki publicznej – zachowałby się w podobny sposób. Aby zbadać, czy państwo przyjęło zachowanie ostrożnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, należy jego działania osadzić w kontekście czasu, w którym stosowano środki wsparcia finansowego w celu dokonania oceny, czy decyzje państwa były uzasadnione pod względem gospodarczym, unikając przy tym wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej<sup>(38)</sup>.
- (324) W związku z tym uzasadnienie inwestycji publicznej w kontekście gospodarki rynkowej należy ocenić z uwzględnieniem informacji dostępnych w czasie przeprowadzenia inwestycji oraz zmian, które można było wtedy przewidzieć<sup>(39)</sup>.
- (325) W toku postępowania wyjaśniającego władze włoskie wyjaśniły, że decyzję o inwestycji w Airport Handling podjęto na podstawie biznesplanu z dnia 6 sierpnia 2014 r. Komisja zauważa jednak, że ten biznesplan jest opatrzony datą późniejszą niż ostateczna decyzja o zwiększeniu kapitału przedsiębiorstwa do 25 mln EUR, którą podjęto dnia 30 czerwca 2014 r. Komisja uważa, że wstępna decyzja o utworzeniu Airport Handling i zainwestowaniu 25 mln EUR musiała zostać podjęta najpóźniej przed stworzeniem przedsiębiorstwa w dniu 9 września 2013 r. Udostępniony Komisji biznesplan najbardziej zbliżony do tej daty to biznesplan z dnia 14 listopada 2013 r. Komisja zauważa również, że w tym biznesplanie już zakładano inwestycję w wysokości 25 mln EUR. Komisja uważa zatem, że to biznesplan z listopada 2013 r. jest biznesplanem istotnym z punktu widzenia testu prywatnego inwestora.
- (326) W decyzji o wszczęciu postępowania z 2014 r. Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, że SEA działała jako prywatny inwestor. Po pierwsze, SEA nie rozważyła ryzyka związanego z odpowiedzialnością spłaty przez Airport Handling pomocy niezgodnej z rynkiem wewnętrznym poprzednio przyznanej SEAH, która wynika ze stwierdzenia przez Komisję istnienia ciągłości gospodarczej. Po drugie, Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy biznesplan będący podstawą decyzji SEA o zainwestowaniu w Airport Handling oparty był na dostatecznie przekonujących założeniach. Ostatecznie Komisja musi ocenić, czy decyzję o inwestycji w Airport Handling podjęto na warunkach rynkowych. Innymi słowy, Komisja musi ocenić, czy inwestor mógł oczekiwać uzasadnionego zwrotu z inwestycji, biorąc pod uwagę przewidywalne ryzyka związane z tą inwestycją.

#### 7.2.2. *Środki ograniczające ryzyko przyjęte przez SEA*

- (327) Jeżeli chodzi o pierwszą wątpliwość, Komisja zauważa, że SEA była świadoma ryzyka możliwego stwierdzenia istnienia ciągłości gospodarczej, i przyjęła środki ograniczające ryzyko.
- (328) Jak wynika z dokumentów przedłożonych Komisji w kontekście procedury poprzedzającej zgłoszenie z listopada 2013 r., SEA miała świadomość takiego ryzyka. Ryzyko, że za sprawą ciągłości gospodarczej odpowiedzialność może zostać przeniesiona z SEAH na Airport Handling, było ryzykiem prawnym. Postrzeganie i wazenie ryzyka oraz odpowiednie środki ograniczające ryzyko zależą od prawnych założeń przyjętych w momencie inwestycji.

<sup>(38)</sup> Przywołany wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., Republika Francuska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, C-482/99, Francja przeciwko Komisji, pkt 71.

<sup>(39)</sup> Wyrok Sądu pierwszej instancji (piąta izba w składzie powiększonym) z dnia 30 kwietnia 1998 r., Cityflyer Express Ltd przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, T-16/96, Rec. 1998, s. II-757, pkt 76.



- (329) Z dostępnych informacji wynika, że SEA rozważała zastosowanie następujących środków ograniczających ryzyko związane z siłą roboczą: w umowie między SEA a związkami zawodowymi z dnia 4 listopada 2013 r. SEA oświadczyła, że „fundamentalne znaczenie przypisano do wymogu »przerwania ciągłości działalności«, który musi być częścią wszystkich rozwiązań alternatywnych dla zapłaty pieniężnej jako gwarancja, że nie istnieje możliwość rozszerzenia obowiązku odzyskania pomocy na jakąkolwiek osobę trzecią”. W toku negocjacji dotyczących częściowego przeniesienia siły roboczej z SEAH do Airport Handling znacząco zmieniono strukturę pracy i niektóre warunki zatrudnienia, jak wyjaśniono w motywach 232–234 powyżej. Mając zastosowanie postanowienia określono w opisanych powyżej umowach wykonawczych ze związkami zawodowymi z dnia 4 czerwca 2014 r. i przedstawiono je już w umowie ze związkami zawodowymi z dnia 13 listopada 2013 r., czyli przed dokonaniem dwóch głównych zastrzyków kapitałowych, które miały miejsce w dniach 10 marca i 30 czerwca 2014 r. (motywy 45 i 46 powyżej).
- (330) Aby zapewnić przerwanie ciągłości między przenoszeniem aktywów SEAH, SEA wprowadziła następujące środki ograniczające ryzyko: po pierwsze, Trustee wykluczył Airport Handling z procedury przetargu publicznego na sprzedaż aktywów; po drugie, Airport Handling dzierżawił aktywa od SEAH po rynkowej cenie dzierżawy ustalonej w sprawozdaniach dwóch niezależnych rzeczoznawców.
- (331) SEA podjęła działania, aby zapewnić przerwanie ciągłości działalności między Airport Handling a SEAH również pod względem bazy klientów. Klientów SEAH wcześniej poinformowano o likwidacji przedsiębiorstwa. Z liniami lotniczymi, które wybrały Airport Handling jako swojego nowego dostawcę usług, podpisano nowe umowy o świadczenie usług na nowych warunkach finansowych.
- (332) W ramach kolejnego środka ograniczającego ryzyko SEA utworzyła Trust. Jak wyjaśniono w sekcji 2.3 powyżej, głównym celem Trust było działanie w charakterze jedyne go udziałowca/akcjonariusza Airport Handling oraz zapewnienie przerwania ciągłości działalności gospodarczej między Airport Handling a SEAH.
- (333) Komisja zauważa, że w biznesplanie Airport Handling z listopada 2013 r. nie wspomniano o ryzyku wynikającym z możliwej przyszłej odpowiedzialności za spłatę pomocy. W tym względzie Komisja zauważa, że SEA sporządziła ten biznesplan dla swoich własnych celów. Jako spółka dominująca podmiotu rynkowego o ustalonej pozycji w zakresie obsługi naziemnej, a także wyraźnie mając świadomość ryzyka wynikającego z różnych czynników ciągłości, SEA była w stanie podejmować decyzje o inwestycjach oparte na znajomości faktów bez jednoznacznego wspomnienia o tym ryzyku w biznesplanie. Dodatkowo ostateczną decyzję o zwiększeniu kapitału do 25 mln EUR podjęto dopiero po zapewnieniu środków ograniczających ryzyko. Co więcej, opisana powyżej ocena zewnętrzna biznesplanu z listopada 2013 r. (motyw 114 powyżej) potwierdza, że rozsądny inwestor oceniłby możliwość ciągłości gospodarczej – a tym samym możliwość odpowiedzialności za spłatę pomocy – na mniej niż [...] (\*) %, w związku z czym uznałby inwestycję w Airport Handling za racjonalną z ekonomicznego punktu widzenia.

### 7.2.3. Biznesplan Airport Handling

- (334) Jeżeli chodzi o drugą wątpliwość – mianowicie, czy biznesplan będący podstawą decyzji SEA o zainwestowaniu w Airport Handling oparty był na dostatecznie przekonujących założeniach – Komisja przedstawia następujące uwagi.

#### 7.2.3.1. Założenia dotyczące zastoju w rozwoju ruchu

- (335) Prognozy dotyczące ruchu lotniczego w portach lotniczych w Mediolanie w połączeniu z udziałami w rynku Airport Handling są czynnikami decydującymi w biznesplanie tego przedsiębiorstwa. Jak potwierdzili to zewnętrzni rzeczoznawcy (BCG), którzy dokonali oceny biznesplanów Airport Handling, opracowane przez przedsiębiorstwo prognozy dotyczące ruchu są zgodne z prognozami wydanymi przez IATA i Eurocontrol. Komisja uważa te organy za wiarygodne źródła danych dla opracowywania prognoz dotyczących ruchu w sektorze lotnictwa. Jeżeli chodzi o zastosowanie tych prognoz do portu lotniczego Mediolan-Malpensa, Komisja zauważa, że według informacji przedstawionych w sprawozdaniu opracowanym przez BCG zamiar Airport Handling, tj. utrzymanie stałej kombinacji przewoźników w tym porcie lotniczym, nie jest zgodny z historycznym rozwojem oraz że nowa regulacja może doprowadzić do przeniesienia się niektórych przewoźników do portu lotniczego Mediolan-Linate.

#### 7.2.3.2. Założenia dotyczące kosztów personelu

- (336) Według biznesplanu z listopada 2013 r. koszty personelu stanowią w latach 2014–2017 średnio [...] (\*) % kosztów operacyjnych.
- (337) Komisja poddała ocenie wiarygodność założeń stanowiących podstawę tej istotnej pozycji kosztów.

(\*) Tajemnica handlowa.

- (338) Po pierwsze, Komisja zauważa, że w świetle sprawozdania opracowanego przez grupę Brattle odsetek kosztów personelu w stosunku do całkowitych kosztów operacyjnych prognozowanych przez Airport Handling zasadniczo wpisuje się w strukturę kosztów europejskiego sektora obsługi naziemnej, co wskazuje, że odsetek kosztów personelu w stosunku do całkowitych kosztów operacyjnych wynosi 65–80 %. W tym zakresie w sprawozdaniu odniesiono się do wartości wymienionych w przeprowadzonej przez Komisję ocenie skutków towarzyszącej wnioskowi Komisji dotyczącemu nowego rozporządzenia w sprawie obsługi naziemnej<sup>(40)</sup>.
- (339) Po drugie, na podstawie informacji przedłożonych przez władze włoskie Komisja zauważa, że wydaje się, iż średnie godzinne koszty personelu Airport Handling na EPC wynoszą [...] (\*). Średnie godzinne koszty personelu w biznesplanie z listopada 2013 r. wynoszą [...] (\*) EUR, a w biznesplanie z sierpnia 2014 r. [...] (\*) EUR, co jest odpowiednio [...] (\*) niż średnie godzinne koszty płacone przez SEAH w 2013 r., które wynosiły około [...] (\*) EUR<sup>(41)</sup>. W sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle potwierdzono, że Airport Handling rzeczywiście osiągnął te koszty pracy, w związku z czym potwierdzono, że biznesplan nie był nadmiernie optymistyczny.
- (340) Komisja uważa, że zakładany spadek kosztów pracy nie wydaje się nierealistyczny na tle typowej struktury kosztów dla tego sektora.

#### 7.2.3.3. Założenia dotyczące udziału w rynku

- (341) Komisja wyraziła obawy w odniesieniu do założeń stosunkowo wysokiego udziału w rynku przedstawionych w biznesplanie Airport Handling z listopada 2013 r.. W przypadku obsługi ramp udział w rynku przewidziano na [60–70] (\*) % w 2014 r., przy czym odsetek ten wzrasta do [70–80] (\*) % w 2017 r. W przypadku obsługi pasażerów udział w rynku przewidziano na [60–70] (\*) % w 2014 r., przy czym odsetek ten wzrasta do [60–70] (\*) % w 2017 r.
- (342) W 2013 r. całkowity udział w rynku SEAH wynosił [70–80] (\*) %<sup>(42)</sup>. Komisja zauważa, że przewidywany udział w rynku Airport Handling jest niższy niż udział w rynku SEAH. W związku z tym nie oczekiwano, że Airport Handling otrzyma wszystkie umowy SEAH. W rzeczywistości uwzględniono pewne straty udziału w rynku nowego przedsiębiorstwa.
- (343) Airport Handling przyjął strategię oferowania wyższego poziomu dostępności w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych Mediolan-Linate i Mediolan-Malpensa. Gwarantuje to 24-godzinną obsługę, dzięki czemu spółka świadczy usługi obsługi naziemnej nawet w przypadku, gdy samolot przybędzie z opóźnieniem. Jest to przewaga konkurencyjna, która może mieć szczególne znaczenie dla przewoźników lotniczych, którzy prowadzą znaczącą działalność oraz którzy realizują dużą liczbę lotów w portach lotniczych w Mediolanie, takich jak Alitalia i EasyJet. Ci przewoźnicy lotniczy mogą być skłonni pozostać przy dostawcy, który jest w stanie świadczyć te usługi. Może to stanowić wystarczające uzasadnienie, dlaczego Airport Handling mógł oczekiwać stosunkowo wysokiego udziału w rynku od momentu rozpoczęcia swojej działalności.
- (344) Komisja zauważa również, że – jak zwrócono uwagę w sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle opierającym się na danych z 2013 r. – oczekiwany udział w rynku Airport Handling był niższy niż udział w rynku szacowany dla większych podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w innych portach lotniczych we Włoszech: (i) w Bergamo (78,23 %); (ii) w Cagliari (75,61 %); (iii) w Katanii (77,18 %); (iv) w Palermo (75,85 %); (v) w Turynie (68,8 %).
- (345) Ponadto Komisja zauważa, że osiągnięty w 2014 r. udział w rynku Airport Handling jest w rzeczywistości wyższy niż udział w rynku przewidywany w biznesplanie z listopada 2013 r. Tak wysoki udział w rynku można wytłumaczyć głównie faktem, że Airport Handling był w stanie podpisać umowy z [...] (\*). Razem mają oni znaczący udział w ruchu lotniczym w tych dwóch portach lotniczych, mianowicie [...] (\*) % w ruchu lotniczym w porcie lotniczym Mediolan-Linate i [...] (\*) % w porcie lotniczym Mediolan-Malpensa.

<sup>(40)</sup> Załącznik do oceny skutków towarzyszący dokumentowi „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE” z dnia 16 stycznia 2012 r., SEC(2011) 1439 final. Na s. 95 tego dokumentu Komisja zauważa, że „liberalizacja usług obsługi naziemnej oraz zakończenie monopolu lub duopolu (port lotniczy/przewoźnik w węźle lotniczym) w portach lotniczych oznacza, że podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej muszą dostosować się do celu zwiększenia swojej konkurencyjności oraz że muszą mierzyć się ze wzmożoną konkurencją. Najwyraźniejszym skutkiem dla pracowników obsługi naziemnej był wzrost wydajności i elastyczności pracy. Podmioty świadczące usługi w zakresie obsługi naziemnej często tłumaczą, że ten wzrost wydajności pracy jest niezbędny, ponieważ koszty personelu stanowią 65–80 % kosztów całkowitych, natomiast stowarzyszenia pracowników zwykle twierdzą, że przedsiębiorstwa oferujące usługi w zakresie obsługi naziemnej w zbyt dużym stopniu skupiają się na czynniku pracy w celu obniżenia kosztów”.

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(41)</sup> Zgodnie ze sprawozdaniem opracowanym przez grupę Brattle, pkt 48, s. 11.

<sup>(42)</sup> Sprawozdanie opracowane przez grupę Brattle, pkt 40, s. 9.

- (346) Podsumowując, Komisja nie podaje w wątpliwość wiarygodności założeń Airport Handling odnośnie do udziału w rynku: po pierwsze, opierają się one na przewadze konkurencyjnej, jaką oferuje Airport Handling; po drugie, założenia te wydają się konserwatywne w porównaniu z udziałami w rynku grupy porównywalnych przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych w okresie, w którym sporządzano biznesplan. Komisja zauważa również, że założenia te osiągnięto w praktyce.

#### 7.2.3.4. Założenia dotyczące rentowności

- (347) W biznesplanie z listopada 2013 r. przewidywano, że od drugiego roku prowadzenia działalności wynik finansowy przed odsetkami i opodatkowaniem wyniesie [...] (\*) , natomiast zysk przed opodatkowaniem – [...] (\*) . Wynik finansowy przed odsetkami i opodatkowaniem i zysk po opodatkowaniu [...] (\*) . W biznesplanie z listopada 2013 r. nie przedstawiono zwyczajowych wskaźników rentowności, takich jak np. wewnętrzna stopa zwrotu lub wartość bieżąca netto. W sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle przedstawiono jednak te obliczenia w oparciu o liczby zamieszczone w biznesplanie.
- (348) Aby zainwestować w Airport Handling, rozsądny inwestor prywatny musi oczekiwać zwrotu z inwestycji wynoszącego tyle samo co koszt alternatywny kapitału, który można oszacować przez zastosowanie średniego ważonego kosztu kapitału (WACC), lub większego niż ten koszt.
- (349) W sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle obliczono wewnętrzną stopę zwrotu kapitału własnego inwestycji w Airport Handling i sprawdzono, czy jest ona równa lub większa niż WACC. W sprawozdaniu zastosowano dwie alternatywne wartości WACC. Pierwsza wynosi [...] (\*) % , co zgodnie ze sprawozdaniem jest wartością wykorzystanego w biznesplanie odlewarowanego WACC po opodatkowaniu<sup>(43)</sup>. Druga wynosi [...] (\*) % – w sprawozdaniu obliczono ją jako niższy pułap alternatywnego kosztu kapitału. W zależności od wartości końcowej inwestycji w sprawozdaniu opracowanym przez grupę Brattle oszacowano, że oczekiwany zwrot kapitału własnego inwestycji w Airport Handling waha się od [...] (\*) % do [...] (\*) % . Z obliczeń wynika, że we wszystkich scenariuszach oczekiwana wewnętrzna stopa zwrotu przekracza alternatywny koszt kapitału, w związku z czym inwestycja jest rentowna.
- (350) Komisja zauważa, że okres planowania zawarty w biznesplanie (lata 2014–2017) jest stosunkowo krótki. Z tego powodu biznesplan może być wrażliwy na różnice w założeniach leżących u jego podstaw. Na okres ten należy jednak patrzeć przez pryzmat następujących faktów. Po pierwsze, biznesplan opracowano dla operatora portu lotniczego SEA, który przez wiele lat był w posiadaniu spółki zależnej świadczącej usługi obsługi naziemnej. Po drugie, w SEAH trwała już restrukturyzacja i osiągnięto już znaczący wzrost wydajności. Ograniczenie zakresu biznesplanu do minimum niezbędnego dla doświadczonego inwestora, takiego jak SEA, nie wydaje się zatem nieuzasadnione.
- (351) Komisja zauważa, że niektóre podstawowe założenia biznesplanu z listopada 2013 r. zasadniczo urzeczywistniono, w szczególności założenia dotyczące rentowności i udziałów w rynku. Airport Handling był rentowny już w pierwszym roku swojej działalności: zgodnie z rachunkiem zysków i strat za okres od września 2014 r. do sierpnia 2015 r. przedsiębiorstwo uzyskało wynik finansowy przed odsetkami i opodatkowaniem w wysokości [...] (\*) EUR.
- (352) Podsumowując, Komisja uważa, że poprzez wykorzystanie założeń dotyczących zmian w zakresie kosztów pracy i udziału w rynku, które nie wydają się nieuzasadnione, w biznesplanie przedstawiono wystarczająco wysoką dla SEA stopę zwrotu z kapitału własnego z zastrzyku kapitałowego w wysokości 25 mln EUR.

#### 7.2.4. Wnioski dotyczące selektywnej korzyści gospodarczej

- (353) Komisja stwierdza, że SEA przyjęła wystarczające środki, aby ograniczyć ryzyko związane ze stwierdzeniem istnienia ciągłości gospodarczej. Biznesplan opierał się na założeniach, które rozsądny inwestor prywatny posiadający znaczące doświadczenie w sektorze usług obsługi naziemnej portów lotniczych i dążący do restrukturyzacji przedsiębiorstwa uznałby za przekonujące i wystarczające, aby ustalić przyszłą rentowność Airport Handling. Inwestycja SEA w Airport Handling nie stanowi zatem korzyści, której Airport Handling nie byłby w stanie uzyskać w normalnych warunkach rynkowych.

#### 7.2.5. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa w inwestycji SEA w Airport Handling

- (354) Inwestycja nie zawiera w sobie żadnej korzyści, której Airport Handling nie byłby w stanie uzyskać w normalnych warunkach rynkowych. Jedno z łącznych kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 TFUE nie jest zatem spełnione. W związku z powyższym inwestycja nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE,

(\*) Tajemnica handlowa.

<sup>(43)</sup> Zgodnie ze sprawozdaniem opracowanym przez grupę Brattle WACC ten jest wyższy, ponieważ uwzględniono w nim ryzyka szczególne dla tego projektu poprzez zwiększenie wartości współczynnika beta kapitału własnego.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

1. Proces, który doprowadził do likwidacji SEA Handling S.p.A. i utworzenia Airport Handling S.p.A., nie zapewnił ciągłości gospodarczej między tymi przedsiębiorstwami.
2. Airport Handling nie ponosi odpowiedzialności za spłatę pomocy państwa, którą Komisja uznała za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w swojej decyzji C(2012) 9448 z dnia 19 grudnia 2012 r., sprostowanej decyzją C(2013) 1668 z dnia 22 marca 2013 r., w sprawie pomocy, którą SEA przyznała swojej spółce zależnej SEA Handling S.p.A. w latach 2002–2010.

*Artykuł 2*

Ustanowienie i dokapitalizowanie Airport Handling S.p.A. przez Włochy kwotą 25 mln EUR nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 lipca 2016 r.

*W imieniu Komisji*

Margrethe VESTAGER

*Członek Komisji*

---