BESCHLUSS (EU) 2019/422 DER KOMMISSION

vom 20. September 2018

über die staatliche Beihilfe SA 36112 (2016/C) (ex 2015/NN) Italiens zugunsten der Hafenbehörde von Neapel und von Cantieri del Mediterraneo S.p.A.

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 6037)

(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 nach den genannten Bestimmungen ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Im März 2006 ersuchte die Kommission Italien um Auskünfte über mögliche staatliche Beihilfen für die Werft Cantieri del Mediterraneo S.p.A. (im Folgenden „CAMED") und deren geplante Arbeiten an einem Trockendock im Hafen von Neapel (Trockendock 3). Auf die Antwort Italiens vom 3. April 2006 hat die Kommission nicht reagiert und die Sache nach der italienischen Stellungnahme nicht weiter verfolgt. Die Akte wurde intern von den Kommissionsdienststellen geschlossen, da die Unterstützung nicht als staatliche Beihilfe angesehen wurde. Italien hat die in Rede stehenden Maßnahmen bei der Kommission niemals förmlich angemeldet.

(2) Am 21. Januar 2013 äußerte ein im Hafen von Neapel tätiges Schiffsreparaturunternehmen Bedenken hinsichtlich der öffentlichen Finanzierung für drei zwischen 2006 und 2014 mutmaßlich durchgeführte Investitionsvorhaben zur Sanierung von drei Trockendocks (*bacini di carenaggio*), die von CAMED auf der Grundlage eines Konzessionsvertrags betrieben wurden. Die Beihilfesache wurde unter der Nummer SA.36112 (2013/CP) — Mutmaßliche Beihilfe zugunsten von Cantieri del Mediterraneo — registriert. Am 27. Juni 2013 legte der Beschwerdeführer der Kommission weitere Informationen vor.

(3) Zwischen dem 28. Februar 2013 und dem 12. Juni 2013 ersuchte die Kommission auf der Grundlage der Behauptungen des Beschwerdeführers Italien um Auskünfte.

(4) Am 21. Oktober 2013 übermittelten die Kommissionsdienststellen ihre vorläufigen Feststellungen hinsichtlich der mutmaßlichen staatlichen Beihilfen für CAMED an den Beschwerdeführer und teilten ihm mit, dass — ausgehend von den zu dem Zeitpunkt vorliegenden Informationen — die Maßnahmen offensichtlich keine Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellten, da ein Vorteil für CAMED ausgeschlossen schien. Den Kommissionsdienststellen zufolge lagen zu dem Zeitpunkt keine Hinweise vor, dass Betriebsbeihilfen für den Betreiber gewährt worden waren, da CAMED offenbar nicht von Kosten befreit worden war, die das Unternehmen normalerweise im laufenden Betrieb oder bei normaler Tätigkeit hätte tragen müssen.

(5) Zwischen dem 19. November 2013 und dem 10. Februar 2015 legte der Beschwerdeführer weitere Informationen vor. Er befürchtete insbesondere, dass es sich bei den Maßnahmen um illegale Investitionsbeihilfen für die Hafenbehörde von Neapel und um illegale Betriebsbeihilfen für CAMED handeln könnte. Die Kommissionsdienststellen richteten am 17. Juni 2014, am 14. November 2014 und am 12. März 2015 weitere Auskunftsersuchen an Italien, die am 1. August, am 3. und am 29. September 2014, am 11. Februar 2015 und am 10. Juni 2015 beantwortet wurden. Da den vorliegenden Informationen zufolge die öffentlichen Mittel bereits gewährt worden waren, setzten die Kommissionsdienststellen Italien am 4. Juni 2015 in Kenntnis, dass die Maßnahmen als rechtswidrige Beihilfen (2015/NN) — Investitionsbeihilfen zugunsten der Hafenbehörde von Neapel und von Cantieri del Mediterraneo S.p.A. — registriert und die Verfahrensregeln gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 ([2]) des Rates angewandt würden.

([1]) ABl. C 369 vom 7.10.2016, S. 78.

([2]) Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1). Die Verordnung wurde ersetzt durch die 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).

(6) Am 21. September 2015 trafen die Kommissionsdienststellen mit den italienischen Behörden zusammen, und am 7. Oktober 2015 richtete die Kommission ein weiteres Auskunftsersuchen an Italien, das am 9. November 2015 beantwortet wurde. Am 11. November 2015 trafen die Kommissionsdienststellen den Beschwerdeführer.

(7) Mit Schreiben vom 28. Juni 2016 informierte die Kommission Italien über ihren Beschluss, in Bezug auf die Beihilfen das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten.

(8) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) wurde am 7. Oktober 2016 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([3]) veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, sich zu den Beihilfen/Maßnahmen zu äußern.

(9) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von zwei Beteiligten ein: von CAMED und vom Beschwerdeführer. Sie leitete sie an Italien weiter mit der Aufforderung, sich dazu zu äußern; die Stellungnahmen Italiens gingen mit Schreiben vom 12. Januar 2017 ein.

(10) Die Kommission übermittelte am 9. und am 16. November 2017 weitere Fragen an Italien, die am 24. November 2017 beantwortet wurden.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFEN

2.1. **Hintergrund und Beihilfeempfänger**

(11) Der Hafen von Neapel liegt in der Region Kampanien und wird von der Hafenbehörde von Neapel (Autorità portuale di Napoli, im Folgenden „APN“) verwaltet.

(12) Im Hafen von Neapel gibt es drei in Staatseigentum befindliche Trockendocks (Dock 1, 2 und 3) und zwei Schwimmdocks privater Betreiber (Dock 5 und 6).

(13) Die Trockendocks 1, 2 und 3 werden von CAMED für Schiffsreparaturen und im Prinzip auch von jedem anderen Schiffsreparaturunternehmen nach Maßgabe der „Verordnung über den Betrieb von Schiffsreparaturdocks im Hafen von Neapel“ ([4]) genutzt, die 2002 angenommen und später geändert wurde ([5]) (im Folgenden „Verordnung von 2002“). Italien zufolge müssen sämtliche Trockendocks im Hafen von Neapel allen interessierten Nutzern (z. B. anderen Schiffsreparaturunternehmen) nach bestimmten vorab festgelegten und objektiven Regeln zur Verfügung stehen.

(14) Nach Angaben Italiens waren die Docks in einem sehr schlechten Zustand, nachdem die Fincantieri-Gruppe, die damals zu den größten Unternehmen im Schiffbausektor zählte, Ende des vergangenen Jahrhunderts beschlossen hatte, sich aus dem Hafen von Neapel zurückzuziehen. Damals war CAMED ([6]) auf der Grundlage einer 1909 bis 2008 geltenden Konzession als Schiffsreparaturunternehmen im Hafen von Neapel tätig. CAMED erklärte sich laut den italienischen Behörden bereit, in dieses Gebiet unter der Voraussetzung zu investieren, dass die APN verschiedene Strukturinvestitionen in den Trockendocks 1, 2 und 3 vornehmen würde. Auf einen 1999 gestellten Antrag von CAMED hin sagte die Hafenbehörde zu, Modernisierungsarbeiten vorzunehmen und das Trockendock 3 funktionsfähig zu machen (im Folgenden „Vereinbarung von 2001“) ([7]).

(15) 2001 ersuchte CAMED die APN um die Genehmigung zur Durchführung verschiedener Arbeiten an den Docks als Gegenleistung gegen eine 40-jährige Verlängerung der bestehenden Flächenkonzession (*concessione demaniale*). Auf Antrag von CAMED leitete die APN das Verwaltungsverfahren nach italienischem Recht zur Vergabe eines Konzessionsvertrags ([8]) ein. Die APN veröffentlichte im Kommunalregister und in ihrem eigenen Register 20 Tage lang (vom 18. Januar 2002 bis zum 6. Februar 2002) den Antrag von CAMED auf eine Flächenkonzession zusammen mit dem Geschäftsplan. In der Veröffentlichung wurden interessierte Kreise aufgefordert, sich dazu zu äußern oder alternative Vorschläge zu machen. Im Rahmen des Verfahrens entscheidet bei Einwänden oder Beschwerden der zuständige Minister über die Erteilung der Konzession.

(16) Da nach der Veröffentlichung des Antrags von CAMED keine Stellungnahmen bei der APN eingingen, erteilte sie CAMED die Konzession (*atto di concessione demaniale*) Nr. 125 vom 29. Juli 2004 (im Folgenden „Konzession von 2004)“) für den Betrieb und die Nutzung der drei Trockendocks mit der Auflage, sie allen Interessenten (z. B. anderen Schiffsreparaturunternehmen) im Einklang mit der Verordnung von 2002 zur Verfügung zu stellen. CAMED erklärte sich mit der Beendigung der vorherigen Flächenkonzession, die seit 1909 gegolten hatte,

([3]) Siehe Fußnote 1.
([4]) *Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio*, http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/05/RegolamentoBacini.pdf.
([5]) Zuletzt wurde die Verordnung im Jahr 2012 geändert, http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/06/Ordinanza_N.6_03-04-2012.pdf.
([6]) Italien zufolge wurde das Unternehmen mehrmals umstrukturiert und mehrfach umbenannt. Einfachheitshalber wird in diesem Beschluss der Name CAMED verwendet, auch wenn der Name früher anders lautete (Bacini Napoletani S.p.A.).
([7]) Vereinbarung (*Convenzione*) zwischen der Hafenbehörde von Neapel und Bacini Napoletani S.p.A. (CAMED) vom 12. Juni 2001. Laut Vereinbarung von 2001 betreibt CAMED das Trockendock 3 mindestens seit 1959.
([8]) Artikel 36 der Schifffahrtsordnung (*Codice navale*) und Artikel 18 der Verordnung über die Schifffahrtsordnung (*Regolamento per l' esecuzione del codice della navigazione marittima*).

einverstanden. Laut Konzession von 2004 ist CAMED berechtigt, die Trockendocks ab dem 28. Juli 2003 statt der gewünschten 40 Jahre 30 Jahre lang zu betreiben und zu nutzen und hat dafür ein jährliches Flächennutzungsentgelt zu zahlen, das anhand gesetzlich festgelegter Parameter (EUR/m²) berechnet und nach dem Ministererlass vom 15. November 1995 jährlich entsprechend der Inflationsrate angepasst wird. In Tabelle 1 sind die von 2004 bis 2017 gezahlten Beträge des Flächennutzungsentgelts aufgeführt.

Tabelle 1

Konzessionsgebühren

(in EUR)

Jahr	Jährliche Konzessionsgebühr
2004	124 117
2005	103 300
2006	139 900
2007	147 800
2008	146 341
2009	154 392
2010	149 148
2011	153 321
2012	159 071
2013	143 671
2014	142 178
2015	132 664
2016	133 658
2017	133 257

(17) Nach Artikel 1 der Konzession von 2004 erlaubt die Laufzeit der Konzession die Amortisation früherer Investitionen und ein neues von CAMED aufgelegtes Investitionsprogramm in Höhe von 24 Mio. EUR (47 662 Mio. ITL) ([9]). Gemäß Konzessionsvertrag von 2004 stellte CAMED auch eine Kaution (*cauzione*) in Höhe von 275 000 EUR für die mit der Konzession eingegangenen Verpflichtungen.

(18) Nach Artikel 3 der Konzession von 2004 verpflichtete sich die APN zur Ausführung von Bauarbeiten auf dem CAMED überlassenen Gelände bis 2006 und insbesondere dazu, i) die Pumpanlage von Dock 1 und Dock 2 anzupassen; ii) eine neue zertifizierte Trockendockkammer (*barche-porte*) für die Docks 1, 2 und 3 zu errichten; iii) Wände (*paramenti*) und Sohle (*platea*) von Dock 2 zu erneuern; iv) Kais (*banchine*) und Wände von Dock 2 und Kai 33b zu erneuern.

(19) Nachdem der Einleitungsbeschluss vorlag, erläuterte Italien, dass CAMED bis 2016 Investitionen in Höhe von 24 610 420 EUR gemäß der Konzession von 2004 und zusätzliche Investitionen in Höhe von 17 931 075 EUR vorgenommen habe.

2.2. **Vom Beschwerdeführer vermutete staatliche Beihilfen**

(20) In seinem ersten Vorbringen führte der Beschwerdeführer an, CAMED habe auf zwei Ebenen Beihilfen erhalten: i) als Betreiber (d. h. als Verwalter der Trockendocks) durch eine Reduzierung der Kosten für die Sanierung der Infrastruktur (Betriebsbeihilfe) und ii) als Nutzer der Infrastruktur (d. h. als Schiffsreparaturunternehmen), da die Infrastruktur, die im Prinzip allen Unternehmen zugänglich sein sollte, de facto ausschließlich von CAMED genutzt werde. In der Beschwerde wurden auch Vermutungen hinsichtlich einer Kartellbildung geäußert, die für diesen Beschluss jedoch irrelevant sind; dazu wurde am 24. Juli 2014 ein gesonderter, an den Beschwerdeführer adressierter Beschluss angenommen.

([9]) Im Konzessionsvertrag von 2004 ist die Höhe der Investitionen tatsächlich mit 24 Mio. EUR angegeben und nicht mit 24 000 EUR, wie es im Einleitungsbeschluss heißt.

(21) Dem Beschwerdeführer zufolge entstand der Vorteil für CAMED durch die Ausführung folgender Arbeiten (im Folgenden „Interventionen“):

1. Intervention 1: Teilsanierung von Trockendock 3 (Beihilfebetrag: 12 928 537 EUR);

2. Intervention 2: Anpassung der Pumpanlagen von Dock 1 und 2 sowie Erneuerung der Pierseitenwände von Dock 2 (Beihilfebetrag: 23 170 000 EUR);

3. Intervention 3: Reparatur und Verstärkung der Mittelpier von Dock 3 (*Molo Cesario Console*) (Beihilfebetrag: 13 000 000 EUR).

(22) Mit seinem Vorbringen vom 19. November 2013 erweiterte der Beschwerdeführer seine Beschwerde und behauptete, durch die Interventionen würden der APN Beihilfen im Sinne der Entscheidungspraxis der Kommission ([10]) gewährt. Dem Beschwerdeführer zufolge ist auch von Beihilfen für den Konzessionsnehmer (CAMED) auszugehen, da die Konzession nicht im Wege einer öffentlichen, offenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Ausschreibung vergeben worden sei. Ferner ist dem Beschwerdeführer zufolge nicht nachgewiesen, dass durch das von CAMED gezahlte Flächennutzungsentgelt jeglicher Vorteil ausgeschlossen werden kann. Seiner Aussage nach erlaubt es die Methode zur Festsetzung von Flächennutzungsentgelten (siehe Erwägungsgrund 16) nach italienischem Recht nicht, die durch möglicherweise durchgeführte Interventionen erzielte Wertsteigerung der Infrastruktur zu berücksichtigen, da ein bestimmter Betrag in EUR/m² festgesetzt sei.

(23) Am 1. Oktober 2015 legte der Beschwerdeführer zudem eine Liste von Beschlüssen der APN (delibere Nr. 308/2015, Nr. 181/2015, Nr. 233/2015, Nr. 277/2015, Nr. 279/2015, Nr. 281/2015, Nr. 293/2015, Nr. 302/2015) über auszuführende Arbeiten an den Trockendocks vor, um nachzuweisen, dass gegen das Durchführungsverbot verstoßen werde.

2.3. **Stellungnahme Italiens zu der mutmaßlichen Beihilfemaßnahme/Finanzierung des Investitionsvorhabens und der Rechtsgrundlage**

(24) Vor der Annahme des Einleitungsbeschlusses erläuterte Italien, dass 2006 nach einem öffentlichen Vergabeverfahren nur ein Teil der für die Sanierung von Trockendock 3 vorgesehenen Arbeiten abgeschlossen worden seien (Intervention 1), während die Arbeiten im Rahmen der Interventionen 2 und 3 damals noch nicht abgeschlossen waren. Von dem gesamten mit CAMED in der Vereinbarung von 2001 und der Konzession von 2004 vereinbarten Vorhaben sei bis dahin nur ein Teil vollständig ausgeführt worden.

(25) Italien zufolge wurde der Rechtsanspruch auf die Finanzierung der APN bereits 1998 nach Artikel 9 des Gesetzes Nr. 413/1998 gewährt, wonach das Ministerium für Verkehr und Schifffahrt (im Folgenden „Ministerium“) ein Investitionsprogramm für Häfen auf der Grundlage von Anträgen der Hafenbehörden beschließen sollte. ([11]) Das Investitionsprogramm wurde durch zwei Ministerialerlasse angenommen und später geändert. Der erste Erlass vom 27. Oktober 1999 ([12]) (im Folgenden „Ministerialerlass vom 27. Oktober 1999“) enthält eine Liste von 20 Häfen, die nationale Finanzmittel erhielten; im zweiten Erlass ([13]) (im Folgenden „Ministerialerlass vom 2. Mai 2001“) wurde die Liste auf 25 Häfen erweitert. Auf der Grundlage der beiden Erlasse können Hafenbehörden weitere Gelder in Höhe von insgesamt 100 Mrd. ITL (ca. 51 Mio. EUR) leihen oder beantragen. Das Ministerium würde den Finanzinstituten die Beträge jedes Jahr direkt erstatten. ([14]) Daher wurden die Maßnahmen zugunsten der APN Italien zufolge 1998 aufgrund des Gesetzes Nr. 413/1998 gewährt.

(26) Nach dem Einleitungsbeschluss übermittelte Italien weitere Informationen zu den Investitionsbeträgen des italienischen Staates und der Hafenbehörde APN.

Intervention 1

(27) Nach Angaben Italiens wurden die Arbeiten im Rahmen von Intervention 1 am 21. Oktober 2002 aufgenommen und am 24. Januar 2006 abgeschlossen. Zum Zeitpunkt der Annahme dieses Beschlusses beliefen sich die Kosten auf 12 859 854,50 EUR.

([10]) Der Beschwerdeführer verwies u. a. auf den Beschluss der Kommission in der Beihilfesache SA.34940 (N/2012) — Italien, Porto di Augusta, vom 19. Dezember 2012 (ABl. C 77 vom 15.3.2013, S. 1).

([11]) „*Per la realizzazione di opere infrastrutturali di amplimento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, il Ministero dei trasporti e della navigazione adotta un programma sulla base delle richieste delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, sentite le regioni interessate*.“

([12]) Decreto 27 ottobre 1999 Adozione del programma di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti (GU Serie Generale n.10 del 14-01-2000).

([13]) Decreto 2 maggio 2001 Ripartizione delle risorse di cui all'art. 9 della legge n. 413 del 1998, rifinanziate dall'art. 54, comma 1, della legge n. 488 del 1999 rifinanziate dall'art. 144, comma 1, della legge n. 388 del 2000 per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, l'ammodernamento e riqualificazione dei porti (GU Serie Generale n.199 del 28-08-2001).

([14]) Weitere Mittel wurden später nach Artikel 54 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 488/1999, Artikel 144 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 388/2000 und Artikel 36 des Gesetzes Nr. 166/2002 gewährt.

Intervention 2

(28) Vom Ministerium wurde Intervention 2 mit 14 971 621,41 EUR kofinanziert. Den Betrag von 5 498 378,59 EUR, der von der APN teilweise vorfinanziert und durch Fördergelder des Ministeriums erstattet werden sollte, hat das Ministerium nie gezahlt.

(29) Für Intervention 2 hat die APN Eigenmittel in Höhe von 2 700 000 EUR (Delibera 89/2016 vom 22. März 2016) und 5 830 000 EUR (Delibera 175/2017 vom 31. Mai 2017) aufgebracht.

(30) Die Arbeiten im Rahmen von Intervention 2, die am 5. November 2012 aufgenommen wurden, sind noch nicht abgeschlossen. Zum Zeitpunkt der Annahme dieses Beschlusses beliefen sich die Kosten auf 11 192 515,79 EUR. Die Gesamtkosten für diese Intervention wurden auf 29 000 000 EUR veranschlagt.

Intervention 3

(31) Intervention 3 wird teilweise aus Eigenmitteln der APN finanziert (5 091 000 EUR gemäß Delibera 356/2014 vom 24. Dezember 2014).

(32) Bis Dezember 2017 hatten die Arbeiten im Rahmen von Intervention 3 noch nicht begonnen (Auftragsvergabe am 19. Juli 2017); die Kosten beliefen sich auf 6 880,50 EUR. Die Gesamtkosten für diese Intervention wurden auf 15 900 000 EUR veranschlagt.

(33) Die Gesamtkosten des Investitionsvorhabens (alle drei Interventionen) belaufen sich auf 57 759 874,50 EUR; ihre Verteilung auf die drei Interventionen ist Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2

Vorgesehene öffentliche Investitionen

Intervention	Beträge	Gezahlt?	Datum der Zahlung	Veranschlagte Investitionskosten
1. Teilsanierung von Dock 3	9 760 629,57	Ja	8.1.2003 21.12.2004 14.7.2005 26.10.2005 12.12.2011	12 859 854,50
	3 099 224,93	Ja	31.12.2002 26.4.2004 19.4.2005 6.10.2005 24.4.2006	
2. Anpassung der Pumpanlagen von Dock 1 und 2; Erneuerung der Pierseitenwände von Dock 2	8 300 000,00	Ja	4.8.2006 27.12.2006 29.12.2006	29 000 000,00
	6 671 621,41	Ja	1.9.2011 22.3.2013 17.12.2014	
	2 700 000,00 (Eigenbeitrag der APN)	Ja	23.3.2016	
	5 498 378,59 (von der APN vorzustrecken und vom italienischen Staat zu erstatten)	Nein	k. A.	
	5 830 000,00 (Eigenbeitrag der APN)	Ja	31.5.2017	

Intervention	Beträge	Gezahlt?	Datum der Zahlung	Veranschlagte Investitionskosten
3. Reparatur und Verstärkung der Mittelpier von Dock 3	10 809 000,00	Ja	18.11.2014	15 900 000
	5 091 000,00 (Eigenbeitrag der APN)	Ja	24.12.2014	
Finanzierung durch die APN insgesamt				13 621 000,00
Finanzierung durch den italienischen Staat insgesamt				**44 138 854,50**
Insgesamt				**57 759 854,50**

(34) Der Tabelle ist zu entnehmen, dass sich die für dieses Vorhaben bereits gewährte oder zugesagte Finanzierung durch den italienischen Staat auf 44 138 854,50 EUR belief. Sie erfolgte vor allem in Form direkter Erstattungen seitens des Ministeriums an die Finanzinstitute für die der APN gewährten Darlehen und in Form direkter Zuschüsse für die APN aus dem italienischen Staatshaushalt. Den Angaben Italiens zufolge stammte der restliche Betrag von 13 621 000 EUR (davon 2 700 000 EUR und 5 830 000 EUR für Intervention 2 und 5 091 000 EUR für Intervention 3) aus Eigenmitteln der APN, die durch ihre wirtschaftliche Tätigkeit der Hafenverwaltung erworben wurden.

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

(35) Am 28. Juni 2016 nahm die Kommission einen Beschluss über die Einleitung einer förmlichen Untersuchung in Bezug auf die oben genannten Maßnahmen an, da Zweifel bestanden, ob es sich bei diesen Maßnahmen um staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt und ob sie mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

2.4.1. *Zweifel am Vorliegen einer Beihilfe für die Hafenbehörde von Neapel (APN)*

(36) In ihrem Einleitungsbeschluss kam die Kommission zu dem vorläufigen Ergebnis, dass es sich bei den Maßnahmen um staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelte, da die APN staatliche Mittel zum Ausbau von ihr kommerziell genutzter Schiffsreparaturanlagen erhalten hat. Die APN als eine Einheit, die im Auftrag des Eigentümers, d. h. des italienischen Staates, einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht, kann als Unternehmen betrachtet werden. Daher dürfte es sich um die Übertragung staatlicher Mittel handeln, die dem Staat zuzurechnen sind.

(37) Ferner wird dem Einleitungsbeschluss zufolge der APN durch die öffentliche Finanzierung ein selektiver wirtschaftlicher Vorteil gewährt. Die Kommission äußerte Zweifel, ob die Hafenbehörde gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbringen muss, die klar definiert sind und die vier kumulativen Altmark-Kriterien erfüllen. Die von der APN erbrachten Dienstleistungen (entgeltliche Vermietung von Schiffsreparaturanlagen) weisen keine Besonderheiten im Vergleich zu anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten auf. Die Kommission äußerte Zweifel, i) ob die APN tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu erbringen hat und ob diese genau definiert waren; ii) ob die Parameter, auf deren Grundlage die Ausgleichsleistungen berechnet werden, im Vorhinein objektiv und transparent festgelegt worden waren; iii) ob die Ausgleichszahlungen nicht über das hinausgehen, was notwendig wäre, um die Kosten für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unter Berücksichtigung der erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken; iv) ob der Betreiber im Wege eines öffentlichen Vergabeverfahrens ausgewählt wurde oder ob sich die Kosten für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auf die Kosten eines durchschnittlichen (gut geführten und für die Erbringung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten) Unternehmens beschränken.

(38) Die Kommission ging vorläufig davon aus, dass das Investitionsvorhaben es der APN ermöglichen werde, ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit der Vermietung der Trockendocks in einem Sektor weiter nachzugehen, der von Wettbewerb und Handel auf Unionsebene geprägt ist, und dass die Maßnahme geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den unionsinternen Handel zu beeinträchtigen.

(39) In ihrem Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass die Einstufung der Maßnahmen als staatliche Beihilfe keinen Verstoß gegen Artikel 345 AEUV bedeuten würde, in dem der Grundsatz der Neutralität zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen verankert ist. Die Kommission stellte vorläufig fest, dass die Einstufung der Maßnahmen als staatliche Beihilfe keine Diskriminierung öffentlicher Eigentümer darstellt, da auch private Eigentümer in diesem Wirtschaftszweig vorab einen Geschäftsplan erstellen müssten und auf dieser Grundlage nur eine gewinnbringende Investition tätigen würden. Andernfalls könnten sowohl öffentliche als auch private Eigentümer potenziell mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfen erhalten, sofern alle Bedingungen der geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen im Schiffbausektor eingehalten werden.

(40) Ferner kam die Kommission in dem Einleitungsbeschluss zu dem vorläufigen Ergebnis, dass die fraglichen Maßnahmen nicht als bestehende Beihilfen im Sinne des Artikels 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2015/1589 (im Folgenden „Verfahrensverordnung") eingestuft werden können, da öffentliche Unterstützung für Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen schon vor dem Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle als staatliche Beihilfen betrachtet wurden.

2.4.2. *Zweifel am Vorliegen einer Beihilfe für CAMED*

(41) In Bezug auf mögliche Beihilfen für CAMED stellte die Kommission im Einleitungsbeschluss fest, dass das Unternehmen dank der öffentlichen Gelder für die APN von den Investitionskosten, die jeder andere private Eigentümer von Schiffsreparaturanlagen auf dem Markt vollständig hätte bezahlen müssen, teilweise befreit war, da die APN von CAMED niedrigere Gebühren verlangen konnte.

(42) Die fraglichen Maßnahmen sind dem Staat zuzurechnen (sie werden von der APN gewährt, die Teil der staatlichen Verwaltung ist, auch wenn sie von anderen Behörden rechtlich unabhängig ist). Außerdem stellte die Kommission im Einleitungsbeschluss fest, dass die APN, indem sie CAMED die Trockendocks möglicherweise unter den marktüblichen Sätzen überlassen hat, auf staatliche Mittel verzichtet haben könnte.

(43) Da es keine Ausschreibung gab und das von CAMED an die APN zu entrichtende Flächennutzungsentgelt anhand gesetzlich festgelegter Parameter berechnet wurde, kam die Kommission zu dem vorläufigen Ergebnis, dass CAMED durch die vertraglichen Vereinbarungen mit der Hafenbehörde ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber marktüblichen Bedingungen verschafft worden sein könnte, indem sanierte Trockendocks möglicherweise unter den marktüblichen Sätzen bereitgestellt wurden. Selbst wenn man davon ausgeht, dass CAMED zum Ausgleich für die Interventionen verschiedene Investitionen getätigt hat, weist nichts darauf hin, dass der Wert dieser von CAMED für die APN getätigten Investitionen zusammen mit dem Flächennutzungsentgelt dem Wert der Interventionen entsprach, die die Hafenbehörde für CAMED durchgeführt hat. Die Kommission forderte Italien und die Beteiligten auf, sich zu diesen vorläufigen Schlussfolgerungen zu äußern.

(44) In dem Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel, ob die vier Altmark-Kriterien in Bezug auf die Maßnahmen zugunsten von CAMED kumulativ erfüllt sind.

(45) Zudem stellte die Kommission fest, dass die Maßnahmen geeignet waren, den Wettbewerb zu verfälschen und den unionsinternen Handel zu beeinträchtigen.

2.4.3. *Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt*

(46) Hinsichtlich der Vereinbarkeit ging die Kommission vorläufig davon aus, dass Trockendocks keine Verkehrsinfrastrukturen, sondern Produktionsanlagen für Schiffswerften sind, da sie für den Schiffbau oder Schiffsreparaturen und nicht für Verkehrszwecke genutzt werden. Daher konnte die Beihilfe nicht direkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als Investitionsbeihilfe für eine Verkehrsinfrastruktur bewertet werden.

2.4.3.1. Vereinbarkeit der Beihilfe für die APN

(47) Die Kommission äußerte Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe für die APN nach den DAWI-Rahmenbestimmungen von 2011 und nach den Regelungen für staatliche Beihilfen für den Schiffbausektor, die zum Zeitpunkt der Gewährung der jeweiligen Maßnahmen galten. Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission vorläufig fest, dass die Gewährung der Mittel zu dem Zeitpunkt erfolgte, als die jeweiligen Investitionen auf Antrag der Hafenbehörden in das Investitionsprogramm aufgenommen wurden. Die Kommission hielt die diesbezüglichen Informationen für unzureichend und forderte Italien auf, die Daten zur Gewährung jeder einzelnen Maßnahme/Intervention zu übermitteln.

(48) Die Kommission hatte jedoch Zweifel an der vollständigen Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahmen mit dem Binnenmarkt, weil offenbar die höchstzulässige Beihilfeintensität für regionale Investitionsbeihilfen für Schiffbauanlagen (auf die in den aufeinanderfolgenden Rahmenbestimmungen verwiesen wird) überschritten wurde, unabhängig vom genauen Zeitpunkt der Gewährung der jeweiligen Maßnahme und auf der Grundlage der folgenden Regelungen für die Vereinbarkeit, die für Beihilfen für den Schiffbausektor gelten können:

— die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates ([15]);

([15]) Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau, die vom 1. Januar 1999 bis zum 31. Dezember 2003 in Kraft war (ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 1).

— die Rahmenbestimmungen von 2004 über staatliche Beihilfen an den Schiffbau, die zunächst vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 in Kraft waren und danach zweimal, zunächst bis zum 31. Dezember 2008 und dann bis zum 31. Dezember 2011 verlängert wurden ([16]);

— die Rahmenbestimmungen über staatliche Beihilfen für den Schiffbau ([17]), die für nicht angemeldete Beihilfen galten, die nach dem 31. Dezember 2011 gewährt wurden. Die Geltungsdauer dieser Rahmenbestimmungen wurde bis zum 30. Juni 2014 verlängert ([18]);

— die Leitlinien für Regionalbeihilfen 2014-2020 mit Wirkung vom 1. Juli 2014 ([19]).

(49) Da Italien nicht die erforderlichen Informationen vorlegte, um das genaue Datum der Gewährung feststellen zu können, konnte die Kommission keine vollständige Vereinbarkeitsbewertung vornehmen, da die korrekte Rechtsgrundlage nicht zu ermitteln war. In dem Einleitungsbeschluss hielt es die Kommission nicht für ausgeschlossen, dass zumindest ein Teil der Maßnahmen nach den maßgeblichen Regelungen für staatliche Beihilfen mit dem Binnenmarkt vereinbar sein könnte; sie forderte Italien auf, zu jeder Maßnahme eine Vereinbarkeitsanalyse vorzulegen.

2.4.3.2. Vereinbarkeit der Beihilfen für CAMED

(50) Die Kommission äußerte Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahmen nach den DAWI-Rahmenbestimmungen von 2011, soweit es die mutmaßlichen Beihilfen für CAMED betraf.

(51) Da die Kommission nicht ganz ausschließen konnte, dass zumindest ein Teil der Maßnahmen für die APN nach den zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen geltenden beihilferechtlichen Bestimmungen für den Schiffbausektor als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden konnte, war nicht auszuschließen, dass sich dies auch auf die Vereinbarkeitsbewertung der Beihilfen für CAMED auswirken würde. Die Kommission forderte Italien auf, zu jeder Maßnahme (für CAMED) eine Vereinbarkeitsanalyse auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Gewährung der jeweiligen Maßnahme geltenden Rechtsvorschriften vorzulegen.

3. **STELLUNGNAHME ITALIENS**

3.1. **Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss**

(52) Italien zufolge verstößt der Einleitungsbeschluss gegen die Primärquellen des Unionsrechts und gegen die allgemeinen Grundsätze der soliden Verwaltung, der Rechtssicherheit, des Vertrauensschutzes und des wirksamen Rechtsschutzes. Italien zufolge würde jeder Beschluss der Kommission einen früheren Beschluss der Kommission von 2006 ([20]) über den Abschluss der Beihilfesache aufheben.

(53) Italien führt außerdem an, dass der Abschluss des Verfahrens innerhalb einer vertretbaren Frist ein allgemeiner Grundsatz des Unionsrechts sei ([21]), der die Kommission darin hindern solle, die Dauer der Voruntersuchung, die nach Eingang einer Beschwerde über eine mutmaßliche, nicht angemeldete Beihilfe eingeleitet wurde, nach eigenem Ermessen zu verlängern, es sei denn, dass die Maßnahme rechtswidrig war ([22]). Den italienischen Behörden zufolge ist das im anstehenden Verfahren nicht der Fall.

(54) Italien verweist auf Artikel 16 Absatz 1 der Verfahrensverordnung, wonach die Kommission die Rückforderung der Beihilfe nicht verlangt, wenn dies gegen einen allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts verstoßen würde.

3.1.1. *Zum Vorliegen einer Beihilfe für die APN*

(55) Im Hinblick auf das Vorliegen einer Beihilfe für die APN erläuterte Italien, dass Hafenbehörden keine Unternehmen seien, sondern nichtwirtschaftliche öffentliche Einheiten (*enti pubblici non economici*) des öffentlichen Rechts (z. B. nach dem Gesetz Nr. 84/1994, dem italienischen Rahmengesetz für Häfen ([23])). Die nationalen Hafenbehörden seien administrativ, organisatorisch, regulatorisch, haushaltsmäßig und finanziell unabhängig. Der italienische Staat habe die Hafenbehörden damit beauftragt, in seinem Auftrag und ausschließlich im öffentlichen Interesse die Verwaltung, Regulierung und Kontrolle der italienischen Häfen wahrzunehmen. Daher würden die Hafenbehörden die Liegenschaften des Staates nicht wirtschaftlich nutzen, sondern lediglich in Ausübung des ihnen übertragenen institutionellen Mandats verwalten.

([16]) ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11. Siehe auch Mitteilung der Kommission betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer der Rahmenbestimmungen über staatliche Beihilfen an den Schiffbau (ABl. C 260 vom 28.10.2006, S. 7) und Mitteilung der Kommission betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau (ABl. C 173 vom 8.7.2008, S. 3).
([17]) ABl. C 364 vom 14.12.2011, S. 9.
([18]) Siehe Mitteilung der Kommission zur Verlängerung der Geltungsdauer der Rahmenbestimmungen über Beihilfen für den Schiffbau (ABl. C 357 vom 6.12.2013, S. 1).
([19]) ABl. C 209 vom 23.7.2013, S. 1.
([20]) Siehe Beschluss des Gerichtshofs vom 30. November 1994, SFEI, C-222/92, ECLI:EU:C:1994:396.
([21]) Siehe Urteil des Gerichts vom 11. März 1999, Aristrain/Kommission, T-156/94, ECLI:EU:T:1999:53.
([22]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 16. Dezember 2010, Athinaïki Techniki/Kommission, C-362/09 P, ECLI:EU:C:2010:783.
([23]) Siehe *Legge 28 gennaio 1994, n. 84: Riordino della legislazione in materia portuale, Gazzetta Ufficiale n.28 del 4-2-1994 — Supplemento Ordinario n. 21*.

(56) Italien argumentiert, dass Hafenbehörden weder Güter noch Dienstleistungen auf einem Markt anbieten und folglich keine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben würden. Nach Artikel 6 des Gesetzes Nr. 84/1994 dürften Hafenbehörden weder direkt noch indirekt Hafenaktivitäten durchführen ([24]). Außerdem sei die Verwaltung italienischer Häfen per Gesetz der für die betreffende Region zuständigen Hafenbehörde vorbehalten. Die Hafenbehörden würden bei der Wahrnehmung ihres institutionellen Auftrags zur Verwaltung der italienischen Häfen nicht auf einem wettbewerblichen Markt agieren, da i) keine andere Partei diese Tätigkeit ausüben dürfe und ii) es den Hafenbehörden untersagt sei, sich in wettbewerblichen Sektoren wirtschaftlich zu betätigen.

(57) Italien zufolge handelt es sich bei der Flächennutzungsgebühr (*canone demaniale*) nicht um einen Ausgleich für die Bereitstellung einer wirtschaftlichen Leistung, sondern um ein Entgelt für die private Inanspruchnahme öffentlichen Eigentums. Die Erhebung der Gebühr im Auftrag des Staates fällt unter das institutionelle Mandat der Hafenbehörden.

(58) Italien zufolge würde nur dann eine wirtschaftliche Tätigkeit vorliegen, wenn kommerzielle Gebühren von den Hafenbehörden eigenständig beschlossen und anhand eines Marktwertes berechnet werden könnten ([25]). Im vorliegenden Fall werde die Gebühr aber durch den Ministerialerlass Nr. 595/1995 auf der Grundlage fester Parameter bestimmt, die für die Liegenschaften gelten, für die eine Konzession erteilt wurde. Die Gebühren würden von allen italienischen Hafenbehörden für alle Konzessionen erhoben, unabhängig von der geplanten Nutzung durch den Konzessionsnehmer und von möglichen Gewinnen oder Verlusten. Daher sei die Gebühr Teil der allgemeinen Steuerlast von Unternehmen, die — nicht nur im Schiffbausektor — auf staatseigenem Gelände tätig sind. Zudem weist Italien darauf hin, dass sich die Gebühren nicht an marktüblichen Werten orientieren könnten, da es keinen Markt für das Eigentum an und/oder die Verwaltung von öffentlichen Liegenschaften gebe.

(59) Wie Italien weiter ausführt, seien die Maßnahmen nicht selektiv gewesen, da die Arbeiten an den Trockendocks im Hafen von Neapel Teil der zahlreichen Investitionen seien, die der italienische Staat in seinen Liegenschaften, nicht nur in Häfen, vornehme. Der italienische Staat finanziere die Instandhaltung zahlreicher Liegenschaften, zu denen (nach Maßgabe der Schifffahrtsordnung und des Bürgerlichen Gesetzbuchs) auch die italienischen Häfen einschließlich gemauerter Docks gehörten.

(60) Außerdem hätten öffentliche Gelder zur Erweiterung und Modernisierung und zum Ausbau von Häfen, die auf der Grundlage des Gesetzes Nr. 413/1998 gewährt (und nach Gesetz Nr. 388/2000 und Gesetz Nr. 166/2002 refinanziert) werden, allen italienischen Hafenbehörden zur Verfügung gestanden ([26]). Die Instandhaltung der Trockendocks 1, 2 und 3 sei keine ad hoc erfolgte Investitionsentscheidung, sondern eine interne Mittelübertragung an öffentliche Einrichtungen nach nationalen Rechtsvorschriften, in denen geregelt sei, dass der Staat Eigentümer der Häfen und für deren Verwaltung verantwortlich ist. Italien meint, dass die Kommission keine Maßnahmen nach Artikel 107 AEUV in Frage stellen könne, die nicht selektiv, sondern von allgemeiner Geltung sind und auf wirtschafts- und industriepolitischen Entscheidungen einzelner Mitgliedstaaten beruhen.

(61) Hinsichtlich eines möglichen wirtschaftlichen Vorteils für die APN führt Italien an, dass die Sanierungsarbeiten nach Maßgabe des Gesetzes Nr. 84/1994 und des Gesetzes Nr. 112/1998 ([27]) dem Eigentümer, d. h. dem italienischen Staat und nicht dem Verwalter der Infrastruktur obliegen. Daher werde die Belastung der Hafenbehörde durch die öffentliche Finanzierung der Instandhaltungskosten nicht gemindert, und der Hafenbehörde werde damit auch kein Vorteil verschafft.

(62) Außerdem hat die APN Italien zufolge keinen wirtschaftlichen Vorteil, da die Maßnahmen für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, d. h. für den Betrieb der Trockendocks (im Rahmen ihres Auftrags und der durch das Gesetz Nr. 84/1994 der Hafenbehörde auferlegten Verbote), erforderlich seien. Nach Angaben Italiens fällt diese von allen italienischen Hafenbehörden ausgeführte Tätigkeit aufgrund nationaler Rechtsvorschriften ausdrücklich unter Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI). Folglich verschafften die Maßnahmen der APN keinen selektiven Vorteil gegenüber anderen italienischen Hafenbehörden.

([24]) Nach diesem Gesetz bestehen die Hauptaufgaben italienischer Hafenbehörden: a) in der Planung, Koordinierung und Förderung der wirtschaftlichen und industriellen Tätigkeiten im Hafen; b) in der Aufrechterhaltung des Zugangs zu Infrastrukturen und Flächen; c) in der Beauftragung Dritter und der Kontrolle der Hafenaktivitäten zur entgeltlichen Bereitstellung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse für Hafennutzer.

([25]) Italien verweist auf das Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290. Italien zufolge wäre eine notwendige und unerlässliche Voraussetzung für die Einstufung des Entgelts als kommerzielle Gebühr und der Tätigkeit als wirtschaftliche Betätigung, dass ein Infrastrukturverwalter die Höhe der von potenziellen Nutzern verlangten Gebühren eigenständig festsetzen kann.

([26]) Italien zufolge haben die nationalen Behörden im Rahmen des nationalen Plans für den Ausbau italienischer Häfen durch die Annahme des Gesetzes Nr. 413/1998 Mittel für Infrastrukturarbeiten zur Erweiterung und Modernisierung und zum Ausbau von Häfen bereitgestellt und die Hafenbehörden beauftragt, Infrastrukturarbeiten in den Häfen bis zu einem Gesamtbetrag von rund 50 Mio. EUR jährlich durchzuführen.

([27]) Nach Artikel 5 des Gesetzes Nr. 84/1994 und Artikel 104 der Gesetzesverordnung Nr. 112/1998 trägt die Kosten der Maßnahmen zur Umstrukturierung öffentlicher Infrastruktur einzig und allein der italienische Staat als alleiniger Eigentümer der Infrastruktur.

(63) Italien verweist auf das Protokoll Nr. 26 zum AEUV, wonach den nationalen Behörden ein weiter Ermessensspielraum in Bezug auf Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingeräumt wird; danach beschränke sich die Rolle der Kommission auf die Überprüfung offensichtlicher Fehler. Italien zufolge handelt es sich weder bei der entgeltlichen Vermietung einer Infrastruktur noch bei der direkten Nutzung der Infrastruktur durch die APN für Schiffbauaktivitäten um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Mit einer solchen Dienstleistung sei die den italienischen Hafenbehörden durch das Gesetz Nr. 84/1994 auferlegte Verpflichtung verbunden, Trockendocks im Auftrag des italienischen Staates zu verwalten und insbesondere für die Instandhaltung dieser staatlichen Liegenschaften im öffentlichen Interesse zu sorgen.

(64) Die vom Staat gewährte öffentliche Finanzierung für Reparaturarbeiten an den Trockendocks 1, 2 und 3 habe der APN keinen Vorteil verschafft, da es sich lediglich um eine Übertragung öffentlicher Mittel für die Ausführung bestimmter, vom Staat an die Hafenbehörden übertragener Aufgaben oder um die Erstattung der Kosten gehandelt habe, die der APN durch die Wahrnehmung der allen italienischen Hafenbehörden durch das Gesetz Nr. 84/1994 auferlegten Verpflichtungen entstanden seien.

(65) Hinsichtlich der Sanierungsarbeiten erläuterte Italien, dass die öffentliche Finanzierung nicht über die Erstattung der Kosten, die der APN entstanden sind, hinausgehe. Die Aufträge seien im Rahmen eines öffentlichen Vergabeverfahrens erteilt worden (wodurch sich die ursprünglich veranschlagten Kosten reduziert hätten). Außerdem habe CAMED ergänzend zu den Investitionen der APN beträchtliche Investitionen von über 40 Mio. EUR getätigt.

(66) In Bezug auf die institutionelle Aufgabe der Hafenverwaltung im Auftrag des Staates wies Italien ferner darauf hin, dass diese Aufgabe nach Artikel 28 und 29 der Schifffahrtsordnung sowie Artikel 822 und 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ausschließlich den Hafenbehörden und keinesfalls durch ein Vergabeverfahren übertragen werden dürften. Demgegenüber sei CAMED die Konzession für die in Rede stehenden staatlichen Liegenschaften nach nationalen Rechtsvorschriften ([28]) in einem wettbewerblichen, nichtdiskriminierenden Verfahren und im Einklang mit den Grundsätzen der Union erteilt worden.

(67) Italien behauptet zudem, dass die Maßnahmen den Wettbewerb nicht verfälscht und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt hätten. Da der Hafensektor in Italien nicht liberalisiert sei, betätigten sich die italienischen Hafenbehörden nicht in einem vom Wettbewerb bestimmten Sektor. Italien zufolge irrte die Kommission, als sie in ihrem Einleitungsbeschluss die Tätigkeit als „Vermietung" statt als „Erteilung einer Konzession für staatliche Liegenschaften" einstufte. Im Gegensatz zum Mieter einer Liegenschaft müsse ein Konzessionsnehmer im öffentlichen Interesse handeln und werde von der Hafenbehörde nach öffentlichem Recht kontrolliert.

(68) Außerdem behauptet Italien, dass die Kommission es versäumt habe, die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede in der Verwaltung von Häfen zu berücksichtigen. Mangels eines einheitlichen Konzepts auf Unionsebene habe Italien sich für die Verwaltung des Hafensektors nach öffentlichem Recht entschieden. Da der Hafensektor in Italien nicht liberalisiert sei und die Hafenbehörden nicht in einem von Wettbewerb bestimmten Sektor agierten, haben die Maßnahmen Italien zufolge im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV weder den Wettbewerb verfälscht noch den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

(69) Italien sieht in der Einstufung der Maßnahmen als staatliche Beihilfe eine Verletzung des Artikels 345 AEUV, in dem der Grundsatz der Neutralität zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen verankert ist. Ein privater Eigentümer könne so viel in seine Liegenschaften investieren, wie er wolle, während Investitionen des Staates in die eigene Infrastruktur stets staatliche Beihilfen seien. Italien widerspricht der vorläufigen Einschätzung der Kommission, dass private Eigentümer normalerweise nur gewinnversprechende Investitionen tätigen würden (ein Beispiel seien Investitionen zur Imageförderung).

(70) Italien weist ferner darauf hin, dass es im Sinne von Artikel 345 AEUV nicht zulässig sei, den Mitgliedstaaten durch Unionsrecht eine Privatisierung vorzuschreiben oder den Verkauf von Liegenschaften zu verlangen, die der Mitgliedstaat im öffentlichen Eigentum belassen wolle, zumal es keine gemeinsame Regelung zur Liberalisierung des Sektors gebe. Jede andere Auslegung würde gegen den allgemeinen Grundsatz der Gleichbehandlung verstoßen, wonach es rechtswidrig sei, vollkommen unterschiedliche Sachverhalte in gleicher Weise zu behandeln.

(71) Außerdem dürfe die Kommission die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, solche Liegenschaften instand zu halten. Das Recht, die eigenen Liegenschaften betriebsbereit zu halten und ihre Funktionsfähigkeit zu gewährleisten, bilde den Kern des Eigentumsrechts, das nun auch durch die Grundrechtecharta der Europäischen Union gewährleistet sei, eine Quelle des Primärrechts, an das sich auch die europäischen Institutionen zu halten hätten.

([28]) Die Konzession wurde nach Artikel 36 der Schifffahrtsordnung (*Codice navale*) und Artikel 18 der Verordnung zur Schifffahrtsordnung (*Regolamento per l' esecuzione del codice della navigazione marittima*) erteilt.

(72) In Bezug auf die Einstufung der Maßnahmen als bestehende Beihilfen weist Italien darauf hin, dass die Kommission in ihren vorläufigen Schlussfolgerungen an den Beschwerdeführer von 2013 zu der Feststellung gelangt ist, die betreffenden Trockendocks seien Teil des maritimen staatlichen Eigentums. Italien merkt an, dass die Kommission selbst bis zum Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle Investitionen in die Infrastruktur, auch im Hafengelände, als Tätigkeit angesehen habe, die nicht in den Geltungsbereich des Artikels 107 AEUV fällt. In dem Zeitraum, in dem über die Arbeiten an Dock 1, 2 und 3 im Hafen von Neapel entschieden wurde (d. h. vor 2001), seien öffentliche Gelder für die Erhaltung der Infrastruktur normalerweise keine Beihilfen gewesen, sondern allgemeine Maßnahmen, über die der Staat aufgrund seiner Unabhängigkeit in Fragen der Wirtschaftspolitik, Raumplanung und Entwicklung entscheiden konnte.

(73) Italien verweist ferner auf die Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe ([29]), in der es heißt, dass die Behörden aufgrund der vor dem Urteil in der Rechtssache Aéroports de Paris herrschenden Unsicherheit berechtigterweise annehmen konnten, dass die vor diesem Urteil gewährten öffentlichen Gelder für die Infrastruktur keine staatlichen Beihilfen darstellten und daher nicht bei der Kommission angemeldet werden mussten. Deshalb gehe Italien davon aus, dass diese Maßnahmen auf der Grundlage der beihilferechtlichen Regelungen im Hinblick auf Rechtssicherheit und Vertrauensschutz nicht in Frage gestellt werden können ([30]).

(74) Zur vorläufigen Schlussfolgerung der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss, wonach staatliche Beihilfen für Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen (bereits vor dem Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle) stets als staatliche Beihilfen betrachtet wurden, merkt Italien Folgendes an: Die Kommission verweise in ihrem Einleitungsbeschluss zu Unrecht auf die Entscheidung 94/374/EG der Kommission ([31]). Dieser Entscheidung zufolge könnten verschiedene öffentliche Maßnahmen „für Schiffsreparaturanlagen für [ein] Trockendock“ in den Geltungsbereich des Artikels 107 AEUV fallen. Die Entscheidung habe sich auf „Anlagen“, d. h. Superstrukturen in Häfen (bewegliche Strukturen, Kräne usw.) bezogen, deren Eigentümer einzelne Konzessionsnehmer sind, und nicht auf staatseigene Hafeninfrastruktur. In der Entscheidung werde ausdrücklich festgestellt, dass i) öffentliche Finanzierung für das Unternehmen, das einen italienischen Hafen betreibt, „die Verwaltung der regionalen Infrastrukturen [betrifft] und ... deshalb nicht als staatliche Beihilfe … angesehen werden“ kann und ii) Maßnahmen zur „Finanzierung von Infrastrukturen, die von einer öffentlichen Einrichtung geschaffen werden, … nicht als Beihilfen im Sinne des Artikels“ 107 Absatz 1 AEUV angesehen werden können, was bestätige, dass die Kommission selbst bis zum Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle Infrastrukturinvestitionen auch in Häfen als Tätigkeit angesehen habe, die nicht unter Artikel 107 AEUV fällt.

(75) Italien wiederholt noch einmal, dass die italienischen Hafenbehörden nicht in einem für den Wettbewerb offenen Markt tätig seien. Nach ständiger Rechtsprechung stellten Beihilfen in nicht liberalisierten Märkten bestehende Beihilfen dar, die nur ex nunc als mit dem Binnenmarkt unvereinbar angesehen und von daher auch nicht zurückgefordert werden könnten.

3.1.2. *Zum Vorliegen einer Beihilfe für CAMED*

(76) In Bezug auf die mutmaßliche Beihilfe für CAMED erläuterte Italien, dass für die außerordentlichen Sanierungsarbeiten an den Trockendocks nach italienischem Recht der Eigentümer (d. h. der Staat) und nicht der Betreiber der Infrastruktur zuständig sei. Wie bei einem Mietvertrag sei für die laufenden Arbeiten der Betreiber zuständig, während der Eigentümer dafür zu sorgen habe, dass die Infrastruktur für die über die gesamte Laufzeit des Konzessionsvertrags zugesicherte Nutzung durch den Betreiber einsatzfähig bleibt. Auch nach Ablauf der Konzession bleibe die Infrastruktur Eigentum des Staates. Italien zufolge gilt dies nicht nur für die Konzession, die CAMED 2004 erteilt wurde, sondern für alle Konzessionen für die Nutzung und den Betrieb staatlicher Liegenschaften ([32]).

(77) Italien behauptet daher, die Maßnahmen seien allgemeiner, bereichsübergreifender Natur, da nach der vom italienischen Gesetzgeber vorgesehenen öffentlich-rechtlichen Organisation des Hafensektors jede italienische Hafenbehörde (nicht nur die APN in Neapel) seit jeher öffentliche Mittel erhalten habe und auch weiterhin erhalten werde, um Infrastrukturarbeiten an staatseigenen Liegenschaften durchzuführen. Folglich hätten alle Unternehmen (nicht nur CAMED) in allen italienischen Häfen (nicht nur in Neapel) und allen Wirtschaftssektoren

([29]) 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).

([30]) Italien stellt fest, dass im Urteil in der Rechtssache Aéroports de Paris nicht die Errichtung von Infrastruktur, sondern die Verwaltung von Flughäfen als wirtschaftliche Tätigkeit beschrieben worden sei. Daher müsse zumindest auf das Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle verwiesen werden. Italien plädiert weiterhin gegen die Übertragung dieses Urteils auf den Hafensektor, da die Gefahr bestehe, dass dadurch die gesamte Wirtschafts- und Industriepolitik der Mitgliedstaaten im Hafensektor in den Geltungsbereich des Beihilferechts einbezogen werde, was Folgen für die Zuständigkeit der Union und der Mitgliedstaaten habe und zu Lasten der Mitgliedstaaten gehe.

([31]) Entscheidung 94/374/EG der Kommission vom 2. Februar 1994 über das Gesetz Nr. 23/1991 der Region Sizilien betreffend außerordentliche Maßnahmen zugunsten der Industrie und über Artikel 5 des Regionalgesetzes Nr. 8/1991 der Region Sizilien, insbesondere betreffend Finanzierungen zugunsten des Unternehmens SITAS (ABl. L 170 vom 5.7.1994, S. 36).

([32]) Italien legte auch Beispiele für ähnliche Sachverhalte vor, bei denen im Hafen von Neapel tätige Konzessionsnehmer ähnliche Vereinbarungen unterzeichnet haben, die vorsehen, dass Arbeiten an verschiedenen Teilen der Infrastruktur durchzuführen sind, die von der Hafenbehörde finanziert werden. Italien verweist insbesondere auf einen Konzessionsvertrag, den die Hafenbehörde mit dem Beschwerdeführer der vorliegenden Beihilfesache über Schiffbauarbeiten im Hafen von Neapel unterzeichnet hat, bei denen der Konzessionsnehmer für (routinemäßige) Instandhaltungsarbeiten zuständig sei, während die Hafenbehörde sich bereit erklärt habe, den Bau eines neuen Docks (spezifische Arbeiten) zu finanzieren.

(nicht nur im Schiffbau) von „Beihilfen“ „profitiert“, die mit den mutmaßlichen Beihilfen für CAMED identisch seien. Italien zufolge haben alle Wirtschaftsbeteiligten, denen eine Konzession für staatliche Liegenschaften erteilt wurde, i) an einem offenen, wettbewerblichen Verfahren teilgenommen; ii) Bereiche, Liegenschaften und Infrastruktur nutzen können, die mit öffentlichen Mitteln gebaut und instand gesetzt wurden; iii) ein Flächennutzungsentgelt nach nationalem Recht gezahlt. Somit habe CAMED keinen selektiven Vorteil gegenüber anderen Unternehmen erlangt, die sich in einer tatsächlich und rechtlich vergleichbaren Situation befänden wie Schiffbauer, Terminalbetreiber, Reedereien usw ([33]). Außerdem müsse CAMED nach der Verordnung von 2002 anderen Unternehmen unter gleichen Bedingungen und auf der Grundlage transparenter und nichtdiskriminierender Prioritätskriterien zu öffentlich einsehbaren Preisen Zugang zu der staatseigenen Infrastruktur gewähren, was Italien zufolge ein weiterer Beweis dafür ist, dass die Maßnahmen nicht selektiv sind.

(78) Das von CAMED für die Nutzung des staatlichen Eigentums entrichtete Flächennutzungsentgelt sei nach nationalen Rechtsvorschriften und insbesondere gemäß dem Ministerialerlass Nr. 595/1995 festgelegt worden. Die APN habe von CAMED gar kein geringeres Entgelt verlangen können, da es sich nicht um eine zwischen den Parteien nach marktüblichen Sätzen ausgehandelte kommerzielle Gebühr handle. Das Flächennutzungsentgelt werde in objektiver Weise festgelegt und sei für alle maritimen Flächenkonzessionen für derartige Tätigkeiten identisch, also nicht selektiv. Somit habe die Maßnahme die Kosten der Hafenbehörde nicht reduziert und es ihr auch nicht ermöglicht, von CAMED niedrigere Gebühren zu verlangen.

(79) Außerdem hält Italien es nicht für erforderlich, dass der Konzessionsnehmer staatseigener Liegenschaften während der Laufzeit der Konzession einen Betrag investiert, der zusammen mit der Gebühr ebenso hoch wäre wie die Kosten vom Staat als alleinigem Eigentümer durchgeführter spezifischer Instandhaltungsarbeiten. Der Konzessionsnehmer sei während der vorübergehenden Nutzung der Liegenschaften nicht verpflichtet, die gleichen finanziellen Lasten zu tragen, wie es ein Eigentümer tun würde, um diese Liegenschaften funktionsfähig zu halten und damit ihren Wert zu steigern.

(80) Italien zufolge wird im Einleitungsbeschluss auch nicht berücksichtigt, dass CAMED ergänzend zu den Investitionen der APN einen umfangreichen Investitionsplan von über 40 Mio. EUR durchgeführt habe, obwohl dies nicht notwendig gewesen wäre.

(81) Nach Auffassung Italiens wurde CAMED durch das Investitionsvorhaben kein Vorteil verschafft, da die Konzession von 2004 durch ein offenes und öffentliches Verfahren (siehe Erwägungsgrund 15) erteilt worden sei und CAMED Anspruch auf eine Infrastruktur habe, die in einem für die vereinbarte Nutzung angemessenen Zustand sein müsse. Außerdem gilt nach Auffassung Italiens die Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([34]) über die Konzessionsvergabe nicht für Ausschreibungen für Konzessionen in Hafengebieten. Daher sei die APN nicht verpflichtet gewesen, eine Ausschreibung für die Konzession für diese Trockendocks zu veröffentlichen und schon gar nicht für eine Konzession, die bereits über zehn Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie erteilt wurde.

(82) Italien argumentiert außerdem, dass die Maßnahmen weder den Wettbewerb verfälscht noch den Handel unter den Mitgliedstaaten beeinträchtigt hätten, denn die Position eines Unternehmens gegenüber anderen Unternehmen im gleichen Wirtschaftsbereich werde durch diese Maßnahmen nicht gestärkt. Die Verordnung von 2002 sehe vor, dass jedes Unternehmen, unabhängig von seinem Standort, die Docks nutzen kann. Italien zufolge sind die Maßnahmen somit unerheblich für grenzüberschreitende Investitionen und/oder Bedingungen hinsichtlich des Unternehmenssitzes.

(83) Italien vertritt die Auffassung, dass die Kommission keine allgemeine öffentliche Maßnahme, die im gesamten Hoheitsgebiet eines Staates für alle dort tätigen Unternehmen gilt, in Frage stellen kann mit der Begründung, sie würde den Betreibern einen Vorteil gegenüber den in anderen Mitgliedstaaten ansässigen und tätigen Unternehmen verschaffen. Ob ein solcher selektiver Vorteil gewährt wird, dürfe einzig und allein auf nationaler Grundlage ermittelt werden, da ein Vergleich mit den für Unternehmen in anderen Mitgliedstaaten geltenden Bedingungen mangels unionsweiter Regelungen bedeuten würde, dass aufgrund der rechtlichen und regulatorischen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten tatsächlich und rechtlich unterschiedliche Sachverhalte miteinander verglichen werden, was der Zielsetzung und der Funktion der Kontrolle staatlicher Beihilfen zuwiderlaufen würde.

(84) Italien wiederholt die Argumente in Bezug auf die Einstufung der Maßnahmen als bestehende Beihilfe (siehe Erwägungsgrund 75).

([33]) Italien erläuterte, dass die Hafenbehörde von Neapel nach Maßgabe des Gesetzes Nr. 413/1998 insbesondere auf lokaler Ebene unter Verwendung öffentlicher Mittel mehrere Maßnahmen zur Sanierung und Modernisierung zahlreicher staatseigener Liegenschaften und Infrastruktur ausgeführt habe, die von Unternehmen aus allen Wirtschaftsbereichen und nicht nur von Schiffbauunternehmen genutzt würden, und legte hierzu einige Beispiele vor.

([34]) Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).

3.1.3. *Zur Vereinbarkeit der mutmaßlichen Beihilfen für die APN und CAMED mit dem Binnenmarkt*

(85) Italien widerspricht der Bewertung der Kommission, wonach die Mittel zu dem Zeitpunkt gewährt wurden, als die jeweiligen Investitionen auf Antrag der Hafenbehörden in das Investitionsprogramm aufgenommen wurden. Italien wiederholt, dass das Datum, an dem die Rechtsgrundlage für den Anspruch des mutmaßlich Begünstigten auf die Unterstützung in Kraft trat, und nicht das Datum der Annahme möglicherweise zahlreicher nachfolgender Durchführungsmaßnahmen als Zeitpunkt der Gewährung einer staatlichen Beihilferegelung gelten müsse. Italien stellt fest, dass alle von der Kommission ermittelten Durchführungsmaßnahmen ausdrücklich auf die Refinanzierungsregelungen nach Maßgabe des Gesetzes Nr. 413/1998 verweisen, das somit die einzige wirkliche Rechtsgrundlage für die Maßnahme sei, sowie auf die diversen Entscheidungen der APN im Jahr 2001 und die 2004 erteilte Konzession für CAMED.

(86) Italien zufolge sollten die Maßnahmen nicht auf der Grundlage der Rahmenbestimmungen für den Schiffbau (siehe Erwägungsgrund 48) beurteilt werden, da es dabei nur um die Instandhaltung staatseigener Hafeninfrastruktur gehe. Italien zufolge wird mit der mutmaßlichen Beihilfe nicht bezweckt, die Produktivität der vorhandenen Anlagen einer Werft, d. h. der Superstrukturen (bewegliche Strukturen, Kräne usw.) in einem Hafen zu steigern, sondern Instandhaltungsarbeiten an bestimmten Teilen der Hafeninfrastruktur vorzunehmen, deren alleiniger Eigentümer der Staat ist. Dadurch solle verhindert werden, dass sie veralten, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit und die gleichberechtigte und nichtdiskriminierende Zugänglichkeit für alle Hafennutzer. Daher könne die Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahmen mit dem Binnenmarkt nicht auf der Grundlage von sektorspezifischen Regelungen für Beihilfen für den Schiffbau beurteilt werden.

(87) Italien zufolge sind die Maßnahmen sowohl nach Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b als auch nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar, weil damit beabsichtigt werde, staatseigene Liegenschaften nach den Beschädigungen durch den zweiten Weltkrieg und durch das Erdbeben von 1980, von dem die Stadt Neapel betroffen war, wiederherzustellen. Die mutmaßlichen Beihilfemaßnahmen seien angemessen, da die öffentliche Finanzierung auf das unbedingt Notwendige beschränkt sei und die Instandhaltungsarbeiten in einem offenen, wettbewerblichen Verfahren vergeben worden seien, das es ermöglicht habe, die veranschlagten Kosten zu senken. Italien weist außerdem darauf hin, dass CAMED beträchtliche Investitionen vorgenommen habe, wodurch die Höhe des öffentlichen Beitrags auf ca. 40 % der gesamten Investitionskosten gesenkt werden konnte. Die Maßnahmen seien auch deshalb angemessen, weil auf der Grundlage der für öffentliche Konzessionen geltenden Rechtsvorschriften die vom Konzessionsnehmer durchgeführten Arbeiten nach Ablauf der Konzession im Eigentum des Staates verblieben und CAMED keinerlei Anspruch auf Entschädigung oder Erstattung habe. Italien wiederholt, dass die mutmaßlichen Beihilfemaßnahmen von wirtschaftlichem Nutzen für eine benachteiligte Region im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV seien.

(88) Im November 2017 legte Italien weitere Informationen vor und wiederholte seine Auffassung, dass die staatlichen Beihilfen für den Schiffbau nicht die richtige Rechtsgrundlage zur Bewertung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt seien. Dazu äußerte Italien sich wie folgt.

(89) Im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Beihilfe für die APN bestätigte Italien, dass die APN keine Beihilfeanträge (mit Hinweis auf die maßgeblichen Vorschriften für den Schiffbau) vorgelegt habe, bevor die Arbeiten im Rahmen der einzelnen Investitionen aufgenommen wurden. Italien bekräftigte seinen Standpunkt, dass die Mittel für die Instandhaltung der vorhandenen Hafeninfrastruktur verwendet worden seien und keine Beihilfe für Schiffbauanlagen darstellten.

(90) Schließlich führt Italien an, dass eine Rückforderung der in Rede stehenden Beträge nicht möglich sei, weil die Verjährungsfrist nach Artikel 17 der Verfahrensverordnung abgelaufen sei.

4. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

4.1. **Stellungnahme von CAMED**

(91) CAMED meint, dass die Rechtmäßigkeit der fraglichen Maßnahmen bereits 2006 geprüft und bestätigt worden sei, als die Kommission Informationen bei den italienischen Behörden angefordert und anschließend das Verfahren abgeschlossen habe. Der Einleitungsbeschluss sei daher ein rechtswidriger Widerruf dieses abschließenden Beschlusses mehr als zehn Jahre nach der ersten Maßnahme; damit würden die unionsrechtlichen Grundsätze der ordnungsgemäßen Verwaltung, der Rechtssicherheit und des wirksamen Rechtsschutzes verletzt.

(92) Außerdem stellen die fraglichen Maßnahmen nach Auffassung von CAMED keine staatlichen Beihilfen dar, weder für die APN noch für CAMED selbst, da es sich nicht um eine spezifische Wirtschaftstätigkeit handle, sondern um den normalen Betrieb und die Verwaltung einer bestimmten Kategorie von Vermögenswerten, nämlich von staatlichem Eigentum. Keine der Bedingungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV sei erfüllt.

(93) CAMED wiederholt Italiens Argumente, wonach Hafenbehörden nichtwirtschaftliche öffentliche Einheiten sind, denen es nach Maßgabe des Gesetzes Nr. 84/1994 untersagt sei, einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachzugehen oder Hafendienstleistungen anzubieten. Ebenso wenig können die italienischen Hafenbehörden CAMED zufolge die Höhe der von Konzessionsnehmern im Auftrag des Staates erhobenen staatlichen Gebühren selbst festlegen, da diese durch den Ministerialerlass Nr. 595/1995 geregelt seien.

(94) CAMED zufolge verschaffen die Arbeiten weder dem Unternehmen selbst noch der APN einen wirtschaftlichen Vorteil. Die gesetzlich vorgeschriebene Instandhaltung der in Rede stehenden öffentlichen Liegenschaften sei ausschließlich Aufgabe des Staates als Eigentümer und außerdem notwendig und förderlich für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Daher werde CAMED durch die Maßnahmen nicht finanziell entlastet und ihm erwachse daraus auch kein Vorteil.

(95) Zudem war CAMED nach eigener Aussage zu der Zeit, als die öffentlichen Maßnahmen geplant und genehmigt wurden, noch nicht Konzessionsnehmer des betreffenden öffentlichen Geländes, da das offene, wettbewerbliche Vergabeverfahren noch gar nicht stattgefunden hatte. Die APN habe somit die Investition vorgenommen, ohne den künftigen Konzessionsnehmer zu kennen. Jedes Unternehmen hätte ein konkurrierendes Angebot vorlegen und die Konzession für die Liegenschaften erhalten können. Somit sei der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt; das Verfahren verschaffe dem erfolgreichen Bieter keinen Vorteil.

(96) CAMED stellt ferner fest, dass die Maßnahmen nicht selektiv seien, da es sich um das übliche Interventionsverfahren des Staates handle, der grundsätzlich (und nicht nur in Häfen und in der Schiffbauindustrie) versuche, sehr viele und ganz unterschiedliche öffentliche Liegenschaften und Infrastrukturen in einem sicheren, funktionsfähigen Zustand zu erhalten. Das gelte insbesondere für Liegenschaften, die der Staat in öffentlichem Eigentum belassen wolle, und diese Entscheidung sei von der Überprüfung der Kommission nach Artikel 345 AEUV ausgenommen. Im vorliegenden Fall seien die Arbeiten im Rahmen eines 1998 durch ein nationales Gesetz aufgelegten Finanzierungsprogramms für die Errichtung von Infrastruktur zur Erweiterung, Modernisierung und Erneuerung aller italienischen Häfen geplant und genehmigt worden.

(97) CAMED zufolge beweist auch dies die nicht selektive Art der Maßnahmen im Hinblick auf i) die Position der APN gegenüber allen anderen Hafenbehörden, die die gleichen öffentlichen Gelder für Arbeiten an öffentlichen Liegenschaften und Infrastrukturen in Häfen in ihrem Zuständigkeitsbereich erhielten, sowie auf ii) CAMEDs Position gegenüber anderen Unternehmen in der Schiffbauindustrie und in anderen Bereichen im Hafen von Neapel wie auch in jedem anderen italienischen Hafen.

(98) Außerdem kann CAMED zufolge jedes Unternehmen nach den Regelungen für die Nutzung der öffentlichen Infrastruktur, die Gegenstand der Instandhaltungsarbeiten war, beantragen, dass ihm CAMED nach transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien und gegen ein Entgelt zu öffentlichen Tarifen Zugang zu den von ihm im Rahmen seiner Konzession betriebenen Docks gewährt. Die Infrastruktur sei zu gleichen Bedingungen auch für andere potenzielle Nutzer zugänglich, nicht nur für Schiffsreparaturunternehmen, sondern beispielsweise für Reedereien, Hafendienstleister, Schiffsagenten und Schiffsmanagementgesellschaften, die die Infrastruktur nutzen möchten. CAMED sieht darin eine weitere Bestätigung dafür, dass die Maßnahmen zur Renovierung der Docks nicht selektiv seien und keine bestimmten Unternehmen oder Produktionszweige begünstigten.

(99) CAMED wiederholt auch Italiens Argumente, wonach es zu keiner Verfälschung des Wettbewerbs oder Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten gekommen sei.

(100) CAMED zufolge sind die Maßnahmen auf jeden Fall mit dem Binnenmarkt vereinbar, sowohl nach Artikel 107 Absatz 2 AEUV, da sie darauf abzielten, „den verursachten Schaden durch eine Naturkatastrophe oder außergewöhnliche Vorkommnisse“, in diesem Fall die Bombardierung und das Erdbeben von1980, zu beseitigen, als auch nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV, da mit den Maßnahmen ein Ziel von allgemeinem Interesse verfolgt werde. Außerdem seien die Maßnahmen in Anbetracht der von CAMED selbst vorgenommenen Investitionen (in Höhe von 42 541 495 EUR) angemessen, weil sich dadurch die Intensität der staatlichen Intervention auf ca. 40 % der Gesamtkosten reduziert habe. Den übermittelten Informationen zufolge investierte CAMED 11,1 Mio. EUR in die Docks und den restlichen Betrag in andere Objekte, beispielsweise in die von der Konzessionsgebühr abgedeckten Güter/Flächen, in Lager und Gebäude, Transportkosten, IT und Büroausstattung.

(101) Schließlich stellt CAMED fest, dass es sich bei den Maßnahmen, sollten sie als Beihilfen angesehen werden, um bestehende Beihilfen handeln würde, da die Verjährungsfrist nach Artikel 17 der Verfahrensverordnung abgelaufen sei.

4.2. **Stellungnahme des Beschwerdeführers**

(102) Der Beschwerdeführer stimmt der vorläufigen Bewertung der Kommission zu, wonach die APN als Unternehmen zu betrachten ist, das einer wirtschaftlichen Betätigung nachgeht. Der Beschwerdeführer hält es in Anbetracht der Erläuterungen der Kommission in ihrer Entscheidungspraxis für eine mittlerweile unbestrittene Tatsache, dass

nationale Häfen wirtschaftliche Tätigkeiten durchführen und dass sie untereinander und mit anderen europäischen Häfen und Mittelmeerhäfen im Wettbewerb stehen. So sei die Kommission beispielsweise in ihrem Beschluss von 2012 ([35]) davon ausgegangen, dass die Hafenbehörde von Augusta als Unternehmen einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgegangen sei, die im Betrieb der staatseigenen Hafeninfrastruktur durch Vermietung an Hafenbetreiber gegen eine Konzessionsgebühr bestand. Dies sei ein Präzedenzfall für die Hafenbehörde von Neapel, da die Hafenbehörde von Augusta auf der Grundlage derselben nationalen Bestimmungen ([36]) tätig sei.

(103) Die Konzessionsgebühr wurde nach Meinung des Beschwerdeführers aufgrund nationaler Rechtsvorschriften ([37]) festgesetzt, die irrtümlich für anwendbar gehalten worden seien, da die Konzession nicht ausschließlich die Nutzung der Docks für Schiffbauzwecke betreffe, sondern auch die Verwaltung der Trockendocks durch CAMED. Deshalb behauptet der Beschwerdeführer, die APN habe durch die direkte Erteilung der Konzession an CAMED ohne eine Ausschreibung auf ihren Anspruch auf eine Gebühr für den Betrieb der Trockendocks verzichtet, denn sie erhalte lediglich eine Gebühr für die Konzession für das Gelände. Der Beschwerdeführer weist außerdem darauf hin, dass nach Artikel 6 des Konzessionsvertrags ausdrücklich vorgesehen sei, dass CAMED die Gebühr an die APN „als Entgelt für diese Konzession“ und nicht als steuerliche Abgabe zu entrichten habe.

(104) Der Beschwerdeführer stimmt der vorläufigen Bewertung der Kommission in Bezug auf den öffentlichen Charakter der Finanzmittel und die Selektivität der Maßnahmen zugunsten der APN zu. Er behauptet zudem, dass es sich bei den Maßnahmen nicht um eine reine Mittelübertragung zwischen Behörden handeln könne. Hafenbehörden seien zwar nichtwirtschaftliche öffentlich-rechtliche Einheiten, doch nach dem Gesetz Nr. 84/1994 besäßen sie weitgehende administrative und finanzielle Eigenständigkeit, und die ministerielle Kontrolle gelte nicht für die Konzessionsvergabe u. a. für den Betrieb von Trockendocks.

(105) Der Beschwerdeführer stimmt der vorläufigen Bewertung der Kommission zu, dass die Maßnahmen die vier Altmark-Kriterien nicht erfüllen und dass die Verwaltung der Trockendocks durch die APN daher keine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ist und der APN einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

(106) Der Beschwerdeführer stimmt der vorläufigen Bewertung der Kommission zu, dass die Maßnahmen geeignet sind, den Wettbewerb zwischen europäischen Häfen zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Er wiederholt insbesondere noch einmal, dass die italienischen Häfen mit verschiedenen europäischen Häfen in einem wettbewerblichen Markt im Wettbewerb stünden und folglich das Argument Italiens, es gebe nur eine lokale Nachfrage nach Schiffsreparaturinfrastruktur, zurückgewiesen werden müsse.

(107) Der Beschwerdeführer stimmt der vorläufigen Bewertung der Kommission in Bezug auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe für CAMED zu, da die APN durch die Vergabe der Konzession für die Trockendocks unter dem marktüblichen Preis an CAMED möglicherweise auf öffentliche Mittel verzichtet hat. Der Beschwerdeführer schließt sich auch der vorläufigen Bewertung der Kommission an, dass CAMED einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt hat, da die Konzession nicht durch eine ordnungsgemäße Ausschreibung, sondern durch ein anderes (lediglich auf lokaler Ebene veröffentlichtes) Verfahren vergeben wurde und die Konzessionsgebühr anhand fester Parameter (ohne Berücksichtigung der in dem Gebiet vorhandenen Infrastruktur) und nicht anhand marktüblicher Preise festgesetzt wurde. Der Beschwerdeführer erläutert erneut, dass die Konzession nicht nur das Nutzungsrecht an der staatseigenen Infrastruktur für den Schiffbau, sondern auch den Betrieb der Trockendocks beinhalte. Die Art der Festsetzung der Konzessionsgebühr spiegele die beiden Tätigkeiten von CAMED und den tatsächlichen wirtschaftlichen Wert der Konzession wider.

(108) Der Beschwerdeführer behauptet zudem, dass die Verwaltung der Trockendocks eine Dienstleistung von erheblichem wirtschaftlichen Wert darstelle mit einem geschätzten Jahresumsatz für CAMED zwischen 6 Mio. EUR und 9 Mio. EUR (gegenüber einer jährlich von CAMED entrichteten Gebühr von 137 409,68 EUR), sodass der Wert über die gesamte Laufzeit der Konzession für den Betrieb der öffentlichen Trockendocks zwischen 180 Mio. EUR und 270 Mio. EUR liege. Insbesondere setze sich das von CAMED eingenommene Entgelt zusammen aus Gebühren für: i) die Nutzung der Trockendocks und ii) die Erbringung anderer Nebenleistungen durch CAMED (z. B. notwendige Tätigkeiten für das Einlaufen, Auslaufen und die Instandhaltung von Schiffen im Dock sowie Stromversorgung). Der Beschwerdeführer betont, dass CAMED die Gebühren frei und ohne jegliche Kontrolle durch die Hafenbehörde festsetzen könne und übermäßig hohe Gebühren verlange, die weit über den von Verwaltern ähnlicher Infrastrukturen in anderen Häfen erhobenen Gebühren lägen (im November 2012 habe CAMED die Gebühren um mehr als 300 % angehoben).

(109) Der Beschwerdeführer stimmt der vorläufigen Bewertung der Kommission zu, dass die kumulativen Bedingungen des Altmark-Urteils im Fall von CAMED nicht erfüllt sind und folglich nicht angenommen werden kann, dass es

([35]) Beschluss der Kommission vom 19. Dezember 2012, SA.34940 — Porto di Augusta (ABl. C 77 vom 15.3.2013, S. 1).
([36]) Gesetz Nr. 84/1994, das italienische Rahmengesetz über Häfen.
([37]) Erlass des Ministers für Verkehr und Schifffahrt Nr. 595 vom 15. November 1995 in Konsultation mit dem Minister für Finanzen, „Verordnung zur Regelung der Festsetzung der Gebühren für maritime öffentliche Konzessionen“, GURI Nr. 158 vom 8. Juli 1996.

sich bei der Tätigkeit von CAMED um eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung handelt. Wenn überhaupt, könne es sich seiner Auffassung nach nur beim Betrieb von Trockendock 3 um eine öffentliche Dienstleistung handeln, da dies die größte Dockkammer im Hafen von Neapel sei. Außerdem sei festzustellen, dass die von CAMED betriebenen Trockendocks für Dritte gar nicht frei zugänglich seien. CAMED sei ein bevorzugter Nutzer, der anderen Hafenbetrieben den freien Zugang verwehre. Außerdem verlange CAMED von Dritten Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur, die mutmaßlich über dem marktüblichen Preis liegen.

(110) Dem Beschwerdeführer zufolge verfälschen die Maßnahmen den Wettbewerb auf zwei Ebenen. Zum einen habe CAMED als Verwalter der Infrastruktur einen Vorteil gegenüber seinen potenziellen Wettbewerbern erlangt i) durch die Konzession für den Betrieb der Trockendocks ohne ein Vergabeverfahren und ii) durch ungerechtfertigt niedrige Gebührenzahlungen an die APN, während das Unternehmen selbst von anderen Schiffsreparaturunternehmen, die die Docks nutzen möchten, überhöhte Gebühren verlange. Zum andern habe das Schiffsreparaturunternehmen CAMED als unrechtmäßig bevorzugter Nutzer der öffentlichen Docks einen Vorteil erhalten.

(111) In Bezug auf die Beeinträchtigung des Handels betont der Beschwerdeführer, dass insbesondere internationale Unternehmen, die häufig multinationalen Konzernen angehören, Bedarf an einer Schiffbauinfrastruktur hätten.

(112) In Bezug auf die Vereinbarkeit der Beihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt stimmt der Beschwerdeführer der vorläufigen Bewertung der Kommission zu, dass die Trockendocks keine Verkehrsinfrastrukturen sind und daher nicht in den Geltungsbereich von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV fallen. Außerdem meint der Beschwerdeführer, dass die Maßnahmen die Vereinbarkeitskriterien i) des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe a oder c in Bezug auf regionale Beihilfen oder ii) die DAWI-Rahmenbestimmungen von 2011 oder iii) die sektorspezifischen Bestimmungen für staatliche Beihilfen im Schiffbausektor nicht erfüllen.

(113) Letztlich schließt sich der Beschwerdeführer der Einschätzung der Kommission an, dass die Beihilfemaßnahmen zu einer Zeit gewährt wurden, als die maßgeblichen Arbeiten aufgrund von Anträgen der APN und nicht im Jahr 1998 (wie von Italien behauptet) nach Artikel 9 des Gesetzes Nr. 413/1998 in das Investitionsprogramm aufgenommen wurden.

5. **WÜRDIGUNG**

(114) Nach 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".

(115) Eine Maßnahme gilt folglich als staatliche Beihilfe im Sinne dieses Artikels, wenn diese kumulativen Bedingungen erfüllt sind: (i) Die Maßnahme muss dem Staat zuzurechnen sein und aus staatlichen Mitteln finanziert werden; (ii) sie muss dem Begünstigten einen Vorteil verschaffen; (iii) dieser Vorteil muss selektiv sein; (iv) die Maßnahme muss den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

5.1. **Vorliegen einer Beihilfe für die Hafenbehörde von Neapel**

5.1.1. *Der Begriff des Unternehmens*

(116) Nach italienischem Recht sind Hafenbehörden nichtwirtschaftliche öffentliche Einrichtungen, die für die allgemeine Instandhaltung und Entwicklung der Hafeninfrastruktur sorgen sollen. Zu diesem Zweck dürfen die Finanzmittel, die einer Hafenbehörde zur Verfügung stehen, nur für die Verwaltung des Hafens und zur Wahrnehmung der ihr vom Gesetz zugewiesenen Aufgaben verwendet werden (siehe Erwägungsgrund 55).

(117) Der Gerichtshof der Europäischen Union ([38]) (im Folgenden „Gerichtshof") hat Unternehmen durchgängig als „jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung" definiert. Der Gerichtshof hat stets betont, dass jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter und Dienstleistungen auf dem Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt ([39]).

(118) Ob eine Einheit als Unternehmen eingestuft wird, hängt somit ausschließlich von der Art ihrer Tätigkeit ab. Dieses allgemeine Prinzip lässt drei wesentliche Schlussfolgerungen zu: i) Die Rechtsform der Einheit nach nationalem Recht ist nicht entscheidend; ii) die Anwendung der staatlichen Beihilferegeln hängt nicht davon ab, ob die Einheit gegründet wurde, um Gewinn zu erzielen; iii) die Einstufung einer Einheit als Unternehmen hängt immer von einer bestimmten Tätigkeit ab.

([38]) Siehe z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 1991, Höfner und Elser/Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, Rn. 21; Urteil des Gerichtshofs vom 17. Februar 1993, Poucet und Pistre/AGF und Cancava, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, Rn. 17; Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

([39]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, Rn. 7; Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, C- 35/96, ECLI:EU:C:1998:303, Rn. 36; Urteil des Gerichtshofs vom 12. September 2000, Pavlov u. a., C-180/98 bis C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, Rn. 75.

(119) Bei den in Rede stehenden Maßnahmen handelt es sich um die Finanzierung der Sanierung der Infrastruktur für Schiffsreparaturen (Trockendocks) in einem Hafen, dessen Eigentümer der italienische Staat ist, der seine Rechte durch die als Verwalter agierende APN wahrnimmt. Nach Einschätzung der Kommission sind Trockendocks keine Hafeninfrastruktur, sondern Produktionsanlagen für Werften, die für Schiffbau- oder Schiffsreparaturarbeiten genutzt werden. Seit langem geht die Kommission in ihrer Entscheidungspraxis davon aus, dass Schiffbau eine wirtschaftliche Tätigkeit ist, bei der es um Handel zwischen Mitgliedstaaten geht ([40]).

(120) Die APN nutzt die Trockendocks kommerziell und erhebt dafür ein Flächennutzungsentgelt. Im Gegensatz zur Behauptung Italiens (siehe Erwägungsgründe 57 und 58) stellen diese Gebühren einen Ausgleich für die Erbringung einer wirtschaftlichen Dienstleistung dar (entgeltliche Vermietung von Schiffsreparaturanlagen). Die Gebühren sind eine der Einnahmequellen der APN, die ihr die Finanzierung ihrer Tätigkeiten, darunter Investitionen zur Instandhaltung der Trockendocks, ermöglichen. Durch die Instandhaltung der Trockendocks für Schiffsreparaturen kann die APN ihre Verwaltungstätigkeiten für den Hafen aufrechterhalten und Schiffsreparaturunternehmen anziehen. Ohne solche Arbeiten könnten die Trockendocks gar nicht ordnungsgemäß betrieben werden, und langfristig wäre die APN nicht in der Lage, ihre Geschäftstätigkeit, d. h. die entgeltliche Vermietung, weiterzuführen. Nach Artikel 1 des Konzessionsvertrags wird „die Konzession für Umbau- und Reparaturarbeiten an Schiffen und Freizeitbooten und für die Verwaltung der Trockendocks gewährt“ ([41]) und somit die Nutzung des in Rede stehenden öffentlichen Geländes im Voraus genau festgelegt.

(121) Auch wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass die APN im Rahmen ihrer öffentlichen Aufgaben auch Tätigkeiten im öffentlichen Auftrag durchführen kann, betrifft dieser Beschluss nur die Verwaltung der unterstützten Trockendocks und ihre entgeltliche Vermietung. Nach ständiger Rechtsprechung hängt die Einstufung einer Einheit als Unternehmen stets von einer bestimmten Tätigkeit ab. Eine Einheit, die sowohl wirtschaftliche als auch nichtwirtschaftliche Tätigkeiten durchführt, ist ausschließlich im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Tätigkeit als Unternehmen zu betrachten. Daher muss die Kommission zu der Frage, ob es sich bei den anderen Tätigkeiten der Hafenbehörde (d. h. anderen als der entgeltlichen Vermietung von Schiffsreparaturanlagen) um wirtschaftliche Tätigkeiten handelt, keine Stellung beziehen.

5.1.2. *Zurechenbarkeit und staatliche Mittel*

(122) Die für die Investitionsvorhaben gewährten Mittel wurden aus dem Staatshaushalt an die APN übertragen. Wie in Abschnitt 5.1.1 ausgeführt, kann die APN für die Zwecke dieses Beschlusses als Unternehmen eingestuft werden, da es sich um eine Einheit handelt, die im Auftrag des Eigentümers, d. h. des italienischen Staates, eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Somit handelt es sich um eine Übertragung staatlicher Mittel, die dem Staat zuzurechnen sind.

5.1.3. *Selektivität*

(123) Eine Maßnahme kann nur dann als staatliche Beihilfe gelten, wenn sie spezifisch oder selektiv ist und nur bestimmte Unternehmen und/oder Produktionszweige begünstigt.

(124) Da es im vorliegenden Fall um Beihilfemaßnahmen geht, die nur der APN gewährt wurden, lässt das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils vermuten, dass die Maßnahmen selektiv sind ([42]).

(125) Die Kommission stellt fest, dass die in Rede stehenden Maßnahmen die APN gegenüber anderen Unternehmen, die tatsächlich und rechtlich in einer vergleichbaren Situation sind, auf jeden Fall begünstigen. Das Gesetz Nr. 413/1998 sieht vor, dass das Ministerium auf Antrag von Hafenbehörden ein Investitionsprogramm auflegt. Auf Antrag der APN wurde das Investitionsprogramm durch zwei Ministerialerlasse (vom 27. Oktober 1999 und vom 2. Mai 2001) angenommen (siehe Erwägungsgrund 25). Obwohl auch einige andere in dem Investitionsprogramm ([43]) aufgeführte Hafenbehörden öffentliche Gelder für Investitionen in anderen italienischen Häfen

([40]) Siehe z. B. Entscheidung der Kommission vom 12. Mai 2004 über die staatliche Beihilfe Spaniens für die weitere Umstrukturierung der staatseigenen Werften, Beihilfesache C 40/00 (ex NN 61/00) (2005/173/EG).

([41]) *„la concessione è assentita allo scopo di esercitarvi un cantiere di transformazioni e riparazioni di navi e/o imbarcazioni da diporto nonché per la gestione dei bacini di carenaggio in muratura…“*

([42]) Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2017, Griechenland/Kommission, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, Rn. 79.

([43]) Im Programm vom 27. Oktober 1999 sind 20 Häfen aufgeführt, die staatliche Gelder erhalten, und im Programm vom 2. Mai 2001 wurde diese Liste noch einmal erweitert (auf 25 Häfen).

verwenden konnten, kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass es sich um selektive Maßnahmen handelt, die die Schiffbauanlage der APN begünstigen. Die APN erhielt — im Gegensatz zu anderen Verwaltern von Schiffbauanlagen, die nicht in das Investitionsprogramm aufgenommen wurden, weil sie beispielsweise keine Hafenbehörden sind — staatliche Mittel zur Erweiterung und Modernisierung und zum Ausbau der von ihr verwalteten Schiffbauanlage. Die nicht auf der Liste stehenden Verwalter von Schiffbauanlagen, die sich tatsächlich und rechtlich in einer vergleichbaren Situation wie die APN befinden, müssen die Infrastruktur für den Schiffbau ohne staatliche Unterstützung erweitern, modernisieren oder ausbauen. Dem Gerichtshof zufolge kann weder aus einer großen Zahl begünstigter Unternehmen (auch nicht, wenn es alle Unternehmen eines Wirtschaftszweigs sind) noch aus der Verschiedenartigkeit und der Bedeutung der Wirtschaftszweige, zu denen sie gehören, geschlossen werden, dass eine staatliche Maßnahme eine allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme darstellt ([44]). Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Maßnahmen auch deshalb selektiv sind, weil sie einen Verwalter von Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen gegenüber Verwaltern von Produktions- und Reparaturanlagen in anderen Wirtschaftszweigen begünstigen. Die Letztgenannten befinden sich in einer tatsächlich und rechtlich vergleichbaren Situation, da sie ihre wirtschaftliche Tätigkeit ebenfalls auf der Grundlage der von ihnen verwalteten Produktions- oder Reparaturanlagen ausüben. Sie müssen ihre wirtschaftliche Tätigkeit jedoch ohne Investitionshilfen durchführen, wie sie die APN erhält.

5.1.4. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(126) Die öffentliche Finanzierung in Höhe von 44 138 854,50 EUR wird durch Zuschüsse oder Rückzahlung der von der APN bei Finanzinstituten aufgenommenen Darlehen gewährt, wie aus Tabelle 2 hervorgeht. Ein Zuschuss ist ein nicht rückzahlbares Finanzinstrument, bei dem keine Finanzierungskosten anfallen. Auch die vom Staat übernommene Rückzahlung der von einem Unternehmen aufgenommenen Darlehen ohne Finanzierungskosten für das begünstigte Unternehmen ist unter normalen Marktbedingungen nicht zu erhalten, da das Unternehmen von finanziellen Verpflichtungen befreit wird, die es normalerweise zu erfüllen hätte. Am Markt wären solche Finanzierungsinstrumente für den Begünstigten nicht erhältlich. Somit verschafft die öffentliche Finanzierung der APN einen wirtschaftlichen Vorteil.

(127) Aus dem Altmark-Urteil ergibt sich jedoch, dass vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährte Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen den betreffenden Unternehmen keinen derartigen Vorteil verschaffen und somit keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen, sofern vier kumulative Bedingungen erfüllt sind ([45]):

— Erstens muss *das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein*. Da die Mitgliedstaaten definieren, was Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sind, kann die Kommission im Prinzip lediglich kontrollieren, ob der Mitgliedstaat bei seiner Definition einer Dienstleistung als DAWI einen offensichtlichen Fehler begangen hat.

— Zweitens sind die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufzustellen. Dass die Ausgleichsparameter im Voraus festzulegen sind, bedeutet nicht, dass der Ausgleich nach einer bestimmten Formel berechnet werden muss. Es muss nur von Vornherein feststehen, wie der Ausgleich festgelegt werden soll. Üblicherweise werden in dem betreffenden Gesetz, das die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt, Inhalt und Dauer dieser Verpflichtungen, das Unternehmen und das betreffende Gebiet, die Parameter für die Berechnung, Kontrolle und Überprüfung des Ausgleichs sowie die Regelungen zur Vermeidung und Rückforderung von Überkompensation spezifiziert.

— Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken.

— Wenn viertens die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

(128) Im vorliegenden Fall (siehe Erwägungsgrund 62) argumentierte Italien, dass durch Artikel 1.g des Ministerialerlasses vom 14. November 1994 alle italienischen Hafenbehörden mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betraut worden seien. Die Kommission wird daher prüfen, ob alle vier Altmark-Kriterien erfüllt sind.

([44]) Siehe z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, Belgien/Kommission, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, Rn. 32; Urteil des Gerichtshofs vom 8. November 2001, Adria-Wien Pipeline und Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, Rn. 48.

([45]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 87-88.

(129) Da die erste Altmark-Voraussetzung Transparenz und Rechtssicherheit gewährleisten soll, müssen nach der Rechtsprechung ([46]) mindestens zwei Kriterien erfüllt sein: i) Das Unternehmen muss tatsächlich mit der Wahrnehmung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und ii) Art, Dauer und Geltungsbereich dieser Verpflichtungen müssen genau definiert sein. Wenn diese objektiven Kriterien nicht klar definiert sind, lässt sich nicht feststellen, ob eine bestimmte Tätigkeit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse entspricht. Die beiden Mindestkriterien sind strikt einzuhalten; sie fallen nicht unter den weiten Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten. Daher kontrolliert die Kommission ihre Einhaltung genau und überprüft in diesem Stadium nicht, ob offensichtliche Fehler vorliegen. Erst zu einem späteren Zeitpunkt wird geprüft, ob offensichtliche Fehler vorliegen, um festzustellen, ob die tatsächlich übertragenen und genau definierten Dienstleistungen und Verpflichtungen als DAWI angesehen werden können. Erst in diesem letzten Stadium kann es relevant sein, ob ein Marktversagen vorliegt.

(130) In der vorliegenden Beihilfesache waren Art, Dauer und Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, mit der die APN mutmaßlich betraut wurde, nicht klar definiert. Im Gegensatz zur Behauptung Italiens (siehe Erwägungsgrund 63) beschreibt das nationale Gesetz (Artikel 1.g des Ministerialerlasses vom 14. November 1994) nur ganz allgemein die allen Hafenbehörden auferlegte Verpflichtung zur Verwaltung von Trockendocks („*gestione di (…) bacini di carenaggio per il settore industriale*“), ohne dass dies weiter ausgeführt wird. In Artikel 1.g ist die Dauer der mutmaßlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung überhaupt nicht definiert. Außerdem werden durch eine derart allgemein formulierte Bestimmung Art und Geltungsbereich der Verpflichtung in keiner Weise klar definiert.

(131) In Bezug auf die Frage, ob die mutmaßliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtung als DAWI angesehen werden kann, stellt die Kommission jedenfalls fest, dass Italien einen offensichtlichen Fehler begangen hat. Italien hat keinen Beweis dafür erbracht, dass die APN durch die entgeltliche Vermietung von Schiffsreparaturanlagen eine Tätigkeit ausübt, die unter vergleichbaren Bedingungen hinsichtlich Preis, Qualität, Kontinuität und Zugänglichkeit auf dem Markt nicht erhältlich ist. Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die Existenz (oder die Möglichkeit der Errichtung) anderer Trockendocks und Schwimmdocks gleicher Größe wie im Hafen von Neapel und in benachbarten Häfen die Einstufung der Verwaltung eines bestimmten Trockendocks durch die Hafenbehörde als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ausschließt. Außerdem bieten die subventionierten Anlagen keinen allgemeinen Vorteil für die Gesellschaft, sondern sind eine reine Dienstleistung für Schiffsreparaturunternehmen in der Region Neapel ([47]). In der Rechtssache Enirisorse ([48]) hat der Gerichtshof bestätigt, dass der Betrieb eines Verkehrshafens nicht ohne Weiteres eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellt. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die wirtschaftlichen Dienstleistungen der APN keine besonderen Merkmale im Vergleich zur marktüblichen Vermietung von Schiffsreparaturanlagen aufweisen ([49]) und dass sie kein Marktversagen ausgleichen.

(132) Zum zweiten und dritten Altmark-Kriterium merkt die Kommission Folgendes an: Der Ministerialerlass vom 14. November 1994 enthält keine Quantifizierung von objektiven und transparenten Parametern, um den Ausgleich für mutmaßlich von der APN erbrachte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu berechnen. Auch in den entsprechenden Rechtsakten (siehe Erwägungsgrund 125) ist der Ausgleich für die mutmaßlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht weiter spezifiziert.

(133) Daher lässt sich nicht feststellen, ob der gewährte Ausgleich über das hinausgeht, was erforderlich wäre, um die Kosten für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung einschließlich eines angemessenen Gewinns zu decken.

(134) In Bezug auf das vierte Altmark-Kriterium stellt die Kommission fest, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung Italien zufolge nicht im Wege eines öffentlichen Vergabeverfahrens nach italienischem Recht an die APN übertragen wurde und auch nicht übertragen werden kann (siehe Erwägungsgrund 66).

(135) Wenn das Unternehmen, das mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betraut werden soll, nicht durch ein öffentliches Vergabeverfahren ausgewählt wird, damit die Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Gemeinschaft erbracht wird, ist dem Altmark-Urteil zufolge die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Mitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

([46]) Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, Comunidad Autónoma del País Vasco und Itelazpi/Kommission, C-66/16 P bis C-69/16 P, ECLI:EU:C:2017:999, Rn. 72, 73 und 75; siehe auch Schlussanträge des Generalanwalts Wathelet, Comunidad Autónoma del País Vasco und Itelazpi/Kommission, C-66/16 P bis C-69/16 P, ECLI:EU:C:2017:654, Rn. 112, 114-117 und 121-122.

([47]) Siehe Mitteilung der Kommission von 2011 zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, Randnummer 50.

([48]) Urteil des Gerichtshofs vom 27. November 2003, Enirisorse, C-34/01 bis C-38/01, ECLI:EU:C:2003:640, Rn. 33.

([49]) Siehe Mitteilung C(2011) 9404 endg. vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI-Mitteilung von 2011), Randnummer 45.

(136) Die italienischen Behörden haben keine umfassende Analyse der Kosten eines solchen Unternehmens vorgelegt, das mit Mitteln zur Erfüllung der mutmaßlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung angemessen ausgestattet ist. Italien hat auch nicht angegeben, dass eine solche Analyse zur Bestimmung der Methode für die Berechnung des Ausgleichs durchgeführt worden wäre.

(137) Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die vier Bedingungen nicht kumulativ erfüllt sind und die in Rede stehenden Maßnahmen somit einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen.

5.1.5. *Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels*

(138) Wenn die von einem Mitgliedstaat gewährte finanzielle Unterstützung die Position eines Unternehmens gegenüber anderen Unternehmen stärkt, die im unionsinternen Handel untereinander im Wettbewerb stehen, ist nach ständiger Rechtsprechung zumindest von potenziellen Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten und auf den Wettbewerb auszugehen. ([50])

(139) Die Kommission nimmt Italiens Argumente zur Kenntnis, wonach die Verwaltung von Häfen nach nationalem Recht eine staatliche Aufgabe sei und die Hafenbehörden sich nicht in einem liberalisierten und von Wettbewerb zwischen Mitgliedstaaten geprägten Sektor betätigten.

(140) Wie in den Erwägungsgründen 118 und 119 ausgeführt wurde, wird die APN dank dieses Investitionsvorhabens durch die Wiederherstellung der Trockendocks zu angemessenen Bedingungen die wirtschaftliche Tätigkeit der Vermietung der Trockendocks weiter ausüben und damit ihre Wettbewerbsposition verbessern können. Zwar ist die APN auf dem vorgelagerten Markt der Vermietung von Schiffbau-/Schiffsreparaturinfrastruktur tätig, doch diese Infrastruktur wird subventioniert und dann genutzt, um Schiffbau- und Schiffsreparaturdienste auf nachgelagerter Ebene anzubieten, was den Wettbewerb verfälscht und den Handel auf Unionsebene beeinträchtigt. Der Grund dafür ist, dass der Schiffbau-/Schiffsreparatursektor dem Wettbewerb und dem Handel auf Unionsebene offensteht. Deshalb bieten die sektorspezifischen Bestimmungen für den Schiffbau einen Rahmen für mögliche öffentliche Interventionen in diesen Anlagen ([51]). Außerdem steht die APN im Wettbewerb mit anderen Verwaltern, die Schiffbau-/Schiffsreparaturanlagen in der Union vermieten, und betätigt sich somit in einem Markt, der dem Wettbewerb und dem Handel auf Unionsebene offensteht.

(141) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die fraglichen Maßnahmen geeignet sind, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen.

5.1.6. *Zum mutmaßlichen Verstoß gegen Artikel 345 AEUV*

(142) Italien behauptet, dass die Einstufung der Maßnahmen als staatliche Beihilfe ein Verstoß gegen Artikel 345 AEUV wäre, in dem der Grundsatz der Neutralität zwischen privaten und öffentlichen Einheiten verankert ist. Ein privater Eigentümer könne so viel in Schiffsreparaturanlagen investieren, wie er wolle, während Investitionen des Staates in staatseigene Infrastruktur immer staatliche Beihilfen seien.

(143) Die Kommission stellt fest, dass die Rechtsordnung der Union in Bezug auf die Eigentumsordnung neutral ist und das Recht der Mitgliedstaaten, als Wirtschaftsbeteiligte aufzutreten, in keiner Weise einschränkt. Sobald Behörden direkt oder indirekt wirtschaftliche Transaktionen „gleich welcher Art" durchführen ([52]), unterliegen sie jedoch den Beihilferegeln der Union. Wirtschaftliche Transaktionen öffentlicher Körperschaften (einschließlich öffentlicher Unternehmen) gewähren der Gegenseite keinen Vorteil und stellen daher keine Beihilfe dar, wenn sie unter normalen Marktbedingungen durchgeführt werden ([53]).

(144) Die Kommission stellt fest, dass Italien durch seine staatliche Finanzierung der APN keine Investition nach dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten durchgeführt hat. Zum einen ist dieser Grundsatz nicht anwendbar, wenn eine Behörde selbst als organisierende und vergebende Behörde einer öffentlichen Dienstleistung auftritt. Die Anwendbarkeit dieses Prinzips ist zwangsläufig ausgeschlossen, da der Mitgliedstaat per definitionem als Behörde bei der Organisation und Vergabe der mutmaßlichen öffentlichen Dienstleistung auftritt. ([54]) Zweitens geht die Kommission davon aus, dass selbst wenn das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Investors anwendbar wäre, ein privater Betreiber in diesem Wirtschaftszweig zuvor einen Geschäftsplan aufgestellt und auf dieser Grundlage nur eine gewinnversprechende Investition durchgeführt hätte. Andere Erwägungen (wie die von Italien vorgebrachte Imageverbesserung, siehe Erwägungsgrund 69) könnten bei der Rentabilitätsanalyse ausnahmsweise berücksichtigt werden, doch dazu müssten objektive Beweise vorgelegt werden, was Italien unterlassen hat.

([50]) Siehe z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 17. September 1980, Philip Morris/Kommission, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, Rn. 11, und Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 2004, Italien/Kommission, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, Rn. 44.

([51]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 12. Mai 2004 über die staatliche Beihilfe Spaniens für die weitere Umstrukturierung der staatseigenen Werften, Beihilfe C 40/00 (ex NN 61/00), (2005/173/EG).

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

([53]) Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 60-61.

([54]) Urteil des Gerichts vom 1. März 2017, SNCM/Kommission, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, Rn. 233.

(145) Wie im Einleitungsbeschluss festgestellt wurde, legten die italienischen Behörden eine Finanzanalyse auf der Grundlage der Finanzierungslücke vor, die sich aus der Differenz zwischen dem abgezinsten Wert der erwarteten Betriebsgewinne der Investition und den abgezinsten Investitionskosten des Projekts ergab. Nach dieser Berechnung weist das Projekt über einen Referenzzeitraum von 25 Jahren einen negativen finanziellen Nettogegenwartswert von -44 274 286,68 EUR auf.

(146) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Einstufung der Maßnahmen als staatliche Beihilfe kein Verstoß gegen Artikel 345 AEUV wäre.

5.1.7. *Qualifizierung der Maßnahmen als bestehende Beihilfe*

(147) Italien behauptet, dass die fraglichen Maßnahmen bestehende Beihilfen im Sinne des Artikels 1 Buchstabe b Nummer v der Verfahrensverordnung darstellen; danach sind „bestehende Beihilfen" „Beihilfen, die als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren haben". Weiter heißt es in Artikel 1 Buchstabe b Nummer v: „Werden bestimmte Maßnahmen im Anschluss an die Liberalisierung einer Tätigkeit durch Rechtsvorschriften der Union zu Beihilfen, so gelten derartige Maßnahmen nach dem für die Liberalisierung festgelegten Termin nicht als bestehende Beihilfen."

(148) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe nicht als bestehende Beihilfe eingestuft werden kann, da staatliche Unterstützung für Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen seit jeher, auch schon vor dem Urteil ([55]) in der Rechtssache Leipzig/Halle, als staatliche Beihilfe galt.

(149) Die Kommission nimmt die Argumente Italiens zur Kenntnis, wonach die Entscheidung 94/374/EG über das Gesetz der Region Sizilien (zitiert im Einleitungsbeschluss, siehe Erwägungsgrund 74) nicht darauf schließen lasse, dass öffentliche Unterstützungsmaßnahmen für Schiffsreparaturanlagen in einem Trockendock in den Geltungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV fallen. Die Kommission gelangt aber zu dem Schluss, dass in dieser Entscheidung klar unterschieden wird zwischen der öffentlichen Unterstützung für die Einrichtung, die für die Hafenverwaltung zuständig ist (die nicht als staatliche Beihilfe eingestuft wurde) und der öffentlichen Unterstützung für dieselbe öffentliche Einrichtung für Instandhaltungsarbeiten an dem Trockendock (die als staatliche Beihilfe eingestuft wurde). Auf jeden Fall ist der Begriff der staatlichen Beihilfe ein objektiver Begriff, bei dem sich nur die Frage stellt, ob eine staatliche Maßnahme einem oder mehreren einzelnen Unternehmen einen Vorteil verschafft, während der objektive Begriff durch die Entscheidungspraxis der Kommission unangetastet bleibt ([56]).

(150) Deshalb wiederholt die Kommission ihre Schlussfolgerung, dass die in Rede stehenden Maßnahmen auch schon vor dem Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle staatliche Beihilfen darstellten.

5.2. **Vorliegen einer Beihilfe für CAMED**

(151) Da die APN öffentliche Gelder für die mit CAMED vereinbarten Interventionen erhalten hat und weiterhin erhalten wird, musste CAMED nicht die gesamten Investitionskosten tragen, wie es andere private Betreiber von Schiffsreparaturanlagen auf dem Markt tun müssten. Die Kommission stellt fest, dass Italien durch die Überlassung der Trockendocks an CAMED zu Preisen unter den marktüblichen Sätzen dem Unternehmen einen selektiven Vorteil gewährt hat.

5.2.1. *Zurechenbarkeit und staatliche Mittel*

(152) Da es sich bei der APN um eine öffentliche Einrichtung handelt, die Teil der staatlichen Verwaltung ist (auch wenn sie als privates Unternehmen agiert, siehe Erwägungsgrund 118), kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen dem Staat zuzurechnen sind. Wenn eine Behörde einem Begünstigten Zuschüsse gewährt, ist diese Mittelübertragung dem Staat zuzurechnen, auch wenn die fragliche Einrichtung von anderen Behörden rechtlich unabhängig ist.

(153) Staatliche Mittel umfassen alle Mittel des öffentlichen Sektors einschließlich der Mittel innerstaatlicher (dezentraler, föderaler, regionaler und anderer) Einheiten. Auch der Verzicht auf Einnahmen, die ansonsten an den Staat gezahlt worden wären, stellt eine Übertragung staatlicher Mittel dar. Wenn Behörden Güter oder Dienstleistungen zu einem Preis unter den marktüblichen Sätzen bereitstellen, bedeutet dieses einen Verzicht auf staatliche Mittel (und die Gewährung eines Vorteils).

(154) Daher stellt die Kommission fest, dass die APN durch die Überlassung der Trockendocks an CAMED zu Preisen unter den marktüblichen Sätzen auf staatliche Mittel verzichtet hat.

([55]) Siehe z. B. Entscheidung 94/374/EG.
([56]) Urteil des Gerichts vom 4. März 2009, Associazione italiana del risparmio gestito und Fineco Asset Management/Kommission, T-445/05, ECLI:EU:T:2009:50, Rn. 145.

5.2.2. *Selektivität*

(155) Eine Maßnahme kann nur dann als staatliche Beihilfe eingestuft werden, wenn sie spezifisch oder selektiv ist und nur bestimmte Unternehmen und/oder Produktionszweige begünstigt. Italien behauptet, die Maßnahmen hätten einen allgemeinen, bereichsübergreifenden Charakter, da nach der Organisationsform des Hafensektors nach italienischem Recht alle Unternehmen (nicht nur CAMED), die im Hafenbereich in allen italienischen Häfen (nicht nur in Neapel) und in allen Wirtschaftssektoren (nicht nur im Schiffbau) tätig sind, von „Beihilfen" „profitiert" hätten, die den mutmaßlichen Beihilfen für CAMED entsprachen. Die Kommission widerspricht dieser Einschätzung aus den folgenden Gründen.

(156) Zum einen ist zu vermuten, dass dieser Vorteil dem Unternehmen selektiv gewährt wurde, da der Konzessionsvertrag nur mit CAMED unterzeichnet wurde. Bei individuellen Beihilfemaßnahmen legt das Bestehen eines wirtschaftlichen Vorteils die Vermutung nahe, dass es sich um eine selektive Maßnahme handelt ([57]). Zum andern sind die Maßnahmen auf jeden Fall selektiv, das sie CAMED gegenüber anderen Unternehmen, die sich in einer rechtlich und tatsächlich vergleichbaren Situation befinden, begünstigen. Wie in Abschnitt 5.2.3 des vorliegenden Beschlusses ausgeführt wurde, kann CAMED die Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen im Hafen vom Neapel gegen Zahlung eines geringen Anteils der anfallenden Kosten betreiben. Andere Werften (in anderen Häfen oder außerhalb von Hafengebieten), die nichtstaatliche Anlagen betreiben und damit nicht unter den Ministerialerlass Nr. 595/1995 fallen, müssen dagegen grundsätzlich die gesamten Kosten für die Errichtung ihrer eigenen, von ihnen betriebenen Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen selbst tragen. Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Maßnahmen auch deshalb selektiv sind, weil sie einen Betreiber von Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen gegenüber Betreibern von Produktions- oder Reparaturanlagen in anderen Wirtschaftsbereichen begünstigen. Die Letztgenannten sind in einer tatsächlich und rechtlich vergleichbaren Situation, da sie ihre wirtschaftliche Tätigkeit ebenfalls auf der Grundlage der von ihnen betriebenen Produktions- oder Reparaturanlagen ausüben. Doch im Gegensatz zu CAMED gehen sie ihrer Tätigkeit nach, ohne von nicht kostendeckenden Mietzinsen für die Anlagen zu profitieren.

5.2.3. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(157) In Bezug auf CAMED stellt die Kommission fest, dass der Konzessionsvertrag nicht im Wege einer offenen Ausschreibung vergeben wurde, sondern durch ein anderes Verfahren, bei dem andere Unternehmen sich zu einem individuellen Antrag auf eine Konzession äußern oder Alternativvorschläge vorlegen konnten (eine Art „Widerspruchsverfahren", siehe Erwägungsgrund 15).

(158) Die Kommission stellt auch fest, dass die von CAMED nach dem Konzessionsvertrag von 2004 gezahlte Gebühr keiner marktkonformen Gebühr entspricht. Das Flächennutzungsentgelt, das CAMED an die APN zahlt, wird auf der Grundlage feststehender gesetzlicher Parameter berechnet; es beträgt durchschnittlich etwa 140 201,29 EUR pro Jahr, was für einen Konzessionszeitraum vom 30 Jahren etwa 4,2 Mio. EUR ergeben würde ([58]). Die Gebühr wurde auf der Grundlage des Erlasses Nr. 595 vom 15. November 1995 festgelegt; berücksichtigt wurde die Zahl der Quadratmeter des öffentlichen Geländes, für das die Konzession gilt, multipliziert mit einem Einheitsbetrag in Euro, der jährlich durch Anwendung eines in Prozent ausgedrückten Koeffizienten erhöht wird. Der Einheitsbetrag in Euro variiert entsprechend den von der Konzession abgedeckten Tätigkeiten. Unter den in dem Erlass genannten Tätigkeiten sind „Werftarbeiten" (d. h. Schiffsreparaturen/-umbauten). CAMED wurde im Rahmen der Konzession aber auch mit der Verwaltung der Trockendocks betraut, was in dem Erlass nicht aufgeführt ist.

(159) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass die nach der beschriebenen Methode festgelegte Gebühr lediglich ein Entgelt für die Inbesitznahme des staatlichen Eigentums ist, in dem der eigentliche Gegenstand und der entsprechende wirtschaftliche Wert der Konzession nicht berücksichtigt sind. In der Gebühr nicht berücksichtigt ist insbesondere die Tatsache, dass CAMED im Rahmen der Konzession nicht nur Schiffsreparaturen durchführen, sondern auch die alleinige Verwaltung der staatlichen Trockendocks wahrnehmen kann. Das ermöglicht es CAMED, anderen Hafenbetreibern, die Reparaturarbeiten in diesen Trockendocks ausführen möchten, eine Gebühr zu berechnen ([59]).

(160) Außerdem stellt die Kommission fest, dass CAMED sich in der Konzession von 2004 verpflichtet hat, Investitionen im Umfang von 24 610 420 EUR zu tätigen. Nach Angaben Italiens und von CAMED belief sich das Investitionsprogramm des Unternehmens tatsächlich auf 42 541 495 EUR (siehe Erwägungsgründe 80 und 100).

(161) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass CAMED als Verwalter und Betreiber der Trockendocks (d. h. Anbieter von Schiffsreparaturen) die gesamten Kosten der Renovierungsarbeiten tragen müsste. Wenn die

([57]) Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2017, Griechenland/Kommission, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, Rn. 79.

([58]) Dieser Wert ergibt sich aus der Extrapolation der durchschnittlichen Konzessionsgebühr, die CAMED bisher für den Zeitraum 2004 bis 2017 gezahlt hat, über eine Laufzeit von 30 Jahren.

([59]) Die von anderen Hafenbetreibern an CAMED gezahlten Gebühren gelten insbesondere für: i) die Nutzung der Trockendocks und ii) die Bereitstellung von „Nebendienstleistungen" wie Einfahrt, Ausfahrt und Instandhaltung der Schiffe im Dock, Bereitstellung von Strom, Druckluft, Dockkran, Überwachung und Betriebssicherheit durch CAMED.

renovierten Anlagen dem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden, müsste CAMED dagegen eine (Konzessions-)Gebühr zahlen, die zumindest den Wert der Investitionen des italienischen Staates und der Hafenbehörde für die Renovierungen widerspiegeln würde. Dies ist dadurch zu begründen, dass CAMED die subventionierte Infrastruktur über die gesamte Lebensdauer nutzt, sodass dem Staat nach Ablauf der Konzession nur ein kleiner Restwert bleiben wird.

(162) Die Kommission stellt fest, dass nur ein Teil der von CAMED vorgenommenen Investitionen in die Renovierung der Trockendocks fließt (siehe Erwägungsgrund 100). Der verbleibende (größte) Teil der Investitionen fällt direkt für den täglichen Betrieb und die Verwaltung der Anlagen an, für die CAMED in jedem Fall verantwortlich wäre.

(163) Daher sind die Investitionen in Höhe von 42 Mio. EUR, die CAMED zu seinem eigenen Nutzen ausgeführt hat (um Kosten zu decken, die das Unternehmen ohnehin tragen müsste), eine zusätzliche private Investition zu allen in Tabelle 2 aufgeführten öffentlichen Interventionen; sie können nicht als Beitrag zu einer marktüblichen Konzessionsgebühr betrachtet werden. Ebenso wenig kann der Teil dieses von CAMED aufgewendeten Betrags (11,1 Mio. EUR) für Investitionen in die Docks (siehe Erwägungsgrund 15) als Eigenbeitrag gesehen werden, da der APN durch Amortisation aller Vermögenswerte nach Ablauf des Konzessionsvertrags kein (oder nur ein minimaler) Wert zufließen wird.

(164) Wie aus dem Einleitungsbeschluss hervorgeht, hat die Kommission zudem Zweifel, ob CAMED durch den Konzessionsvertrag mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betraut wurde. Vor dem Einleitungsbeschluss argumentierte Italien, da die Trockendocks von CAMED für eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse genutzt würden, stelle jede dafür erforderliche Investition einen Ausgleich für diese Dienstleistung dar.

(165) Seit dem Einleitungsbeschluss hat Italien zwar nicht mehr behauptet, dass CAMED mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betraut worden sei, doch der Vollständigkeit halber bewertet die Kommission in den folgenden Erwägungsgründen, ob die vier Altmark-Bedingungen in Bezug auf die Maßnahmen zur Unterstützung von CAMED kumulativ erfüllt sind.

(166) In Bezug auf die erste Altmark-Bedingung sind die in Erwägungsgrund 129 genannten Mindestkriterien nicht erfüllt. Insbesondere sind Art und Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, mit der CAMED mutmaßlich beauftragt wurde, nicht klar definiert. Auf diese Verpflichtung wird im Konzessionsvertrag lediglich durch einen Verweis auf die allgemeine Bestimmung des Artikels 1.g des Ministerialerlasses vom 14. November 1994 eingegangen. Auch wenn geltend gemacht werden könnte, dass die Dauer der Verpflichtung durch die Laufzeit der Konzession von 30 Jahren festgelegt ist, fehlt es an einer klaren Definition von Art und Umfang der mutmaßlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, wie in Erwägungsgrund 130 dieses Beschlusses erläutert wurde.

(167) Hinsichtlich der Frage, ob die mutmaßlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse bezeichnet werden könnten, geht die Kommission davon aus, dass CAMED keine Verpflichtungen wahrzunehmen hat, die als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen definiert werden könnten. Vielmehr ist es so, dass diese Dienstleistung (Verwaltung von Trockendocks) bereits von anderen Unternehmen, die unter marktüblichen Bedingungen arbeiten, zufriedenstellend erbracht wird und erbracht werden kann. Die Dienstleistung weist keine Besonderheiten im Vergleich zu den Dienstleistungen der privaten Eigentümer von Schiffsreparaturbetrieben und der Verwalter solcher Anlagen auf, und sie gleicht auch kein Marktversagen aus. Italien hat keine Beweise dafür vorgelegt, dass CAMED eine Tätigkeit ausübt, die nicht auch am Markt unter vergleichbaren Bedingungen bezüglich Preis, Qualität, Kontinuität und Zugänglichkeit erbracht wird. Außerdem haben die subventionierten Anlagen keinen Nutzen für die Allgemeinheit, sondern sind eine reine Dienstleistung für Schiffseigner im Raum Neapel ([60]).

(168) In Bezug auf die zweite Altmark-Bedingung ist festzustellen, dass die Konzession von 2004 keine vorher objektiv und transparent festgelegten Quantifizierungen oder Parameter zur Berechnung des Ausgleichs enthält, den die APN an CAMED zahlen sollte für die Verpflichtung, anderen Schiffsreparaturbetrieb offenen Zugang zu den Trockendocks zu gewähren. Die Konzession von 2004 stellt keinen ausdrücklichen Zusammenhang zwischen dieser Verpflichtung und der Verpflichtung der Hafenbehörde zur Durchführung der betreffenden Interventionen her. Auch in der Konzession von 2004 sind weder die mutmaßlichen Betriebsverluste von CAMED noch der Umfang der Interventionen genau festgelegt.

(169) Außerdem stellt die Kommission fest, dass die Finanzierung der Interventionen als Ausgleich für die CAMED auferlegte Verpflichtung, offenen Zugang zu den Trockendocks zu gewähren, das Risiko einer Überkompensation nicht ausschließen kann, wie es das dritte Altmark-Kriterium verlangt. Ohne eine Berechnung oder Schätzung der mutmaßlichen Betriebsverluste infolge der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung lässt sich kaum feststellen, ob der Betrag der Investitionen für die Interventionen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns diesen Betriebsverlusten entspricht.

([60]) Siehe Mitteilung der Kommission von 2011 zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, Randnummer 50.

(170) In Bezug auf das vierte Altmark-Kriterium ist festzustellen, dass CAMED die Konzession ohne ein öffentliches Vergabeverfahren erteilt wurde, und Italien hat auch nicht die erforderlichen Informationen vorgelegt, um bewerten zu können, ob die Investitionen für die Interventionen den Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens entsprechen, das anderen Schiffsreparaturunternehmen offenen Zugang zu den Trockendocks gewährt.

(171) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die vier Bedingungen nicht kumulativ erfüllt sind und CAMED durch die in Rede stehenden Maßnahmen somit ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde

5.2.4. *Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels*

(172) Schiffsreparaturen stellen eine wirtschaftliche Tätigkeit in einem Sektor dar, der dem Wettbewerb und dem Handel auf Unionsebene offen steht. Daher ist jeder CAMED gewährte Vorteil geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und den unionsinternen Handel zu beeinträchtigen.

5.2.5. *Qualifizierung der Maßnahmen als bestehende Beihilfe*

(173) Aus den in Abschnitt 5.1.7 dieses Beschlusses in Bezug auf die APN genannten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen zugunsten von CAMED nicht als bestehende Beihilfe angesehen werden können.

5.3. **Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt**

(174) Die Kommission stellt fest, dass Trockendocks keine Verkehrsinfrastrukturen, sondern Produktionsanlagen für Werften sind, da sie für den Schiffbau oder Schiffsreparaturen und nicht für Verkehrszwecke genutzt werden. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen nicht direkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als Investitionsbeihilfe für eine Verkehrsinfrastruktur angesehen werden können, wie Italien es behauptet (siehe Erwägungsgrund 86).

(175) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Beihilfen nicht auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV als Beihilfen zur Beseitigung von Schäden bewertet werden können, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind. Die Kommission stellt fest, dass Beihilfen im Sinne dieses Artikels nur dann mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, wenn sie sehr strenge Voraussetzungen erfüllen und u. a. nur solche Schäden beseitigen, die durch das betreffende Ereignis entstanden sind, und nicht zu einer Überkompensation führen, was in diesem Fall nicht nachgewiesen wurde ([61]).

(176) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Prüfung der Vereinbarkeit der Maßnahmen zugunsten der APN und von CAMED mit dem Binnenmarkt zunächst nach Maßgabe der Mitteilung der Kommission — Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) ([62]) — („DAWI-Rahmenbestimmungen“) erfolgen sollte.

(177) Wenn die in den DAWI-Rahmenbestimmungen von 2011 aufgeführten Vereinbarkeitskriterien nicht erfüllt sind, könnte die Prüfung der Vereinbarkeit der Maßnahmen zugunsten der Hafenbehörde und von CAMED nach Einschätzung der Kommission auch nach den Bestimmungen für staatliche Beihilfen für den Schiffbausektor erfolgen, die zum Zeitpunkt der Gewährung der jeweiligen Maßnahme galten.

(178) Die Kommission stellt fest, dass der Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfen für die APN nicht mit dem Datum des Inkrafttretens des Gesetzes Nr. 413/1998 übereinstimmt, wie Italien behauptet (Erwägungsgrund 85). Dieses Gesetz ist zu allgemein gehalten und kann keinem Empfänger einen Rechtsanspruch auf die Beihilfe zusichern, da keine bestimmten Empfänger oder Beihilfebeträge darin aufgeführt sind. ([63]) Stattdessen kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass sich der Anspruch auf die fragliche Beihilfe aus dem im allgemeinen Geltungsbereich des Gesetzes Nr. 413/1998 angenommenen und in Verbindung mit dem Ministerialerlass vom 2. Mai 2001 zu lesenden Ministerialerlass vom 27. Dezember 1999 herleitet; hierbei handelt es sich um die eigentlichen Durchführungsbestimmungen für die Maßnahmen, wie es das Gesetz Nr. 413/1998 vorsieht.

(179) Nach Artikel 9 des Gesetzes Nr. 413/1998 sieht Artikel 1 des Ministerialerlasses vom 27. Oktober 1999 vor, dass auf der Grundlage eines Antrags der betreffenden Hafenbehörden ein Programm für Infrastrukturarbeiten zur Erweiterung, Modernisierung und Erneuerung von Häfen beschlossen und in einem Anhang die Zuweisung von Mitteln erläutert wird. Diesem Anhang zufolge sollte das Ministerium der APN 51,403 Mio. EUR (99,53 Mrd. ITL) für Investitionen in den Trockendocks im Hafen von Neapel bereitstellen. Die für alle Investitionen in Hafeninfrastrukturen vorgesehenen Beträge von 2001 bis 2017 sind im Anhang zum Ministerialerlass vom 2. Mai 2001 aufgeführt, der ebenfalls auf der Grundlage des Gesetzes Nr. 413/1998 angenommen wurde. Für die APN wurde die Gesamtfinanzierung auf einen Höchstbetrag von 102 Mio. EUR (197,5 Mrd. ITL) begrenzt.

([61]) Entscheidung der Kommission SA.39622 (2014/N), Republik Slowenien — Ausgleich für Schäden aufgrund von Klareis im Januar und Februar 2014 (alle Wirtschaftszweige außer Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und Aquakultur).
([62]) ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15.
([63]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 6. Juli 2017, NEREA, C-245/16, ECLI:EU:C:2017:521, Rn. 32.

Aufgrund dieser Erlasse hatte die APN u. a. Anspruch auf Rückzahlung von Darlehen für die im Anhang zu den Ministerialerlassen aufgeführten Hafeninfrastrukturprojekte einschließlich der fraglichen Trockendocks durch das Ministerium. Diese Investitionen waren bereits zum Zeitpunkt der CAMED im Jahr 2004 erteilten Konzession vorgesehen, und die Konzession selbst verweist auf diese bereits in der Vereinbarung von 2001 zugesagten Investitionen. Dementsprechend könnten die folgenden Regelungen zur Vereinbarkeit auf die Schiffbaubeihilfen (Regionalbeihilfen für Investitionen in den Ausbau oder die Modernisierung vorhandener Werften zur Produktivitätssteigerung bestehender Anlagen) für die APN und für CAMED anwendbar sein:

1. die Verordnung (EG) Nr. 1540/98;
2. die Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau von 2004, die zunächst vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 in Kraft waren und danach zunächst bis zum 31. Dezember 2008 und dann noch einmal bis zum 31. Dezember 2011 verlängert wurden;
3. die Rahmenbestimmungen über Beihilfen für den Schiffbau von 2011, anwendbar auf nicht angemeldete Beihilfen, die nach dem 31. Dezember 2011 gewährt wurden. Die Geltungsdauer dieser Rahmenbestimmungen wurde bis zum 30. Juni 2014 verlängert;
4. die Leitlinien für Regionalbeihilfen 2014-2020 ab dem 1. Juli 2014.

(180) Italien zufolge sollte nicht die oben genannte Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit von Beihilfen für den Schiffbau angewandt werden, sondern die Vereinbarkeit direkt nach Artikel 107 AEUV und anhand anderer sekundärrechtlicher Bestimmungen für staatliche Beihilfen gewürdigt werden ([64]). Italien nannte die Bombardierungen im zweiten Weltkrieg, Erdbeben, die Entwicklung der Wirtschaft einer mit Fördermitteln unterstützten Region und die Modernisierung und Entwicklung der Hafeninfrastruktur.

(181) Nach geltender Rechtsprechung muss der Mitgliedstaat nachweisen, dass sich die Umstände einer nationalen Maßnahme von denen unterscheiden, auf die die maßgeblichen Leitlinien abzielen, und die Kommission sollte die Maßnahme dann direkt nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV bewerten ([65]). Nachdem Italien die Bombardierungen im zweiten Weltkrieg und Erdbeben als Begründung für die Abweichung von den genannten Leitlinien angeführt hat, hat die Kommission bereits in Erwägungsgrund 175 erläutert, weshalb die Bedingungen des Artikels 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV bei den hier Rede stehenden Maßnahmen nicht erfüllt sind. Nachdem die Modernisierung und Entwicklung von Hafeninfrastruktur als Begründung dafür angeführt wurde, dass die Maßnahmen direkt nach Maßgabe des Vertrags zu bewerten seien, hat die Kommission ebenfalls in Erwägungsgrund 174 erläutert, dass Trockendocks keine Verkehrsinfrastrukturen sind und daher nicht direkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV bewertet werden können. In Bezug auf die von Italien angeführte wirtschaftliche Entwicklung der mit Fördermitteln unterstützten Region stellt die Kommission fest, dass solche Beihilfen nicht nach den Leitlinien für Regionalbeihilfen zu bewerten sind, die zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen gültig waren, da für Beihilfen für den Schiffbau sektorspezifische Regeln galten, wie in Erwägungsgrund 176 ausgeführt wurde, was durch jede der zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe geltenden Leitlinien für Regionalbeihilfen eindeutig bestätigt wurde ([66]). Außerdem ist es sinnvoll, Beihilfen für Schiffbauanlagen nach den sektorspezifischen Regelungen für den Schiffbau zu prüfen statt auf der Grundlage der allgemeineren Leitlinien für Regionalbeihilfen, da nur die sektorspezifischen Leitlinien die besonderen Merkmale des Sektors abdecken und das mit der Beihilfe angestrebte gemeinsame Ziel daher am besten erfassen.

5.3.1. *Bewertung der Vereinbarkeit der Beihilfe für die APN mit dem Binnenmarkt*

(182) Eine der Bedingungen für die Vereinbarkeit der Beihilfe nach den DAWI-Rahmenbestimmungen von 2011 ist, dass es sich um eine echte und genau abgesteckte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 AEUV handelt. Außerdem muss die DAWI durch einen Rechtsakt übertragen worden sein, in dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Methoden zur Berechnung des Ausgleichs spezifiziert sind, und die Höhe der Ausgleichsleistungen darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einschließlich eines angemessenen Gewinns zu decken.

(183) In Abschnitt 5.1.4 begründet die Kommission, weshalb Italien bei der Definition der öffentlichen Dienstleistung, mit der die APN betraut ist, einen offensichtlichen Bewertungsfehler gemacht hat. Außerdem ist den maßgeblichen Rechtsakten nicht zu entnehmen, wie hoch der Ausgleich ist, den die APN für die Verwaltung der Trockendocks erhält, oder wie dieser Ausgleich berechnet werden soll; daher lässt sich nicht feststellen, ob die

([64]) Hier verweist Italien auf die Mitteilung Nr. 2003/C 317/06 (ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11) und insbesondere auf Randnummer 12, wonach „Beihilfen für den Schiffbau im Einklang mit den Artikeln [107 und 108 AEUV] sowie sämtlichen auf dieser Grundlage erlassenen Rechtsvorschriften und Maßnahmen gewährt werden" dürfen.

([65]) Urteil des Gerichtshofs vom 8. März 2016, Hellenische Republik/Kommission, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, Rn.70-72.

([66]) Siehe Randnummer 8 (und Fußnote 9) der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13): „Auch für einige andere Wirtschaftszweige [Verkehr und Schiffbau] gelten spezielle Bestimmungen, mit denen der besonderen Lage dieser Wirtschaftszweige Rechnung getragen wird und die ganz oder teilweise von diesen Leitlinien abweichen können." Siehe Randnummer 2 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (2000-2006) (ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9): „Für einige von diesen Leitlinien erfasste Wirtschaftsbereiche gelten außerdem zusätzlich noch sektorspezifische Regeln."

Ausgleichsleistungen auf das begrenzt sind, was erforderlich ist, um die Kosten für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu decken. Wie in Erwägungsgrund 167 erläutert wurde, sind Art, Dauer und Geltungsbereich der mutmaßlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Hafenbehörde nicht genau definiert.

(184) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Maßnahmen nicht alle Vereinbarkeitskriterien erfüllen und somit nach den DAWI-Rahmenbestimmungen von 2011 in Bezug auf die Beihilfen für die APN nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten können.

(185) Die Kommission hat auch geprüft, ob die Maßnahmen auf der Grundlage der anwendbaren Regelungen für den Schiffbau als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten können.

(186) Unter Berücksichtigung der Rechtsakte zur Gewährung der Beihilfen (siehe Erwägungsgründe 25 und 179) stellt die Kommission fest, dass die Verordnung (EG) Nr. 1540/98 und die Rahmenbestimmungen für Beihilfen für den Schiffbau (Nummer i) und ii) in Erwägungsgrund 179) die Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Beihilfen bilden ([67]). Die Kommission prüft im Folgenden, ob die Bedingungen der genannten Grundlagen für die Vereinbarkeit erfüllt sind.

(187) Um für Beihilfen nach den Bestimmungen für den Schiffbau in Betracht zu kommen, muss die Beihilfe für Investitionen zum Ausbau und zur Modernisierung bestehender Werften gewährt werden und darf nicht mit einer finanziellen Umstrukturierung der betreffenden Werft(en) zur Produktivitätssteigerung bestehender Anlagen im Zusammenhang stehen (davon ausgenommen ist der reine Ersatz abgeschriebener Vermögenswerte) ([68]).

(188) Italien zufolge (siehe Erwägungsgrund 86) ist die mutmaßliche Beihilfe nicht für eine Produktivitätssteigerung der bestehenden Anlagen in einer Werft vorgesehen, sondern für Instandhaltungsarbeiten an bestimmten Objekten der Hafeninfrastruktur, deren alleiniger Eigentümer der italienische Staat ist, um ihren Verfall zu verhindern. Die Investitionen kämen daher für Beihilfen nach den Bestimmungen für den Schiffbau nicht in Betracht.

(189) Außerdem hat Italien nicht nachgewiesen, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hat, d. h. dass ein Beihilfeantrag vor Beginn der Arbeiten gestellt wurde oder dass die Beihilfe auf die Unterstützung beihilfefähiger Ausgaben begrenzt ist gemäß der Definition in den geltenden Leitlinien über Regionalbeihilfen (siehe Erwägungsgrund 89).

(190) Die bereits für dieses Vorhaben gewährte Finanzierung (44 138 854,50 EUR, das sind 76,42 % der gesamten Investitionskosten) übersteigt die höchstzulässige Beihilfeintensität für regionale Investitionsbeihilfen für Schiffbauanlagen nach den Vorgaben der drei aufeinander folgenden Rahmenbestimmungen für den Schiffbau (zwischen 12,5 % und 22,5 % der gesamten Investitionskosten je nach Beihilfestatus der betreffenden Region).

(191) Da die oben genannten Vereinbarkeitskriterien nicht erfüllt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfemaßnahmen zugunsten der APN nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

5.3.2. *Bewertung der Vereinbarkeit der Beihilfe für CAMED mit dem Binnenmarkt*

(192) Wie in Abschnitt 5.2.3 gezeigt wurde, hat Italien bei seiner Qualifizierung von Schiffsreparaturleistungen für CAMED als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung einen offensichtlichen Bewertungsfehler gemacht. Außerdem geben die maßgeblichen Rechtsakte keinen Hinweis auf die Höhe des Ausgleichs, den CAMED für die Verpflichtung erhalten soll, offenen Zugang zu den Trockendocks zu gewähren, sodass sich nicht feststellen lässt, ob der gewährte Ausgleich möglicherweise die zur Deckung der Kosten für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderliche Höhe übersteigt. Die Kommission stellt fest, dass das Risiko einer Überkompensation nicht auszuschließen ist, wenn die Finanzierung der Interventionen (in Höhe von 44 138 854,50 EUR des italienischen Staates und von 13 621 000 EUR aus Eigenmitteln der APN) als Ausgleich für die CAMED auferlegte Verpflichtung, offenen Zugang zu den Trockendocks zu gewähren, betrachtet wird (siehe Erwägungsgrund 162). Wie in Erwägungsgrund 166 erläutert wurde, sind Art und Umfang der mutmaßlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zudem nicht genau definiert.

(193) Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Maßnahmen nach den DAWI-Rahmenbestimmungen von 2011 in Bezug auf die mutmaßliche Beihilfe für CAMED nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.

([67]) Siehe i) die Verordnung (EG) Nr. 1540/98, die vom 1. Januar 1999 bis zum 31. Dezember 2003 in Kraft war; ii) die Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau von 2004, die zunächst vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 in Kraft waren und danach zweimal, zunächst bis zum 31. Dezember 2008 und dann erneut bis zum 31.Dezember 2011 verlängert wurden.

([68]) Siehe Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98; Randnummer 26 der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau von 2003; Randnummer 13 der Rahmenbestimmungen über Rahmenbestimmungen für den Schiffbau von 2011; siehe auch Entscheidung der Kommission C21/2006 (ex N 635/2005) über die Beihilfe der Slowakischen Republik für Slovense lodenice Komarno, 2007/529/EG.

(194) Hinsichtlich der Vereinbarkeit der Beihilfe für CAMED auf der Grundlage der Regelungen für den Schiffbau stellt die Kommission fest, dass CAMED als Verwalter und Betreiber der finanziell unterstützten Anlagen Betriebsbeihilfen erhalten hat (in Form von reduzierten Konzessionsgebühren), durch die die von CAMED zu tragenden Ausgaben reduziert werden sollen. Die beihilferechtlichen Regelungen für den Schiffbausektor, die zum Zeitpunkt der Gewährung der jeweiligen Maßnahme galten (siehe Erwägungsgrund 179), sehen keine Betriebsbeihilfen für Verwalter oder Nutzer von Schiffbauanlagen vor. Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Beihilfe für CAMED nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.

6. SCHLUSSFOLGERUNG ZUM VORLIEGEN UND ZUR VEREINBARKEIT DER BEIHILFEN MIT DEM BINNENMARKT

(195) Die Kommission stellt fest, dass Italien der APN rechtswidrig Investitionsbeihilfen gewährt und damit gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV verstoßen hat.

(196) Die Kommission stellt ferner fest, dass Italien CAMED rechtswidrig Betriebsbeihilfen gewährt und damit gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV verstoßen hat.

(197) Da keine Gründe für die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt sprechen, sind sie als unvereinbar anzusehen.

7. RÜCKFORDERUNG

7.1. Verjährungsfrist

(198) Die Kommission stellt fest, dass die zu bewertende öffentliche Unterstützung Italien zufolge nicht zurückgefordert werden kann, da die Verjährungsfrist nach Artikel 17 der Verfahrensverordnung abgelaufen sei.

(199) Nach Artikel 17 Absatz 1 gelten die „Befugnisse der Kommission zur Rückforderung von Beihilfen … für eine Frist von zehn Jahren". In Artikel 17 Absatz 2 heißt es jedoch: „Diese Frist beginnt mit dem Tag, an dem die rechtswidrige Beihilfe dem Empfänger entweder als Einzelbeihilfe oder im Rahmen einer Beihilferegelung gewährt wird. Jede Maßnahme, die die Kommission oder ein Mitgliedstaat auf Antrag der Kommission bezüglich der rechtswidrigen Beihilfe ergreift, stellt eine Unterbrechung der Frist dar. Nach jeder Unterbrechung läuft die Frist von Neuem an. Die Frist wird ausgesetzt, solange der Beschluss der Kommission Gegenstand von Verhandlungen vor dem Gerichtshof der Europäischen Union ist."

(200) Die Kommission steht auf dem Standpunkt, dass die Argumente Italiens nicht zu akzeptieren sind. Durch das Auskunftsersuchen der Kommission vom März 2006, zwei Schreiben mit einer vorläufigen Bewertung an den Beschwerdeführer von 2013 und 2014 sowie weitere an Italien übermittelte Auskunftsersuchen (siehe Erwägungsgründe 3, 5 und 6) wurde die Verjährungsfrist unterbrochen, sodass die Frist von zehn Jahren noch nicht abgelaufen ist.

7.2. Vertrauensschutz und Rechtssicherheit

(201) Nach Artikel 16 Absatz 1 der Verfahrensverordnung müssen Beihilfen, bei denen festgestellt wurde, dass sie mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind, zurückgefordert werden.

(202) Doch nach Artikel 16 Absatz 1 verlangt die Kommission „die Rückforderung der Beihilfe [nicht], wenn dies gegen einen allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts verstoßen würde". Dazu hat der Gerichtshof festgestellt, dass die Kommission von sich aus außergewöhnliche Umstände berücksichtigen muss, die nach Artikel 16 Absatz 1 eine Begründung darstellen, weshalb von der Anordnung der Rückforderung rechtswidrig gewährter Beihilfen abzusehen ist, wenn diese Rückforderung gegen einen allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts verstoßen würde ([69]).

(203) Die Kommission stellt fest, dass Italien und CAMED in ihren Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss argumentieren, der Beschluss der Kommission sei rechtswidrig und verstoße gegen die allgemeinen Grundsätze der soliden Verwaltung, der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes (siehe Erwägungsgründe 52 bis 54 und 91).

([69]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. November 1987, RSV/Kommission, 223/85, ECLI:EU:C:1987:502.

(204) Nach geltender Rechtsprechung des Gerichtshofs kann sich jeder auf den Grundsatz des Vertrauensschutzes berufen, der von den zuständigen Behörden der Union klare, nicht an Bedingungen geknüpfte und übereinstimmende Auskünfte aus zuständiger, zuverlässiger Quelle erhalten hat ([70]). Diese Zusicherungen können nach der Rechtsprechung explizit (z. B. durch direkte Mitteilung an den Mitgliedstaat über die Gültigkeit einer bestimmten Maßnahme) ([71]) oder implizit (z. B. durch unangemessene Verzögerung des Verfahrens oder durch Genehmigung vergleichbarer Regelungen in der Vergangenheit) ([72]) erfolgen. Außer bei einem Vorliegen außergewöhnlicher Umstände ist eine Berufung auf berechtigtes Vertrauen grundsätzlich nur möglich, wenn diese Beihilfe unter Beachtung des in Artikel 108 AEUV vorgesehenen Verfahrens gewährt wurde ([73]).

(205) Die Kommission stellt fest, dass im vorliegenden Fall nicht gegen den Grundsatz des Vertrauensschutzes verstoßen wurde. Wie in den Erwägungsgründen 147 bis 150 erläutert wurde, hat Italien die Beihilfen niemals bei der Kommission angemeldet. Ferner erteilte die Kommission keine klaren, nicht an Bedingungen geknüpften und übereinstimmenden Zusicherungen, dass es sich es bei der Maßnahme um keine Beihilfe oder um eine mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe handelte ([74]).

(206) Der Grundsatz der Rechtssicherheit, ebenfalls nach Artikel 16 der Verfahrensverordnung, soll die Vorhersehbarkeit von unter das Unionsrecht fallenden Tatbeständen und Rechtsbeziehungen sicherstellen, wodurch die Kommission daran gehindert wird, unbegrenzt lange zu warten, ehe sie von ihren Befugnissen Gebrauch macht ([75]).

(207) Die Kommission kommt in Anbetracht der überaus spezifischen Umstände in dieser Sache zu dem Ergebnis, dass der Grundsatz der Rechtssicherheit gegenüber Italien nicht angemessen berücksichtigt wurde.

(208) Die Kommission stellt fest, dass es Grund zu der Annahme gibt, dass i) die Kommission die Wahrnehmung ihrer Befugnisse im Zusammenhang mit der Prüfung der fraglichen Maßnahmen verzögert hat und dass ii) der an die italienischen Behörden gerichtete implizite Hinweis der Kommission vor der Wiederaufnahme des Verfahrens im Jahr 2013 für diese in Bezug auf die Rechtmäßigkeit dieser Maßnahmen irreführend sein konnte ([76]).

(209) Zum einen hat die Kommission die Wahrnehmung ihrer Befugnisse im Zusammenhang mit der Prüfung der Maßnahmen verzögert. Im März 2006 übermittelte sie ein Auskunftsersuchen an Italien, das am 3. April 2006 mit ausführlichen Informationen beantwortet wurde, aufgrund derer die Kommission hätte feststellen können, dass es sich bei der zu prüfenden Maßnahme um öffentliche Unterstützung handelte. Die Kommissionsdienststellen haben dieses Schreiben jedoch nicht weiter verfolgt, und die Akte wurde geschlossen. Erst sieben Jahre später, nach einer förmlichen Beschwerde im Februar 2013, wurde die Akte wieder geöffnet. Der Einleitungsbeschluss erging schließlich im Juni 2016.

(210) Zum andern war der implizite Hinweis der Kommission an Italien vor der Wiederaufnahme des Verfahrens im Jahr 2013 geeignet, Italien hinsichtlich der Rechtmäßigkeit irrezuführen. In seinem Schreiben vom 3. April 2006 brachte Italien vor, dass die fraglichen Trockendocks öffentliche Infrastruktur seien und als solche nicht den Leitlinien für den Schiffbau unterlägen. Die von Italien vorgelegten Informationen hätten die Kommission zu dem Schluss führen müssen, dass es sich bei der zu prüfenden Maßnahme um öffentliche Unterstützung für Schiffbau- und Schiffsreparaturanlagen und damit um staatliche Beihilfen handelte, die bei der Kommission hätten angemeldet werden müssen. Obwohl die Kommission über die Art des geförderten Investitionsvorhabens in Kenntnis gesetzt wurde, ist sie im Zeitraum 2006 bis 2013 nicht tätig geworden und hat keine weitere Erkundigungen eingeholt und Italien damit signalisiert, dass seine Einstufung der Trockendocks als Hafeninfrastruktur korrekt sei.

(211) Da zwischen der Antwort Italiens auf das Schreiben der Kommission und dem weiteren Auskunftsersuchen der Kommission sieben Jahre vergingen, konnte Italien in diesem speziellen Fall in Anbetracht des Schweigens der Kommission zu der Annahme gelangen, dass Italiens ursprünglicher Standpunkt, wonach die Maßnahme nicht der Beihilfenkontrolle unterlag und somit keine Anmeldung erforderlich war, von der Kommission implizit bestätigt wurde. Auch wenn grundsätzlich gilt, dass eine ausbleibende Reaktion der Kommission auf die Antwort eines Mitgliedstaats an sich keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit darstellt, ist in diesem

([70]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Dezember 2010, Kahla Thüringen Porzellan, C-537/08 P, ECLI:EU:C:2010:769, Rn. 63 und zitierte Rechtsprechung.
([71]) Urteil des Gerichtshofs vom 11. März 1987, Van den Bergh en Jurgens/Kommission, 267/85, ECLI:EU:C:1987:121, Rn. 44.
([72]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. November 1987, RSV/Kommission, 223/85, ECLI:EU:C:1987:502.
([73]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 2013, HGA Srl u. a., C-630/11 P bis C-633/11 P, ECLI:EU:C:2013:387, Rn. 134.
([74]) Zur Definition des Grundsatzes des Vertrauensschutzes siehe Urteil des Gerichtshofs vom 11. März 1987, Van den Bergh en Jurgens/Kommission, 265/85, ECLI:EU:C:1987:121, Rn. 44, und Urteil des Gerichtshofs vom 26. Juni 1990,Sofrimport/Kommission, C-152/88, ECLI:EU:C:1990:259, Rn 26; Urteil des Gerichts vom 18. Januar 2000,, Mehibas Dordtselaan/Kommission, T-290/97, ECLI:EU:T:2000:8, Rn. 59, und Urteil des Gerichts vom 9. Juli 2003, Kyowa Hakko Kogyo/Kommission, T-223/00, ECLI:EU:T:2003:194, Rn. 51; zum Fehlen berechtigten Vertrauens bei Empfängern rechtswidrig gewährter Beihilfen siehe Urteil des Gerichtshofs vom 11. November 2004, Demesa und Territorio Histórico de Álava/Kommission, C-183/02 P und C-187/02 P, ECLI:EU:C:2004:701, Rn. 44 und 45 und zitierte Rechtsprechung.
([75]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 24. September 2002, Falck und Acciaierie di Bolzano/Kommission, C-74/00 P und C-75/00 P, ECLI:EU:C:2002:524, Rn. 140.
([76]) Siehe Entscheidung 2007/256/EG der Kommission vom 20. Dezember 2006 über die Beihilferegelung, die Frankreich auf der Grundlage von Artikel 39 CA des französischen Steuergesetzbuchs durchgeführt hat — Staatliche Beihilfe C 46/2004 (ex NN 65/2004) (ABl. L 112 vom 30.4.2007, S. 41), und Urteil des Gerichtshofs vom 22. April 2008, Kommission/Salzgitter, C-408/04 P, ECLI:EU:C:2008:236, Rn. 106.

speziellen Fall nicht nur Inaktivität seitens der Kommission festzustellen, sondern auch ein impliziter Hinweis der Kommissionsdienststellen an Italien, wodurch eine außergewöhnliche Kombination von Umständen entstanden ist. Deshalb hätte i) die siebenjährige Verzögerung des ursprünglichen Entscheidungsprozesses der Kommission (durch Nichtverfolgung des ursprünglichen Schreibens Italiens vom 3. April 2006) in Verbindung mit ii) der Inaktivität der Kommission, die in diesem speziellen Fall als stillschweigende Akzeptanz des Standpunkts Italiens in Bezug auf die Ermittlung und Interpretation des rechtlichen Rahmens für die Würdigung der Maßnahme interpretiert werden konnte, Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Maßnahmen aufkommen lassen und Italien davon abhalten können, tätig zu werden, um die betreffenden Maßnahmen zügig mit den Beihilfevorschriften in Einklang zu bringen.

(212) Um die Vorhersehbarkeit von unter das Unionsrecht fallenden Tatbeständen und Rechtsbeziehungen zu gewährleisten, kommt die Kommission aufgrund der besonderen Umstände in diesem Fall und der oben aufgeführten Umstände zu dem Schluss, dass Italien in diesem speziellen Fall nicht verpflichtet ist, die in Abschnitt 5 genannten, mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen für die APN und für CAMED zurückzufordern, die gewährt wurden, bevor die Kommission am 28. Februar 2013 ihr Auskunftsersuchen an Italien übermittelt hat, durch das dieses Beihilfeverfahren wieder aufgenommen wurde.

(213) Alle nach dem 28. Februar 2013 gewährten Beihilfen, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind, sind von den Empfängern zurückzufordern. Die Kommission stellt fest, dass Italien nach dem detaillierten Auskunftsersuchen vom 28. Februar 2013 umfassend über die Zweifel der Kommission an der Rechtmäßigkeit und der Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt informiert war.

(214) Wie in Erwägungsgrund 178 festgestellt wurde, kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass der APN alle fraglichen Maßnahmen vor dem 28. Februar 2013 gewährt wurden, dem Datum des Auskunftsersuchens, das die Kommission nach der förmlichen Beschwerde von 2013 an Italien übersandt hat. CAMED wurden alle fraglichen Maßnahmen vor dem 28. Februar 2013 gewährt, da der Konzessionsvertrag von 2004 den Rechtsanspruch des Unternehmens auf die Beihilfe begründete. Somit wurde keine der Beihilfemaßnahmen, die Gegenstand dieser Beihilfesache sind, nach dem 28. Februar 2013 gewährt.

7.3. **Rückforderung der Beihilfen von der APN und von CAMED**

(215) In Anbetracht der besonderen Umstände dieser Beihilfesache, die in den Erwägungsgründen 207 bis 211 und in der Schlussfolgerung in Erwägungsgrund 214 erläutert wurden, muss Italien weder von der APN noch von CAMED Gelder zurückfordern. Aus den gleichen Gründen schließt der vorliegende Beschluss künftige Zahlungen in Bezug auf die spezifischen Beihilfebeträge, die der APN (durch den im allgemeinen Rahmen des Gesetzes Nr. 413/1998 angenommenen und in Verbindung mit dem Ministerialerlass vom 2. Mai 2001 zu lesenden Ministerialerlass vom 27. Oktober 1999) und CAMED (durch den Konzessionsvertrag von 2004) vor dem 28. Februar 2013 gewährt wurden, nicht aus.

(216) Sollte Italien jedoch andere Beihilfemaßnahmen im Hafen von Neapel in Erwägung ziehen, wäre es nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV verpflichtet, diese Maßnahmen bei der Kommission anzumelden, damit sie auf ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt geprüft werden können (es sei denn, dass die Maßnahmen aufgrund der Gruppenfreistellung von der Anmeldepflicht freigestellt sind) —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die staatlichen Beihilfen in Form von Investitionsbeihilfen, die Italien durch den im allgemeinen Rahmen des Gesetzes Nr. 413/1998 angenommenen und in Verbindung mit dem Ministerialerlass vom 2. Mai 2001 zu lesenden Ministerialerlass vom 27. Oktober 1999 der APN gewährt und rechtswidrig unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union durchgeführt hat, sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

(2) Die staatlichen Beihilfen in Form der CAMED von der Hafenbehörde von Neapel eingeräumten zu niedrigen Konzessionsgebühren, die Italien durch den von CAMED und der APN am 29. Juli 2004 unterzeichneten Konzessionsvertrag unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig durchgeführt hat, sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 2

Italien ist nicht verpflichtet, die in Artikel 1 genannten Beihilfen zurückzufordern.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 20. September 2018

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission