II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2021/1757 DER KOMMISSION

vom 4. Dezember 2020

über die Beihilferegelung SA.38399 — 2019/C (ex 2018/E) — Italiens Körperschaftsteuerpflicht italienischer Häfen

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV"), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 3. Juli 2013 verschickte die Kommission einen umfassenden Fragebogen an alle Mitgliedstaaten, um Informationen über die Körperschaftsteuerpflicht von Häfen sowie über etwaige andere Formen der staatlichen Förderung für verschiedene Arten von Investitionen oder für den Betrieb von Häfen einzuholen. Die italienischen Behörden übermittelten ihre Antworten auf diesen Fragebogen mit Schreiben vom 12. September 2013 und mit Schreiben vom 1. Oktober 2013. Mit Schreiben vom 24. Januar 2014 und 2. September 2014 forderte die Kommission weitere Informationen an, die Italien mit Schreiben vom 14. Februar 2014, 11. September 2014 und 29. September 2014 übermittelte. Mit Schreiben vom 14. November 2014 legten die Italienische Behörden weitere Informationen vor. Mit Schreiben vom 27. April 2017 richtete die Kommission ein zusätzliches Auskunftsersuchen an die italienischen Behörden, das von diesen mit Schreiben vom 24. Mai 2017 beantwortet wurde.

(2) Mit Schreiben vom 30. April 2018 unterrichtete die Kommission Italien gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ([2]) (im Folgenden „Verfahrensverordnung") über ihre vorläufige beihilferechtliche Bewertung der Körperschaftsteuervorschriften für Häfen und forderte die italienischen Behörden auf, dazu Stellung zu nehmen. Am 22. Mai 2018 und am 27. Juni 2018 fanden Treffen zwischen der Kommission und den italienischen Behörden statt. Mit Schreiben vom 3. Juli 2018 beantwortete Italien das Schreiben der Kommission vom 30. April 2018. Weitere Informationen wurden von Italien mit Schreiben vom 10. September 2018 übermittelt.

([1]) ABl. C 7 vom 10.1.2020, S. 11.

([2]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

(3) Am 8. Januar 2019 schlug die Kommission zweckdienliche Maßnahmen nach Artikel 22 der Verfahrensverordnung vor. Die Kommission forderte Italien auf, Maßnahmen zu erlassen, mit denen sichergestellt wird, dass Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, der Körperschaftsteuer in gleicher Weise unterliegen wie andere Unternehmen. Darüber hinaus forderte die Kommission die italienischen Behörden auf, ihr innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Vorschlags schriftlich mitzuteilen, dass Italien den Vorschlag für zweckdienliche Maßnahmen gemäß Artikel 23 Absatz 1 der Verfahrensverordnung in allen Teilen vorbehaltlos und unmissverständlich annimmt.

(4) Mit Schreiben vom 7. März 2019 lehnte Italien den Vorschlag der Kommission förmlich ab. Am 2. April 2019 und am 7. Mai 2019 kamen Vertreter Italiens und der Kommission erneut zusammen. Bei diesen Treffen bekräftigte Italien seinen Standpunkt.

(5) Da die italienischen Behörden den Vorschlag für zweckdienliche Maßnahmen nicht annahmen, beschloss die Kommission mit Schreiben vom 15. November 2019, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV in Anwendung des Artikels 23 Absatz 2 der Verfahrensverordnung einzuleiten. Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([3]). Die Kommission forderte Italien und alle Beteiligten zur Stellungnahme auf.

(6) Mit Schreiben vom 4. Februar 2020 übermittelte Italien der Kommission seine Stellungnahme.

(7) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen der folgenden Beteiligten ein:

1. Confetra — Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik)
2. Conftrasporto-Confcommercio (Bund der Transport-, Speditions- und Logistikverbände)
3. Assoporti (Italienischer Hafenverband)
4. Federazione Italiana Lavoratori Trasporti FILT-CGIL (Italienischer Verband der Transportarbeiter), Federazione Italiana Trasporti FIT-CISL (Italienischer Transportverband), Unione Italiana dei Lavoratori dei Trasporti UILTRASPORTI (Italienische Gewerkschaft der Transportarbeiter)
5. Associazione Nazionale Imprese Portuali ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen)

(8) Bei der Kommission ging auch eine Stellungnahme des sogenannten provisorischen Repräsentanten des Freien Territoriums Triest ein.

(9) Die Kommission leitete diese Stellungnahmen an Italien weiter und gab Italien Gelegenheit, sich dazu zu äußern. Italien übermittelte keine Stellungnahme.

2. BESCHREIBUNG DER GEPRÜFTEN MAßNAHME UND KONTEXT DER PRÜFUNG

(10) Die Hafenverwaltungen (*autorità di sistema portuali*) in Italien unterliegen nicht der Körperschaftsteuer (IRES). Die Befreiung der Hafenverwaltungen in Italien von der Körperschaftsteuer ist die Maßnahme, die Gegenstand dieses Beschlusses ist.

2.1. **Organisation und Regulierung der Häfen in Italien**

2.1.1. *Gesetz 84/1994 und die Errichtung von Hafenverwaltungen*

(11) Das Gesetz 84/1994 ([4]) in der geänderten Fassung (im Folgenden „Gesetz 84/1994“) regelt die Hafentätigkeiten sowie die Aufgaben und Funktionen der Hafenverwaltungen, der Seeschifffahrtsbehörde und anderer Unternehmen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Häfen.

(12) Häfen, in denen Hafenverwaltungen ihren Sitz haben, werden als „Häfen oder spezifische Hafengebiete von nationaler und internationaler wirtschaftlicher Bedeutung“ bezeichnet (Häfen der Kategorie II, Klassen I und II).

([3]) Vgl. Fußnote 1.

([4]) Legge 28 gennaio 1994, n. 84 Riordino della legislazione in materia portuale (GU Serie Generale n. 28 del 04-02-1994 - Suppl. Ordinario n. 21).

(13) „Häfen oder spezifische Hafengebiete von nationaler und internationaler wirtschaftlicher Bedeutung“ (Kategorie II, Klassen I und II) haben die folgenden Funktionen:

(1) Handel und Logistik

(2) Industrie und Öl

(3) Personenverkehrsdienste, einschließlich Kreuzfahrtpassagiere

(4) Fischerei

(5) Tourismus und Freizeit

(14) Infolge des Inkrafttretens des gesetzesvertretenden Dekrets 169/2016 wurden in Italien 16 Hafenverwaltungen errichtet, die die 57 großen Häfen umfassen. Die von den Hafenverwaltungen verwalteten Häfen sind in Anhang A aufgeführt, der Bestandteil des Gesetzes 84/1994 ist. Anhang A kann geändert werden, damit ein Hafen in eine Hafenverwaltung aufgenommen oder in eine andere Hafenverwaltung überführt werden kann, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

(15) Nach dem Gesetz 84/1994 sind Hafenverwaltungen nichtwirtschaftliche öffentliche Einrichtungen von nationaler Bedeutung, die einen besonderen Rechtsstatus haben und über administrative, organisatorische, regulatorische, haushaltstechnische und finanzielle Autonomie verfügen. Sie unterliegen den Aufsichtsbefugnissen des Ministers für Infrastruktur und Verkehr. Die Genehmigung ihres Haushalts und ihrer Bilanz erfolgt durch den Minister für Infrastruktur und Verkehr im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft und Finanzen. Die Finanzverwaltung der Hafenverwaltungen unterliegt der Prüfung durch den Rechnungshof.

(16) Nach dem Gesetz 84/1994 haben die Hafenverwaltungen ein strategisches Planungsprogramm zu erstellen, in dem ihre Entwicklungsziele festgelegt sind. Sie müssen die Erstellung eines Planungsdokuments für Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien in Häfen vorantreiben.

(17) Nach dem Gesetz 84/1994 ist es Aufgabe des Staates, in Häfen der Kategorie II (Klassen I und II) große Infrastrukturarbeiten (Bau von Seeschifffahrtsstraßen, Schutzdeichen, Docks und Kaianlagen, Ausbaggerung und Vertiefung des Meeresbodens) durchzuführen. Regionen, Gemeinden oder Hafenverwaltungen können mit eigenen Mitteln eingreifen. Zur Deckung der Kosten der von ihnen durchgeführten Arbeiten können die Hafenverwaltungen Zuschläge auf die verladenen oder entladenen Güter erheben oder die Konzessionsgebühren erhöhen.

2.1.2. *Aufgaben der Hafenverwaltungen und der Seeschifffahrtsbehörde*

(18) Gemäß Artikel 6 des Gesetzes 84/1994 sind die Hafenverwaltungen mit den folgenden Aufgaben betraut:

(1) Leitung, Planung, Koordinierung, Regulierung, Förderung und Kontrolle der Hafentätigkeiten und Hafendienste, Genehmigungs- und Konzessionstätigkeiten im Sinne der Artikel 16 (siehe Abschnitt 2.1.4), 17 und 18 (siehe Abschnitt 2.1.5) des Gesetzes 84/1994 sowie sonstige gewerbliche und industrielle Tätigkeiten in Häfen,

(2) ordentliche und außerordentliche Instandhaltung der gemeinschaftlichen Anlagen im Hafenbereich, einschließlich Instandhaltung des Meeresbodens,

(3) Übertragung und Kontrolle der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, die nicht eng mit den in Artikel 16 genannten Hafentätigkeiten verbunden sind (siehe Abschnitt 2.1.4), für Hafenbenutzer,

(4) Koordinierung der Verwaltungstätigkeiten der Behörden und öffentlichen Einrichtungen im Hafengebiet,

(5) Ausschließliche Verwaltung der Flächen und Güter des maritimen staatlichen Eigentums gemäß den Bestimmungen des Gesetzes 84/1994 und des italienischen *Codice della navigazione* (im Folgenden „Schifffahrts-hrtsgesetzbuch“),

(6) Koordinierung und Förderung der Anbindung an Logistiksysteme außerhalb des Hafens und zwischen Häfen.

(19) Nach dem Gesetz 84/1994 ist die Seeschifffahrtsbehörde für die Polizei- und Sicherheitsfunktionen zuständig, die im Schifffahrtsgesetzbuch und in besonderen Gesetzen vorgesehen sind.

(20) Gemäß Artikel 6 des Gesetzes 84/1994 ist es den Hafenverwaltungen nicht gestattet, Hafentätigkeiten ([5]) und eng damit verbundene Tätigkeiten direkt oder über Beteiligungsunternehmen auszuüben. Ferner dürfen hinaus Hafenverwaltungen die technisch-nautischen Dienste wie Lotsendienste, Schleppen, Festmachen und Leichtern nicht durchführen.

(21) Es wird ein beratender Ausschuss eingesetzt, der sich aus fünf Vertretern der Arbeitnehmer der im Hafen tätigen Unternehmen, einem Vertreter der Beschäftigten der Hafenverwaltung und einem Vertreter jeder der folgenden Kategorien von im Hafen tätigen Unternehmen zusammensetzt: Reeder, Industrieunternehmen, Unternehmen im Sinne der Artikel 16 (siehe Abschnitt 2.1.4) und 18 (siehe Abschnitt 2.1.5), Spediteure, Seeleute und Schiffsagenten, Transportunternehmer, die im Hafensektor tätig sind. Dieser Ausschuss hat beratende Funktionen bei der Erteilung, der Aussetzung oder dem Entzug von Genehmigungen und Konzessionen.

(22) Die Hafenverwaltungen richten ein eigenes Territorialbüro ein, in dem der Generalsekretär der Hafenverwaltung oder sein Vertreter unter anderem für die Erteilung von Konzessionen für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren und die Festsetzung der entsprechenden Konzessionsgebühren zuständig sind (vorbehaltlich der Stellungnahme des beratenden Ausschusses und des Verwaltungsausschusses).

2.1.3. *Finanzmittel der Hafenverwaltungen*

(23) Die Einnahmen der Hafenverwaltungen setzen sich wie folgt zusammen:

(1) Konzessionsgebühren gemäß Artikel 18 des Gesetzes 84/1994 (siehe Abschnitt 2.1.5) für staatseigene Flächen und Docks innerhalb des Hafengebiets und innerhalb der räumlichen Grenzen

(2) Genehmigungsgebühren für die Hafentätigkeiten gemäß Artikel 16 des Gesetzes 84/1994 (siehe Abschnitt 2.1.4)

(3) Ankergebühren (*tasse di ancoraggio*)

(4) Entgelte auf entladene und verladene Güter (*tassa portuale*)

(5) Beiträge von Regionen, lokalen Gebietskörperschaften und anderen öffentlichen Einrichtungen

(6) Sonstige Einnahmen

(24) Einem Bericht des italienischen Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr zufolge waren Hafengebühren (d. h. Entgelte auf entladene und verladene Güter, *tassa portuale*, und Ankergebühren, *tassa di ancoraggio*) zusammen mit den Konzessionsgebühren die beiden Haupteinnahmekomponenten der italienischen Häfen im Jahr 2017, die 53,2 % bzw. 27,1 % der Betriebseinnahmen ausmachten ([6]).

2.1.4. *Hafentätigkeiten (Artikel 16 des Gesetzes 84/1994)*

(25) Hafentätigkeiten sind die Beladung, Entladung, Umladung, Lagerung und der Umschlag von Waren oder von Gegenständen aller Art im Hafengebiet. Hafendienste sind spezialisierte, ergänzende und Nebendienstleistungen außerhalb der regelmäßigen Hafentätigkeiten. Diese Dienste können von den Hafenverwaltungen durch eine spezifische Regelung festgelegt werden, die gemäß einem Dekret des Ministers für Verkehr und Schifffahrt zu erlassen ist.

(26) Die Hafenverwaltungen regulieren und überwachen die Hafentätigkeiten und Hafendienste sowie die Anwendung der von jedem Unternehmen veröffentlichten Tarife und erstatten dem Minister für Verkehr und Schifffahrt regelmäßig Bericht.

(27) Die Ausübung von Hafentätigkeiten und die Erbringung von Hafendiensten auf eigene Rechnung oder durch Dritte bedarf der Genehmigung durch die Hafenverwaltungen. Diese Genehmigung erstreckt sich auf die Ausübung der Hafentätigkeiten oder die Erbringung eines oder mehrerer Hafendienste, die in der Genehmigung selbst anzugeben sind.

(28) Zugelassene Unternehmen müssen in gesonderten Registern eingetragen sein, die von den Hafenverwaltungen geführt werden; sie müssen eine jährliche Gebühr entrichten und eine Sicherheit leisten.

([5]) Hafentätigkeiten sind die Beladung, Entladung, Umladung, Lagerung und der Umschlag von Waren oder von Gegenständen aller Art im Hafengebiet. Hafendienste sind spezialisierte, ergänzende und Nebendienstleistungen außerhalb der regelmäßigen Hafentätigkeiten. Zur Definition des Begriffs „Hafentätigkeiten" siehe Artikel 16 des Gesetzes 84/1994 und die Beschreibung dieses Begriffs in Abschnitt 2.1.4.

([6]) Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, veröffentlicht am 16. September 2019 (http://www.mit.gov.it/node/11420).

(29) Für die Erteilung der Genehmigungen bestimmt der Minister für Verkehr und Schifffahrt durch Dekret Folgendes:

(1) persönliche, finanzielle und berufliche Anforderungen an die Unternehmer und die antragstellenden Unternehmen,

(2) Kriterien, Modalitäten und Fristen für die Erteilung, Aussetzung oder den Entzug von Genehmigungen und Konzessionen sowie die damit verbundenen Kontrollen,

(3) Parameter für die Festlegung der Mindest- und Höchstbeträge der jährlichen Gebühren und der Sicherheitsleistung in Bezug auf die Dauer und die Besonderheiten der Genehmigung unter Berücksichtigung des Investitionsvolumens und der durchzuführenden Tätigkeiten.

(30) Die Tarife für die Hafentätigkeiten werden von den Hafenverwaltungen veröffentlicht. Zugelassene Unternehmen teilen den Hafenverwaltungen die Tarife mit, die sie Nutzern in Rechnung stellen möchten, sowie etwaige spätere Änderungen.

(31) Die Dauer der Genehmigung soll von dem Betriebsplan abhängig sein, den das Unternehmen vorlegt, oder wenn das Unternehmen mit der Genehmigung auch Inhaber einer Konzession gemäß Artikel 18 des Gesetzes 84/1994 (siehe Abschnitt 2.1.5) ist, soll die Genehmigung sich mit der Konzession zeitlich decken. Die Genehmigung kann in Verbindung mit neuen Betriebsplänen oder nach einer Verlängerung der Konzession verlängert werden.

(32) Die Hafenverwaltung legt nach Anhörung des örtlichen beratenden Ausschusses unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse und des Hafenverkehrs die Höchstzahl der zu erteilenden Genehmigungen fest, wobei jedoch ein Höchstmaß an Wettbewerb gewährleistet werden muss.

2.1.5. *Konzessionen für Flächen und Docks (Artikel 18 des Gesetzes 84/1994)*

(33) Die Hafenverwaltung überlässt Flächen und Docks innerhalb des Hafengebiets im Rahmen einer Konzession an die in Artikel 16 des Gesetzes 84/1994 genannten Unternehmen zur Ausführung von Hafentätigkeiten.

(34) Die Konzessionen werden auf der Grundlage geeigneter Formen der Werbung erteilt, die durch Dekret des Ministers für Verkehr und Schifffahrt im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen festgelegt werden. In diesem Dekret wird ferner Folgendes präzisiert:

(1) die Geltungsdauer der Konzession, die Überwachungs- und Kontrollbefugnisse der für ihre Erteilung zuständigen Behörden, die Modalitäten der Verlängerung der Konzession oder der Übertragung der Anlagen auf einen neuen Konzessionär,

(2) die Mindestkonzessionsgebühren, die die Konzessionäre zu zahlen haben.

(35) Die Erteilung von Konzessionen setzt voraus, dass der Antragsteller:

(1) einen Tätigkeitsplan vorlegt, der durch geeignete Garantien abgesichert ist und auf das Wachstum des Verkehrs und der Produktivität des Hafens ausgerichtet ist,

(2) über eine ausreichende technische Ausrüstung und organisatorische Einrichtung verfügt, um insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit den Erfordernissen eines kontinuierlichen und integrierten Produktions- und Arbeitsablaufs für sich und für Dritte zu genügen,

(3) über einen Personalplan verfügt, der in Einklang mit dem Tätigkeitsplan steht.

(36) In jedem Hafen muss der Konzessionär einer staatseigenen Fläche die Tätigkeit, für die die Konzession erteilt wurde, unmittelbar ausüben. Der Konzessionär darf nicht zugleich Konzessionär einer anderen staatseigenen Fläche im selben Hafen sein, es sei denn, die Tätigkeit, für die eine neue Konzession erforderlich ist, unterscheidet sich von der Tätigkeit, die unter die bestehenden Konzessionen für diese staatseigene Fläche fällt, und er darf keine Hafentätigkeiten auf anderen als den im Rahmen einer Konzession zugewiesenen Flächen ausüben.

(37) Die Hafenverwaltung führt jährliche Kontrollen durch, um zu überprüfen, ob die zum Zeitpunkt der Konzessionserteilung bestehenden Anforderungen erfüllt und die im Tätigkeitsplan vorgesehenen Investitionen getätigt werden.

(38) Werden die vom Konzessionär übernommenen Verpflichtungen nicht eingehalten und die im Tätigkeitsplan festgelegten Zielvorgaben nicht erfüllt, so hat die Hafenverwaltung die Konzession zurückzuziehen.

2.2. **System der Körperschaftsteuer in Italien und Steuerbefreiung für Hafenverwaltungen**

(39) Die Einkommensteuer in Italien wird durch das Präsidialdekret Nr. 917 vom 22. Dezember 1986, *Testo Unico delle Imposte sui Redditi* (Konsolidiertes Einkommensteuergesetz, im Folgenden „TUIR") ([7]), geregelt: In Titel II des TUIR sind die in Italien geltenden Vorschriften für die Besteuerung von Unternehmenseinkommen festgelegt.

(40) Die wichtigsten Elemente der italienischen Körperschaftsteuer (*Imposta sul reddito sulle società IRES*, im Folgenden „IRES") sind nachstehend dargestellt ([8]).

2.2.1. *Steuerpflichtige (Artikel 73 und 74 TUIR)*

(41) Nach Artikel 73 Absatz 1 TUIR unterliegen die folgenden Unternehmen der Körperschaftsteuer:

(1) Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien, Gesellschaften mit beschränkter Haftung, Genossenschaften und Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit, Europäische Gesellschaften gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 des Rates ([9]) sowie Europäische Genossenschaften gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1435/2003 des Rates ([10]), die ihren Sitz im Inland haben,

(2) öffentliche und private Körperschaften, die keine Gesellschaften sind, und Trusts, deren ausschließlicher oder hauptsächlicher Unternehmenszweck die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist, die ihren Sitz im Inland haben,

(3) öffentliche und private Körperschaften, die keine Gesellschaften sind, und Trusts, deren ausschließlicher oder hauptsächlicher Unternehmenszweck nicht die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist, sowie Investmentfonds, die ihren Sitz im Inland haben,

(4) Gesellschaften und Einrichtungen jeder Art, einschließlich Trusts, mit oder ohne Rechtspersönlichkeit, die ihren Sitz nicht im Inland haben.

(42) Artikel 74 TUIR enthält Sonderbestimmungen für staatliche und öffentliche Einrichtungen und definiert Tätigkeiten, die nicht als wirtschaftliche Tätigkeiten betrachtet werden.

(43) Nach Artikel 74 Absatz 1 TUIR unterliegen staatliche Einrichtungen und Verwaltungen, einschließlich autonomer Verwaltungen und, sofern sie Rechtspersönlichkeit besitzen, Gemeinden, Zusammenschlüsse lokaler Gebietskörperschaften, Vereinigungen und Einrichtungen, die öffentliches Eigentum verwalten, Berggemeinden, Provinzen und Regionen nicht der Körperschaftsteuer. Nach Artikel 74 Absatz 2 TUIR stellt die Ausübung hoheitlicher Aufgaben durch öffentliche Einrichtungen keine wirtschaftliche Tätigkeit dar.

2.2.2. *Steuerpflichtiges Einkommen*

(44) Alle Einkünfte von Unternehmen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, gelten als Unternehmenseinkünfte und unterliegen der IRES (Artikel 81 TUIR). Steuerbemessungsgrundlage sind die weltweit erzielten Gesamteinkünfte wie in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, die für das betreffende Steuerjahr nach den gesellschaftsrechtlichen Vorschriften erstellt und entsprechend den für Unternehmenseinkünfte geltenden steuerrechtlichen Bestimmungen angepasst wurde.

(45) Die körperschaftsteuerliche Behandlung von Einkünften aus Immobilienvermögen hängt von der Art des Immobilienvermögens ab. Wird das Immobilienvermögen tatsächlich und ausschließlich zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit genutzt (oder kann es aufgrund seiner Merkmale nur zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit genutzt werden), so gelten die Einkünfte aus dem Immobilienvermögen als Unternehmenseinkünfte. Folglich werden diese Einkünfte in das steuerpflichtige Einkommen des Unternehmens einbezogen.

2.2.3. *Besteuerungszeitraum*

(46) Der Besteuerungszeitraum für die Körperschaftsteuer ist das gesetzlich oder in der Satzung festgelegte Steuerjahr des Unternehmens. Wenn das Steuerjahr nicht auf diese Weise bestimmt wird oder über mehr als zwei Jahre läuft, ist der Besteuerungszeitraum das Kalenderjahr (Artikel 76 TUIR).

([7]) Testo Unico delle Imposte sui Redditi (TUIR), D.P.R., 22.12.1986 n° 917, G.U. 31.12.1986.

([8]) Der IRES-Standardsteuersatz im Jahr 2020 beträgt 24 %. Der IRES-Satz wurde von 33 % im Jahr 2004 auf 27,5 % im Jahr 2008 und auf 24 % in den Jahren 2018 und 2019 gesenkt.

([9]) Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 des Rates vom 8. Oktober 2001 über das Statut der Europäischen Gesellschaft (SE) (ABl. L 294 vom 10.11.2001, S. 1).

([10]) Verordnung (EG) Nr. 1435/2003 des Rates vom 22. Juli 2003 über das Statut der Europäischen Genossenschaft (SCE) (ABl. L 207 vom 18.8.2003, S. 1).

2.2.4. *Sätze*

(47) Der IRES-Satz beträgt 24 % (Artikel 77 TUIR) ([11]).

(48) Mit Artikel 1 Absatz 716 des Gesetzes Nr. 160 vom 27. Dezember 2019 wurde eine neue IRES-Zusatzsteuer in Höhe von 3,5 Prozentpunkten auf Einkünfte aus Tätigkeiten eingeführt, die auf der Grundlage von Hafengenehmigungen und Konzessionen gemäß den Artikeln 16 und 18 des Gesetzes 84/1994 ausgeübt werden ([12]). Es handelt sich dabei um eine befristete Maßnahme, die nur für die Steuerjahre 2019 bis 2021 gelten sollte.

2.2.5. *Besteuerung der Hafenverwaltungen in Italien*

(49) Hafenverwaltungen in Italien unterliegen nicht der Körperschaftsteuer (IRES). Die Befreiung der Hafenverwaltungen in Italien von der Körperschaftsteuer ist die Maßnahme, die Gegenstand dieses Beschlusses ist. Diese Steuerbefreiung beruht insbesondere auf Artikel 74 TUIR in der Auslegung und Anwendung durch die italienischen Behörden.

(50) Nach Artikel 74 TUIR unterliegen staatliche Einrichtungen und Verwaltungen, einschließlich autonomer Verwaltungen, und, sofern sie Rechtspersönlichkeit besitzen, Gemeinden, Zusammenschlüsse lokaler Gebietskörperschaften, Vereinigungen und Einrichtungen, die öffentliches Eigentum verwalten, Berggemeinden, Provinzen und Regionen nicht der Körperschaftsteuer.

(51) Nach Ansicht der italienischen Behörden handelt es sich bei Hafenverwaltungen um öffentliche Einrichtungen, die ausschließlich mit Verwaltungsaufgaben betraut sind und daher in den Anwendungsbereich des Artikels 74 TUIR fallen. Sie vertreten die Auffassung, dass Artikel 73 TUIR dagegen voraussetze, dass die betreffende Einrichtung wirtschaftliche Tätigkeiten, wenn auch als Nebentätigkeit, ausübt, und Hafenverwaltungen daher nicht in dessen Anwendungsbereich fielen.

(52) Diese Auslegung und Anwendung der Artikel 73 und 74 TUIR durch die italienischen Behörden führt dazu, dass Hafenverwaltungen in Italien von der Körperschaftsteuer befreit sind, selbst im Hinblick auf Einnahmen aus der Nutzung der Hafeninfrastruktur.

2.3. **Gründe für die Einleitung des Verfahrens**

(53) Die Kommission schlug am 8. Januar 2019 zweckdienliche Maßnahmen nach Artikel 22 der Verfahrensverordnung vor und forderte Italien auf, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen sichergestellt wird, dass Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, in gleicher Weise wie andere Unternehmen der Körperschaftsteuer unterliegen. Mit Schreiben vom 7. März 2019 wies Italien den Vorschlag der Kommission jedoch förmlich zurück und lehnte es ab, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen sichergestellt würde, dass Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, in gleicher Weise wie andere Unternehmen der Körperschaftsteuer unterliegen.

(54) Da die Kommission stets die Ansicht vertrat, dass die Befreiung der Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, von der Körperschaftsteuer eine bestehende staatliche Beihilferegelung darstellt und Zweifel hinsichtlich der Vereinbarkeit dieser Beihilferegelung mit dem Binnenmarkt hatte, beschloss sie, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV in Anwendung des Artikels 23 Absatz 2 der Verfahrensverordnung zu eröffnen. In diesem Beschluss kam die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer eine bestehende staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, die nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

([11]) Siehe Fußnote 8.

([12]) Legge 27 dicembre 2019, n. 160, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022, GU Serie Generale n. 304 del 30.12.2019 - Suppl. Ordinario n. 45. Die Zusatzsteuer wird auch für Einkünfte aus Tätigkeiten geschuldet, die auf der Grundlage von Autobahnkonzessionen, Flughafenverwaltungskonzessionen und Eisenbahnkonzessionen ausgeübt werden.

3. STELLUNGNAHMEN ITALIENS UND DER BETEILIGTEN

3.1. Allgemeine Bemerkungen

(55) Italien und andere Beteiligte machen geltend, dass in Ermangelung von Rechtsvorschriften der Union über Häfen und eines gemeinsamen Konzepts der Hafenbehörden im Unionsrecht die Mitgliedstaaten befugt seien, Art und Funktionen der Leitungsorgane der Häfen zu bestimmen und zu regeln, was sich aus der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]) ergebe.

(56) Sie vertreten die Ansicht, dass die Anwendung der Grundsätze, die die Kommission in besonderen Fällen in anderen Mitgliedstaaten erlassen hat, auf Italien nicht angemessen sei. Ihrer Ansicht nach ist die Situation in Italien nicht mit anderen Mitgliedstaaten vergleichbar ([14]).

3.2. Unternehmen/wirtschaftliche Tätigkeiten

3.2.1. *Nichtwirtschaftliche Tätigkeiten, die im öffentlichen Interesse ausgeübt werden*

(57) Italien vertritt die Auffassung, dass die Hafenverwaltungen keine Unternehmen seien und keine wirtschaftlichen Tätigkeiten ausübten, und diese Auffassung wird auch in der Mehrheit der Stellungnahmen von Beteiligten zum Ausdruck gebracht ([15]). Nach italienischem Recht sind Hafenverwaltungen nichtwirtschaftliche öffentliche Einrichtungen von nationaler Bedeutung, die administrativ, organisatorisch, regulatorisch, haushaltstechnisch und finanziell unabhängig handeln.

(58) Die Hafenverwaltungen unterliegen der Aufsicht des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr und die Berichte über ihre Finanzverwaltung werden vom Rechnungshof in gleicher Weise geprüft wie die aller Einrichtungen, die Teil der öffentlichen Verwaltung sind. Sie sind in der vom italienischen statistischen Amt erstellten Liste enthalten, die zur Ermittlung der konsolidierten Staatsbilanz herangezogen wird. Hafenverwaltungen stehen daher nicht nur in öffentlichem Eigentum, sondern sind echte nichtwirtschaftliche öffentliche Einrichtungen ([16]).

(59) Italien und die Mehrheit der Beteiligten merken an, dass die Hafenverwaltungen selbst keine Hafendienste oder technisch-nautischen Dienste erbrächten ([17]). Die Regulierungsbefugnisse für technisch-nautische Dienste wie Lotsendienste, Schleppen, Festmachen und Leichtern lägen bei der Seeschifffahrtsbehörde, bei der es sich um eine dezentralisierte Struktur des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr handelt. Die Regeln für die Vergabe solcher Dienstleistungen seien im italienischen Schifffahrtsgesetzbuch und in Durchführungsverordnungen festgelegt. Auch andere Tätigkeiten wie die Betankung und die Abfallentsorgung würden von Hafenverwaltungen nicht selbst durchgeführt.

(60) Nach Auffassung der italienischen Behörden und der Mehrheit der Beteiligten gewährleisteten die Hafenverwaltungen im öffentlichen Interesse einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Märkten für Hafendienste unter Bedingungen des freien Wettbewerbs und stellten sicher, dass öffentliches Eigentum voll und ganz nach den Grundsätzen der Transparenz und Unparteilichkeit verwaltet wird ([18]). Die Tätigkeiten der Hafenverwaltungen gemäß dem Gesetz 84/1994 würden vom öffentlichen Interesse am ordnungsgemäßen Funktionieren der Hafengebiete geleitet.

([13]) Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

([14]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).

([15]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Assoporti (Italienischer Hafenverband); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik); FILT CGIL (Italienischer Verband der Transportarbeiter), FIT-CISL (Italienischer Transportverband), UILTRASPORTI (Italienische Gewerkschaft der Transportarbeiter).

([16]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).

([17]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Assoporti (Italienischer Hafenverband); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).

([18]) Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).

3.2.2. *Konzessionen ohne Gewinnerzielungsabsicht*

(61) Italien und mehrere andere Beteiligte vertreten die Auffassung, dass die Erteilung von Hafenkonzessionen durch die Hafenverwaltungen eine regulatorische Tätigkeit darstelle, die auf eine produktivere Zuweisung der Hafeninfrastruktur im Interesse der Hafengemeinschaft und der Hafennutzer abziele. Die Hafenverwaltungen stellten sicher, dass Konzessionen für die Nutzung der in öffentlichem Eigentum stehenden Hafengebiete vergeben werden, um die Verwaltung des Hafens und aller damit verbundenen Tätigkeiten zu verbessern. Die Erteilung von Konzessionen sei in keiner Weise mit einer Gewinnerzielungsabsicht verbunden. Sie fände nicht unter Wettbewerbsbedingungen statt ([19]).

(62) Italien und andere Beteiligte weisen darauf hin, dass die Konzessionäre nach transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren ausgewählt würden. ([20]) Ihre Auswahl hänge nicht unbedingt von den höchsten Rentabilitätsaussichten in Form einer höheren Vergütung für die Nutzung der Flächen ab. Das Ziel bestehe vielmehr darin, den Nutzen und den Wert der Hafengebiete im öffentlichen Interesse zu maximieren.

3.2.3. *Konzessionsgebühren sind keine Marktpreise*

(63) Italien und mehrere andere Beteiligte vertreten die Auffassung, dass die Entgelte für die Erteilung von Konzessionen und Genehmigungen durch die Hafenverwaltungen an private Unternehmen für die kommerzielle Nutzung der grundlegenden Hafeninfrastruktur und die Erbringung von Dienstleistungen keine Gegenleistung für eine erbrachte Dienstleistung oder ein angebotenes Gut darstellten. Ihrer Ansicht nach könnten die betreffenden Dienstleistungen nicht als wirtschaftliche Tätigkeiten angesehen werden ([21]).

(64) Die Hafenverwaltungen vergäben Konzessionen auf der Grundlage transparenter, wettbewerbsorientierter und nichtdiskriminierender Verfahren. Das Vergabeverfahren, das zur Auswahl des Konzessionärs führt, sei vollständig von der Höhe der Gebühr entkoppelt. Die Hafenverwaltungen seien verpflichtet, den Konzessionär zu beaufsichtigen und zu überprüfen, ob der Konzessionär die Konzessionsbedingungen einhält. Sie führten Konformitätskontrollen durch und verfügten über spezifische Sanktionsbefugnisse gegenüber dem Konzessionär, wie z. B. die Befugnis, eine Konzession bei Nichteinhaltung der Verpflichtungen zu widerrufen. Die Hafenverwaltungen unterhielten keine direkten vertraglichen Beziehungen zu Reedern und Schiffsbetreibern, sondern nur Konzessionäre täten dies.

(65) Den Stellungnahmen Italiens und mehrerer anderer Beteiligter zufolge bestehe ein wesentlicher Unterschied zwischen der Bereitstellung staatlichen Eigentums für Konzessionäre (wie im Fall Italiens) und der Vermietung solchen Eigentums ([22]). Die Rechte, die die Hafenverwaltungen dem Konzessionär gewährten, seien weniger bedeutsam als die eines typischen Mieters in einem Mietverhältnis in herkömmlichen Vermieterhafenmodellen. Dies sei durch die folgenden Besonderheiten des italienischen Systems belegt:

(1) Die ausschließliche Nutzung des öffentlichen Eigentums durch den Konzessionär darf nicht dem öffentlichen Interesse zuwiderlaufen.

(2) Die Hafenverwaltungen können Konzessionen jederzeit aus besonderen Gründen im Zusammenhang mit der Nutzung des Meeres oder aus anderen Gründen des öffentlichen Interesses widerrufen; in diesem Fall hat der Konzessionär keinen Anspruch auf Entschädigung.

(3) Die Erhebung der Gebühren erfolgt im Wege von Vollstreckungsverfahren vergleichbar mit denen bei Steuerschulden.

(4) Nach Ablauf der Konzessionen steht das staatliche Eigentum den Hafenverwaltungen zur Verfügung, und alle durchgeführten Arbeiten oder Verbesserungen bleiben Eigentum des Staates; der Konzessionär erhält für diese Arbeiten und Verbesserungen keine Zahlung oder Erstattung.

([19]) Assoporti (Italienischer Hafenverband); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik); Conftrasporto-Confcommercio (Bund der Transport-, Speditions- und Logistikverbände).

([20]) Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).

([21]) Assoporti (Italienischer Hafenverband); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik); Conftrasporto-Confcommercio (Bund der Transport-, Speditions- und Logistikverbände) FILT CGIL (Italienischer Verband der Transportarbeiter), FIT-CISL (Italienischer Transportverband), UILTRASPORTI (Italienische Gewerkschaft der Transportarbeiter).

([22]) Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).

(66) Folglich handele es sich nach Auffassung Italiens und mehrerer Beteiligter bei den Konzessionsgebühren, die die Konzessionäre an die Hafenverwaltungen zahlen, weder um Mieten noch um Marktpreise, da kein Ermessensspielraum für die Verhandlungsparteien bestehe. Die Konzessionsgebühren seien gesetzlich festgelegt und wiesen die Merkmale einer Steuer auf, die der Konzessionär über die Hafenverwaltung an den Staat als Gegenleistung für den Zugang zum Markt für wirtschaftliche Tätigkeiten in Häfen, insbesondere für die Ausübung von Tätigkeiten und Erbringung von Dienstleistungen unter Nutzung von öffentlichen Gütern entrichtet ([23]).

(67) Daraus folge, dass Hafenverwaltungen keine wirtschaftliche Tätigkeit ausübten, da sie keinen Einfluss auf den Hauptbestandteil einer zu marktüblichen Bedingungen durchgeführten wirtschaftlichen Transaktion, nämlich den Preis, nehmen konnten ([24]).

(68) Einige Beteiligte ([25]) weisen darauf hin, dass nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs keine wirtschaftliche Tätigkeit vorliege, wenn die spezifischen Modalitäten des Anbietens bestimmter Waren oder Dienstleistungen unmittelbar gesetzlich festgelegt seien und sich daher nicht auf wirtschaftliche Bewertungen durch die Bieter stützten ([26]). Die unmittelbare Festsetzung eines kommerziellen Entgelts durch das Unternehmen, das die Infrastruktur betreibt, wäre daher eine Voraussetzung für seine Einstufung als Unternehmen ([27]).

3.2.4. *Wirtschaftliche Komponente der Konzessionsgebühren*

(69) Italien und einige Beteiligte merken an, dass die Tätigkeiten der Hafenverwaltungen im Bereich des Hafenmanagements keine Auswirkungen auf öffentliches Gut hätten. Das bedeute, dass zwar einige Elemente der Tätigkeiten der Hafenverwaltungen wirtschaftlicher Art seien, aber dies lasse dennoch nicht den Schluss zu, dass Hafenverwaltungen Unternehmen sind ([28]). Italien zufolge schließe die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs aus, dass Einrichtungen, die zum Zweck der Ausübung öffentlicher und nichtwirtschaftlicher Aufgaben und Tätigkeiten gegründet wurden und entsprechend reguliert sind, jedoch gleichzeitig bestimmte wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, als Unternehmen eingestuft werden ([29]).

(70) Italien räumt ein, dass die von den Konzessionären entrichteten Entgelte eine wirtschaftliche Komponente enthalten. Die Entgelte würden nach auf nationaler Ebene festgelegten Kriterien festgesetzt. Bei den Entgelten würden jedoch auch die Verpflichtungen des Konzessionärs hinsichtlich des Güterumschlagvolumens, der Art der Investitionen und des Verkehrsaufkommens berücksichtigt. Folglich könne die Grundgebühr beispielsweise ermäßigt werden, wenn Konzessionäre Investitionen für größere Infrastrukturarbeiten tätigen oder außerordentliche Instandhaltungsarbeiten an öffentlichen Gütern durchführen, die in den Zuständigkeitsbereich der Hafenverwaltungen fallen.

(71) Nach Angaben der italienischen Behörden setzten sich die Konzessionsgebühren in der Summe sowohl aus einer festen als auch aus einer variablen Komponente zusammen. Die feste Komponente stehe in einem angemessenen Verhältnis zu der betreffenden Fläche und für sie werden mehrere weitere Parameter (Lage und Infrastrukturniveau der betreffenden Flächen) berücksichtigt. Die variable Komponente werde auf der Grundlage von Anreizmechanismen berechnet, die auf eine bessere Produktivität, eine bessere Energie- und Umweltleistung und eine Verbesserung des Dienstleistungsniveaus abzielen, insbesondere im Hinblick auf den Verkehr und die intermodale Integration der Häfen. Die in der variablen Komponente der Konzessionsgebühren verwendeten Anreizparameter berücksichtigten in der Regel das Verkehrsvolumen sowohl in Bezug auf Schiffe, Mengen und Arten von Gütern als auch die Entwicklung spezifischer Markt- und Dienstqualitätsindikatoren (durchschnittliche Lagerzeit der Güter in den Lagerbereichen, Grad der Effizienz modaler Verkehrsverlagerungsvorgänge, Grad der Energie- und Umwelteffizienz des gesamten Hafenzyklus, Produktivitätsniveau pro Flächeneinheit des Hafenbereichs, der Gegenstand der Konzession ist).

([23]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Assoporti (Italienischer Hafenverband); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik); Conftrasporto-Confcommercio (Bund der Transport-, Speditions- und Logistikverbände).

([24]) Conftrasporto-Confcommercio (Bund der Transport-, Speditions- und Logistikverbände).

([25]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen).

([26]) Urteil des Gerichtshofs vom 17. Februar 1993, Christian Poucet/Assurances Générales de France und Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon, verbundene Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, Rn. 18.

([27]) Urteil des Gerichtshofs vom 17. Februar 1993, Christian Poucet/Assurances Générales de France und Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon, verbundene Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, Rn. 18; Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, Rn. 78.

([28]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen).

([29]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. Januar 1994, SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; Urteil des Gerichtshofs vom 26. März 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191.

(72) Die Konzessionsgebühr (feste und variable Komponente) umfasse daher zum einen die Vergütungskomponente für das Hafenmanagement und die Nutzung des Hafeneigentums als grundlegende Infrastruktur, die nicht wirtschaftlicher Art ist, und decke zum anderen den Betrieb und die Nutzung des öffentlichen Eigentums ab, um den Konzessionären die Ausübung ihrer Tätigkeiten zu ermöglichen.

(73) Italien ist der Auffassung, dass die Unterscheidung zwischen dem nichtwirtschaftlichen (festen) und dem wirtschaftlichen (variablen) Teil der Konzessionsgebühr indirekt durch die Verordnung (EU) 2017/352 bestätigt werde. In der genannten Verordnung ist festgelegt, dass Hafeninfrastrukturentgelte im Einklang mit der wirtschaftlichen Strategie und der Raumordnungspolitik des Hafens differenziert werden können, um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastruktur zu fördern ([30]).

(74) Italien ist ferner der Auffassung, dass bei der Beurteilung der Art der Konzessionsgebühren die Tätigkeiten der Hafenverwaltungen als öffentliche Einrichtungen, die öffentliches Eigentum verwalten, berücksichtigt werden müssten. Die Rechtsprechung biete Hinweise darauf, dass eine öffentliche Einheit, soweit sie eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, die von der Ausübung ihrer hoheitlichen Befugnisse losgelöst werden kann, in Bezug auf diese Tätigkeit als Unternehmen handele. Sei die wirtschaftliche Tätigkeit dagegen mit der Ausübung der hoheitlichen Befugnisse dieser Einheit untrennbar verbunden, so blieben sämtliche Tätigkeiten dieser Einheit Tätigkeiten in Ausübung hoheitlicher Befugnisse ([31]).

(75) Was die Hafenverwaltungen angeht, so seien die Tätigkeiten, die von wirtschaftlicher Bedeutung für die Verwaltung des Hafeneigentums sein könnten und für die Festsetzung der Konzessionsgebühren relevant sein können, auf jeden Fall untrennbar mit den Hafenverwaltungen gesetzlich übertragenen öffentlichen Tätigkeiten wie der Kontrolle und Verwaltung des Hafeneigentums und der Planung aller Tätigkeiten durch Nutzung der Hafenflächen verbunden. Die von den Hafenverwaltungen erhobenen Konzessionsgebühren sollten daher nicht als Unternehmenseinkünfte betrachtet werden.

(76) Italien räumt ein, dass die variable Komponente der Konzessionsgebühr wirtschaftlicher Natur ist und dass dies theoretisch die Einbeziehung dieser Komponente in die Bemessungsgrundlage für eine mögliche Besteuerung der Einkünfte eines Unternehmens rechtfertigen würde.

(77) Italien zufolge führten die Anreizparameter der variablen Komponente der Konzessionsgebühren jedoch dazu, dass die daraus resultierenden Gebührenbeträge schrittweise gesenkt würden, wenn die Konzessionäre die wirtschaftlichen Ziele erreichen. Dies habe nach Angaben Italiens eine Gesamtreduzierung der Konzessionsgebühr selbst zur Folge. Somit bestünden die Einnahmen der Hafenverwaltungen vollständig oder nahezu vollständig aus der festen Komponente, die sich auf die Vergütung der Verwaltungs- und Regulierungstätigkeit der Hafenverwaltungen beschränkt. Daher übten die Hafenverwaltungen nach Auffassung Italiens keine wirtschaftliche Tätigkeit aus.

3.3. **Staatliche Mittel**

(78) Den Stellungnahmen einiger Beteiligter zufolge ziehen die Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuerpflicht keinen Verlust an Steuereinnahmen nach sich, da die Hafenverwaltungen ein Teil des Staates sind. Es gäbe daher keinen Verbrauch staatlicher Mittel in Form von Steuer- oder Haushaltsausgaben ([32]).

(79) Einige Beteiligte merken auch an, dass die von den Hafenverwaltungen an den Staat gezahlten Beträge im Falle einer Besteuerung der Einnahmen der Hafenverwaltungen den Hafenverwaltungen Mittel entzögen, die dann nicht für die Erfüllung der institutionellen Aufgabe der Hafenverwaltungen zur Verfügung stünden. Der Staat wäre dann gezwungen, höhere Beiträge an die Hafenverwaltungen zu leisten.

([30]) Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2017/352.

([31]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 2012, Compass-Datenbank, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, Rn. 38; Urteil des Gerichts vom 12. September 2013, Deutschland/Kommission, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, Rn. 29; Urteil des Gerichtshofs vom 26. März 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, Rn. 71 bis 80.

([32]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Assoporti (Italienischer Hafenverband); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik); FILT CGIL (Italienischer Verband der Transportarbeiter), FIT-CISL (Italienischer Transportverband), UILTRASPORTI (Italienische Gewerkschaft der Transportarbeiter).

3.4. **Selektivität**

(80) Hinsichtlich der Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer (IRES) vertreten Italien und die meisten Beteiligten die Auffassung, dass die Einordnung der Hafenverwaltungen in die Kategorie der nichtwirtschaftlichen öffentlichen Einrichtungen im TUIR zwangsläufig deren Befreiung von der Körperschaftsteuer impliziere ([33]). Dies stelle keine Ausnahme vom System oder eine spezifische Maßnahme zugunsten der Hafenverwaltungen dar, da diese Vorgehensweise mit den Grundsätzen des italienischen Steuersystems vollkommen im Einklang stehe ([34]).

(81) Das im TUIR dargelegte Steuersystem stehe auch voll und ganz im Einklang mit der Art und den Funktionen der Hafenverwaltungen, da es sich bei diesen um öffentliche Einrichtungen handele, die ausschließlich mit Verwaltungsaufgaben betraut sind und daher der Anwendung des Artikels 74 TUIR unterliegen. Artikel 73 TUIR setze dagegen voraus, dass die betreffende Einrichtung wirtschaftliche Tätigkeiten, wenn auch als Nebentätigkeit, ausübt, und die Hafenverwaltungen fielen daher nicht in dessen Anwendungsbereich ([35]).

3.5. **Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels**

(82) Ein Beteiligter vertritt die Auffassung, dass durch die Maßnahme Handel und Wettbewerb nicht beeinträchtigt würden, da es in Italien keine privaten Häfen gebe. ([36]) Die Hafenverwaltungen müssten keine Anreize für potenzielle Konzessionäre schaffen, indem sie niedrige oder ermäßigte Konzessionsgebühren anbieten, da die Nachfrage nach Zugang zu Hafengebieten deutlich höher sei als das Angebot verfügbarer Gebiete.

(83) Einige Beteiligte merken an, dass Häfen nicht mit anderen Anbietern von Verkehrsdienstleistungen konkurrierten, da die verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen unterschiedliche Waren- und Verkehrsmärkte bedienen und nicht substituierbar seien.

4. **WÜRDIGUNG**

4.1. **Vorliegen staatlicher Beihilfe gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV**

(84) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

4.1.1. *Das Vorhandensein von Unternehmen*

4.1.1.1. Der Begriff des Unternehmens

(85) Nach ständiger Rechtsprechung umfasst der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung ([37]). Der Umstand, dass eine Einheit keinen Erwerbszweck verfolgt, hat keine Auswirkung auf die Einstufung einer juristischen Person als Unternehmen ([38]). Auch der Umstand, dass sie sich in öffentlichem Eigentum befindet, ist nicht entscheidend.

([33]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).
([34]) Italien führt das Urteil des Gerichtshofs vom 21. Dezember 2016, Kommission/World Duty Free Group, C-20/15 P, ECLI:EU:C:2016:981, Rn. 58, an.
([35]) ANCIP (Nationaler Verband der Hafenbetriebsunternehmen); Assoporti (Italienischer Hafenverband); Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).
([36]) Confetra (Italienischer Generalverband für Verkehr und Logistik).
([37]) Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 1991, Klaus Höfner und Fritz Elser/Macrotron GmbH, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, Rn. 21.
([38]) Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juli 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, Rn. 27 und 28.

(86) Wie von den Unionsgerichten klargestellt, ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter und Dienstleistungen — d. h. Leistungen, die in der Regel gegen Entgelt erbracht werden — auf einem bestimmten Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit. Das Wesensmerkmal des Entgelts besteht darin, dass es die wirtschaftliche Gegenleistung für die betreffende Leistung darstellt ([39]). Auch Einheiten, die keinen Erwerbszweck verfolgen, können Waren und Dienstleistungen auf einem Markt anbieten ([40]).

(87) In Bezug auf die Errichtung und Nutzung öffentlicher Infrastrukturen haben die Unionsgerichte klargestellt, dass die spätere Nutzung der Infrastruktur, d. h. die wirtschaftliche oder nichtwirtschaftliche Nutzung, ausschlaggebend dafür ist, ob die Finanzierung des Baus dieser Infrastruktur unter das Beihilferecht der Union fällt oder nicht ([41]). Die Rechtsprechung hat anerkannt, dass der kommerzielle Betrieb und die Errichtung von Hafen- oder Flughafeninfrastrukturen für diesen Zweck eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen ([42]).

(88) Im Einklang mit dieser Rechtsprechung stellte die Kommission in einer Reihe von Beschlüssen fest, dass der Bau und die kommerzielle Nutzung von Hafeninfrastrukturen eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen ([43]). Beispielsweise stellt die kommerzielle Nutzung eines Nutzern gegen Zahlung eines Nutzungsentgelts zur Verfügung gestellten Hafen- oder Flughafenterminals eine wirtschaftliche Tätigkeit dar ([44]). Folglich begünstigt die öffentliche Finanzierung einer Hafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit und unterliegt daher grundsätzlich den Beihilfevorschriften ([45]).

(89) Umgekehrt unterliegen Investitionen in Infrastrukturen, die für die Durchführung von Tätigkeiten des Staates in Ausübung seiner hoheitlichen Befugnisse erforderlich sind, nicht der Beihilfenkontrolle ([46]). Nur Infrastrukturen, die unter die wesentlichen Aufgaben des Staates fallen, sind nichtwirtschaftlicher Natur.

4.1.1.2. Hafenverwaltungen üben wirtschaftliche und nichtwirtschaftliche Tätigkeiten aus

(90) Italien und die Mehrheit der Beteiligten machen geltend, dass Hafenverwaltungen nichtwirtschaftliche öffentliche Einrichtungen von nationaler Bedeutung seien, die administrativ, organisatorisch, regulatorisch, haushaltstechnisch und finanziell unabhängig handeln. Aus ihrer Sicht üben Hafenverwaltungen keine wirtschaftlichen Tätigkeiten aus und sind keine Unternehmen.

([39]) Urteil des Gerichts vom 6. November 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Kommission, verbundene Rechtssachen C-622/16 P bis C-624/16 P, ECLI:EU:C:2018:873, Rn. 104 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([40]) Urteil des Gerichtshofs vom 29. Oktober 1980, Van Landewyck/Kommission, verbundene Rechtssachen 209 bis 215 und 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, Rn. 88; Urteil des Gerichtshofs vom 16. November 1995, FFSA u. a./Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, Rn. 21; Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juli 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, Rn. 27 und 28. Siehe auch Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016), Rn. 9.

([41]) Urteil des Gerichts vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen u. a./Kommission und Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig/Halle/Kommission, verbundene Rechtssachen T-443/08 und T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, Rn. 95, bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig-Halle/Kommission, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821, Rn. 42 bis 44.

([42]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 47.

([43]) Beschluss der Kommission vom 15. Dezember 2009 über die staatliche Beihilfe N 385/2009, Öffentliche Finanzierung von Hafeninfrastruktur im Hafen Ventspils (ABl. C 72 vom 20.3.2010), Erwägungsgründe 53 bis 58; Beschluss der Kommission vom 15. Juni 2011 über die staatliche Beihilfe N 44/2010, Öffentliche Finanzierung von Hafeninfrastruktur in Krievu Sala (ABl. C 215 vom 21.7.2011, S. 21), Erwägungsgründe 60 bis 68; Beschluss der Kommission vom 22. Februar 2012 über die staatliche Beihilfe SA.30742 (N/2010), Errichtung von Infrastruktur für den Passagier- und Frachtfährenterminal in Klaipeda (ABl. C 121 vom 26.4.2012, S. 1), Erwägungsgründe 45 bis 47.

([44]) Beschluss der Kommission vom 18. September 2013 über die staatliche Beihilfe SA.36953 (2013/N), Hafenbehörde von Bahia de Cádiz (ABl. C 335 vom 16.11.2013, S. 1), Erwägungsgrund 29.

([45]) Beschluss der Kommission vom 27. März 2014 in der Beihilfesache SA.38302, Hafen Salerno (ABl. C 156 vom 23.5.2014), Erwägungsgründe 32 bis 36; Beschluss der Kommission vom 22. Februar 2012 über die staatliche Beihilfe SA.30742 (N/2010), Errichtung von Infrastruktur für den Passagier- und Frachtfährenterminal in Klaipeda (ABl. C 121 vom 26.4.2012, S. 1), Erwägungsgründe 45 bis 47; Beschluss der Kommission vom 2. Juli 2013 über die staatliche Beihilfe SA.35418 (2012/N), Ausbau des Hafens von Piräus (ABl. C 256 vom 5.9.2013, S. 2), Erwägungsgründe 21 und 22; Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 47), Rn. 215.

([46]) Beispiele für solche nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten sind: a) Seeverkehrskontrolle, b) Brandbekämpfung, c) Polizei, d) Zoll. Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 47), Rn. 215.

(91) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Einstufung von Hafenverwaltungen als nichtwirtschaftliche öffentliche Einrichtungen nach italienischem Recht nicht ausreicht, um zu dem Schluss zu gelangen, dass es sich bei diesen nicht um Unternehmen handelt. Um festzustellen, ob es sich bei den von den Hafenverwaltungen ausgeübten Tätigkeiten um Tätigkeiten eines Unternehmens im Sinne des Vertrags handelt, ist es notwendig, die Art dieser Tätigkeiten zu klären ([47]).

(92) Auf der Grundlage der Beschreibung der Tätigkeiten der Hafenverwaltungen (siehe Abschnitte 2.1.2 bis 2.1.5) vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Gewährung des Zugangs zu Häfen gegen Entgelt (Ankergebühren und Entgelte auf entladene und verladene Güter), die entgeltliche Erteilung von Genehmigungen zur Ausführung von Hafentätigkeiten und die entgeltliche Gewährung von Konzessionen wirtschaftliche Tätigkeiten darstellen. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Hafenverwaltungen sowohl nichtwirtschaftliche als auch wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben.

(93) Die Kommission bestreitet nicht, dass den Hafenverwaltungen die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben der öffentlichen Gewalt nichtwirtschaftlicher Art übertragen werden kann (wie beispielsweise die Seeverkehrskontrolle und -sicherheit oder Überwachungstätigkeiten zur Bekämpfung der Umweltverschmutzung, die sie allein oder in Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Einrichtungen wie der Seeschifffahrtsbehörde ausüben können) ([48]). Bei der Ausübung dieser Tätigkeiten sind sie keine Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

(94) Allerdings reicht der Umstand, dass Hafenverwaltungen bei der Ausübung eines Teils ihrer Tätigkeiten hoheitliche Aufgaben wahrnehmen, für sich genommen nicht aus, um ihnen die Einstufung als Unternehmen abzusprechen ([49]).

(95) Hafenverwaltungen üben auch wirtschaftliche Tätigkeiten aus. Sie bieten eine allgemeine Dienstleistung für Nutzer der Häfen (Reeder und Schiffsbetreiber) an, indem sie Schiffen Zugang zur Hafeninfrastruktur gegen ein Entgelt gewähren, das gemeinhin als Hafengebühren bezeichnet wird (d. h. Entgelte auf entladene und verladene Güter sowie Ankergebühren). Durch die entgeltliche Erteilung von Genehmigungen und Konzessionen stellen sie Unternehmen bestimmte Infrastrukturen oder Flächen zur Verfügung, die diese für eigene Zwecke nutzen, oder um für Reeder und Schiffsbetreiber Dienstleistungen zu erbringen.

(96) Italien und mehrere andere Beteiligte machen geltend, dass die Hafenverwaltungen keine direkten vertraglichen Beziehungen zu Reedern und Schiffsbetreibern unterhielten (dies täten nur die Konzessionäre). Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass der Umstand, dass Konzessionäre bestimmte Flächen und Infrastrukturen der Häfen nutzten, um Reedern und Schiffsbetreibern Dienste anzubieten, nicht ausschließt, dass bestimmte von den Hafenverwaltungen ausgeübte Tätigkeiten, insbesondere die Vermietung der genannten Flächen und Infrastrukturen an diese dritten Unternehmen, nicht auch wirtschaftlicher Natur sind ([50]).

(97) Dies steht im Einklang mit dem Standpunkt, den die Kommission in mehreren Fällen, in denen es um staatliche Beihilfen zugunsten italienischer Hafenverwaltungen ging, vertreten hat ([51]). Darüber hinaus hat die Kommission in den Fällen, in denen es um die Befreiung von der Körperschaftsteuer für Häfen in Belgien und Frankreich ging, deutlich gemacht, dass die entgeltliche Vermietung von öffentlichem Grund und Boden eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt ([52]). Das Gericht bestätigte diesen Standpunkt ([53]).

([47]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 54.

([48]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 5), Rn. 17.

([49]) Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 64; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 53 und 54.

([50]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 48.

([51]) Beschluss der Kommission vom 19. Dezember 2012 in der Beihilfesache SA.34940, Hafen Augusta (ABl. C 077 vom 17.3.2013), Erwägungsgründe 42 und 43; Beschluss der Kommission vom 27. März 2014 in der Beihilfesache SA.38302, Investitionsbeihilfe zugunsten des Hafens Salerno (ABl. C 156 vom 23.5.2014), Erwägungsgründe 33 bis 36; Beschluss der Kommission vom 19. Juni 2015 in der Beihilfesache SA.39542, Baggerarbeiten und Beseitigung von Baggergut im Hafen Taranto (ABl. C 259 vom 7.8.2015), Erwägungsgründe 38 bis 41; Beschluss der Kommission vom 28. Juni 2016 in der Beihilfesache SA.36112, Hafenbehörde von Neapel und Cantieri del Mediterraneo S.p.A. (ABl. C 369 vom 7.10.2016), Erwägungsgründe 44 bis 47.

([52]) Beschluss der Kommission vom 27. Juli 2017 über die staatliche Beihilfe SA.38393, Hafenbesteuerung in Belgien (ABl. L 332 vom 14.12.2017), Rn. 62; Beschluss der Kommission vom 27. Juli 2017 in der Beihilfesache SA.38398, Besteuerung von Häfen in Frankreich (ABl. L 332 vom 14.12.2017), Rn. 55.

([53]) Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 65 und 66; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 47. Gegen die Urteile wurde kein Rechtsmittel eingelegt.

(98) Eine Hafenverwaltung ist infolgedessen als Unternehmen zu betrachten, sofern — und in dem Maße wie — sie tatsächlich eine oder mehrere wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt ([54]). Hafenverwaltungen gewähren Reedern und Schiffsbetreibern gegen Entgelt (d. h. Entgelte auf entladene und verladene Güter sowie Ankergebühren) Zugang zur Hafeninfrastruktur. Sie erteilen Genehmigungen für die Ausübung von Hafentätigkeiten gegen Entgelt (Genehmigungsentgelte) und sie vermieten öffentlichem Grund und Boden gegen Entgelt (Konzessionsgebühren). Diese Tätigkeiten sind als wirtschaftliche Tätigkeiten anzusehen. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Hafenverwaltungen in Bezug auf die von ihnen ausgeübten wirtschaftlichen Tätigkeiten als Unternehmen zu betrachten sind.

4.1.1.3. Fehlen einer Gewinnerzielungsabsicht reicht nicht aus, um eine Einstufung als Unternehmen auszuschließen

(99) Italien und mehrere Beteiligte machen geltend, dass die Hafenverwaltungen nicht nach wirtschaftlicher Logik handeln und keine Gewinnmaximierung anstreben. In diesem Zusammenhang möchte die Kommission betonen, dass der Umstand, dass Güter oder Dienstleistungen ohne Gewinnerzielungsabsicht angeboten werden, der Einstufung der Einheit, die diese Tätigkeiten auf dem Markt ausübt, als Unternehmen nicht entgegensteht ([55]).

(100) Die Kommission weist darauf hin, dass weder Italien noch die Beteiligten geltend machen, dass die von den Hafenverwaltungen erhobenen Entgelte lediglich symbolisch seien oder in keinem Zusammenhang mit den Kosten der erbrachten Dienstleistungen stünden. Die Kommission stellt ferner fest, dass Hafengebühren (d. h. Entgelte auf entladene und verladene Güter und Ankergebühren) sowie Genehmigungs- und Konzessionsgebühren den größten Teil der Einnahmen der Hafenverwaltungen ausmachen. Einem Bericht des italienischen Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr zufolge machten Hafengebühren (Entgelte auf entladene und verladene Güter und Ankergebühren) und Konzessionsgebühren im Jahr 2017 53,2 % bzw. 27,1 % der Einnahmen der Hafenverwaltungen aus ([56]).

4.1.1.4. Gesetzliche Festsetzung von Gebühren schließt das Vorliegen einer wirtschaftlichen Tätigkeit nicht aus

(101) Italien und mehrere Beteiligte machen geltend, dass die von den Hafenverwaltungen erhobenen Gebühren für Konzessionen und Genehmigungen, die private Unternehmen für die kommerzielle Nutzung der grundlegenden Hafeninfrastruktur und die Erbringung von Hafentätigkeiten und Hafendiensten entrichten müssen, keine Gegenleistung für eine erbrachte Dienstleistung oder ein angebotenes Gut darstellten (siehe Abschnitt 3.2.3).

(102) Italien bringt vor, dass die Konzessionsgebühren gesetzlich festgesetzt seien. Die Hafenverwaltungen würden daher keine wirtschaftlichen Tätigkeiten ausüben, da sie keinen Einfluss auf den Hauptbestandteil einer zu marktüblichen Bedingungen durchgeführten wirtschaftlichen Transaktion, nämlich den Preis, nehmen könnten.

(103) Zunächst möchte die Kommission darauf hinweisen, dass nach der Rechtsprechung Dienstleistungen, die als wirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft werden können, Dienstleistungen sind, die in der Regel gegen Entgelt erbracht werden. Das Wesensmerkmal des Entgelts besteht darin, dass es eine wirtschaftliche Gegenleistung für die betreffende Leistung darstellt ([57]). Das Vorliegen eines Entgelts ist daher ein ausschlaggebender Faktor, um das Vorliegen einer wirtschaftlichen Tätigkeit festzustellen ([58]).

([54]) Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 64 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([55]) Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juli 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, Rn. 27; Urteil des Gerichtshofs vom 27. Juni 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, ECLI:EU:C:2017:496, Rn. 46; Urteil des Gerichts vom 12. September 2013, Deutschland/Kommission, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, Rn. 48; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 80.

([56]) Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, veröffentlicht am 16. September 2019 (http://www.mit.gov.it/node/11420).

([57]) Urteil des Gerichtshofs vom 27. Juni 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, ECLI:EU:C:2017:496, Rn. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 75.

([58]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig-Halle/Kommission, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821, Rn. 40; Urteil des Gerichtshofs vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen u. a./Kommission und Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig/Halle/Kommission, verbundene Rechtssachen T-443/08 und T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, Rn. 93. Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 76.

(104) Die Erbringung von Dienstleistungen gegen ein gesetzlich festgesetztes Entgelt reicht für sich genommen nicht aus, um die Einstufung der ausgeübten Tätigkeit als wirtschaftliche Tätigkeit auszuschließen ([59]).

(105) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass das Argument, Konzessionsgebühren seien gesetzlich festgesetzt, nicht ausreicht, um zu dem Schluss zu gelangen, dass Hafenverwaltungen keine wirtschaftlichen Tätigkeiten ausüben. Die Kommission stellt ferner fest, dass in dem Gesetz nur Mindestgebühren für Konzessionen festgesetzt werden, sodass die Hafenverwaltungen im Einklang mit ihrer Geschäftsstrategie Einfluss auf die Gebühren nehmen können. Selbst wenn die Konzessionsgebühren vollständig gesetzlich festgesetzt wären, wäre es in jedem Fall unerheblich, da die Hafenverwaltungen den Unternehmen bestimmte Infrastrukturen oder Flächen gegen Entgelt zur Verfügung stellen, was als wirtschaftliche Tätigkeit angesehen wird.

(106) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die entgeltliche Gewährung von Konzessionen als wirtschaftliche Tätigkeit einzustufen ist.

4.1.1.5. Wirtschaftliche Anreize

(107) Die Kommission stellt fest, dass die gesetzliche Festsetzung der Gebühren nicht ausschließt, dass die Gebühren zumindest teilweise auf wirtschaftlichen Erwägungen beruhen. Im vorliegenden Fall werden zahlreiche öffentliche und private Interessenträger (nationale und regionale Behörden, Hafenverwaltungen und andere öffentliche Stellen, Unternehmen, die Hafendienste und Hafentätigkeiten erbringen, Gewerkschaften) konsultiert, bevor die Gebühren für Konzessionen und Genehmigungen für Hafentätigkeiten auf nationaler Ebene festgesetzt werden. Gleiches gilt für Hafengebühren (Entgelte auf entladene und verladene Güter sowie Ankergebühren).

(108) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Hafenverwaltungen aufgrund ihrer Befreiung von der Körperschaftsteuer niedrigere Gebühren erheben können. Die Höhe der Gebühren ist als wichtiges Instrument der Geschäftspolitik der Häfen zu erachten, mit dessen Hilfe Reedern und Schiffsbetreibern Anreize zur Nutzung der Infrastrukturen des Hafens geboten und Unternehmen zur Ansiedlung und zum Ausbau ihrer Produktions- oder Dienstleistungstätigkeiten bewegt werden sollen ([60]).

(109) Bei den Konzessionen wird überdies nur ein Teil der Konzessionsgebühr (Mindestgebühr) auf nationaler Ebene festgesetzt. Dieser Teil der Gebühr ist die feste Komponente der Konzessionsgebühr. Die variable Komponente der Konzessionsgebühr ermöglicht es den Hafenverwaltungen, ihre eigenen Geschäftsstrategien entsprechend den spezifischen Marktbedingungen zu verfolgen.

(110) In der Tat setzen sich die Konzessionsgebühren aus einer festen und aus einer variablen Komponente zusammen. Die feste Komponente steht im Allgemeinen in einem angemessenen Verhältnis zu der von der Konzession abgedeckten Fläche und für sie werden mehrere weitere Parameter (Lage und Infrastrukturniveau der betreffenden Flächen) berücksichtigt. Die variable Komponente schließt wirtschaftliche Anreizmechanismen ein, die auf eine bessere Produktivität, eine bessere Energie- und Umweltleistung und eine Verbesserung des Dienstleistungsniveaus abzielen, insbesondere im Hinblick auf den Verkehr und die intermodale Integration der Häfen.

(111) Italien räumt ein, dass die variable Komponente der Konzessionsgebühr wirtschaftlicher Natur ist und dass dies theoretisch die Einbeziehung dieser Komponente in die Bemessungsgrundlage für eine mögliche Besteuerung der Einkünfte der Hafenverwaltungen rechtfertigen würde. Wenn die Konzessionäre jedoch die festgelegten wirtschaftlichen Ziele erreichten, würde der entsprechende Betrag der Gebühr schrittweise gesenkt, was zu einer Senkung der Konzessionsgebühr insgesamt führen würde. Dies hätte nach Ansicht der italienischen Behörden zur Folge, dass die Einnahmen der Hafenverwaltungen aus Konzessionen in der Praxis fast vollständig aus der festen Komponente bestünden, die sich auf die Vergütung der Verwaltungs- und Regulierungstätigkeit der Hafenverwaltungen beschränke. Da Italien der Auffassung ist, dass der feste Bestandteil der Konzessionsgebühren eine Vergütung für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten sei, gelangt Italien zu dem Schluss, dass die Hafenverwaltungen keine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben.

(112) Die Kommission stellt jedoch fest, dass weder Italien noch sonstige Beteiligte Nachweise zur Stützung ihrer Behauptung vorgelegt haben, dass die variable Komponente der Gebühr zu einer Senkung der Konzessionsgebühr insgesamt führe.

([59]) Urteil des Gerichts vom 12. September 2013, Deutschland/Kommission, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 78.

([60]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 81.

(113) Vor allem aber wird nicht bestritten, dass die Konzessionsgebühren so festgesetzt werden, dass sie den Wert der erbrachten Dienstleistung widerspiegeln (Umfang, Lage und Infrastrukturniveau). Auch sind die Konzessionsgebühren nicht nur rein symbolisch.

(114) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Umstand, dass die variable Komponente der Konzessionsgebühren die Gesamteinnahmen aus Konzessionsgebühren verringern könnte, wenn Konzessionäre die wirtschaftlichen Ziele des Konzessionsvertrags erreichen, nicht ausreicht, um auszuschließen, dass Hafenverwaltungen wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben. Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass der Umstand, dass die Einnahmen aus Konzessionsgebühren womöglich auch bestimmte nichtwirtschaftliche Tätigkeiten finanzieren, nichts daran ändert, dass sie als Gegenleistung für eine Dienstleistung, nämlich den Zugang zur Hafeninfrastruktur, erfolgen ([61]).

4.1.1.6. Gebühren sind keine Steuern

(115) Italien und mehrere Beteiligte machen ferner geltend, dass die an die Hafenverwaltungen zu zahlenden Gebühren die Merkmale einer Steuer aufwiesen, die der Konzessionär über die Hafenverwaltungen an den Staat entrichte.

(116) Die Kommission ist der Auffassung, dass dieses Argument nicht relevant für die Feststellung ist, ob die Hafenverwaltungen eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, da die nationale Einstufung allein nicht herangezogen werden kann, um die Anwendung der gemeinsamen Unionsvorschriften zu umgehen. Dienstleistungen, die als wirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft werden können, sind Dienstleistungen, die in der Regel gegen Entgelt erbracht werden ([62]). Die von den Hafenverwaltungen vereinnahmten Gebühren stellen ein Entgelt dar, das von den Nutzern als Gegenleistung für die Erbringung bestimmter Dienstleistungen entrichtet wird. Wie das Gericht bereits im Fall der spanischen Häfen festgestellt hat, in dem die Häfen ebenfalls geltend machten, dass Hafengebühren Steuern seien, handelt es sich bei den Hafengebühren um Entgelte, die für die Nutzung der Hafeninfrastruktur erhoben werden ([63]).

4.1.1.7. Wirtschaftliche Tätigkeiten der Hafenverwaltungen sind keine Nebentätigkeiten

(117) Italien ist der Auffassung, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Hafenverwaltungen bei der Verwaltung der Häfen marginal seien und nicht ausreichten, um die Hafenverwaltungen als Unternehmen einzustufen. Die Rechtsprechung des Gerichtshofs schließe aus, dass Einrichtungen, die zum Zweck der Ausübung öffentlicher und nichtwirtschaftlicher Aufgaben und Tätigkeiten gegründet wurden und entsprechend reguliert sind, jedoch gleichzeitig bestimmte wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, als Unternehmen eingestuft werden ([64]).

(118) Italien vertritt ferner die Ansicht, dass Tätigkeiten, die von wirtschaftlicher Bedeutung für die Verwaltung des Hafeneigentums sein könnten und für die Festsetzung der Konzessionsgebühren relevant sein können, untrennbar mit den den Hafenverwaltungen gesetzlich übertragenen öffentlichen Tätigkeiten wie der Kontrolle und Verwaltung des Hafeneigentums verbunden seien. Die von den Hafenverwaltungen erhobenen Konzessionsgebühren sollten daher nach Auffassung Italiens nicht als Unternehmenseinkünfte betrachtet werden.

(119) Die Kommission möchte darauf hinweisen, dass der Umstand an sich, dass eine Einheit für einen Teil ihrer Tätigkeiten über hoheitliche Gewalt verfügt, ihrer Einstufung als Unternehmen im Sinne des Wettbewerbsrechts der Union aufgrund ihrer wirtschaftlichen Tätigkeiten nicht entgegensteht ([65]).

(120) Nach der Rechtsprechung handelt eine öffentliche Einheit, soweit sie eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, die von der Ausübung ihrer hoheitlichen Befugnisse losgelöst werden kann, in Bezug auf diese Tätigkeit als Unternehmen. Ist die wirtschaftliche Tätigkeit dagegen mit der Ausübung ihrer hoheitlichen Befugnisse untrennbar verbunden, bleiben sämtliche Tätigkeiten dieser Einheit Tätigkeiten in Ausübung hoheitlicher Befugnisse ([66]).

([61]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 82.

([62]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 75.

([63]) Urteil des Gerichts vom 15. März 2018, Naviera Armas/Kommission, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, Rn. 124.

([64]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. Januar 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; Urteil des Gerichtshofs vom 26. März 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07, ECLI:EU:C:2009:191.

([65]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 85 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([66]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 2012, Compass-Datenbank, C 138/11, ECLI:EU:C:2012:449, Rn. 38; Urteil des Gerichts vom 12. September 2013, Deutschland/Kommission, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, Rn. 29; Urteil des Gerichtshofs vom 26. März 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07, ECLI:EU:C:2009:191, Rn. 71 bis 80; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 86; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 82.

(121) Die Kommission stellt fest, dass weder Italien noch sonstige Beteiligte Nachweise dafür vorgelegt haben, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Häfen untrennbar mit ihren hoheitlichen Befugnissen verbunden seien. Der bloße Umstand, dass zwischen diesen Tätigkeiten insoweit ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen kann, als die wirtschaftlichen Tätigkeiten von Häfen die Finanzierung ihrer nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten ganz oder teilweise ermöglichen, reicht nicht aus, um die Untrennbarkeit dieser Tätigkeiten im Sinne der Rechtsprechung nachzuweisen ([67]).

(122) Die Kommission stellt ferner fest, dass im vorliegenden Fall die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Hafenverwaltungen nicht durch ihre nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten im allgemeinen Interesse zwingend vorgegeben sind und dass diese nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten ohne sie nicht unbedingt ihres Nutzens beraubt würden ([68]).

(123) Die Kommission vermerkt darüber hinaus, dass weder Italien noch die Beteiligten nachgewiesen haben, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Häfen sekundär oder ergänzend zu den von ihnen ausgeübten nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten von allgemeinem Interesse seien ([69]). Im Gegenteil machen Hafengebühren (d. h. Entgelte auf entladene und verladene Güter und Ankergebühren) und Konzessionsgebühren den größten Teil der Betriebseinnahmen der Hafenverwaltungen aus, da die damit verbundenen Tätigkeiten das Kerngeschäft der Hafenverwaltungen darstellen ([70]).

(124) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Hafenverwaltungen im Sinne der Rechtsprechung nicht untrennbar von den von ihnen ausgeübten nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten von allgemeinem Interesse sind ([71]). Folglich ist die Kommission der Auffassung, dass Hafenverwaltungen als Unternehmen zu betrachten sind, sofern — und in dem Maße wie — sie tatsächlich eine oder mehrere wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben ([72]).

4.1.1.8. Gesetzliches Monopol reicht nicht aus, um die Tätigkeiten der Hafenverwaltungen als nichtwirtschaftlich zu betrachten

(125) Italien und mehrere Beteiligte machen geltend, die Hafenverwaltungen hätten keine Wettbewerber und es gebe keinen Markt, auf dem sie tätig seien. Da es keinen Markt für die Erbringung ihrer Dienstleistungen gebe, könnten die Hafenverwaltungen nicht als Unternehmen angesehen werden. Einige Beteiligte weisen auch darauf hin, dass sich die Verwaltung der Häfen von der Verwaltung von Flughäfen unterscheide.

(126) Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass eine Einheit mit einem gesetzlichen Monopol sehr wohl Waren und Dienstleistungen auf einem Markt anbieten und somit ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 AEUV sein kann. Der Begriff der wirtschaftlichen Tätigkeit ist ein objektiver Begriff, der sich aus Sachverhaltsmerkmalen und insbesondere aus dem Bestehen eines Marktes für die betreffenden Dienstleistungen ergibt ([73]).

([67]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 87; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 84.

([68]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 2012, Compass-Datenbank, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, Rn. 41; Urteil des Gerichts vom 12. September 2013, Deutschland/Kommission, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, Rn. 41; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 89; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 82.

([69]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 90; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 87.

([70]) Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, veröffentlicht am 16. September 2019 (http://www.mit.gov.it/node/11420).

([71]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 89; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 84.

([72]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 2012, Compass-Datenbank, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, Rn. 37; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 64.

([73]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 56.

(127) Die Kommission erinnert ferner daran, dass die Unionsgerichte entschieden haben, dass die Zurverfügungstellung von Flughafenanlagen an Fluggesellschaften gegen Zahlung einer Abgabe als wirtschaftliche Tätigkeit anzusehen ist ([74]). Nach Auffassung der Kommission gibt es keinen grundlegenden Unterschied zwischen der Gewährung des Zugangs zur Infrastruktur eines Flughafens gegen Entrichtung von Flughafenentgelten und der Gewährung des Zugangs zur Hafeninfrastruktur gegen Entrichtung von Hafengebühren ([75]), zumal Flughäfen ebenfalls ein gesetzliches Monopol haben, das mit dem der italienischen Hafenverwaltungen vergleichbar ist. Die Hafenverwaltungen betreiben die Hafeninfrastruktur, wenn sie Reedern und Schiffsbetreibern Zugang zu dieser gewähren oder gegen Entgelt Flächen vermieten ([76]).

(128) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die von Italien und einigen Beteiligten vorgebrachten Argumente nicht ausreichen, um zu belegen, dass die von Hafenverwaltungen ausgeübten Tätigkeiten nichtwirtschaftlich sind.

4.1.1.9. Schlussfolgerung

(129) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Hafenverwaltungen wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben und in diesem Zusammenhang als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV anzusehen ist.

4.1.2. *Einsatz staatlicher Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat*

(130) Die Einstufung einer Maßnahme als staatliche Beihilfe setzt nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV voraus, dass diese durch einen Mitgliedstaat oder aus staatlichen Mitteln gleich welcher Art gewährt wird. Im vorliegenden Fall beruht die Befreiung von der Körperschaftsteuer insbesondere auf Artikel 74 TUIR in der Auslegung und Anwendung durch die italienischen Behörden (siehe Erwägungsgründe 50 bis 52). Nach Artikel 74 TUIR unterliegen staatliche Einrichtungen und Verwaltungen sowie andere Gebietskörperschaften, wie z. B. Regionen und Gemeinden, nicht der Körperschaftsteuer. Nach Ansicht der italienischen Behörden handelt es sich bei Hafenverwaltungen um öffentliche Einrichtungen, die ausschließlich mit Verwaltungsaufgaben betraut sind und daher in den Anwendungsbereich des Artikels 74 TUIR fallen. Die Maßnahme ist somit dem Staat zuzurechnen.

(131) Ein Ausfall von Steuereinnahmen ist überdies gleichzusetzen mit dem Verbrauch staatlicher Mittel in Form von Steuerausgaben.

(132) Wie die Unionsgerichte entschieden haben, stellt in der Tat jede Maßnahme, mit der die staatlichen Stellen bestimmten Unternehmen eine Abgabenbefreiung gewähren, die zwar nicht mit der Übertragung staatlicher Mittel verbunden ist, aber die Begünstigten finanziell besser stellt als die übrigen Abgabepflichtigen, eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar ([77]).

(133) Durch die Befreiung von Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, verzichten die Behörden somit auf Einnahmen, die staatliche Mittel darstellen. Die Kommission ist deshalb der Ansicht, dass die strittige Maßnahme einen Ausfall an staatlichen Mitteln beinhaltet und daher durch staatliche Mittel gewährt wird.

(134) Hinsichtlich des Arguments einiger Beteiligter, dass die Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer zu keinem Verlust von Steuereinnahmen führe, da die Hafenverwaltungen ein Teil des Staates seien, wird daran erinnert, dass die Rechtsordnung der Union in Bezug auf die Eigentumsordnung neutral ist ([78]) und das Recht der Mitgliedstaaten, als Wirtschaftsteilnehmer aufzutreten, in keiner Weise beeinträchtigt. Wenn die öffentliche Hand jedoch direkt oder indirekt wirtschaftliche Transaktionen gleich welcher Art vornimmt, unterliegt sie den Beihilferegeln der Union ([79]). Nach ständiger Rechtsprechung ist daher zwischen den Verpflichtungen, die der Staat als Eigentümer eines Unternehmens übernimmt, und seinen Verpflichtungen, die ihm als Träger der öffentlichen

([74]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, Rn. 78; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, Rn. 121.

([75]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 71; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 65.

([76]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig-Halle/Kommission, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 72.

([77]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. März 1994, Banco Exterior de España SA/Ayuntamiento de Valencia, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, Rn. 14.

([78]) Artikel 345 AEUV besagt: „Die Verträge lassen die Eigentumsordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten unberührt."

([79]) Siehe z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juli 1986, Belgien/Kommission, Rechtssache 40/85, ECLI:EU:C:1986:305, Rn. 12.

Gewalt obliegen, zu unterscheiden ([80]). Das bedeutet, dass die Einnahmen, die der Staat aus seinem Eigentum an einem öffentlichen Unternehmen erzielen kann, bei der Beurteilung, ob ein diesem Unternehmen gewährter Steuervorteil sich auf staatliche Mittel auswirkt, nicht berücksichtigt werden dürfen. Darüber hinaus haben weder Italien noch ein Beteiligter Argumente vorgebracht, die belegen könnten, dass der Steuervorteil im Zusammenhang mit der Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer auf den Betrag beschränkt wäre, der zur Finanzierung der institutionellen Aufgaben der Hafenverwaltungen erforderlich ist.

4.1.3. *Vorteil*

(135) Die Einstufung einer Maßnahme als staatliche Beihilfe setzt ferner voraus, dass sie dem Empfänger einen finanziellen Vorteil verschafft. Der Begriff des Vorteils umfasst nicht nur positive Leistungen, sondern auch Maßnahmen, die in verschiedener Form die Belastungen vermindern, die ein Unternehmen normalerweise zu tragen hat ([81]).

(136) Im Rahmen der vorliegenden Maßnahme sind die Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer befreit, während andere Unternehmen grundsätzlich der Körperschaftsteuer unterliegen. Durch die Befreiung von der Körperschaftsteuer verringern sich die üblichen Betriebskosten eines Unternehmens, das eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Sie verschafft den Hafenverwaltungen einen wirtschaftlichen Vorteil im Vergleich zu anderen Unternehmen, die von einem solchen Steuervorteil nicht profitieren konnten, obwohl sie wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben. Daraus folgt, dass die Maßnahme den Hafenverwaltungen einen Vorteil verschafft.

(137) Die Kommission stellt fest, dass die italienischen Behörden nicht behaupten, dass die Hafenverwaltungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut seien und dass die Steuerbefreiung den Hafenverwaltungen einen Ausgleich für die mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verbundenen Kosten gewähren würde. Die Kommission ist auch der Auffassung, dass die Kriterien des Altmark-Urteils nicht erfüllt sind ([82]), da die Hafenverwaltungen nicht verpflichtet sind, klar definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu erfüllen. Außerdem ist die in Rede stehende Maßnahme, bei der die Höhe der Beihilfe an die erzielten Gewinne geknüpft ist, weder an die Nettokosten der Aufgaben der öffentlichen Dienstleistung gebunden noch auf diese begrenzt. Sie ergibt sich auch nicht aus einem Mandat, das den Begünstigten der Maßnahme zur Wahrnehmung dieser Aufgabe erteilt wurde.

(138) Durch die Befreiung von Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, von der Körperschaftsteuer verschaffen die italienischen Behörden diesen somit einen Vorteil. Die Kommission stellt daher fest, dass die in Rede stehende Maßnahme den Hafenverwaltungen einen Vorteil verschafft.

4.1.4. *Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels*

(139) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV muss eine Maßnahme, um eine staatliche Beihilfe darzustellen, den Handel innerhalb der Union beeinträchtigen und den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen.

4.1.4.1. Bestehen von Wettbewerb und Wettbewerbsmärkten

(140) Die Kommission weist zunächst darauf hin, dass im Rahmen der öffentlichen Konsultation der interessierten Kreise zum Vorschlag für eine Verordnung über Hafendienste alle Beteiligten die Notwendigkeit stabiler und fairer Rahmenbedingungen für den Wettbewerb zwischen den Häfen in der Union unterstrichen haben ([83]).

(141) Es trifft zu, dass in einigen Mitgliedstaaten der Betrieb der grundlegenden Hafeninfrastruktur rechtlich bestimmten Einrichtungen vorbehalten ist. Somit können Betreiber aus anderen Mitgliedstaaten in diesen Mitgliedstaaten keine grundlegende Hafeninfrastruktur betreiben, sodass dieser spezifische Markt zumindest bis zu einem gewissen Grad als nicht liberalisiert oder für den Wettbewerb offen angesehen werden kann. Dieser spezifische Markt ist jedoch nicht der einzige Markt, auf dem ein Vorteil für Hafenbehörden den Wettbewerb verfälschen könnte ([84]).

([80]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Königreich Spanien/Kommission, verbundene Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, Rn. 22.

([81]) Urteil des Gerichtshofs vom 23. Februar 1961, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Rechtssache 30/59, ECLI:EU:C:1961:2, Rn. 19; Urteil des Gerichtshofs vom 8. November 2001, Adria-Wien Pipeline und Wietersdorfer & Zementwerke, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, Rn. 38.

([82]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([83]) Siehe Nummer 2.1 des Vorschlags für eine Verordnung über Hafendienste. Siehe auch Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenpolitik, KOM(2007) 616 endgültig, Abschnitt II Nummer 4.2.

([84]) Siehe Schlussanträge des Generalanwalts Wahl in seinem Urteil vom 23. Januar 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo, C-387/17, ECLI:EU:C:2018:712, Rn. 66: „[Der] Gerichtshof [hat] bereits für Recht erkannt, dass eine solche fehlende Liberalisierung nicht zwingend ausschließt, dass staatliche Beihilfen geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, und den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen." Siehe Urteil des Gerichtshofes vom 23. Januar 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo, C-387/17, ECLI:EU:C:2019:51, Rn. 38 ff.

(142) Erstens können Logistik- und Transportunternehmen, die Güter befördern möchten, dies auf unterschiedliche Weise tun, indem sie andere (ausländische oder inländische) Häfen nutzen, die von anderen Hafenbehörden oder gar keinem Hafen verwaltet werden. Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten können dasselbe Hinterland haben, sodass die Hafenbehörden in einen Wettbewerb treten, wenn es um die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen für Marktteilnehmer geht, die bereit sind, dieses Hinterland zu bedienen. Dieser Fall kann beispielsweise bei Hafenbetreibern im Nordwesten Italiens und im Süden Frankreichs gegeben sein. Die von den Hafenverwaltungen angebotenen Dienste (Gewährung des Zugangs zu Häfen) stehen somit zumindest bis zu einem gewissen Grad im Wettbewerb mit denen anderer Hafenbehörden und anderer Anbieter von Verkehrsdienstleistungen in Italien und anderen Mitgliedstaaten. Allgemeiner stellt die Kommission fest, dass jeder Vorteil für die italienischen Hafenverwaltungen naturgemäß auch den Handel und Wettbewerb in der Union beeinträchtigen kann, da Häfen in hohem Maße am internationalen Güter- und Personenverkehr beteiligt sind.

(143) Dabei stellt die Tatsache, dass die Hafenverwaltungen die einzigen Einrichtungen sind, die berechtigt sind, ihre eigene Hafeninfrastruktur zu betreiben (und Zugang zur Hafeninfrastruktur zu gewähren), das Bestehen eines breiteren Wettbewerbsmarkts nicht infrage, auf dem die von den Hafenverwaltungen erbrachten Verkehrsdienstleistungen (Zugang zur Hafeninfrastruktur) mit Dienstleistungen konkurrieren, die von anderen in Italien niedergelassenen Verkehrsunternehmen und von anderen Häfen oder Verkehrsunternehmen in anderen Mitgliedstaaten angeboten werden ([85]). Den Nutzern von Hafeninfrastrukturen steht es frei, andere Häfen (in Italien oder im Ausland) und andere Verkehrsträger zu nutzen, sodass die Hafenverwaltungen Dienstleistungen im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern auf dem breiten Markt für Verkehrsdienstleistungen und auf dem engeren Markt für Hafendienste erbringen (andere Häfen der Union gewähren Zugang zum Unionsmarkt und somit zu Italien, manchmal in Verbindung mit Straße, Schiene oder Wasserstraßen) ([86]).

(144) Des Weiteren können Konzessionäre, die Hafendienste anbieten möchten, dies auch in anderen Häfen tun, die von anderen Hafenbehörden verwaltet werden. Die Hafenverwaltungen konkurrieren miteinander, um diese Marktteilnehmer (Konzessionäre, die Hafendienste erbringen) zu gewinnen. Die Höhe der von den Hafenverwaltungen erhobenen Gebühren im Gegenzug für die Bereitstellung von Flächen und Infrastrukturen (Hafeneinrichtungen) für die Konzessionäre spielt bei deren Wahl, sich eher in dem einen als in dem anderen Hafen anzusiedeln, ebenfalls eine Rolle ([87]). Das Vorliegen von Wettbewerb und grenzüberschreitenden Folgen auf diesem Markt wird in der Rechtsprechung anerkannt ([88]).

(145) Unternehmen, die sich in der Nähe eines Hafens ansiedeln möchten, können sich darüber hinaus auch außerhalb des Hafens ansiedeln (und nicht unbedingt auf Flächen, die im Besitz der Hafenbehörden stehen oder von diesen verwaltet werden), sodass die Hafenverwaltungen im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern stehen, die Flächen außerhalb von Häfen vermieten.

(146) Zusammenfassend ist die Kommission der Ansicht, dass die Hafenverwaltungen miteinander und mit anderen Häfen in Europa konkurrieren können und dass die Steuerbefreiung für die Hafenverwaltungen daher auch den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen dürfte.

4.1.4.2. Verfälschung des Wettbewerbs

(147) Ist eine vom Staat gewährte Maßnahme geeignet, die Wettbewerbsstellung des Empfängers gegenüber seinen Wettbewerbern zu verbessern, so wird sie als Maßnahme erachtet, die den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht ([89]). Von einer Verfälschung des Wettbewerbs im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV wird im Allgemeinen ausgegangen, sobald der Staat einem Unternehmen in einem liberalisierten Sektor, in dem Wettbewerb herrscht oder herrschen könnte, einen finanziellen Vorteil gewährt ([90]). Staatliche Förderungen können den

([85]) In dieser Hinsicht sind die in Randnummer 188 der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe genannten Voraussetzungen nicht erfüllt; Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1).

([86]) Der Hafenwettbewerb kann auch Rivalität zwischen Hafenbehörden mit sich bringen, um allen Akteuren, die an den Lieferketten der verschiedenen Branchen beteiligt sind (z. B. Stauereien, Reedereien, Verlader und Betreiber von multimodalem Verkehr), die besten (materiellen und immateriellen) Einrichtungen zu bieten. Siehe Notteboom T., de Langen P. (2015), *Container Port Competition in Europe* (Containerhafenwettbewerb in Europa). In: Lee CY., Meng Q. (Hrsg.), Handbook of Ocean Container Transport Logistics. International Series in Operations Research & Management Science, Bd. 220.

([87]) „Auf der Ebene der Hafenbehörden konzentriert sich die Schlacht hauptsächlich auf die Bereitstellung der besten grundlegenden Infrastruktureinrichtungen (Docks, Kais) und ‚Infostruktureinrichtungen' (IT), der besten Logistik-/Vertriebseinrichtungen und der niedrigsten Hafenbenutzungskosten." Notteboom T., de Langen P. (2015), *Container Port Competition in Europe* (Containerhafenwettbewerb in Europa). In: Lee CY., Meng Q. (Hrsg.), Handbook of Ocean Container Transport Logistics. International Series in Operations Research & Management Science, Bd. 220.

([88]) Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 99; Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 103.

([89]) Urteil des Gerichtshofes vom 17. September 1980, Philip Morris Holland BV/Kommission, Rechtssache 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, Rn. 11; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 15. Juni 2000, Alzetta u. a./Kommission, verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis 607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 80.

([90]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 78 und 79.

Wettbewerb selbst dann verfälschen, wenn sie nicht dazu beitragen, dass das Empfängerunternehmen expandieren und Marktanteile gewinnen kann. Es reicht aus, dass eine Beihilfe die Wettbewerbsstellung eines Unternehmens im Vergleich zu seiner Lage ohne Beihilfe stärkt. Eine Beihilfe gilt in diesem Zusammenhang in der Regel bereits dann als wettbewerbsverfälschend, wenn sie ein Unternehmen begünstigt, indem sie es von Kosten befreit, die es normalerweise im Rahmen seiner laufenden Geschäftstätigkeiten zu tragen gehabt hätte ([91]).

(148) Da es sich bei der in Rede stehenden Maßnahme um eine Beihilferegelung handelt, die für im Hinblick auf ihre Größe, geografische Lage und ihre Tätigkeiten unterschiedliche Hafenverwaltungen gilt, braucht für den Nachweis, dass die geprüfte Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, nicht im Einzelnen aufgezeigt werden, dass diese Maßnahme für jede Hafenverwaltung zu einer Verfälschung des Wettbewerbs und zu Auswirkungen auf den Handel führt ([92]).

(149) Mit der Körperschaftsteuerbefreiung wird den Hafenverwaltungen ein Vorteil verschafft, der ihre Wettbewerbsstellung verbessern kann. Insbesondere der Preis für die von den Hafenverwaltungen erbrachten Dienstleistungen (Genehmigungs- und Konzessionsgebühren, Entgelte auf entladene und verladene Güter sowie Ankergebühren) ist einer der Faktoren, die die relative Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Häfen in Europa beeinflussen ([93]).

(150) Italien hat geltend gemacht, dass die Hafenverwaltungen nur begrenzten Einfluss auf die Festsetzung der Gebühren für ihre Tätigkeiten hätten. Die durch Dekret festgelegten Kriterien für die Festsetzung der Genehmigungs- und Konzessionsgebühren legen jedoch nur die Mindestgebühr fest und lassen daher den Hafenverwaltungen einen Ermessensspielraum bei der Festsetzung der Höhe ihrer Gebühren (siehe Abschnitt 4.1.1.5). Auf jeden Fall würde selbst durch das Bestehen von Gebühren, die ausschließlich auf zentraler Ebene festgesetzt werden – ohne jeglichen Ermessensspielraum der einzelnen Hafenverwaltungen, die Höhe der zentral festgelegten Gebühren zu beeinflussen – eine Verfälschung des Wettbewerbs nicht ausgeschlossen, da auch nichtpreisliche Parameter (Dienstleistungsqualität usw.) Gegenstand des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen sein können und da der Vorteil, der den Hafenverwaltungen durch die in Rede stehende Steuerbefreiung verschafft wird, ihnen auch helfen kann, die Qualität ihres Angebots zu verbessern und Reeder und Schiffsbetreiber anzuziehen.

(151) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die italienischen Behörden, indem sie Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, von der Körperschaftsteuer befreien, diesen einen Vorteil verschaffen, der geeignet ist, den Wettbewerb zu beeinträchtigen. Die Kommission stellt daher fest, dass die betreffende Maßnahme den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.

4.1.4.3. Auswirkungen auf den Handel

(152) Staatliche Förderungen für Unternehmen stellen nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV nur insoweit eine staatliche Beihilfe dar, als sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Es muss nicht nachgewiesen werden, dass die Beihilfe tatsächlich Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten hat, sondern lediglich festgestellt werden, ob sie geeignet ist, den Handel zu beeinträchtigen ([94]). Die Unionsgerichte haben diesbezüglich festgestellt, dass dann, wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Handel innerhalb der Europäischen Union verstärkt, dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden muss ([95]).

(153) Diese Rechtsprechung ist im vorliegenden Fall anwendbar, da die Befreiung von der Körperschaftsteuer die Stellung der Hafenverwaltungen stärkt. Sie ermöglicht es Letzteren, ihre Gebühren zu senken und die von ihnen verwaltete Hafeninfrastruktur für Reeder und Schiffsbetreiber, insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten, attraktiver zu machen.

([91]) Urteil des Gerichtshofs vom 3. März 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 55.

([92]) Urteil des Gerichts vom 30. April 2019, UPF/Kommission, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, Rn. 102.

([93]) Der Preis der von den Häfen erbrachten Transportdienstleistungen stellt häufig einen wesentlichen Anteil an den Gesamtkosten des Transports dar. Siehe „Die europäischen Seehäfen 2030: Anstehende Herausforderungen", Memo der Europäischen Kommission vom 23. Mai 2013: *„Kosten und Qualität der Hafendienste sind ein wichtiger Faktor für die europäische Wirtschaft. Hafenkosten können einen wesentlichen Teil der Gesamtkosten in der in der Logistikkette ausmachen. Frachtumschlag, Hafengebühren und nautische Dienste im Hafen machen für Unternehmen, die den Kurzstreckenseeverkehr zur Beförderung von Waren nutzen, zwischen 40 % und 60 % der Gesamtkosten der Logistik ‚von Tür zu Tür' aus."* (Hervorhebung durch die Kommission). Vgl. Fußnote 72.

([94]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Januar 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, Rn. 65; Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2013, Libert u. a., verbundene Rechtssachen C-197/11 und C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, Rn. 76.

([95]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Januar 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, Rn. 66; Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2013, Libert u. a., verbundene Rechtssachen C-197/11 und C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, Rn. 77; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 4. April 2001, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Kommission, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, Rn. 41.

(154) Im vorliegenden Fall sind italienische Häfen am Handel zwischen Mitgliedstaaten beteiligt, sodass ein Vorteil für die betreffenden Hafenverwaltungen den unionsinternen Handel beeinträchtigt. Italienische Häfen sind aktiv am Handel zwischen Mitgliedstaaten beteiligt, und mehrere italienische Häfen gehören hinsichtlich des Containerverkehrs und der Frachttonnage zu den wichtigsten Häfen in der gesamten Union. Aus öffentlich zugänglichen Informationen geht hervor, dass zwei italienische Häfen, nämlich Genua und Gioia Tauro, unter den 15 größten Containerhäfen in Europa im Jahr 2019 zu finden sind ([96]).

(155) Indem die Hafenverwaltungen durch die Körperschaftsteuerbefreiung von einer Steuerschuld befreit werden, die sie andernfalls hätten tragen müssen und die konkurrierende Unternehmen zu tragen haben, werden finanzielle Mittel bei den Hafenverwaltungen freigesetzt, die sie in ihre Geschäftstätigkeit investieren können; dies beeinflusst wiederum die Bedingungen, unter denen sie ihre Produkte und Dienstleistungen auf dem Markt anbieten können, und verfälscht somit den Wettbewerb auf dem Binnenmarkt. Folglich wirkt sich die Steuerbefreiung für Hafenverwaltungen auf den Handel innerhalb der Union aus.

(156) Zu dem Argument Italiens, dass die meisten italienischen Häfen definitiv, selbst potenziell, gar nicht innerhalb der europäischen Märkte konkurrierten, sondern hauptsächlich im Wettbewerb mit nordafrikanischen Häfen stünden, stellt die Kommission fest, dass die italienischen Behörden nichts vorgetragen haben, um diese Auffassung zu untermauern ([97]).

(157) Somit verschaffen die italienischen Behörden den Hafenverwaltungen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, durch die Befreiung von der Körperschaftsteuer einen Vorteil, der geeignet ist, den unionsinternen Handel zu beeinträchtigen.

4.1.5. *Selektivität der Maßnahme*

(158) Als staatliche Beihilfe gilt eine Maßnahme, wenn sie selektiv ([98]) ist, also bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigt. Nach ständiger Rechtsprechung ([99]) umfasst die Würdigung der materiellen Selektivität einer steuerlichen Maßnahme drei Schritte: In einem ersten Schritt ist die in dem betreffenden Mitgliedstaat geltende allgemeine oder „normale" Regelung (der „Referenzrahmen") zu ermitteln und zu prüfen. In einem zweiten Schritt ist anhand dieser allgemeinen oder „normalen" Steuerregelung zu prüfen und festzustellen, ob der mit der fraglichen steuerlichen Maßnahme gewährte Vorteil selektiv ist. Dazu muss dargetan werden, dass die Maßnahme von der allgemeinen Regelung insofern abweicht, als sie Unterscheidungen zwischen Wirtschaftsbeteiligten einführt, die sich im Hinblick auf das mit dieser Regelung verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befinden. In einem dritten Schritt ist dann bei Vorliegen einer solchen Abweichung zu prüfen, ob sie sich aus der Natur oder dem inneren Aufbau des Steuersystems ergibt, zu dem sie gehört, und folglich durch die Natur oder den inneren Aufbau des Systems gerechtfertigt sein könnte. In diesem Zusammenhang muss der Mitgliedstaat nachweisen, dass sich die ungleiche steuerliche Behandlung unmittelbar aus den Grund- oder Leitprinzipien seines Steuersystems ergibt ([100]).

4.1.5.1. Referenzrahmen

(159) Zur Beurteilung der Selektivität einer steuerlichen Maßnahme ist zunächst der geeignete Referenzrahmen zu bestimmen und dann zu prüfen, ob die in Rede stehende Maßnahme zu einer Diskriminierung nach diesem Rahmen führt. Ein Referenzrahmen besteht aus einem einheitlichen Satz von Regeln, der allgemein — auf der Grundlage objektiver Kriterien — auf alle Unternehmen angewendet wird, die in den durch seine Ziele definierten Anwendungsbereich fallen.

([96]) Top 15 container ports in Europe in 2019: TEU volumes and growth rates. T. Notteboom, 21.2.2020. https://www.porteconomics.eu/top-15-container-ports-in-europe-in-2019-teu-volumes-and-growth-rates/ .

([97]) Öffentlich zugängliche Informationen zeigen, dass die Hafenverwaltungen in Italien im Wettbewerb mit Häfen in anderen Mittelmeerländern wie Spanien, Frankreich, Malta und Griechenland stehen. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2014) https://mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291, S. 23, 91 und 152. Panaro, Buonfanti, Murgia, Ripoli, Porti e Mediterraneo, Assoporti e SRM (2011) https://www.assoporti.it/media/3047/porti_e_mediterraneo_def.pdf, S. 3. Arianna Buonfanti, Lo shipping e la portualità nel Mediterraneo: opportunità e sfide per l'Italia, Rivista di Economia e Politica dei Trasporti (2013), Nr. 3, Artikel 1, ISSN 2282-6599, S. 6 und S. 12.

([98]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. Dezember 2005, Italien/Kommission, C-66/02, ECLI:EU:C:2005:768, Rn. 94.

([99]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016), Rn. 128.

([100]) Urteil des Gerichtshofs vom 6. September 2006, Portugal/Kommission, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, Rn. 81.

(160) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass der Referenzrahmen das italienische Körperschaftsteuersystem ist, wie es im italienischen konsolidierten Einkommensteuergesetz TUIR (siehe Erwägungsgründe 38 bis 43) festgelegt ist, einschließlich der Definition von Steuerpflichtigen und steuerpflichtigen Einkünften, die sich aus Artikel 72 in Verbindung mit Artikel 73 TUIR ergibt.

(161) In Artikel 72 TUIR ist der Grundsatz festgelegt, dass die Körperschaftsteuer für alle Einkünfte in Form von Geld- oder Sachleistungen gilt.

(162) Nach Artikel 73 Absatz 1 TUIR sind alle Arten von Gesellschaften der Körperschaftsteuer unterworfen, einschließlich Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit sowie Genossenschaften, öffentliche und private Körperschaften, die keine Gesellschaften sind, und Trusts, unabhängig davon, ob ihr ausschließlicher oder hauptsächlicher Zweck die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist oder nicht.

(163) In Artikel 75 TUIR ist der Grundsatz festgelegt, dass die Körperschaftsteuer auf das Gesamtnettoeinkommen erhoben wird und dass für die Definition der steuerpflichtigen Einkünfte unterschiedliche Regeln einerseits für Unternehmen und öffentliche oder private Körperschaften, deren ausschließlicher oder hauptsächlicher Zweck die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist (Artikel 81 bis 141 TUIR) ([101]), und anderseits für öffentliche oder private Körperschaften, deren ausschließlicher oder hauptsächlicher Zweck nicht die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist (Artikel 143 bis 150 TUIR) ([102]), gelten. In den Artikeln 76 und 77 sind der Steuersatz und der Besteuerungszeitraum für die Körperschaftsteuer festgelegt.

(164) Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass nach den in Italien geltenden Körperschaftsteuervorschriften grundsätzlich alle Arten von Einkünften der Körperschaftsteuer unterliegen, die von Unternehmen (Artikel 73 Absatz 1 Buchstabe a TUIR) oder von öffentlichen oder privaten Körperschaften, die keine Unternehmen sind (Artikel 73 Absatz 1 Buchstaben b und c TUIR), erzielt werden, auch wenn der ausschließliche oder hauptsächliche Zweck dieser Unternehmen und Körperschaften nicht die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist.

4.1.5.2. Abweichung

(165) In Artikel 74 TUIR sind Vorschriften festgelegt, die speziell für den Staat und öffentliche Einrichtungen gelten. In dieser Bestimmung sind auch die Tätigkeiten genannt, die nicht als wirtschaftliche Tätigkeiten angesehen werden.

(166) Nach Artikel 74 TUIR unterliegen staatliche Einrichtungen und Verwaltungen, einschließlich autonomer Verwaltungen, und, sofern sie Rechtspersönlichkeit besitzen, Gemeinden, Zusammenschlüsse lokaler Gebietskörperschaften, Vereinigungen und Einrichtungen, die öffentliches Eigentum verwalten, Berggemeinden, Provinzen und Regionen nicht der Körperschaftsteuer. Die italienischen Behörden betrachten die Hafenverwaltungen als Einrichtungen, die öffentliches Eigentum verwalten. Daher wird durch Artikel 74 TUIR in der Auslegung und Anwendung durch die italienischen Behörden eine Situation herbeigeführt, in der Hafenverwaltungen in Italien von der Körperschaftsteuer befreit sind, selbst dann, wenn es um Einnahmen der Hafenverwaltungen aus der Nutzung der Hafeninfrastruktur geht.

(167) Wenn eine Maßnahme bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigt, die sich in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation im Hinblick auf das Ziel des Referenzsystems befinden, ist diese Maßnahme prima facie selektiv. Im vorliegenden Fall befinden sich die Hafenverwaltungen und andere juristische Personen in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation im Hinblick auf das Ziel der IRES, die Einkünfte von Unternehmen und anderen juristischen Personen zu besteuern, unabhängig davon, ob ihr ausschließlicher oder hauptsächlicher Zweck die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist oder nicht. Daher begünstigt Artikel 74 TUIR in der Auslegung und Anwendung durch die italienischen Behörden die Hafenverwaltungen im Hinblick auf das Ziel der IRES gegenüber anderen juristischen Personen, die der IRES unterliegen.

(168) Nach Ansicht der italienischen Behörden stellt die Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer keine Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen des italienischen Körperschaftsteuersystems dar, sondern folgt vielmehr dessen Logik, dass nichtwirtschaftliche Tätigkeiten generell nicht der Körperschaftsteuer unterliegen. Dies würde bedeuten, dass es sich bei allen Tätigkeiten der Hafenverwaltungen um nichtwirtschaftliche Tätigkeiten handelt. Die Kommission stellt jedoch fest, dass nach Artikel 73 alle öffentlichen und privaten Körperschaften der Körperschaftsteuer unterliegen, auch dann, wenn ihr ausschließlicher oder hauptsächlicher Zweck nicht die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist. Abweichend von diesem Grundsatz sind nach Artikel 74 TUIR der Staat und andere öffentliche Einrichtungen von der Körperschaftsteuer befreit.

([101]) Nach Artikel 81 TUIR sind alle Einkünfte „gleich welcher Herkunft“ in die steuerpflichtigen Einkünfte von Gesellschaften und Einrichtungen einzubeziehen, deren ausschließlicher oder hauptsächlicher Zweck die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist.

([102]) In Artikel 143 TUIR wird klargestellt, dass die steuerpflichtigen Einkünfte von Unternehmen, deren ausschließlicher oder hauptsächlicher Zweck nicht die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit ist, „Einkünfte aus Immobilien, Kapitalvermögen, Geschäftstätigkeiten und sonstigen Vermögensquellen umfassen, unabhängig von deren Ursprung und Zweck, mit Ausnahme der steuerfreien Einkünfte und der Einkünfte, die der Quellensteuer oder Ersatzsteuer unterliegen“.

(169) Die italienischen Behörden sind ferner der Auffassung, dass die Hafenverwaltungen nicht unter Artikel 73 TUIR, sondern unter Artikel 74 TUIR fallen. Den italienischen Behörden zufolge sieht Artikel 74 TUIR vor, dass öffentliche Einrichtungen, die ausschließlich mit Verwaltungsaufgaben betraut sind (siehe Erwägungsgründe 51 und 52), nicht körperschaftsteuerpflichtig sind. Nach Ansicht der italienischen Behörden kann Artikel 74 TUIR daher nicht als Abweichung von Artikel 73 TUIR ausgelegt werden. Stattdessen hätten Artikel 73 und Artikel 74 TUIR unterschiedliche und parallele Anwendungsbereiche. Den italienischen Behörden zufolge sähen sie zwei unterschiedliche allgemeine Steuerregelungen für bestimmte Kategorien von Einheiten vor, die allgemein und abstrakt definiert sind und sich nicht in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befinden. Daher macht Italien geltend, dass die Befreiung von der Körperschaftsteuer nicht selektiv sei, da Artikel 74 TUIR sowohl für die Hafenverwaltungen als auch für den Staat, für verschiedene öffentliche Einrichtungen und andere Einheiten, die Teil der öffentlichen Verwaltung sind, auf der Grundlage objektiver, allgemeiner und abstrakter Kriterien gelte. Alle diese unter Artikel 74 TUIR fallenden Einrichtungen befänden sich in der gleichen tatsächlichen und rechtlichen Situation.

(170) Die Kommission stellt fest, dass der Staat und andere öffentliche Einrichtungen nach Artikel 74 TUIR von der Körperschaftsteuer befreit sind, soweit ihre Tätigkeiten mit der Ausübung hoheitlicher Aufgaben zusammenhängen. Umgekehrt unterliegen die wirtschaftlichen Tätigkeiten dieser Einrichtungen grundsätzlich der Körperschaftsteuer. Wenn Artikel 74 TUIR — oder seine Auslegung durch die Verwaltung — zur Folge hätte, dass die Hafenverwaltungen in keinem Fall Körperschaftsteuer zu entrichten haben (auch dann nicht, wenn sie Tätigkeiten ausüben, die nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen als wirtschaftlich angesehen werden), würde dies zu einer Diskriminierung zwischen Unternehmen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, im Sinne des Artikels 107 AEUV führen. In diesem Fall würde Artikel 74 TUIR in der Auslegung der italienischen Behörden einer bestimmten Kategorie von Unternehmen ([103]), nämlich den Hafenverwaltungen, Vorteile verschaffen, während sie sich in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation wie andere Unternehmen befinden (hinsichtlich der Einkünfte, die sie aus ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit erzielen) ([104]).

(171) Die Kommission ist in der Tat der Ansicht, dass die Hafenverwaltungen keineswegs „in ihrer Funktionsweise besonderen Grundsätzen folgen, die sie klar von den anderen Wirtschaftsteilnehmern unterscheiden", die der Körperschaftsteuer unterliegen ([105]). Insbesondere reicht die Tatsache, dass die Hafenverwaltungen eine Tätigkeit ohne die Absicht der Gewinnerzielung ausüben, nicht aus, um davon auszugehen, dass sie sich in einer anderen Situation befinden als andere Wirtschaftsbeteiligte, die der Körperschaftsteuer unterliegen ([106]). Keines der von Italien angeführten Argumente, mit denen nachgewiesen werden soll, dass Hafenverwaltungen keine Unternehmen sind und keine wirtschaftlichen Tätigkeiten ausüben (siehe Abschnitt 3.2), ist im Hinblick auf das Ziel des Körperschaftsteuersystems, nämlich die Besteuerung der Einkünfte von Unternehmen und anderen juristischen Personen, relevant und kohärent ([107]).

(172) Somit wäre diese Steuerbefreiung prima facie selektiv im Hinblick auf die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Hafenverwaltungen, selbst dann, wenn Artikel 74 TUIR die Rechtsgrundlage für die Nichtzahlung der Körperschaftsteuer durch die Hafenverwaltungen bieten würde ([108]).

4.1.5.3. Begründung durch die Logik des Systems

(173) Da die Kommission die in Rede stehende Steuerbefreiung prima facie für selektiv hält, muss sie in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung der Unionsgerichte feststellen, ob diese Befreiung durch die Natur oder den inneren Aufbau des Systems, zu dem sie gehört, gerechtfertigt ist. So kann eine Maßnahme, die eine Ausnahme von der Anwendung des allgemeinen Steuersystems darstellt, gerechtfertigt sein, wenn der betreffende Mitgliedstaat nachweisen kann, dass sich die Maßnahme unmittelbar aus den Grund- oder Leitprinzipien seines Steuersystems ergibt.

([103]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. November 2011, Kommission und Königreich Spanien/Government of Gibraltar und Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland, verbundene Rechtssachen C-106/09 P und C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, Rn. 101 bis 104; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Havenbedrijf Antwerpen und Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Kommission, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, Rn. 132 und 133 sowie 194 und 195.

([104]) Urteil des Gerichtshofs vom 8. September 2011, Paint Graphos u. a., verbundene Rechtssachen C-78/08 bis C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, Rn. 54; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Port autonome du Centre et de l'Ouest SCRL u. a./Kommission, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, Rn. 178.

([105]) Urteil des Gerichtshofs vom 8. September 2011, Paint Graphos u. a., verbundene Rechtssachen C-78/08 bis C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, Rn. 55.

([106]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. Januar 2006, Cassa di Risparmio di Firenze u. a., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, Rn. 123.

([107]) Urteil des Gerichtshofs vom 8. September 2011, Paint Graphos u. a., verbundene Rechtssachen C-78/08 bis C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, Rn. 54; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Port autonome du Centre and de l'Ouest u. a./Kommission, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, Rn. 178 bis 180.

([108]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. November 2011, Kommission und Königreich Spanien/Government of Gibraltar und Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland, verbundene Rechtssachen C-106/09 P und C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, Rn. 101; Urteil des Gerichts vom 20. September 2019, Port autonome du Centre et de l'Ouest SCRL u. a./Kommission, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, Rn. 191.

(174) Weder die italienischen Behörden noch die Beteiligten haben solche Argumente vorgebracht. Auch die Kommission war nicht in der Lage, eine solche Begründung zu finden. Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahme sich nicht mit der Logik des Steuersystems begründen lässt. Somit zieht die Kommission den Schluss, dass die Maßnahme selektiv ist.

4.1.5.4. Schlussfolgerung

(175) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Befreiung der italienischen Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer ohne stichhaltige Begründung vom Grundsatz des italienischen Körperschaftsteuersystems abweicht, wonach die Körperschaftsteuer für alle Arten von Einkünften gilt, die von Unternehmen oder von öffentlichen oder privaten Körperschaften, die keine Unternehmen sind, erwirtschaftet werden. Selbst wenn man davon ausginge, dass die Befreiung der Hafenverwaltungen im Einklang mit dem italienischen Körperschaftsteuersystem stünde, weil sie nach Angaben der italienischen Behörden ausschließlich öffentliche Aufgaben erfüllen, würde dies eine Situation darstellen, in der „bestimmte" Unternehmen oder die Herstellung „bestimmter" Güter im Sinne des Artikels 107 AEUV begünstigt würden ([109]). Die Kommission stellt daher fest, dass es einen selektiven Vorteil darstellt, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Hafenverwaltungen nicht der Körperschaftsteuer unterworfen werden.

(176) Außerdem kommt die Kommission zu dem Schluss, dass eine solche günstigere Behandlung, die der Staat Unternehmen gewährt und die dem Staat zuzurechnen ist, geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen. Die Kommission stellt daher fest, dass es sich bei der Steuerbefreiung der Hafenverwaltungen um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt ([110]).

5. **VEREINBARKEIT**

(177) Staatliche Beihilfemaßnahmen können auf der Grundlage der Ausnahmen nach Artikel 93, Artikel 106 Absatz 2, Artikel 107 Absatz 2 und Artikel 107 Absatz 3 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden.

5.1. **Artikel 93 AEUV**

(178) In Artikel 93 AEUV ist vorgesehen, dass Beihilfen, die „den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen", als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.

(179) Die Kommission stellt zunächst fest, dass es im vorliegenden Fall keine Anzeichen dafür gibt, dass mit der Beihilfe Maßnahmen finanziert werden, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. Vielmehr handelt es sich bei der Beihilfe um eine Befreiung von der Körperschaftsteuer, die nicht mit einer bestimmten Investition verbunden ist und in keinerlei Zusammenhang mit den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs steht. Die Maßnahme zielt auch nicht auf die Abgeltung von in Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Leistungen ab.

(180) Folglich ist die Kommission der Ansicht, dass die Maßnahme nicht nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

5.2. **Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV**

(181) Da es sich bei der in Rede stehenden Maßnahme um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt, ist zu prüfen, ob sie unter die in Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV genannten Ausnahmen fällt und aus diesem Grund mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(182) Italien hat keine Argumente angeführt, wonach die in Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV genannten Ausnahmen auf die Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer zutreffen könnten.

([109]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. November 2011, Kommission und Königreich Spanien/Government of Gibraltar und Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland, verbundene Rechtssachen C-106/09 P und C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, Rn. 101.

([110]) In einem ähnlichen Fall, in dem es um eine dreijährige Befreiung von der Körperschaftsteuer für bestimmte italienische öffentliche Unternehmen ging, die von Gebietskörperschaften gegründet wurden, erließ die Kommission im Jahr 2002 einen Negativbeschluss mit Rückforderung, der durch das Urteil des Gerichtshofs vom 21. Dezember 2011, A2A/Kommission, C-318/09 P, ECLI:EU:C:2011:856, bestätigt wurde.

(183) Die Kommission stellt fest, dass keine der in Artikel 107 Absatz 2 AEUV genannten Ausnahmen zutrifft, da mit der fraglichen Maßnahme keines der darin genannten Ziele angestrebt wird. Bei dieser Maßnahme handelt es sich weder um eine Beihilfe sozialer Art für einzelne Verbraucher noch um eine Beihilfe zur Beseitigung von Schäden, die durch sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, noch um eine Beihilfe für die Wirtschaft bestimmter Gebiete der Bundesrepublik Deutschland.

(184) In Artikel 107 Absatz 3 heißt es, dass a) Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung gewisser Gebiete, b) Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse, c) Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, d) Beihilfen zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes und e) sonstige Arten von Beihilfen, die der Rat durch einen Beschluss bestimmt, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

(185) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV sind Beihilfen zur Förderung der Wirtschaftsentwicklung von Gebieten erlaubt, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht. Diese Ausnahme ist nicht anwendbar.

(186) Darüber hinaus dient die Maßnahme nicht der Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse, noch dient sie zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben Italiens gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b.

(187) Auch zielt die Maßnahme nicht auf die Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe d AEUV ab.

(188) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Aus den verfügbaren Informationen geht jedoch nicht hervor, dass sich der gewährte Steuervorteil auf spezifische Investitionen bezieht, die nach den Vorschriften und Leitlinien der Union beihilfefähig sind.

(189) Die Kommission ist vielmehr der Auffassung, dass die Maßnahme die normalerweise von den Hafenverwaltungen im Rahmen ihrer gewöhnlichen Tätigkeit zu tragenden Belastungen vermindert und daher als Betriebsbeihilfe angesehen werden könnte. Im Allgemeinen werden solche Beihilfen nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, insoweit sie weder zeitlich begrenzt noch zur Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit einem genau festgelegten Ziel von europäischem Interesse notwendig oder verhältnismäßig sind.

(190) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Ausnahmen des Artikels 107 Absatz 3 AEUV nicht anwendbar sind.

(191) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahme nicht nach Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

5.3. **Artikel 106 Absatz 2 AEUV**

(192) Falls der Beihilfeempfänger vom Staat mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse („DAWI“) betraut worden ist, kommen für die Beurteilung der Beihilfe außerdem die Bestimmungen des Artikels 106 Absatz 2 AEUV infrage.

(193) Italien hat jedoch keine Informationen vorgelegt, aus denen hervorgehen würde, dass die Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV gerechtfertigt sein könnte. Die in Rede stehende Maßnahme, bei der die Höhe der Beihilfe an den zu versteuernden Gewinn der Einrichtungen geknüpft wird, ist weder an die Nettokosten der Aufgaben der öffentlichen Dienstleistung gebunden, noch auf diese begrenzt. Sie ergibt sich auch nicht aus einem Mandat, das den Begünstigten der Maßnahme zur Wahrnehmung dieser Aufgabe erteilt wurde. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahme nicht als ein mit dem Binnenmarkt vereinbarer Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen betrachtet werden kann und dass sie nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

6. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(194) Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Körperschaftsteuerbefreiung für die Hafenverwaltungen in Italien nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

7. **BESTEHENDE BEIHILFE**

(195) Eine bestehende Beihilfe im Sinne des Artikels 1 Buchstabe b der Verfahrensverordnung wäre entweder eine Maßnahme, die bereits vor Inkrafttreten des AEUV in Italien bestanden hat, eine Maßnahme, die vorher genehmigt worden ist, eine Maßnahme, die als bestehende Maßnahme nach Artikel 17 der Verfahrensverordnung gilt, oder eine Maßnahme, die bei ihrem Inkrafttreten noch keine Beihilfe war, sondern erst durch die Entwicklung des Binnenmarktes zu einer Beihilfe geworden ist. Jede Beihilfe, die nicht der Definition einer bestehenden Beihilfe entspricht, würde als neue Beihilfe nach Artikel 1 Buchstabe c der Verfahrensverordnung angesehen.

(196) Die Befreiung der italienischen Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer beruht insbesondere auf Artikel 74 TUIR in der Auslegung und Anwendung durch die italienischen Behörden.

(197) Die italienischen Behörden haben bestätigt, dass die Steuerregelung für die Hafenverwaltungen vor 1958 genau dieselbe war wie heute. Insbesondere haben sie bestätigt, dass Hafenbehörden nie körperschaftsteuerpflichtig waren. Auch liegen der Kommission keine Anhaltspunkte vor, die dem widersprechen würden.

(198) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass es sich dabei um bestehende Beihilfen im Sinne des Artikels 1 Buchstabe b Ziffer i der Verfahrensverordnung handelt.

8. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(199) Die Befreiung der italienischen Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer stellt eine bestehende Beihilferegelung dar, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist.

(200) Die italienischen Behörden müssen die Beihilferegelung also aufheben, indem sie die Befreiung der italienischen Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer abschaffen. Diese Maßnahme ist innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses zu erlassen und sie ist spätestens ab Beginn des auf die Annahme dieser Maßnahme folgenden Steuerjahres, spätestens jedoch im Jahr 2022, auf Einkünfte aus wirtschaftlichen Tätigkeiten anzuwenden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Befreiung der Hafenverwaltungen von der Körperschaftsteuer stellt eine bestehende Beihilferegelung dar, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist.

Artikel 2

Italien ist verpflichtet, die in Artikel 1 genannte Befreiung von der Körperschaftsteuer abzuschaffen. Die Maßnahme, mit der Italien seine Pflichten erfüllt, ist innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses anzunehmen. Diese Maßnahme ist ab dem auf ihre Annahme folgenden Steuerjahr anzuwenden, spätestens jedoch im Jahr 2022.

Artikel 3

Italien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um dem Beschluss nachzukommen.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 4. Dezember 2020

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission