

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2021/1757 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Δεκεμβρίου 2020

σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων SA.38399 — 2019/C (πρώην 2018/E) που έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία  
Φορολόγηση εταιρειών για τους λιμένες στην Ιταλία

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις <sup>(1)</sup> και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

### 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 3ης Ιουλίου 2013, η Επιτροπή απέστειλε εκτενές ερωτηματολόγιο σε όλα τα κράτη μέλη προκειμένου να συλλέξει πληροφορίες σχετικά με τη φορολόγηση των εταιρειών για τους λιμένες, καθώς και σχετικά με πιθανές άλλες μορφές κρατικής στήριξης για διάφορα είδη επενδύσεων ή για τη λειτουργία λιμένων. Οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν τις απαντήσεις τους στο προαναφερόμενο ερωτηματολόγιο με επιστολή της 12ης Σεπτεμβρίου 2013 και με επιστολή της 1ης Οκτωβρίου 2013. Με επιστολές της 24ης Ιανουαρίου 2014 και της 2ας Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες, τις οποίες υπέβαλε η Ιταλία με επιστολές της 14ης Φεβρουαρίου 2014, της 11ης Σεπτεμβρίου 2014 και της 29ης Σεπτεμβρίου 2014. Με επιστολή της 14ης Νοεμβρίου 2014, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες. Με επιστολή της 27ης Απριλίου 2017, η Επιτροπή απηύθυνε στις ιταλικές αρχές συμπληρωματική αίτηση παροχής πληροφοριών, στην οποία οι ιταλικές αρχές απάντησαν στις 24 Μαΐου 2017.
- (2) Με επιστολή της 30ής Απριλίου 2018, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία, σύμφωνα με το άρθρο 21 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου <sup>(2)</sup> (στο εξής: διαδικαστικός κανονισμός), για την οικεία προκαταρκτική αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τη φορολόγηση εταιρειών για τους λιμένες σε σχέση με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης και κάλεσε τις ιταλικές αρχές να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Στις 22 Μαΐου 2018 και στις 27 Ιουνίου 2018 πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις μεταξύ της Επιτροπής και των ιταλικών αρχών. Με επιστολή της 3ης Ιουλίου 2018, η Ιταλία απάντησε στην επιστολή της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 2018. Η Ιταλία παρείχε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 10ης Σεπτεμβρίου 2018.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 7 της 10.1.2020, σ. 11.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

- (3) Στις 8 Ιανουαρίου 2019 η Επιτροπή πρότεινε κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 22 του διαδικαστικού κανονισμού. Η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία να θεσπίσει μέτρα που θα διασφαλίζουν ότι οι οργανισμοί λιμένων (autorità di sistema portuale) που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες υπόκεινται στον φόρο εταιρειών με τον ίδιο τρόπο που υπόκεινται και οι άλλες επιχειρήσεις. Επιπλέον, η Επιτροπή κάλεσε τις ιταλικές αρχές να την ενημερώσουν γραπτώς και εντός δύο μηνών από την παραλαβή της πρότασης ότι δέχονται, σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 1 του διαδικαστικού κανονισμού, ρητά, ανεπιφύλακτα και στο σύνολό της την πρόταση κατάλληλων μέτρων.
- (4) Με επιστολή της 7ης Μαρτίου 2019, η Ιταλία απέρριψε επίσημως την πρόταση της Επιτροπής. Στις 2 Απριλίου 2019 και στις 7 Μαΐου 2019 πραγματοποιήθηκαν νέες συναντήσεις μεταξύ των ιταλικών αρχών και της Επιτροπής. Στις συνεδριάσεις αυτές, η Ιταλία επανέλαβε τη θέση της.
- (5) Δεδομένου ότι οι ιταλικές αρχές δεν δέχθηκαν την πρόταση κατάλληλων μέτρων, η Επιτροπή αποφάσισε, με επιστολή της 15ης Νοεμβρίου 2019, να κινηθεί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης, σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 2 του διαδικαστικού κανονισμού. Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(3)</sup>. Η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις.
- (6) Η Ιταλία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή με επιστολή της 4ης Φεβρουαρίου 2020.
- (7) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη:
1. Confetra — Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής)·
  2. Conftrasporto-Confcommercio (Συνομοσπονδία Ενώσεων Μεταφορών, Ναυτιλίας και Εφοδιαστικής)·
  3. Assortiti (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)·
  4. Federazione Italiana Lavoratori Trasporti FILT-CGIL, Federazione Italiana Trasporti FIT-CISL, Unione Italiana dei Lavoratori dei Trasporti UILTRASPORTI (Ιταλική Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές, Ιταλική Ομοσπονδία Μεταφορών, Ιταλική Ένωση Εργαζομένων στις Μεταφορές)·
  5. Associazione Nazionale Imprese Portuali ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών).
- (8) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από τον αποκαλούμενο διεθνή προσωρινό αντιπρόσωπο της ελεύθερης ζώνης της Τεργέστης.
- (9) Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στην Ιταλία, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να τις σχολιάσει. Η Ιταλία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις.

## 2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- (10) Οι οργανισμοί λιμένων (στο εξής: ΟΛ) στην Ιταλία δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος εταιρειών (IRES). Η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών στην Ιταλία είναι το μέτρο που εξετάζεται στην παρούσα απόφαση.

### 2.1. Οργάνωση και ρύθμιση των λιμένων στην Ιταλία

#### 2.1.1. Νόμος 84/1994 και σύσταση των οργανισμών λιμένων

- (11) Ο νόμος 84/1994 <sup>(4)</sup>, όπως τροποποιήθηκε (στο εξής: νόμος 84/1994), διέπει τις λιμενικές δραστηριότητες και ρυθμίζει τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες των οργανισμών λιμένων, της ναυτιλιακής αρχής και άλλων επιχειρήσεων που σχετίζονται με τις λιμενικές δραστηριότητες.
- (12) Οι λιμένες στους οποίους βρίσκονται οι ΟΛ χαρακτηρίζονται ως «λιμένες ή συγκεκριμένες λιμενικές ζώνες εθνικής και διεθνούς οικονομικής σημασίας» (λιμένες κατηγορίας ΙΙ, κλάσης Ι και ΙΙ).

<sup>(3)</sup> Πρβλ. υποσημείωση 1.

<sup>(4)</sup> Legge 28 gennaio 1994, n. 84 Riordino della legislazione in materia portuale (GU Serie Generale n.28 del 04-02-1994 — Suppl. Ordinario n. 21).

- (13) Οι «λιμένες ή οι συγκεκριμένες λιμενικές ζώνες εθνικής και διεθνούς οικονομικής σημασίας» (κατηγορίας II, κλάσης I και II) έχουν αρμοδιότητες στους ακόλουθους τομείς:
- (1) εμπορικός τομέας και εφοδιαστική·
  - (2) βιομηχανία και πετρέλαιο·
  - (3) υπηρεσίες επιβατών, συμπεριλαμβανομένων επιβατών κρουαζιερόπλοιων·
  - (4) αλιεία·
  - (5) τουρισμός και αναψυχή·
- (14) Μετά την έναρξη ισχύος του νομοθετικού διατάγματος 169/2016, συστάθηκαν στην Ιταλία 16 ΟΛ που περιλαμβάνουν τους 57 σημαντικότερους λιμένες. Οι λιμένες τους οποίους διαχειρίζονται οι ΟΛ απαριθμούνται στο παράρτημα Α, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του νόμου 84/1994. Το παράρτημα Α μπορεί να τροποποιηθεί προκειμένου να καταστεί δυνατή η προσθήκη ενός λιμένα ή η μεταφορά ενός λιμένα σε διαφορετικό ΟΛ, υπό όρους.
- (15) Σύμφωνα με τον νόμο 84/1994, οι ΟΛ είναι μη οικονομικές δημόσιες οντότητες εθνικής σημασίας, με ειδικό νομικό καθεστώς, οι οποίες έχουν διοικητική, οργανωτική, κανονιστική, δημοσιονομική και οικονομική αυτονομία. Υπόκεινται στις εποπτικές εξουσίες του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η έγκριση του προϋπολογισμού και του ισολογισμού τους πραγματοποιείται από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών σε συμφωνία με τον υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών. Η δημοσιονομική διαχείριση των ΟΛ υπόκειται σε έλεγχο από το Ελεγκτικό Συνέδριο.
- (16) Σύμφωνα με τον νόμο 84/1994, οι ΟΛ πρέπει να καταρτίζουν πρόγραμμα στρατηγικού σχεδιασμού στο οποίο καθορίζονται οι αναπτυξιακοί τους στόχοι. Πρέπει να προωθούν και να καταρτίζουν έγγραφο προγραμματισμού μέτρων για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στους λιμένες.
- (17) Σύμφωνα με τον νόμο 84/1994, αποτελεί ευθύνη του κράτους η εκτέλεση σημαντικών έργων υποδομής (κατασκευή θαλάσσιων διωρύγων, προστατευτικών αναχωμάτων, αποβαθρών και εξοπλισμένων αποβαθρών, βυθοκρήση και εκβάθυνση θαλάσσιου πυθμένα) σε λιμένες κατηγορίας II (κλάσης I και κλάσης II). Οι περιφέρειες, οι δήμοι ή οι ΟΛ μπορούν να παρεμβαίνουν με δικούς τους πόρους. Για την κάλυψη του κόστους των εργασιών που εκτέλεσαν, οι ΟΛ μπορούν να επιβάλλουν πρόσθετα τέλη στα εμπορεύματα που φορτώνονται ή εκφορτώνονται ή να αυξάνουν το ποσό των τελών παραχώρησης.

#### 2.1.2. Καθήκοντα των οργανισμών λιμένων και της ναυτιλιακής αρχής

- (18) Σύμφωνα με το άρθρο 6 του νόμου 84/1994, οι ΟΛ πρέπει να εκτελούν τα ακόλουθα καθήκοντα:
- (1) διαχείριση, προγραμματισμό, συντονισμό, ρύθμιση, προώθηση και έλεγχο των λιμενικών εργασιών και υπηρεσιών, των δραστηριοτήτων αδειοδότησης και παραχώρησης που αναφέρονται στα άρθρα 16 (βλ. τμήμα 2.1.4 κατωτέρω), 17 και 18 (βλ. τμήμα 2.1.5 κατωτέρω) του νόμου 84/1994, καθώς και άλλων εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε λιμένες·
  - (2) τακτική και έκτακτη συντήρηση των κοινών τμημάτων της λιμενικής ζώνης, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης του θαλάσσιου βυθού·
  - (3) ανάθεση και έλεγχο της παροχής στους χρήστες του λιμένα υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι οποίες δεν συνδέονται στενά με τις λιμενικές εργασίες που αναφέρονται στο άρθρο 16 (βλ. τμήμα 2.1.4 κατωτέρω)·
  - (4) συντονισμό των διοικητικών δραστηριοτήτων που εκτελούν οι δημόσιες αρχές και οργανισμοί εντός της λιμενικής ζώνης·
  - (5) αποκλειστική διαχείριση της γης και των αγαθών θαλάσσιας περιουσίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 84/1994 και του κώδικα ναυσιπλοΐας·
  - (6) συντονισμό και προώθηση των συνδέσεων με τα συστήματα εφοδιαστικής εκτός του λιμένα και μεταξύ λιμένων.
- (19) Σύμφωνα με τον νόμο 84/1994, η ναυτιλιακή αρχή εκτελεί τα καθήκοντα αστυνόμευσης και ασφάλειας που προβλέπονται από τον κώδικα ναυσιπλοΐας και από ειδικούς νόμους.

- (20) Σύμφωνα με το άρθρο 6 του νόμου 84/1994, οι ΟΛ δεν επιτρέπεται να εκτελούν, είτε άμεσα είτε μέσω εταιρειών στις οποίες γίνονται επενδύσεις, λιμενικές εργασίες <sup>(7)</sup> και στενά συνδεδεμένες δραστηριότητες. Επιπλέον, οι ΟΛ δεν μπορούν να παρέχουν τεχνικές-ναυτικές υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης, πρόσδεσης και εκφόρτωσης.
- (21) Συγκροτείται συμβουλευτική επιτροπή αποτελούμενη από πέντε εκπροσώπους των εργαζομένων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον λιμένα, έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων του ΟΛ και έναν εκπρόσωπο από καθεμία από τις ακόλουθες κατηγορίες επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον λιμένα: πλοιοκτήτες· βιομηχανικές επιχειρήσεις· εταιρείες που αναφέρονται στα άρθρα 16 (βλ. τμήμα 2.1.4 κατωτέρω) και 18 (βλ. τμήμα 2.1.5 κατωτέρω)· πράκτορες μεταφορών· ναυτικούς και πράκτορες· και μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στον λιμενικό τομέα. Η εν λόγω επιτροπή έχει συμβουλευτικά καθήκοντα όσον αφορά τη χορήγηση, την αναστολή ή την ανάκληση αδειών και παραχωρήσεων.
- (22) Οι ΟΛ ιδρύουν δικά τους τοπικά γραφεία στα οποία ο γενικός γραμματέας των ΟΛ ή ο εκπρόσωπός του είναι αρμόδιος, μεταξύ άλλων, για τη χορήγηση συμβάσεων παραχώρησης για περιόδους έως και τεσσάρων ετών και τον καθορισμό των σχετικών τελών παραχώρησης, με την επιφύλαξη της γνώμης της συμβουλευτικής επιτροπής και της διαχειριστικής επιτροπής.

### 2.1.3. Οικονομικοί πόροι των οργανισμών λιμένων

- (23) Τα έσοδα των ΟΛ συνίστανται στα εξής:
- (1) τέλη παραχώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 18 του νόμου 84/1994 (βλ. τμήμα 2.1.5 κατωτέρω) για τις δημόσιες εκτάσεις και τις αποβάθρες εντός της λιμενικής ζώνης και εντός των εδαφικών ορίων·
  - (2) τέλη αδειοδότησης για τις λιμενικές εργασίες που αναφέρονται στο άρθρο 16 του νόμου 84/1994 (βλ. τμήμα 2.1.4 κατωτέρω)·
  - (3) τέλη αγκυροβόλησης («*tassa di ancoraggio*»)·
  - (4) τέλη που επιβάλλονται στα εμπορεύματα που φορτώνονται και εκφορτώνονται («*tassa portuale*»)·
  - (5) συνεισφορές περιφερειών, τοπικών αρχών και άλλων δημόσιων οργανισμών·
  - (6) άλλα έσοδα.
- (24) Σύμφωνα με έκθεση του ιταλικού Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα «λιμενικά τέλη» (συγκεκριμένα τα τέλη επί των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται και φορτώνονται και τα τέλη αγκυροβόλησης, δηλαδή αντίστοιχα *tassa portuale* και *tassa di ancoraggio*), μαζί με τα τέλη παραχώρησης, ήταν οι δύο κύριες συνιστώσες εσόδων των ιταλικών λιμένων το 2017, που αντιπροσώπευαν το 53,2 % και το 27,1 % των εσόδων εκμετάλλευσης, αντίστοιχα <sup>(8)</sup>.

### 2.1.4. Λιμενικές εργασίες (άρθρο 16 του νόμου 84/1994)

- (25) Λιμενικές εργασίες είναι η φόρτωση, η εκφόρτωση, η μεταφόρτωση, η αποθήκευση, η γενική διακίνηση εμπορευμάτων και κάθε άλλου είδους, που πραγματοποιούνται στη λιμενική ζώνη. Οι λιμενικές υπηρεσίες είναι εξειδικευμένες, συμπληρωματικές και βοηθητικές υπηρεσίες του κύκλου λιμενικών εργασιών. Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να προσδιοριστούν από τους ΟΛ μέσω ειδικών κανόνων που εκδίδονται με διάταγμα του υπουργού Μεταφορών και Ναυτιλίας.
- (26) Οι ΟΛ ρυθμίζουν και εποπτεύουν τις λιμενικές εργασίες και τις λιμενικές υπηρεσίες, καθώς και την εφαρμογή των τιμολογίων που δημοσιοποιεί κάθε επιχείρηση, και υποβάλλουν τακτικά εκθέσεις στον υπουργό Μεταφορών και Ναυτιλίας.
- (27) Για την εκτέλεση λιμενικών εργασιών και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων απαιτείται άδεια από τους ΟΛ. Η εν λόγω άδεια καλύπτει την εκτέλεση των λιμενικών εργασιών ή την παροχή μίας ή περισσότερων λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες προσδιορίζονται στην ίδια την άδεια.
- (28) Οι αδειοδοτημένες επιχειρήσεις πρέπει να καταχωρίζονται σε χωριστά μητρώα που τηρούν οι ΟΛ και να υπόκεινται στην καταβολή ετήσιου τέλους και στη σύσταση εγγύησης.

<sup>(7)</sup> Λιμενικές εργασίες είναι η φόρτωση, η εκφόρτωση, η μεταφόρτωση, η αποθήκευση, η γενική διακίνηση εμπορευμάτων και κάθε άλλου είδους, που πραγματοποιούνται στη λιμενική ζώνη. Οι λιμενικές υπηρεσίες είναι εξειδικευμένες, συμπληρωματικές και βοηθητικές υπηρεσίες του κύκλου λιμενικών εργασιών. Για τον ορισμό των λιμενικών εργασιών, βλ. άρθρο 16 του νόμου 84/1994 και περιγραφή στο τμήμα 2.1.4 κατωτέρω.

<sup>(8)</sup> Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, που δημοσιεύθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 2019 <http://www.mit.gov.it/node/11420>.

- (29) Για τους σκοπούς της έκδοσης αδειών, ο υπουργός Μεταφορών και Ναυτιλίας καθορίζει με διάταγμα:
- (1) προσωπικές, οικονομικές και επαγγελματικές απαιτήσεις για τους φορείς και τις αιτούσες επιχειρήσεις·
  - (2) κριτήρια, διαδικασίες και προθεσμίες για τη χορήγηση, την αναστολή και την ανάκληση της άδειας, καθώς και για τους σχετικούς ελέγχους·
  - (3) παραμέτρους για τον καθορισμό των ελάχιστων και μέγιστων ποσών των ετήσιων τελών και της εγγύησης σε σχέση με τη διάρκεια και τα ειδικά χαρακτηριστικά της άδειας, λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο των επενδύσεων και τις δραστηριότητες που πρόκειται να πραγματοποιηθούν.
- (30) Τα τιμολόγια λιμενικών εργασιών πρέπει να δημοσιοποιούνται από τον ΟΛ. Οι αδειοδοτημένες επιχειρήσεις πρέπει να κοινοποιούν στον ΟΛ τα τιμολόγια που σκοπεύουν να χρεώσουν στους χρήστες, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση.
- (31) Η διάρκεια της άδειας πρέπει να συνδέεται με το επιχειρησιακό πρόγραμμα που προτείνει η επιχείρηση ή, σε περίπτωση που η εγκεκριμένη επιχείρηση είναι επίσης παραχωρησιούχος κατά την έννοια του άρθρου 18 του νόμου 84/1994 (βλ. τμήμα 2.1.5 κατωτέρω), πρέπει να συμπίπτει με τη διάρκεια της ίδιας της παραχώρησης. Η άδεια μπορεί να ανανεωθεί σε συνδυασμό με νέα επιχειρησιακά προγράμματα ή μετά την ανανέωση της σύμβασης παραχώρησης.
- (32) Ο ΟΛ, αφού ζητήσει τη γνώμη της τοπικής συμβουλευτικής επιτροπής, καθορίζει τον μέγιστο αριθμό αδειών που θα εκδοθούν, λαμβάνοντας υπόψη τις λειτουργικές απαιτήσεις και την κυκλοφορία του λιμένα, εξασφαλίζοντας σε κάθε περίπτωση μέγιστο επίπεδο ανταγωνισμού στον τομέα.

2.1.5. Παραχωρήσεις για τις εκτάσεις γης και τις αποβάθρες (άρθρο 18 του νόμου 84/1994)

- (33) Οι ΟΛ παραχωρούν εκτάσεις γης και αποβάθρες εντός της λιμενικής ζώνης στις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 16 του νόμου 84/1994 με σκοπό την εκτέλεση λιμενικών εργασιών.
- (34) Οι παραχωρήσεις ανατίθενται βάσει κατάλληλων μορφών διαφήμισης που καθορίζονται με διάταγμα του υπουργού Μεταφορών και Ναυτιλίας σε συμφωνία με τον υπουργό Οικονομικών. Στο ίδιο διάταγμα επισημαίνονται επίσης τα εξής:
- (1) η διάρκεια της παραχώρησης, οι εξουσίες εποπτείας και ελέγχου των αρχών που εκδίδουν τις συμβάσεις παραχώρησης, οι όροι ανανέωσης της σύμβασης παραχώρησης και παραχώρησης εγκαταστάσεων σε νέο παραχωρησιούχο·
  - (2) τα ελάχιστα τέλη παραχώρησης που οφείλουν να καταβάλλουν οι παραχωρησιούχοι.
- (35) Για τη χορήγηση των παραχωρήσεων, οι αιτούντες πρέπει:
- (1) να υποβάλλουν επιχειρηματικό σχέδιο, υποστηριζόμενο από κατάλληλες εγγυήσεις, με στόχο την αύξηση της κυκλοφορίας και της παραγωγικότητας των λιμένων·
  - (2) να διαθέτουν τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέσα, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ασφάλεια, για την κάλυψη των αναγκών συνεχούς και ολοκληρωμένου κύκλου παραγωγής και λειτουργίας για ίδιο λογαριασμό και για λογαριασμό τρίτων·
  - (3) να καταρτίζουν σχέδιο στελέχωσης που να αντιστοιχεί στο επιχειρηματικό σχέδιο.
- (36) Σε κάθε λιμένα, ο παραχωρησιούχος δημόσιας έκτασης πρέπει να ασκεί άμεσα τη δραστηριότητα για την οποία έχει συναφθεί η σύμβαση παραχώρησης. Ο παραχωρησιούχος δεν μπορεί ταυτόχρονα να είναι παραχωρησιούχος άλλης δημόσιας έκτασης στον ίδιο λιμένα, εκτός αν η δραστηριότητα για την οποία απαιτείται νέα σύμβαση παραχώρησης είναι διαφορετική από εκείνη που καλύπτεται από τις υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης στην ίδια δημόσια έκταση, και δεν μπορεί να εκτελεί λιμενικές δραστηριότητες σε εκτάσεις άλλες από εκείνες που έχουν παραχωρηθεί βάσει σύμβασης παραχώρησης.
- (37) Οι ΟΛ διενεργούν ελέγχους σε ετήσια βάση προκειμένου να επαληθεύσουν ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης παραχώρησης και ότι υλοποιήθηκαν οι επενδύσεις που προβλέπονται στο επιχειρηματικό σχέδιο.
- (38) Σε περίπτωση αδικαιολόγητης μη τήρησης των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει ο παραχωρησιούχος και μη εκπλήρωσης των στόχων που καθορίζονται στο επιχειρηματικό σχέδιο, ο ΟΛ ανακαλεί την παραχώρηση.

## 2.2. Το σύστημα φορολογίας εισοδήματος εταιρειών στην Ιταλία και η απαλλαγή των ΟΛ

- (39) Ο ιταλικός φόρος εισοδήματος ρυθμίζεται στο προεδρικό διάταγμα 917 της 22ας Δεκεμβρίου 1986: *Testo Unico delle Imposte sui Redditi* (ενιαίος νόμος για τη φορολογία εισοδήματος, στο εξής: TUIR) <sup>(7)</sup>. Ο τίτλος II του TUIR καθορίζει τους κανόνες φορολόγησης του εισοδήματος των εταιρειών.
- (40) Τα κύρια στοιχεία του ιταλικού φόρου εισοδήματος εταιρειών (*Imposta sul reddito sulle società IRES*, στο εξής: IRES) περιγράφονται κατωτέρω <sup>(8)</sup>.

### 2.2.1. Υποκείμενοι στον φόρο (άρθρα 73 και 74 του TUIR)

- (41) Το άρθρο 73 παράγραφος 1 του TUIR επιβάλλει φόρο εισοδήματος εταιρειών στις ακόλουθες οντότητες:
- (1) ανώνυμες εταιρείες και ετερόρρυθμες εταιρείες, εταιρείες περιορισμένης ευθύνης, συνεταιριστικές εταιρείες και αλληλασφαλιστικές εταιρείες, ευρωπαϊκές εταιρείες βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2157/2001 του Συμβουλίου <sup>(9)</sup>, και ευρωπαϊκές συνεταιριστικές εταιρείες βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1435/2003 του Συμβουλίου <sup>(10)</sup>, οι οποίες έχουν την έδρα τους στο έδαφος του κράτους·
  - (2) δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες, εκτός από εταιρείες, καθώς και εταιρείες καταπιστευματικής διαχείρισης, που εδρεύουν στο κράτος και έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο αντικείμενο την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων·
  - (3) δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες, εκτός από εταιρείες, εταιρείες καταπιστευματικής διαχείρισης που δεν έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο αντικείμενο την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας, καθώς και οργανισμούς συλλογικών επενδύσεων αποταμιεύσεων, που έχουν την έδρα τους στο έδαφος του κράτους·
  - (4) εταιρείες και ιδρύματα κάθε είδους, συμπεριλαμβανομένων εταιρειών καταπιστευματικής διαχείρισης, με ή χωρίς νομική προσωπικότητα, που δεν έχουν την έδρα τους στο έδαφος του κράτους.
- (42) Το άρθρο 74 του TUIR εισάγει ειδικές διατάξεις για το κράτος και τους δημόσιους οργανισμούς και ορίζει τις δραστηριότητες που δεν θεωρούνται εμπορικές δραστηριότητες.
- (43) Σύμφωνα με το άρθρο 74 παράγραφος 1 του TUIR, οι κρατικοί φορείς και διοικήσεις, συμπεριλαμβανομένων των αυτόνομων διοικήσεων, και, εφόσον διαθέτουν νομική προσωπικότητα, οι δήμοι, οι κοινοπραξίες τοπικών φορέων, οι ενώσεις και φορείς που διαχειρίζονται δημόσια περιουσία, οι ορενές κοινότητες, οι επαρχίες και οι περιφέρειες δεν υπόκεινται σε φόρο εταιρειών. Σύμφωνα με το άρθρο 74 παράγραφος 2 του TUIR, η άσκηση κρατικών λειτουργιών από δημόσιους οργανισμούς δεν συνιστά εμπορική δραστηριότητα.

### 2.2.2. Φορολογητέο εισόδημα

- (44) Όλα τα έσοδα που προέρχονται από εταιρείες οι οποίες ασκούν εμπορικές δραστηριότητες θεωρούνται επιχειρηματικά εισοδήματα και υπόκεινται στον IRES (άρθρο 81 του TUIR). Η φορολογητέα βάση είναι το παγκόσμιο εισόδημα που εμφανίζεται στον λογαριασμό κερδών και ζημιών που καταρτίζεται για τη σχετική λογιστική χρήση σύμφωνα με τους κανόνες εταιρικού δικαίου και προσαρμόζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της φορολογικής νομοθεσίας σχετικά με τα επιχειρηματικά εισοδήματα.
- (45) Για τους σκοπούς του φόρου εισοδήματος εταιρειών, η μεταχείριση των εισοδημάτων από ακίνητη περιουσία εξαρτάται από το είδος των ακινήτων περιουσιακών στοιχείων. Εάν το ακίνητο περιουσιακό στοιχείο χρησιμοποιείται πραγματικά και αποκλειστικά για την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας (ή, λόγω των χαρακτηριστικών του, μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας), το εισόδημα που προέρχεται από το ακίνητο περιουσιακό στοιχείο θεωρείται επιχειρηματικό εισόδημα. Κατά συνέπεια, τα εισοδήματα αυτά περιλαμβάνονται στο φορολογητέο εισόδημα της εταιρείας.

### 2.2.3. Φορολογική περίοδος

- (46) Η φορολογική περίοδος για τους σκοπούς του φόρου εισοδήματος εταιρειών είναι η λογιστική χρήση της εταιρείας, όπως καθορίζεται από τον νόμο ή το καταστατικό. Εάν η λογιστική χρήση δεν καθορίζεται από τον νόμο ή το καταστατικό ή υπερβαίνει τα 2 έτη, η φορολογική περίοδος είναι το ημερολογιακό έτος (άρθρο 76 του TUIR).

<sup>(7)</sup> Testo Unico delle Imposte sui Redditi (TUIR), D.P.R., 22/12/1986 n° 917, G.U. 31/12/1986.

<sup>(8)</sup> Ο κανονικός φορολογικός συντελεστής για τον IRES το 2020 είναι 24 %. Ο συντελεστής IRES μειώθηκε από 33 % το 2004 σε 27,5 % το 2008 και σε 24 % το 2018 και το 2019.

<sup>(9)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2157/2001 του Συμβουλίου, της 8ης Οκτωβρίου 2001, περί του καταστατικού της ευρωπαϊκής εταιρείας (SE) (ΕΕ L 294 της 10.11.2001, σ. 1).

<sup>(10)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1435/2003 του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, περί του καταστατικού της ευρωπαϊκής συνεταιριστικής εταιρείας (ΕΕ L 207 της 18.8.2003, σ. 1).

#### 2.2.4. Συντελεστές

- (47) Ο συντελεστής του IRES είναι 24 % (άρθρο 77 του TUIR) <sup>(11)</sup>.
- (48) Το άρθρο 1 παράγραφος 716 του νόμου αριθ. 160 της 27ης Δεκεμβρίου 2019 εισήγαγε νέο πρόσθετο φόρο IRES 3,5 εκατοστιαίων μονάδων επί των εσόδων που προέρχονται από δραστηριότητες οι οποίες ασκούνται βάσει αδειών και συμβάσεων παραχώρησης λιμένων που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 18 του νόμου 84/1994 <sup>(12)</sup>. Πρόκειται για προσωρινό μέτρο που θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο για τις λογιστικές χρήσεις 2019 έως 2021.

#### 2.2.5. Φορολόγηση των οργανισμών λιμένων στην Ιταλία

- (49) Οι ΟΛ στην Ιταλία δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος εταιρειών (IRES). Η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών στην Ιταλία είναι το μέτρο που εξετάζεται στην παρούσα απόφαση. Η απαλλαγή αυτή βασίζεται ειδικότερα στο άρθρο 74 του TUIR, όπως ερμηνεύεται και εφαρμόζεται από τις ιταλικές αρχές.
- (50) Σύμφωνα με το άρθρο 74 του TUIR, οι κρατικοί φορείς και διοικήσεις, συμπεριλαμβανομένων των φορέων και διοικήσεων με αυτόνομη οργάνωση, ακόμη κι αν διαθέτουν νομική προσωπικότητα, οι δήμοι, οι κοινοπραξίες μεταξύ τοπικών αρχών, οι ενώσεις και οι φορείς που διαχειρίζονται συλλογική περιουσία, οι ορεινές κοινότητες, οι επαρχίες και οι περιφέρειες δεν υπόκεινται σε φόρο εταιρειών.
- (51) Κατά την άποψη των ιταλικών αρχών, οι ΟΛ είναι δημόσιοι οργανισμοί επιφορτισμένοι αποκλειστικά με διοικητικά καθήκοντα και, ως εκ τούτου, υπόκεινται στην εφαρμογή του άρθρου 74 του TUIR. Κατά την άποψή τους, το άρθρο 73 του TUIR προϋποθέτει, αντιθέτως, ότι η οικεία οντότητα ασκεί εμπορικές δραστηριότητες, έστω και ως δευτερεύουσα δραστηριότητα, και, ως εκ τούτου, δεν έχει εφαρμογή στους ΟΛ.
- (52) Τα άρθρα 73 και 74, όπως ερμηνεύονται και εφαρμόζονται από τις ιταλικές αρχές, δημιουργούν μια κατάσταση στο πλαίσιο της οποίας οι ΟΛ στην Ιταλία απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα έσοδα που προέρχονται από την εκμετάλλευση των λιμενικών υποδομών.

#### 2.3. Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας

- (53) Στις 8 Ιανουαρίου 2019 η Επιτροπή πρότεινε κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 22 του διαδικαστικού κανονισμού και κάλεσε την Ιταλία να θεσπίσει μέτρα που θα διασφαλίζουν ότι οι ΟΛ που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες υπόκεινται στον φόρο εταιρειών με τον ίδιο τρόπο που υπόκεινται και οι άλλες επιχειρήσεις. Ωστόσο, με επιστολή της 7ης Μαρτίου 2019, η Ιταλία απέρριψε επίσημα την πρόταση της Επιτροπής και αρνήθηκε να θεσπίσει μέτρα που θα διασφάλιζαν ότι οι ΟΛ που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες υπόκεινται στον φόρο εταιρειών με τον ίδιο τρόπο που υπόκεινται και οι άλλες επιχειρήσεις.
- (54) Δεδομένου ότι η Επιτροπή εξακολουθούσε να θεωρεί ότι η απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών των ΟΛ που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες συνιστά υφιστάμενο καθεστώς κρατικών ενισχύσεων και ότι είχε αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα του εν λόγω καθεστώτος ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης, σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 2 του διαδικαστικού κανονισμού. Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εταιρειών συνιστά υφιστάμενη κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η οποία δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά.

<sup>(11)</sup> Βλ. υποσημείωση 8.

<sup>(12)</sup> Legge 27 dicembre 2019, n. 160, Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022, GU Serie Generale n.304 del 30.12.2019 — Suppl. Ordinario n. 45. Ο πρόσθετος φόρος οφείλεται επίσης για τα έσοδα που προέρχονται από δραστηριότητες οι οποίες ασκούνται βάσει παραχωρήσεων αυτοκινητοδρόμων, συμβάσεων παραχώρησης για τη διαχείριση αερολιμένων και σιδηροδρομικών παραχωρήσεων.

### 3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

#### 3.1. Γενικές παρατηρήσεις

- (55) Η Ιταλία και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι, ελλείψει ενωσιακής νομοθεσίας για τους λιμένες και κοινής έννοιας των λιμενικών αρχών στο ενωσιακό δίκαιο, τα κράτη μέλη έχουν την αρμοδιότητα να προσδιορίζουν και να ρυθμίζουν τη φύση και τα καθήκοντα των διαχειριστικών φορέων των λιμένων, όπως αποδεικνύεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(13)</sup>.
- (56) Θεωρούν ότι η εφαρμογή στην Ιταλία των αρχών που καθορίζονται σε αποφάσεις που εκδίδει η Επιτροπή σε συγκεκριμένες περιπτώσεις σε άλλα κράτη μέλη δεν είναι εύλογη. Κατά την άποψή τους, η κατάσταση στην Ιταλία δεν είναι συγκρίσιμη με την κατάσταση των άλλων κρατών μελών <sup>(14)</sup>.

#### 3.2. Επιχειρήσεις / οικονομικές δραστηριότητες

##### 3.2.1. Μη οικονομικές δραστηριότητες δημόσιου συμφέροντος

- (57) Σύμφωνα με την Ιταλία και με τις περισσότερες παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών, οι ΟΛ δεν είναι επιχειρήσεις και δεν ασκούν οικονομικές δραστηριότητες <sup>(15)</sup>. Σύμφωνα με το ιταλικό νομικό σύστημα, οι ΟΛ είναι μη οικονομικοί δημόσιοι οργανισμοί εθνικής σημασίας με διοικητική, οργανωτική, κανονιστική, δημοσιονομική και οικονομική αυτονομία.
- (58) Οι ΟΛ εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και οι εκθέσεις σχετικά με την οικονομική διαχείρισή τους υπόκεινται σε έλεγχο από το Ελεγκτικό Συνέδριο με τον ίδιο τρόπο με τον οποίο υπόκεινται και όλοι οι οργανισμοί που ανήκουν στη δημόσια διοίκηση. Περιλαμβάνονται στον κατάλογο που καταρτίζει το Ιταλικό Ινστιτούτο Στατιστικών για τον καθορισμό του ενοποιημένου χρηματοοικονομικού λογαριασμού του κράτους. Ως εκ τούτου, οι ΟΛ δεν ανήκουν μόνο στο Δημόσιο, αλλά είναι πραγματικοί μη οικονομικοί δημόσιοι οργανισμοί <sup>(16)</sup>.
- (59) Η Ιταλία και η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών παρατηρούν ότι οι ΟΛ δεν παρέχουν οι ίδιοι λιμενικές ή τεχνικές-ναυτικές υπηρεσίες <sup>(17)</sup>. Οι ρυθμιστικές αρμοδιότητες που σχετίζονται με τεχνικές-ναυτικές υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης, πρόσδεσης και εκφόρτωσης ανήκουν στη ναυτιλιακή αρχή, η οποία αποτελεί αποκεντρωμένη δομή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Οι κανόνες για την ανάθεση των εν λόγω υπηρεσιών καθορίζονται στον ιταλικό κώδικα ναυσιπλοΐας και στους εκτελεστικούς κανονισμούς. Επίσης, άλλες δραστηριότητες όπως ο ανεφοδιασμός με καύσιμα και η συλλογή αποβλήτων δεν εκτελούνται από τους ίδιους τους ΟΛ.
- (60) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές και την πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών, οι ΟΛ διασφαλίζουν, προς το δημόσιο συμφέρον, τη χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις αγορές λιμενικών υπηρεσιών υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και μεριμνούν για την πλήρως διαφανή και αμερόληπτη διαχείριση της κρατικής περιουσίας <sup>(18)</sup>. Οι δραστηριότητες των ΟΛ που προσδιορίζονται στον νόμο 84/1994 ασκούνται με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον για την ορθή λειτουργία των λιμενικών ζωνών.

<sup>(13)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

<sup>(14)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

<sup>(15)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Assorporti (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής)· FILT CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI (Ιταλική Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές, Ιταλική Ομοσπονδία Μεταφορών, Ιταλική Ένωση Εργαζομένων στις Μεταφορές).

<sup>(16)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

<sup>(17)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Assorporti (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

<sup>(18)</sup> Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).



### 3.2.2. Παραχωρήσεις που δεν χορηγούνται με σκοπό το κέρδος

- (61) Η Ιταλία και διάφορα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν ότι η χορήγηση λιμενικών παραχωρήσεων από τους ΟΛ αποτελεί ρυθμιστική δραστηριότητα που αποσκοπεί στην πιο παραγωγική κατανομή των λιμενικών υποδομών προς το συμφέρον της λιμενικής κοινότητας και των χρηστών του λιμένα. Οι ΟΛ διασφαλίζουν ότι οι παραχωρήσεις για τη χρήση των δημόσιων λιμενικών ζωνών χορηγούνται με σκοπό τη βελτίωση της διαχείρισης του λιμένα και όλων των δραστηριοτήτων που συνδέονται με αυτόν. Οι παραχωρήσεις δεν χορηγούνται σε καμία περίπτωση με σκοπό το κέρδος. Η χορήγησή τους δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο ανταγωνιστικής αγοράς <sup>(19)</sup>.
- (62) Η Ιταλία και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη επισημαίνουν ότι οι παραχωρησιούχοι επιλέγονται με διαφανείς και αμερόληπτες διαδικασίες <sup>(20)</sup>. Η επιλογή τους δεν εξαρτάται κατ' ανάγκη από τις υψηλότερες προοπτικές κερδοφορίας υπό τη μορφή υψηλότερου αντιτίμου για τη χρήση της γης. Στόχος είναι μάλλον η μεγιστοποίηση της χρησιμότητας και της αξίας των λιμενικών ζωνών προς το δημόσιο συμφέρον.

### 3.2.3. Τα τέλη παραχώρησης δεν είναι τιμές της αγοράς

- (63) Η Ιταλία και διάφορα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν ότι τα τέλη για τη χορήγηση παραχωρήσεων και αδειών από τους ΟΛ σε ιδιωτικές επιχειρήσεις για την εμπορική χρήση των βασικών λιμενικών υποδομών και την παροχή υπηρεσιών δεν αποτελούν αντιπαροχή για παρασχεθείσα υπηρεσία ή προσφερόμενο αγαθό. Κατά την άποψή τους, οι σχετικές υπηρεσίες δεν μπορούν να θεωρούνται οικονομικές δραστηριότητες <sup>(21)</sup>.
- (64) Οι ΟΛ χορηγούν παραχωρήσεις βάσει διαφανών, ανταγωνιστικών και αμερόληπτων διαδικασιών. Η διαδικασία ανάθεσης που οδηγεί στην επιλογή του παραχωρησιούχου είναι πλήρως διαχωρισμένη από το ύψος του τέλους. Οι ΟΛ έχουν την υποχρέωση να εποπτεύουν τον παραχωρησιούχο και να επαληθεύουν ότι ο παραχωρησιούχος τηρεί τους όρους της παραχώρησης. Διενεργούν ελέγχους συμμόρφωσης και διαθέτουν ειδικές εξουσίες επιβολής κυρώσεων έναντι του παραχωρησιούχου, όπως εξουσία ανάκλησης μιας σύμβασης παραχώρησης σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων. Μόνο οι παραχωρησιούχοι, και όχι οι ΟΛ, έχουν άμεσες συμβατικές σχέσεις με εφοπλιστές και διαχειριστές σκαφών.
- (65) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της Ιταλίας και διαφόρων άλλων ενδιαφερόμενων μερών, υπάρχει σημαντική διαφορά μεταξύ της χορήγησης δημόσιας περιουσίας σε παραχωρησιούχους (όπως στην περίπτωση της Ιταλίας) και της μίσθωσης αυτής της περιουσίας <sup>(22)</sup>. Τα δικαιώματα που παρέχουν οι ΟΛ στους παραχωρησιούχους είναι λιγότερο σημαντικά από τα δικαιώματα ενός τυπικού μισθωτή σε σχέση μίσθωσης στο πλαίσιο των παραδοσιακών μοντέλων λιμένα-εκμισθωτή. Αυτό αποδεικνύεται από τις ακόλουθες ιδιαιτερότητες του ιταλικού συστήματος:
- (1) η αποκλειστική χρήση της δημόσιας περιουσίας από τον παραχωρησιούχο δεν πρέπει να αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον·
  - (2) οι ΟΛ μπορούν ανά πάσα στιγμή να ανακαλέσουν παραχωρήσεις για ειδικούς λόγους που συνδέονται με τη χρήση της θάλασσας ή για άλλους λόγους δημόσιου συμφέροντος· στην περίπτωση αυτή, ο παραχωρησιούχος δεν δικαιούται αποζημίωση·
  - (3) η εισπραξη των τελών πραγματοποιείται με διαδικασίες αναγκαστικής εκτέλεσης παρόμοιες με τις διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση φορολογικών οφειλών·
  - (4) κατά τη λήξη των παραχωρήσεων, η δημόσια περιουσία επανέρχεται στη διάθεση των ΟΛ και όλα τα έργα ή οι βελτιώσεις που πραγματοποιήθηκαν παραμένουν στην ιδιοκτησία του κράτους· ο παραχωρησιούχος δεν θα λάβει καμία πληρωμή ή αποζημίωση για τα εν λόγω έργα και βελτιώσεις.

<sup>(19)</sup> Assortori (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής)· Conftrasporto-Confcommercio (Συνομοσπονδία Ενώσεων Μεταφορών, Ναυτιλίας και Εφοδιαστικής).

<sup>(20)</sup> Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

<sup>(21)</sup> Assortori (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής)· Conftrasporto-Confcommercio (Συνομοσπονδία Ενώσεων Μεταφορών, Ναυτιλίας και Εφοδιαστικής)· FILT CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI (Ιταλική Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές, Ιταλική Ομοσπονδία Μεταφορών, Ιταλική Ένωση Εργαζομένων στις Μεταφορές).

<sup>(22)</sup> Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

- (66) Κατά συνέπεια, σύμφωνα με την Ιταλία και με διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, τα τέλη παραχώρησης που καταβάλλουν οι παραχωρησιούχοι στους ΟΛ δεν είναι ούτε μισθώματα ούτε τιμές της αγοράς, καθώς δεν υφίσταται περιθώριο διακριτικής ευχέρειας μεταξύ των διαπραγματευόμενων μερών. Τα τέλη θεσπίζονται με νόμο και έχουν τα χαρακτηριστικά φόρου που καταβάλλει ο παραχωρησιούχος στο Δημόσιο μέσω των ΟΛ ως αντάλλαγμα για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών οικονομικών δραστηριοτήτων, ιδίως για την εκτέλεση δραστηριοτήτων και υπηρεσιών δημόσιας χρήσης <sup>(23)</sup>.
- (67) Επομένως, οι ΟΛ δεν ασκούν καμία οικονομική δραστηριότητα, δεδομένου ότι δεν είναι σε θέση να παρεμβαίνουν στο κύριο στοιχείο κάθε οικονομικής συναλλαγής που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, δηλαδή στην τιμή της υπηρεσίας <sup>(24)</sup>.
- (68) Ορισμένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη <sup>(25)</sup> παρατηρούν ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, δεν υφίσταται δραστηριότητα οικονομικής φύσης όταν οι συγκεκριμένες μέθοδοι προσφοράς ορισμένων αγαθών ή υπηρεσιών καθορίζονται απευθείας από τον νόμο και, ως εκ τούτου, δεν βασίζονται σε οικονομικές εκτιμήσεις των προσφερόντων <sup>(26)</sup>. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη εμπορικού τέλους που καθορίζεται απευθείας από την επιχείρηση που εκμεταλλεύεται την υποδομή θα αποτελούσε προϋπόθεση για τον χαρακτηρισμό της ως επιχείρησης <sup>(27)</sup>.

#### 3.2.4. Η οικονομική συνιστώσα των τελών παραχώρησης

- (69) Η Ιταλία και ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη παρατηρούν ότι οι δραστηριότητες των ΟΛ στον τομέα της διαχείρισης του λιμενικού τομέα δεν έχουν καμία επίπτωση στη δημόσια περιουσία. Αυτό σημαίνει ότι, ακόμη και αν ορισμένα στοιχεία των δραστηριοτήτων των ΟΛ έχουν οικονομικό χαρακτήρα, αυτό δεν μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι οι ΟΛ είναι επιχειρήσεις <sup>(28)</sup>. Σύμφωνα με την Ιταλία, η νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αποκλείει τον χαρακτηρισμό ως επιχειρήσεων των οργανισμών οι οποίοι συστήνονται και ρυθμίζονται για την άσκηση δημόσιων και μη οικονομικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων, αλλά ταυτόχρονα ασκούν ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες <sup>(29)</sup>.
- (70) Η Ιταλία παραδέχεται ότι τα τέλη που καταβάλλουν οι παραχωρησιούχοι περιλαμβάνουν οικονομική συνιστώσα. Τα τέλη καθορίζονται σύμφωνα με κριτήρια που θεσπίζονται σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, για τον καθορισμό τους λαμβάνονται επίσης υπόψη οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνει ο παραχωρησιούχος όσον αφορά τον όγκο των εμπορευμάτων, το είδος των επενδύσεων και τον όγκο της κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, το βασικό τέλος μπορεί να μειωθεί, για παράδειγμα, όταν οι παραχωρησιούχοι πραγματοποιούν επενδύσεις για μεγάλα έργα υποδομής ή προβαίνουν σε έκτακτη συντήρηση των δημόσιων αγαθών που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία των ΟΛ.
- (71) Εν συντομία, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, τα τέλη παραχώρησης αποτελούνται τόσο από μια σταθερή όσο και από μια μεταβλητή συνιστώσα. Η σταθερή συνιστώσα είναι ανάλογη προς την επιφάνεια των σχετικών ζωνών και λαμβάνει υπόψη διάφορες άλλες παραμέτρους (θέση και επίπεδο υποδομής των σχετικών ζωνών). Η μεταβλητή συνιστώσα υπολογίζεται βάσει μηχανισμών παροχής κινήτρων για την επίτευξη καλύτερης παραγωγικότητας, καλύτερων ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιδόσεων και βελτίωσης των επιπέδων εξυπηρέτησης, ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές και τη διατροφική ολοκλήρωση των λιμένων. Οι παράμετροι παροχής κινήτρων που χρησιμοποιούνται στη μεταβλητή συνιστώσα των τελών παραχώρησης λαμβάνουν συνήθως υπόψη τον όγκο της κυκλοφορίας, όσον αφορά τόσο τα σκάφη, τις ποσότητες και τα είδη των εμπορευμάτων όσο και την ανάπτυξη ειδικών δεικτών ποιότητας της αγοράς και των υπηρεσιών (μέσος χρόνος αποθήκευσης των εμπορευμάτων στις ζώνες αποθήκευσης· το επίπεδο αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών· το επίπεδο ενεργειακής και περιβαλλοντικής απόδοσης ολόκληρου του λιμενικού κύκλου· το επίπεδο παραγωγικότητας ανά μονάδα επιφάνειας της περιοχής του λιμένα που καλύπτεται από την παραχώρηση).

<sup>(23)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Assorporti (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής)· Conftrasporto-Confcommercio (Συνομοσπονδία Ενώσεων Μεταφορών, Ναυτιλίας και Εφοδιαστικής).

<sup>(24)</sup> Conftrasporto-Confcommercio (Συνομοσπονδία Ενώσεων Μεταφορών, Ναυτιλίας και Εφοδιαστικής).

<sup>(25)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών).

<sup>(26)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Φεβρουαρίου 1993, *Christian Poucet κατά Assurances Générales de France και Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159/91 και C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, σκέψη 18.

<sup>(27)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Φεβρουαρίου 1993, *Christian Poucet κατά Assurances Générales de France και Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159/91 και C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, σκέψη 18. Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2002, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, σκέψη 78.

<sup>(28)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών).

<sup>(29)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Ιανουαρίου 1994, *SAT Fluggesellschaft mbH κατά Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7. Απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Μαρτίου 2009, *Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191.

- (72) Ως εκ τούτου, το τέλος παραχώρησης (σταθερή και μεταβλητή συνιστώσα) καλύπτει, αφενός, τη συνιστώσα που συνίσταται στην καταβολή αμοιβής για τη διαχείριση του λιμένα, και τη χρήση της λιμενικής περιουσίας ως βασικής υποδομής, η οποία δεν έχει οικονομικό χαρακτήρα, και, αφετέρου, καλύπτει τη λειτουργία και τη χρήση της δημόσιας περιουσίας που δίνουν τη δυνατότητα στους παραχωρησιούχους να ασκούν τις δραστηριότητές τους.
- (73) Η Ιταλία θεωρεί ότι η διάκριση μεταξύ του μη οικονομικού (σταθερής συνιστώσας) και του οικονομικού (μεταβλητής συνιστώσας) μέρους του τέλους παραχώρησης επιβεβαιώνεται έμμεσα από τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/352. Ο εν λόγω κανονισμός ορίζει ότι τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να διαφοροποιούνται ανάλογα με την οικονομική στρατηγική και την πολιτική χωροθέτησης του κάθε λιμένα, προκειμένου να προωθηθεί η αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών <sup>(30)</sup>.
- (74) Η Ιταλία θεωρεί επίσης ότι, κατά την αξιολόγηση του χαρακτήρα των τελών παραχώρησης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι δραστηριότητες που ασκούν οι ΟΛ ως δημόσιοι οργανισμοί που διαχειρίζονται δημόσια περιουσία. Από τη νομολογία προκύπτει ότι ένας δημόσιος οργανισμός, στο μέτρο που ασκεί οικονομική δραστηριότητα η οποία μπορεί να διαχωριστεί από την άσκηση των προνομίων του δημόσιας εξουσίας, ενεργεί ως επιχείρηση ως προς τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Ωστόσο, αν η επίμαχη οικονομική δραστηριότητα αποτελεί αναπόσπαστη πτυχή της άσκησης προνομίων δημόσιας εξουσίας, τότε το σύνολο των δραστηριοτήτων που ασκεί ο οργανισμός αυτός θεωρείται ότι εμπίπτει στην άσκηση των εν λόγω προνομίων <sup>(31)</sup>.
- (75) Στην περίπτωση των ΟΛ, οι δραστηριότητες που ενδέχεται να έχουν οικονομική σημασία για τη διαχείριση της λιμενικής περιουσίας και οι οποίες ενδέχεται να είναι σημαντικές για τον καθορισμό του τέλους παραχώρησης είναι, σε κάθε περίπτωση, αναπόσπαστες από τις δημόσιες δραστηριότητες που ανατίθενται στους ΟΛ από τον νόμο, όπως ο έλεγχος και η διαχείριση της λιμενικής περιουσίας και ο σχεδιασμός όλων των δραστηριοτήτων μέσω της χρήσης των λιμενικών ζωνών. Ως εκ τούτου, τα τέλη παραχώρησης που επιβάλλονται από τους ΟΛ δεν θα πρέπει να θεωρούνται εταιρικό εισόδημα.
- (76) Η Ιταλία αναγνωρίζει ότι η μεταβλητή συνιστώσα του τέλους παραχώρησης έχει οικονομικό χαρακτήρα και ότι, συνεπώς, θα δικαιολογούνταν θεωρητικά η συμπερίληψή της στη βάση υπολογισμού για ενδεχόμενη φορολόγηση των εσόδων μιας επιχείρησης.
- (77) Ωστόσο, κατά την άποψή της, οι παράμετροι παροχής κινήτρων της μεταβλητής συνιστώσας των τελών παραχώρησης έχουν ως αποτέλεσμα τη σταδιακή μείωση του ύψους του τέλους, όταν οι παραχωρησιούχοι επιτυγχάνουν τους οικονομικούς στόχους. Σύμφωνα με την Ιταλία, αυτή η σταδιακή μείωση οδηγεί σε συνολική μείωση του τέλους παραχώρησης. Ως εκ τούτου, τα έσοδα των ΟΛ αποτελούνται εξ ολοκλήρου ή σχεδόν εξ ολοκλήρου από τη σταθερή συνιστώσα, η οποία περιορίζεται στην καταβολή αμοιβής για τις διαχειριστικές και ρυθμιστικές δραστηριότητες των ΟΛ. Κατά συνέπεια, κατά την άποψη της Ιταλίας, οι ΟΛ δεν ασκούν καμία οικονομική δραστηριότητα.

### 3.3. Κρατικοί πόροι

- (78) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν από ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη, η απαλλαγή των ΟΛ από την υποχρέωση καταβολής φόρου εισοδήματος εταιρειών δεν συνεπάγεται απώλεια φορολογικών εσόδων, δεδομένου ότι οι ΟΛ ανήκουν στο κράτος. Ως εκ τούτου, δεν υφίσταται ανάλωση κρατικών πόρων με τη μορφή φορολογικών ή δημοσιονομικών δαπανών <sup>(32)</sup>.
- (79) Ορισμένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη παρατηρούν επίσης ότι τα ποσά που θα κατέβαλλαν οι ΟΛ στο κράτος σε περίπτωση φορολόγησης των εσόδων τους θα οδηγούσαν σε εκτροπή πόρων από τους ΟΛ, πόροι οι οποίοι δεν θα ήταν τότε διαθέσιμοι για την εκπλήρωση της θεσμικής αποστολής τους. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος θα υποχρεωνόταν να αυξήσει τις συνεισφορές του στους ΟΛ.

<sup>(30)</sup> Άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352.

<sup>(31)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 2012, *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, σκέψη 38. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Σεπτεμβρίου 2013, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, σκέψη 29. Απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Μαρτίου 2009, *Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, σκέψεις 71 έως 80.

<sup>(32)</sup> ANCIP (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Assorporti (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής)· FILT CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI (Ιταλική Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές, Ιταλική Ομοσπονδία Μεταφορών, Ιταλική Ένωση Εργαζομένων στις Μεταφορές).

### 3.4. Επιλεκτικότητα

- (80) Όσον αφορά την απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών (IRES), η Ιταλία και τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη παρατηρούν ότι η κατάταξη των ΟΛ στην κατηγορία των μη οικονομικών δημόσιων οργανισμών στον ιταλικό ενιαίο νόμο για τη φορολογία εισοδήματος TUIR συνεπάγεται αναγκαστικά την απαλλαγή τους από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών<sup>(33)</sup>. Η απαλλαγή αυτή δεν αποτελεί εξαίρεση από το σύστημα ή ειδικό μέτρο υπέρ των ΟΛ, δεδομένου ότι είναι απολύτως σύμφωνη με τις αρχές του ιταλικού φορολογικού συστήματος<sup>(34)</sup>.
- (81) Το φορολογικό σύστημα που θεσπίζει ο ιταλικός TUIR είναι επίσης απολύτως σύμφωνο με τη φύση και τα καθήκοντα που ανατίθενται στους ΟΛ, δεδομένου ότι πρόκειται για δημόσιους οργανισμούς επιφορτισμένους αποκλειστικά με διοικητικά καθήκοντα και οι οποίοι ως εκ τούτου, υπόκεινται στην εφαρμογή του άρθρου 74 του TUIR. Αντίθετα, το άρθρο 73 του TUIR προϋποθέτει ότι η οικεία οντότητα ασκεί εμπορικές δραστηριότητες, έστω και ως δευτερεύουσα δραστηριότητα, και, ως εκ τούτου, δεν έχει εφαρμογή στους ΟΛ<sup>(35)</sup>.

### 3.5. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές

- (82) Ένα ενδιαφερόμενο μέρος θεωρεί ότι το μέτρο δεν έχει επιπτώσεις στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό, καθώς δεν υπάρχουν ιδιωτικοί λιμένες στην Ιταλία<sup>(36)</sup>. Οι ΟΛ δεν χρειάζεται να παρέχουν κίνητρα στους δυνητικούς παραχωρησιούχους προσφέροντας χαμηλά ή μειωμένα τέλη παραχώρησης, δεδομένου ότι η ζήτηση για πρόσβαση στις λιμενικές ζώνες είναι ούτως ή άλλως υψηλότερη από την προσφορά των διαθέσιμων ζωνών.
- (83) Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη παρατηρούν επίσης ότι οι λιμένες δεν ανταγωνίζονται άλλους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών, δεδομένου ότι οι διάφορες υποδομές μεταφορών εξυπηρετούν διαφορετικές αγορές εμπορευμάτων και κυκλοφορίας και δεν είναι υποκαταστάσιμες.

## 4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### 4.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

- (84) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

#### 4.1.1. Παρουσία επιχειρήσεων

##### 4.1.1.1. Η έννοια της επιχείρησης

- (85) Σύμφωνα με τη νομολογία, η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδοτήσεώς του<sup>(37)</sup>. Το γεγονός ότι ένας φορέας δεν έχει κερδοσκοπικό σκοπό δεν έχει καθοριστική σημασία για να διαπιστωθεί αν πρόκειται για επιχείρηση ή όχι<sup>(38)</sup>. Ούτε το γεγονός ότι ανήκει στο Δημόσιο έχει καθοριστική σημασία.

<sup>(33)</sup> ANCIPI (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

<sup>(34)</sup> Η Ιταλία αναφέρει την απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Δεκεμβρίου 2016, *Επιτροπή κατά World Duty Free Group*, C-20/15 P, ECLI:EU:C:2016:981, σκέψη 58.

<sup>(35)</sup> ANCIPI (Εθνική Ένωση Λιμενικών Εταιρειών)· Assorporti (Ένωση Ιταλικών Λιμένων)· Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

<sup>(36)</sup> Confetra (Ιταλική Γενική Συνομοσπονδία Μεταφορών και Εφοδιαστικής).

<sup>(37)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Απριλίου 1991, *Klaus Höfner και Fritz Elser κατά Macrotron GmbH*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, σκέψη 21.

<sup>(38)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Ιουλίου 2008, *MOTOE*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, σκέψεις 27 και 28.

- (86) Όπως διευκρινίζεται από τα δικαστήρια της Ένωσης, συνιστά οικονομική δραστηριότητα, μεταξύ άλλων, κάθε δραστηριότητα παροχής αγαθών και υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά, ήτοι προσφοράς παροχών που κατά κανόνα προσφέρονται έναντι αμοιβής. Συναφώς, το ουσιώδες χαρακτηριστικό της αμοιβής έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί την οικονομική αντιπαροχή της αντίστοιχης παροχής<sup>(39)</sup>. Οι μη κερδοσκοπικές οντότητες μπορούν επίσης να προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες στην αγορά<sup>(40)</sup>.
- (87) Όσον αφορά την κατασκευή και την εκμετάλλευση δημόσιων υποδομών, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν διευκρινίσει ότι η μελλοντική χρήση της υποδομής, δηλαδή η οικονομική της ή μη εκμετάλλευση, καθορίζει αν η χρηματοδότηση της κατασκευής της εν λόγω υποδομής εμπίπτει ή όχι στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις<sup>(41)</sup>. Εξάλλου, η νομολογία έχει αναγνωρίσει ότι η εμπορική εκμετάλλευση λιμένων και η κατασκευή λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο τέτοιας εκμεταλλεύσεως συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες<sup>(42)</sup>.
- (88) Σύμφωνα με την εν λόγω νομολογία, η Επιτροπή κατέληξε σε σειρά αποφάσεων ότι η κατασκευή και η εμπορική εκμετάλλευση λιμενικών υποδομών συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες<sup>(43)</sup>. Για παράδειγμα, η εμπορική εκμετάλλευση ενός τερματικού λιμένα ή αερολιμένα με τη διάθεσή του στους χρήστες έναντι καταβολής τέλους συνιστά οικονομική δραστηριότητα<sup>(44)</sup>. Κατά συνέπεια, η δημόσια χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών ευνοεί μια οικονομική δραστηριότητα και υπόκειται, ως εκ τούτου, στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων<sup>(45)</sup>.
- (89) Αντίθετα, οι επενδύσεις για υποδομές που είναι απαραίτητες για δραστηριότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας του δεν υπόκεινται σε έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων<sup>(46)</sup>. Μόνο οι υποδομές που αποτελούν μέρος των ουσιωδών λειτουργιών του κράτους δεν είναι οικονομικής φύσης.

#### 4.1.1.2. Οι ΟΛ ασκούν οικονομικές και μη οικονομικές δραστηριότητες

- (90) Η Ιταλία και τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται ότι οι ΟΛ είναι μη οικονομικοί δημόσιοι οργανισμοί εθνικής σημασίας με διοικητική, οργανωτική, κανονιστική, δημοσιονομική και οικονομική αυτονομία. Κατά την άποψή τους, οι ΟΛ δεν ασκούν οικονομικές δραστηριότητες και δεν είναι επιχειρήσεις.

<sup>(39)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Νοεμβρίου 2018, *Scuola Elementare Maria Montessori κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-622/16 P έως C-624/16 P, ECLI:EU:C:2018:873, σκέψεις 104 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

<sup>(40)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Οκτωβρίου 1980, *Van Landewyck κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209 έως 215 και 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, σκέψη 88· Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Νοεμβρίου 1995, *FFSA και άλλοι κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, σκέψη 21. Απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Ιουλίου 2008, *MOTOE*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, σκέψεις 27 και 28. Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σημείο 9.

<sup>(41)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 24ης Μαρτίου 2011, *Freistaat Sachsen και λοιποί κατά Επιτροπής και Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig/Halle κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, σκέψη 95, η οποία επιβεβαιώθηκε από την απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Δεκεμβρίου 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, σκέψεις 42 έως 44.

<sup>(42)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 47.

<sup>(43)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2009, σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 385/2009, Δημόσια χρηματοδότηση λιμενικής υποδομής στον λιμένα Ventspils (ΕΕ C 72 της 20.3.2010, αιτιολογικές σκέψεις 53 έως 58). Απόφαση της Επιτροπής, της 15ης Ιουνίου 2011, σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 44/2010, Δημόσια χρηματοδότηση λιμενικής υποδομής στον λιμένα Krievnu Sala (ΕΕ C 215 της 21.7.2011, σ. 21, αιτιολογικές σκέψεις 60 έως 68). Απόφαση της Επιτροπής, της 22ας Φεβρουαρίου 2012, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αριθ. SA.30742 (N/2010), Κατασκευή υποδομών για τον τερματικό σταθμό επιβατικών και φορτηγών σκαφών στο Klaipeđa (ΕΕ C 121 της 26.4.2012, σ. 1, αιτιολογικές σκέψεις 45 έως 47).

<sup>(44)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 18ης Σεπτεμβρίου 2013, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.36953 (2013/N), Λιμενική αρχή του Bahía de Cádiz (ΕΕ C 335 της 16.11.2013, σ. 1, αιτιολογική σκέψη 29).

<sup>(45)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Μαρτίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.38302, Λιμένας του Salerno (ΕΕ C 156 της 23.5.2014, αιτιολογικές σκέψεις 32 έως 36). Απόφαση της Επιτροπής, της 22ας Φεβρουαρίου 2012, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αριθ. SA.30742 (N/2010), Κατασκευή υποδομών για τον τερματικό σταθμό επιβατικών και φορτηγών σκαφών στο Klaipeđa (ΕΕ C 121 της 26.4.2012, σ. 1, αιτιολογικές σκέψεις 45 έως 47). Απόφαση της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 2013, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.35418 (2012/N), Επέκταση επιβατικού λιμένος Πειραιά (ΕΕ C 256 της 5.9.2013, σ. 2, αιτιολογικές σκέψεις 21 και 22). Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σημείο 215, σ. 47).

<sup>(46)</sup> Παραδείγματα τέτοιων μη οικονομικών δραστηριοτήτων είναι: α) ο έλεγχος της θαλάσσιας κυκλοφορίας· β) η πυρόσβεση· γ) οι αστυνομικές υπηρεσίες· δ) οι τελωνειακές υπηρεσίες. Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σημείο 215, σ. 47).

- (91) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο χαρακτηρισμός των ΟΛ ως μη οικονομικών δημόσιων οργανισμών βάσει του ιταλικού δικαίου δεν αρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι δεν είναι επιχειρήσεις. Για να κριθεί αν οι δραστηριότητες που ασκούν οι ΟΛ είναι επιχειρηματικές υπό την έννοια της Συνθήκης, πρέπει να διερευνηθεί η φύση τους <sup>(47)</sup>
- (92) Με βάση την περιγραφή των δραστηριοτήτων των ΟΛ (βλ. τμήματα 2.1.2 έως 2.1.5), η Επιτροπή θεωρεί ότι η χορήγηση πρόσβασης στους λιμένες έναντι αμοιβής (τέλη αγκυροβόλησης και τέλη επί των εμπορευμάτων που φορτώνονται και εκφορτώνονται), η χορήγηση αδειών έναντι αμοιβής για την εκτέλεση λιμενικών εργασιών και η χορήγηση παραχωρήσεων έναντι αμοιβής συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ΟΛ ασκούν τόσο μη οικονομικές όσο και οικονομικές δραστηριότητες.
- (93) Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι μπορεί να ανατεθεί στους ΟΛ η άσκηση ορισμένων δημόσιων εξουσιών μη οικονομικού χαρακτήρα (όπως ο έλεγχος και η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας ή η επιτήρηση προς αποφυγή της ρύπανσης, που διενεργούνται μεμονωμένα ή σε συνεργασία με άλλους δημόσιους οργανισμούς, όπως η ναυτιλιακή αρχή) <sup>(48)</sup>. Κατά την άσκηση αυτών των δραστηριοτήτων, δεν είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.
- (94) Ωστόσο, το γεγονός ότι, κατά την άσκηση μέρους των δραστηριοτήτων τους, οι ΟΛ έχουν προνόμια δημόσιας εξουσίας, δεν αποκλείει, αφ' εαυτού, τον χαρακτηρισμό τους ως επιχειρήσεων <sup>(49)</sup>.
- (95) Οι ΟΛ ασκούν επίσης οικονομικές δραστηριότητες. Παρέχουν γενική υπηρεσία στους χρήστες των λιμένων (εφοπλιστές και διαχειριστές σκαφών) παρέχοντας στα σκάφη πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές έναντι αμοιβής η οποία καλείται γενικώς «λιμενικό τέλος» (δηλαδή τέλη επί των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται και φορτώνονται και τέλη αγκυροβόλησης). Με τη χορήγηση αδειών και παραχωρήσεων έναντι αμοιβής, θέτουν ορισμένες υποδομές ή εκτάσεις στη διάθεση επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τους συγκεκριμένους χώρους για τις ανάγκες τους ή για την παροχή υπηρεσιών στους εφοπλιστές και τους διαχειριστές σκαφών.
- (96) Η Ιταλία και διάφορα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται ότι οι ΟΛ δεν έχουν (μόνο οι παραχωρησιούχοι έχουν) άμεσες συμβατικές σχέσεις με τους εφοπλιστές και τους διαχειριστές σκαφών. Ωστόσο, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το γεγονός ότι οι παραχωρησιούχοι χρησιμοποιούν ορισμένες λιμενικές εκτάσεις και υποδομές για την προσφορά υπηρεσιών στους εφοπλιστές και διαχειριστές σκαφών δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να έχουν επίσης οικονομικό χαρακτήρα ορισμένες δραστηριότητες που ασκούν οι ΟΛ, οι οποίες συνίστανται ιδίως στην εκμίσθωση των εν λόγω λιμενικών εκτάσεων και υποδομών στις εν λόγω τρίτες επιχειρήσεις <sup>(50)</sup>.
- (97) Η θέση αυτή συνάδει με τη θέση που υιοθέτησε η Επιτροπή σε αρκετές υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων προς ιταλικούς ΟΛ <sup>(51)</sup>. Επιπλέον, στις υποθέσεις που αφορούν την απαλλαγή λιμένων στο Βέλγιο και τη Γαλλία από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, η Επιτροπή κατέστησε επίσης σαφές ότι η εκμίσθωση δημόσιας περιουσίας έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα <sup>(52)</sup>. Το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε τη θέση αυτή <sup>(53)</sup>.

<sup>(47)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 54.

<sup>(48)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE C 262 της 19.7.2016, σημείο 17, σ. 5).

<sup>(49)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 64. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψεις 53 και 54.

<sup>(50)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 48.

<sup>(51)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2012, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.34940, Λιμένας του Augusta (EE C 077 της 17.3.2013, αιτιολογικές σκέψεις 42 και 43). Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Μαρτίου 2014, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.38302, Επενδυτική ενίσχυση στον λιμένα του Salerno (EE C 156 της 23.5.2014, αιτιολογικές σκέψεις 33 έως 36). Απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Ιουνίου 2015, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.39542, Βυθοκόρηση και διάθεση υλικών βυθοκόρησης στον λιμένα του Τάραντα (EE C 259 της 7.8.2015, αιτιολογικές σκέψεις 38 έως 41). Απόφαση της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 2016, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.36112, Εικαζόμενη ενίσχυση στον Οργανισμό Λιμένος της Νάπολης και στην Cantieri del Mediterraneo (EE C 369 της 7.10.2016, αιτιολογικές σκέψεις 44 έως 47).

<sup>(52)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Ιουλίου 2017, σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων αριθ. SA.38393, Φορολόγηση λιμένων στο Βέλγιο (EE L 332 της 14.12.2017, σημείο 62). Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Ιουλίου 2017, σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων SA.38398, Φορολόγηση λιμένων στη Γαλλία (EE L 332 της 14.12.2017, σημείο 55).

<sup>(53)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψεις 65 και 66. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 47. Κατά των αποφάσεων αυτών δεν ασκήθηκε έφεση.

- (98) Εν συντομία, ένας ΟΛ θεωρείται επιχείρηση εάν —και στο μέτρο που— ασκεί πράγματι μία ή περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες <sup>(54)</sup>. Οι ΟΛ παρέχουν πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές στους εφοπλιστές και στους διαχειριστές σκαφών έναντι αμοιβής (συγκεκριμένα, τέλη επί των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται και φορτώνονται και τέλη αγκυροβόλησης). Χορηγούν άδειες για λιμενικές εργασίες έναντι αμοιβής (τέλη αδειοδότησης) και εκμισθώνουν δημόσια περιουσία έναντι αμοιβής (τέλη παραχώρησης). Οι δραστηριότητες αυτές χαρακτηρίζονται ως οικονομικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ΟΛ είναι επιχειρήσεις σε σχέση με τις οικονομικές δραστηριότητες που ασκούν.

#### 4.1.1.3. Η απουσία κερδοσκοπικού σκοπού δεν αρκεί για να μη χαρακτηριστούν ως επιχειρήσεις

- (99) Η Ιταλία και διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται ότι οι ΟΛ δεν ακολουθούν εμπορική λογική και δεν επιδιώκουν μεγιστοποίηση των κερδών. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει πως το γεγονός ότι η προσφορά αγαθών και υπηρεσιών δεν έχει σκοπό το κέρδος δεν σημαίνει ότι ο φορέας που πραγματοποιεί τις πράξεις αυτές στην αγορά δεν πρέπει να θεωρείται επιχείρηση <sup>(55)</sup>.
- (100) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Ιταλία ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται ότι τα τέλη που χρεώνουν οι ΟΛ είναι απλώς συμβολικά ή δεν σχετίζονται με το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι τα λιμενικά τέλη (δηλαδή τα τέλη επί των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται και φορτώνονται και τα τέλη αγκυροβόλησης) και τα τέλη αδειοδότησης και παραχώρησης αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων των ΟΛ. Σύμφωνα με έκθεση του ιταλικού Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το 2017 τα λιμενικά τέλη (τέλη επί των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται και φορτώνονται και τέλη αγκυροβόλησης) και τα τέλη παραχώρησης αντιπροσώπευαν το 53,2 % και το 27,1 % των εσόδων των ΟΛ, αντίστοιχα <sup>(56)</sup>.

#### 4.1.1.4. Ο εκ του νόμου καθορισμός των τελών δεν αποκλείει την ύπαρξη οικονομικής δραστηριότητας

- (101) Η Ιταλία και διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι τα τέλη για τη χορήγηση παραχωρήσεων και αδειών από τους ΟΛ σε ιδιωτικές επιχειρήσεις για την εμπορική χρήση των βασικών λιμενικών υποδομών και την εκτέλεση λιμενικών εργασιών και την παροχή υπηρεσιών δεν αποτελούν αντιπαροχή για παρασχεθείσα υπηρεσία ή προσφερόμενο αγαθό (βλ. τμήμα 3.2.3).
- (102) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι τα τέλη παραχώρησης καθορίζονται με νόμο. Επομένως, οι ΟΛ δεν ασκούν οικονομικές δραστηριότητες, δεδομένου ότι δεν είναι σε θέση να παρεμβαίνουν στο κύριο στοιχείο κάθε οικονομικής συναλλαγής που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους όρους της αγοράς, δηλαδή στην τιμή της υπηρεσίας.
- (103) Καταρχάς, η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι, κατά τη νομολογία, οι υπηρεσίες που κατά κανόνα παρέχονται έναντι αμοιβής πρέπει να χαρακτηρίζονται ως οικονομικές δραστηριότητες. Το ουσιώδες χαρακτηριστικό της αμοιβής έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί την οικονομική αντιπαροχή της αντίστοιχης παροχής <sup>(57)</sup>. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη αμοιβής συνιστά κρίσιμο στοιχείο για την απόδειξη υπάρξεως οικονομικής δραστηριότητας <sup>(58)</sup>.

<sup>(54)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 64 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

<sup>(55)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Ιουλίου 2008, *MOTOE*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, σκέψη 27. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 27ης Ιουνίου 2017, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania* C-74/16, ECLI:EU:C:2017:496, σκέψη 46. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Σεπτεμβρίου 2013, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, σκέψη 48. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 80.

<sup>(56)</sup> *Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale, Anno 2017*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, που δημοσιεύθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 2019 <http://www.mit.gov.it/node/11420>.

<sup>(57)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 27ης Ιουνίου 2017, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania* C-74/16, ECLI:EU:C:2017:496, σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 75.

<sup>(58)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Δεκεμβρίου 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, σκέψη 40. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 24ης Μαρτίου 2011, *Freistaat Sachsen και λοιποί κατά Επιτροπής και Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig/Halle κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, σκέψη 93. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 76.

- (104) Η παροχή υπηρεσιών έναντι αμοιβής η οποία προβλέπεται από τον νόμο δεν αρκεί αφ' εαυτής για να αποκλεισθεί ο χαρακτηρισμός της επίμαχης δραστηριότητας ως οικονομικής <sup>(59)</sup>.
- (105) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί πως το επιχείρημα ότι τα τέλη παραχώρησης καθορίζονται από τον νόμο δεν αρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι ΟΛ δεν ασκούν οικονομικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ο νόμος καθορίζει μόνο τα ελάχιστα τέλη για τις παραχωρήσεις, αφήνοντας στους ΟΛ το περιθώριο να επηρεάζουν τα τέλη σύμφωνα με τις επιχειρηματικές στρατηγικές τους. Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν ήταν αληθές ότι τα τέλη παραχώρησης καθορίζονται εξ ολοκλήρου από τον νόμο, θα ήταν άνευ σημασίας, δεδομένου ότι οι ΟΛ θέτουν στη διάθεση των επιχειρήσεων ορισμένες υποδομές ή εκτάσεις έναντι αμοιβής, κάτι το οποίο θεωρείται οικονομική δραστηριότητα.
- (106) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χορήγηση παραχωρήσεων έναντι αμοιβής θα πρέπει να χαρακτηρίζεται ως οικονομική δραστηριότητα.

#### 4.1.1.5. Οικονομικά κίνητρα

- (107) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο εκ του νόμου καθορισμός των τελών δεν αποκλείει το ενδεχόμενο τα τέλη να καθορίζονται τουλάχιστον εν μέρει βάσει οικονομικής λογικής. Στην προκειμένη περίπτωση, πριν από τον καθορισμό σε εθνικό επίπεδο των τελών παραχώρησης και των τελών αδειοδότησης για τις λιμενικές εργασίες, πραγματοποιείται διαβούλευση με πολλά ενδιαφερόμενα μέρη του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα (εθνικές και περιφερειακές αρχές, ΟΛ και άλλους δημόσιους οργανισμούς, επιχειρήσεις που παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες και εκτελούν λιμενικές εργασίες, συνδικαλιστικές οργανώσεις). Το ίδιο ισχύει και για τα λιμενικά τέλη (τέλη για εμπορεύματα που φορτώνονται και εκφορτώνονται και τέλη αγκυροβόλησης).
- (108) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εταιρειών επιτρέπει στους ΟΛ να εφαρμόζουν χαμηλότερα τέλη. Το ύψος των τελών αποτελεί σημαντικό μέσο της εμπορικής πολιτικής που εφαρμόζουν οι λιμένες προκειμένου να ενθαρρύνουν τους εφοπλιστές και τους διαχειριστές σκαφών να κάνουν χρήση των υποδομών του λιμένα και τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν σε αυτόν για να αναπτύξουν δραστηριότητες παραγωγής ή υπηρεσιών <sup>(60)</sup>.
- (109) Επίσης, στην περίπτωση των παραχωρήσεων, μόνο ένα μέρος του τέλους παραχώρησης (ελάχιστο τέλος) καθορίζεται σε εθνικό επίπεδο. Αυτό το μέρος του τέλους αποτελεί τη σταθερή συνιστώσα του τέλους παραχώρησης. Η μεταβλητή συνιστώσα του τέλους παραχώρησης δίνει τη δυνατότητα στους ΟΛ να ακολουθούν τις δικές τους επιχειρηματικές στρατηγικές ανάλογα με τις συγκεκριμένες συνθήκες της αγοράς.
- (110) Πράγματι, τα τέλη παραχώρησης αποτελούνται από μια σταθερή και μια μεταβλητή συνιστώσα. Η σταθερή συνιστώσα είναι εν γένει ανάλογη προς την επιφάνεια των ζωνών τις οποίες καλύπτει η παραχώρηση και λαμβάνει υπόψη διάφορες άλλες παραμέτρους (θέση, επίπεδο υποδομής των σχετικών ζωνών). Η μεταβλητή συνιστώσα περιλαμβάνει μηχανισμούς παροχής οικονομικών κινήτρων για την επίτευξη υψηλότερης παραγωγικότητας, καλύτερων ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιδόσεων και βελτίωσης των επιπέδων εξυπηρέτησης, ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές και τη διατροφική ολοκλήρωση των λιμένων.
- (111) Η Ιταλία αναγνωρίζει ότι η μεταβλητή συνιστώσα των τελών παραχώρησης έχει οικονομικό χαρακτήρα και ότι, συνεπώς, θα ήταν δικαιολογημένο να λαμβάνεται υπόψη στη βάση υπολογισμού για ενδεχόμενη φορολόγηση των εσόδων των ΟΛ. Ωστόσο, όταν οι παραχωρησιούχοι επιτυγχάνουν τους καθορισμένους οικονομικούς στόχους, το αντίστοιχο ποσό του τέλους θα μειωθεί σταδιακά και θα οδηγήσει σε μείωση του συνολικού τέλους παραχώρησης. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, τα έσοδα των ΟΛ από τις παραχωρήσεις αποτελούνται στην πράξη εξ ολοκλήρου ή σχεδόν εξ ολοκλήρου από τη σταθερή συνιστώσα, η οποία περιορίζεται στην καταβολή αμοιβής για τις διαχειριστικές και ρυθμιστικές δραστηριότητες των ΟΛ. Δεδομένου ότι η Ιταλία θεωρεί ότι η σταθερή συνιστώσα των τελών παραχώρησης αποτελεί αμοιβή για μη οικονομικές δραστηριότητες, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ΟΛ δεν ασκούν καμία οικονομική δραστηριότητα.
- (112) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Ιταλία ούτε κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία που να επιβεβαιώνουν τον ισχυρισμό τους ότι η μεταβλητή συνιστώσα του τέλους οδηγεί σε μείωση του συνολικού τέλους παραχώρησης.

<sup>(59)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Σεπτεμβρίου 2013, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 78.

<sup>(60)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 81.



- (113) Το σημαντικότερο είναι πως δεν αμφισβητείται ότι τα τέλη παραχώρησης καθορίζονται κατά τρόπο που αντικατοπτρίζει την αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας (πεδίο εφαρμογής, θέση και επίπεδο υποδομής). Ούτε τα τέλη παραχώρησης είναι απλώς συμβολικά.
- (114) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα πως το γεγονός ότι η μεταβλητή συνιστώσα των τελών παραχώρησης ενδέχεται να μειώσει τα συνολικά έσοδα από τα τέλη παραχώρησης, όταν οι παραχωρησιούχοι επιτυγχάνουν τους οικονομικούς στόχους της σύμβασης παραχώρησης, δεν αρκεί για να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι ΟΛ να ασκούν οικονομικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης πως το γεγονός ότι τα έσοδα από τα τέλη παραχώρησης ενδέχεται επίσης να χρηματοδοτούν ορισμένες μη οικονομικές δραστηριότητες ουδόλως αναιρεί το γεγονός ότι τα τέλη εισπράττονται ως αντάλλαγμα παροχής μιας υπηρεσίας, όπως η παροχή προσβάσεως στη λιμενική υποδομή <sup>(61)</sup>.

#### 4.1.1.6. Τα τέλη δεν είναι φόροι

- (115) Η Ιταλία και διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται επίσης ότι τα τέλη που καταβάλλονται στους ΟΛ έχουν τα χαρακτηριστικά φόρου που καταβάλλει ο παραχωρησιούχος στο κράτος μέσω των ΟΛ.
- (116) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το επιχείρημα αυτό είναι άνευ σημασίας προκειμένου να προσδιοριστεί αν οι ΟΛ ασκούν οικονομική δραστηριότητα, δεδομένου ότι απλώς και μόνο ο χαρακτηρισμός τους σε εθνικό επίπεδο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παράκαμψη της εφαρμογής των κοινών κανόνων της Ένωσης. Οι υπηρεσίες που κατά κανόνα παρέχονται έναντι αμοιβής πρέπει να χαρακτηρίζονται ως οικονομικές δραστηριότητες <sup>(62)</sup>. Τα τέλη που εισπράττουν οι ΟΛ συνιστούν αμοιβή που καταβάλλεται από τους χρήστες για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών ως αντάλλαγμα. Όπως έχει ήδη επισημάνει το Γενικό Δικαστήριο στην υπόθεση των ισπανικών λιμένων, στην οποία οι λιμένες υποστήριξαν επίσης ότι τα λιμενικά τέλη είναι φόροι, τα λιμενικά τέλη ισοδυναμούν με αντάλλαγμα εισπραττόμενο για τη χρήση της λιμενικής υποδομής <sup>(63)</sup>.

#### 4.1.1.7. Οι οικονομικές δραστηριότητες των ΟΛ δεν είναι παρεπόμενες δραστηριότητες

- (117) Η Ιταλία είναι της γνώμης ότι οι οικονομικές δραστηριότητες που ασκούν οι ΟΛ κατά τη διαχείριση των λιμένων είναι οριακές και ανεπαρκείς για τον χαρακτηρισμό των ΟΛ ως επιχειρήσεων. Η νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αποκλείει τον χαρακτηρισμό ως επιχειρήσεων των οργανισμών οι οποίοι συστήνονται και ρυθμίζονται για την άσκηση δημόσιων και μη οικονομικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων, αλλά ταυτόχρονα ασκούν ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες <sup>(64)</sup>.
- (118) Η Ιταλία θεωρεί επίσης ότι οι δραστηριότητες που ενδέχεται να έχουν οικονομική σημασία για τη διαχείριση της λιμενικής περιουσίας και οι οποίες ενδέχεται να είναι σημαντικές για τον καθορισμό των τελών παραχώρησης είναι αναπόσπαστες από τις δημόσιες δραστηριότητες που ανατίθενται στους ΟΛ από τον νόμο, όπως ο έλεγχος και η διαχείριση της λιμενικής περιουσίας. Σύμφωνα με την Ιταλία, τα τέλη που επιβάλλονται από τους ΟΛ δεν θα πρέπει συνεπώς να θεωρούνται εταιρικό εισόδημα.
- (119) Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει πως το γεγονός ότι ένας φορέας έχει προνόμια δημόσιας εξουσίας για την άσκηση μέρους των δραστηριοτήτων του δεν αποκλείει το ενδεχόμενο αυτός να χαρακτηριστεί ως επιχείρηση υπό το πρίσμα του δικαίου της Ένωσης περί ανταγωνισμού όσον αφορά τις υπόλοιπες οικονομικές του δραστηριότητες <sup>(65)</sup>.
- (120) Κατά τη νομολογία, στο μέτρο που ένας δημόσιος φορέας ασκεί οικονομική δραστηριότητα η οποία μπορεί να διαχωριστεί από την άσκηση των προνομίων του δημόσιας εξουσίας, ο φορέας αυτός, ως προς τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, ενεργεί ως επιχείρηση. Από την άλλη πλευρά, αν η επίμαχη οικονομική δραστηριότητα αποτελεί αναπόσπαστη πτυχή της άσκησης προνομίων δημόσιας εξουσίας, τότε το σύνολο των δραστηριοτήτων που ασκεί ο φορέας αυτός θεωρείται ότι εμπίπτει στην άσκηση των εν λόγω προνομίων <sup>(66)</sup>.

<sup>(61)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 82.

<sup>(62)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 75.

<sup>(63)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 15ης Μαρτίου 2018, *Naviera Armas κατά Επιτροπής*, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, σκέψη 124.

<sup>(64)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Ιανουαρίου 1994, *SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7. Απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Μαρτίου 2009, *Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής*, C-113/07, ECLI:EU:C:2009:191.

<sup>(65)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 85 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

<sup>(66)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 2012, *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, σκέψη 38. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Σεπτεμβρίου 2013, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, σκέψη 29. Απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Μαρτίου 2009, *Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, σκέψεις 71 έως 80. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 86. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 82.

- (121) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Ιταλία ούτε κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη προσκόμισαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι οικονομικές δραστηριότητες που ασκούν οι λιμένες δεν μπορούν να διαχωριστούν από την άσκηση των προνομίων τους δημόσιας εξουσίας. Το ενδεχόμενο και μόνον να υφίσταται οικονομικός δεσμός μεταξύ των δραστηριοτήτων αυτών, στο μέτρο που οι οικονομικές δραστηριότητες των λιμένων καθιστούν δυνατή τη χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, των μη οικονομικών δραστηριοτήτων τους, δεν αρκεί για να διαπιστωθεί ότι οι δραστηριότητες αυτές δεν μπορούν να διαχωριστούν, κατά την έννοια της νομολογίας <sup>(67)</sup>.
- (122) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, εν προκειμένω, οι οικονομικές δραστηριότητες των ΟΛ δεν έχουν καταστεί υποχρεωτικές λόγω των μη οικονομικών τους δραστηριοτήτων δημόσιου συμφέροντος και ότι, ελλείψει των πρώτων, οι εν λόγω μη οικονομικές δραστηριότητες δεν θα στερούνταν κατ' ανάγκην της χρησιμότητάς τους <sup>(68)</sup>.
- (123) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι ούτε η Ιταλία ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη απέδειξαν ότι οι οικονομικές δραστηριότητες των λιμένων είναι παρεπόμενες ως προς τις μη οικονομικές τους δραστηριότητες οι οποίες εκτελούνται/ασκούνται προς το δημόσιο συμφέρον <sup>(69)</sup>. Αντιθέτως, τα λιμενικά τέλη (δηλαδή τα τέλη επί των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται και φορτώνονται και τα τέλη αγκυροβόλησης) και τα τέλη παραχώρησης αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών εσόδων των ΟΛ, δεδομένου ότι οι συναφείς δραστηριότητες αποτελούν τη βασική δραστηριότητα των ΟΛ <sup>(70)</sup>.
- (124) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι οικονομικές δραστηριότητες των ΟΛ δεν είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις μη οικονομικές τους δραστηριότητες που εκτελούνται/ασκούνται προς το δημόσιο συμφέρον, υπό την έννοια της νομολογίας <sup>(71)</sup>. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας ΟΛ θα πρέπει να θεωρείται επιχείρηση αν —και στο μέτρο που— ασκεί ουσιαστικά μία ή περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες <sup>(72)</sup>.

#### 4.1.1.8. Το νόμιμο μονοπώλιο δεν αρκεί για να θεωρηθούν οι δραστηριότητες των ΟΛ μη οικονομικές

- (125) Η Ιταλία και διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίζονται ότι οι ΟΛ δεν έχουν ανταγωνιστές και ότι δεν υπάρχει αγορά στην οποία θα δραστηριοποιούνταν. Ελλείψει αγοράς στην οποία να μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, οι ΟΛ δεν θα μπορούσαν να θεωρούνται επιχειρήσεις. Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη επισημαίνουν επίσης ότι η διαχείριση των λιμένων διαφέρει από τη διαχείριση των αερολιμένων.
- (126) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι μια οντότητα που έχει νόμιμο μονοπώλιο μπορεί κάλλιστα να προσφέρει αγαθά και υπηρεσίες σε μια αγορά και, ως εκ τούτου, να είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 της Συνθήκης. Η έννοια της οικονομικής δραστηριότητας είναι αντικειμενική και προκύπτει από πραγματικά στοιχεία, κυρίως δε την ύπαρξη αγοράς για τις οικείες υπηρεσίες <sup>(73)</sup>.

<sup>(67)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 87. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 84.

<sup>(68)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 2012, *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, σκέψη 41. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Σεπτεμβρίου 2013, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, σκέψη 41. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 89. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 82.

<sup>(69)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 90. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 87.

<sup>(70)</sup> *Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale*, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, που δημοσιεύθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 2019 <http://www.mit.gov.it/node/11420>.

<sup>(71)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 89. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 84.

<sup>(72)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 2012, *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, σκέψη 37. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 64.

<sup>(73)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 56.

- (127) Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης ότι τα δικαστήρια της Ένωσης έκριναν ότι συνιστά δραστηριότητα οικονομικής φύσεως η διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων στις αεροπορικές εταιρείες, έναντι καταβολής τελών <sup>(74)</sup>. Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υφίσταται θεμελιώδης διαφορά μεταξύ της παροχής προσβάσεων στην υποδομή αερολιμενικών έναντι αερολιμενικών τελών και της παροχής προσβάσεως σε λιμενικές υποδομές έναντι λιμενικών τελών <sup>(75)</sup>, ιδίως επειδή οι αερολιμένες έχουν επίσης νόμιμο μονοπώλιο παρόμοιο με αυτό που έχουν οι ιταλικοί ΟΛ. Οι ΟΛ εκμεταλλεύονται οι ίδιοι τη λιμενική υποδομή όταν παρέχουν πρόσβαση στη λιμενική υποδομή για τους εφοπλιστές και τους διαχειριστές σκαφών ή παρέχουν εγκαταστάσεις προς εκμίσθωση έναντι αμοιβής <sup>(76)</sup>.
- (128) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα επιχειρήματα που προέβαλαν η Ιταλία και ορισμένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν αρκούν για να θεωρηθεί ότι οι δραστηριότητες που ασκούν οι ΟΛ δεν είναι οικονομικές.

#### 4.1.1.9. Συμπέρασμα

- (129) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ΟΛ ασκούν οικονομικές δραστηριότητες και σε σχέση με αυτές χαρακτηρίζονται ως επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

#### 4.1.2. Χρήση κρατικών πόρων και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος

- (130) Για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση, το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ορίζει ότι το εν λόγω μέτρο πρέπει να χορηγείται υπό οποιαδήποτε μορφή από κράτος μέλος ή με κρατικούς πόρους. Στην προκειμένη περίπτωση, η απαλλαγή από τον φόρο εταιρειών βασίζεται κυρίως στο άρθρο 74 του TUIR, όπως ερμηνεύεται και εφαρμόζεται από τις ιταλικές αρχές (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 50 έως 52). Σύμφωνα με το άρθρο 74 του TUIR, οι κρατικοί φορείς και διοικήσεις, καθώς και άλλοι τοπικοί φορείς, όπως για παράδειγμα οι περιφέρειες και οι δήμοι, δεν υπόκεινται σε φόρο εταιρειών. Κατά την άποψη των ιταλικών αρχών, οι ΟΛ είναι δημόσιοι οργανισμοί επιφορτισμένοι αποκλειστικά με διοικητικά καθήκοντα και, ως εκ τούτου, υπόκεινται στην εφαρμογή του άρθρου 74 του TUIR. Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σαφώς καταλογιστέο στο κράτος.
- (131) Επιπλέον, η απώλεια φορολογικών εσόδων ισοδυναμεί με την ανάληψη κρατικών πόρων υπό μορφή φορολογικών δαπανών.
- (132) Πράγματι, όπως έχουν αποφανθεί τα δικαστήρια της Ένωσης, μέτρο με το οποίο οι δημόσιες αρχές παρέχουν σε ορισμένες επιχειρήσεις φορολογική απαλλαγή, το οποίο, μολονότι δεν συνεπάγεται μεταβίβαση κρατικών πόρων, θέτει τους δικαιούχους σε ευνοϊκότερη οικονομική κατάσταση σε σχέση με τους υπολοίπους φορολογουμένους, ανταποκρίνεται στην έννοια των κρατικών πόρων κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης <sup>(77)</sup>.
- (133) Ως εκ τούτου, με την απαλλαγή των ΟΛ που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες από τη φορολόγηση εταιρειών, οι ιταλικές αρχές παρατούνται από έσοδα, τα οποία συνιστούν κρατικούς πόρους. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επίμαχο μέτρο συνεπάγεται απώλεια κρατικών πόρων και, επομένως, χορηγείται με κρατικούς πόρους.
- (134) Όσον αφορά το επιχειρήματα που προέβαλαν ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη ότι η απαλλαγή των ΟΛ από την υποχρέωση καταβολής φόρου εισοδήματος εταιρειών δεν θα συνεπαγόταν απώλεια φορολογικών εσόδων, δεδομένου ότι οι ΟΛ ανήκουν στο κράτος, υπενθυμίζεται ότι η έννομη τάξη της Ένωσης είναι ουδέτερη όσον αφορά το καθεστώς της ιδιοκτησίας <sup>(78)</sup> και δεν θίγει με κανέναν τρόπο το δικαίωμα των κρατών μελών να ενεργούν ως οικονομικοί φορείς. Παράλληλα, όταν οι δημόσιες αρχές πραγματοποιούν, άμεσα ή έμμεσα, οικονομικές συναλλαγές σε οποιαδήποτε μορφή, υπόκεινται στους κανόνες της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων <sup>(79)</sup>. Συνεπώς, κατά πάγια νομολογία, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων που το Δημόσιο αναλαμβάνει ως ιδιοκτήτης μιας εταιρείας και των υποχρεώσεων που

<sup>(74)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2002, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, σκέψη 78. Απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, σκέψη 121.

<sup>(75)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 71. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 65.

<sup>(76)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Δεκεμβρίου 2012, *Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle κατά Επιτροπής*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 72.

<sup>(77)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Μαρτίου 1994, *Banco Exterior de España κατά Ayuntamiento de Valencia*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, σκέψη 14.

<sup>(78)</sup> Το άρθρο 345 της Συνθήκης ορίζει ότι «Οι Συνθήκες δεν προδικάζουν με κανένα τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη».

<sup>(79)</sup> Βλ., για παράδειγμα, απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1986, *Βέλγιο κατά Επιτροπής*, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305, σκέψη 12.

μπορεί να υπέχει ως δημόσια αρχή<sup>(80)</sup>. Αυτό σημαίνει ότι τα έσοδα που μπορεί να αντλήσει το κράτος από την ιδιοκτησία μιας δημόσιας επιχείρησης δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη για να αξιολογηθεί αν ένα φορολογικό πλεονέκτημα που χορηγείται σε αυτό έχει αντίκτυπο στους κρατικούς πόρους. Επιπλέον, ούτε η Ιταλία ούτε κανένα ενδιαφερόμενο μέρος προέβλεψε επιχειρήματα για να αποδείξουν ότι το φορολογικό πλεονέκτημα που συνδέεται με την απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εταιρειών θα περιοριζόταν στο ποσό που είναι αναγκαίο για τη χρηματοδότηση των θεσμικών καθηκόντων των ΟΛ.

#### 4.1.3. Πλεονέκτημα

- (135) Για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση, πρέπει επίσης να παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στον αποδέκτη. Η έννοια του πλεονεκτήματος δεν περιλαμβάνει μόνο τις θετικές παροχές, αλλά και τις παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικά βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης<sup>(81)</sup>.
- (136) Βάσει του συγκεκριμένου μέτρου, οι ΟΛ απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, ενώ άλλες επιχειρήσεις υπόκεινται καταρχήν σε φόρο εισοδήματος εταιρειών. Η φορολογική απαλλαγή μειώνει τις επιβαρύνσεις που κανονικά περιλαμβάνονται στα λειτουργικά έξοδα μιας επιχείρησης που ασκεί οικονομικές δραστηριότητες. Παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στους ΟΛ σε σύγκριση με άλλες επιχειρήσεις, οι οποίες δεν μπόρεσαν να επωφεληθούν από αυτό το φορολογικό πλεονέκτημα, μολονότι ασκούν οικονομικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, το μέτρο συνεπάγεται πλεονέκτημα για τους ΟΛ.
- (137) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές δεν ισχυρίζονται ότι έχουν ανατεθεί στους ΟΛ υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ότι η φοροαπαλλαγή θα αποζημίωνε τους ΟΛ για τις δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκαν για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι δεν πληρούνται τα κριτήρια της «απόφασης Altmark»<sup>(82)</sup>, δεδομένου ότι οι ΟΛ δεν υποχρεούνται να εκπληρώσουν σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, το επίμαχο μέτρο, το οποίο συνδέει το ποσό της ενίσχυσης με το κέρδος που πραγματοποιήθηκε, δεν συνδέεται ούτε περιορίζεται στο καθαρό κόστος μιας αποστολής δημόσιας υπηρεσίας. Ούτε απορρέει από εντολή που δόθηκε στους δικαιούχους του μέτρου να εκτελέσουν αυτή την αποστολή.
- (138) Ως εκ τούτου, με την απαλλαγή των ΟΛ που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες από τη φορολόγηση εταιρειών, οι ιταλικές αρχές τους παρέχουν πλεονέκτημα. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το επίμαχο μέτρο παρέχει πλεονέκτημα στους ΟΛ.

#### 4.1.4. Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές

- (139) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως ενίσχυση πρέπει να επηρεάζει τις ενδοενοσιακές συναλλαγές και να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

##### 4.1.4.1. Ύπαρξη ανταγωνισμού και ανταγωνιστικών αγορών

- (140) Η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς ότι, στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το σχέδιο κανονισμού στον τομέα των λιμένων, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τόνισαν την ανάγκη σταθερών και ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της Ένωσης<sup>(83)</sup>.
- (141) Είναι αλήθεια ότι, σε ορισμένα κράτη μέλη, η εκμετάλλευση των βασικών λιμενικών υποδομών επιτρέπεται από τον νόμο μόνο για ορισμένες οντότητες. Από την άποψη αυτή, οι φορείς εκμετάλλευσης από άλλα κράτη μέλη δεν μπορούν να εκμεταλλεύονται βασικές λιμενικές υποδομές στα εν λόγω κράτη μέλη, με αποτέλεσμα η συγκεκριμένη αγορά να μπορεί, τουλάχιστον σε ορισμένο βαθμό, να θεωρείται ότι δεν έχει ελευθερωθεί ή ότι δεν είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό. Ωστόσο, η συγκεκριμένη αυτή αγορά δεν είναι η μόνη αγορά στην οποία η παροχή πλεονεκτήματος στις λιμενικές αρχές θα μπορούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό<sup>(84)</sup>.

<sup>(80)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, *Ισπανία κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, σκέψη 22.

<sup>(81)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Φεβρουαρίου 1961, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg κατά Ανωτάτης Αρχής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα*, υπόθεση 30/59, ECLI:EU:C:1961:2, σκέψη 19. Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Νοεμβρίου 2001, *Adria-Wien Pipeline και Wiertersdorfer & Peggauer Zementwerke*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, σκέψη 38.

<sup>(82)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, *Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

<sup>(83)</sup> Βλ. σημείο 2.1 της πρότασης κανονισμού για τις λιμενικές υπηρεσίες. Βλ. επίσης Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, COM/2007/ 616 τελικό, σημείο II.4.2.

<sup>(84)</sup> Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Wahl στην απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Ιανουαρίου 2019, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo*, C-387/17, ECLI:EU:C:2018:712, σκέψη 66: «...το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι αυτή η έλλειψη ελευθέρωσης δεν αποκλείει κατ' ανάγκην το ενδεχόμενο κρατικές ενισχύσεις να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και να νοθεύσουν ή να απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό.» Βλ. επίσης απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Ιανουαρίου 2019, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo*, C-387/17, ECLI:EU:C:2019:51, σκέψη 38 και επόμενες.

- (142) Πρώτον, οι εταιρείες εφοδιαστικής και μεταφορών που επιθυμούν να μεταφέρουν εμπορεύματα μπορούν να χρησιμοποιήσουν διάφορους τρόπους για να το πράξουν, χρησιμοποιώντας, για παράδειγμα, άλλους (ξένους ή εγχώριους) λιμένες τους οποίους εκμεταλλεύονται άλλες λιμενικές αρχές ή ακόμη και μη χρησιμοποιώντας κανέναν λιμένα. Οι λιμένες διαφορετικών κρατών μελών μπορούν να μοιράζονται την ίδια ενδοχώρα, έτσι ώστε οι λιμενικές αρχές να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς σε φορείς που επιθυμούν να εξυπηρετούν την ενδοχώρα. Αυτή είναι, για παράδειγμα, η περίπτωση των φορέων εκμετάλλευσης λιμένων στη βορειοδυτική Ιταλία και στη νότια Γαλλία. Επομένως, οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι ΟΛ (που παρέχουν πρόσβαση στους λιμένες) ανταγωνίζονται, τουλάχιστον σε ορισμένο βαθμό, τις υπηρεσίες που προσφέρουν άλλες λιμενικές αρχές και άλλοι φορείς παροχής υπηρεσιών μεταφορών στην Ιταλία και σε άλλα κράτη μέλη. Γενικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει πως, δεδομένου ότι οι λιμένες συμμετέχουν σε μεγάλο βαθμό στις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, οποιοδήποτε πλεονέκτημα υπέρ των ιταλικών ΟΛ είναι επίσης από τη φύση του ικανό να επηρεάσει τον ανταγωνισμό και τις ενδοενοσιακές συναλλαγές.
- (143) Στο πλαίσιο αυτό, το γεγονός ότι οι ΟΛ είναι οι μόνες οντότητες που έχουν δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τις δικές τους λιμενικές υποδομές (και να παρέχουν πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές) δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την ύπαρξη ευρύτερης ανταγωνιστικής αγοράς, όπου οι υπηρεσίες μεταφορών (πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές) που παρέχουν οι ΟΛ ανταγωνίζονται τις υπηρεσίες που παρέχονται από άλλους μεταφορείς εγκατεστημένους στην Ιταλία και από άλλους λιμένες ή μεταφορείς σε άλλα κράτη μέλη <sup>(85)</sup>. Οι χρήστες λιμενικών υποδομών είναι ελεύθεροι να χρησιμοποιούν άλλους λιμένες (στην Ιταλία ή στο εξωτερικό) και άλλους τρόπους μεταφοράς, έτσι ώστε οι ΟΛ να παρέχουν υπηρεσίες σε ανταγωνισμό με άλλους φορείς στην ευρεία αγορά υπηρεσιών μεταφορών και στη στενότερη αγορά λιμενικών υπηρεσιών (άλλοι λιμένες της Ένωσης παρέχουν πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης και, ως εκ τούτου, στην Ιταλία, ενίοτε σε συνδυασμό με οδικές, σιδηροδρομικές ή πλωτές μεταφορές) <sup>(86)</sup>.
- (144) Επίσης, οι παραχωρησιούχοι που επιθυμούν να παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες μπορούν να το πράττουν σε άλλους λιμένες τους οποίους εκμεταλλεύονται άλλες λιμενικές αρχές. Οι ΟΛ ανταγωνίζονται για να προσελκύσουν αυτούς τους φορείς (παραχωρησιούχους που παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες). Το ύψος των τελών που χρεώνουν οι ΟΛ ως αντάλλαγμα για τη διάθεση εκτάσεων και υποδομών (λιμενικού εξοπλισμού) στους παραχωρησιούχους επηρεάζει επίσης την επιλογή των παραχωρησιούχων να εγκατασταθούν σε έναν λιμένα και όχι σε άλλον <sup>(87)</sup>. Η ύπαρξη ανταγωνισμού και διασυνοριακών επιπτώσεων στην αγορά αυτή αναγνωρίζεται από τη νομολογία <sup>(88)</sup>.
- (145) Επιπλέον, οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν κοντά σε λιμένα μπορούν επίσης να εγκατασταθούν εκτός του λιμένα (και όχι κατ' ανάγκη σε εκτάσεις που ανήκουν ή τελούν υπό τη διαχείριση των λιμενικών αρχών), έτσι ώστε οι ΟΛ να ανταγωνίζονται άλλους φορείς που εκμισθώνουν εκτάσεις εκτός λιμένων.
- (146) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ΟΛ μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους και με άλλους λιμένες στην Ευρώπη και ότι, ως εκ τούτου, η φορολογική απαλλαγή των ΟΛ είναι επίσης πιθανό να επηρεάσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

#### 4.1.4.2. Νόθευση του ανταγωνισμού

- (147) Ένα μέτρο που λαμβάνεται από το κράτος θεωρείται ότι νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό όταν είναι ικανό να βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση της δικαιούχου επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις με τις οποίες ανταγωνίζεται <sup>(89)</sup>. Η νόθευση του ανταγωνισμού, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, διαπιστώνεται εν γένει όταν το Δημόσιο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται σε έναν τομέα όπου υπάρχει ή θα μπορούσε να υπάρχει ανταγωνισμός <sup>(90)</sup>. Η δημόσια στήριξη είναι ικανή να νοθεύσει τον

<sup>(85)</sup> Στο πλαίσιο αυτό, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του σημείου 188 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης. Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1).

<sup>(86)</sup> «Ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων μπορεί να ενέχει επίσης αντιπαλότητα μεταξύ των λιμενικών αρχών για την παροχή των καλύτερων (υλικών και μη υλικών) υποδομών σε όλους τους φορείς που συμμετέχουν στις αλυσίδες εφοδιασμού των διαφόρων επαγγελματικών κλάδων (π.χ. εταιρείες φορτοεκφόρτωσης και στοιβασίας, ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές και φορείς πολυτροπικών μεταφορών)». Notteboom T., de Langen P. (2015) Container Port Competition in Europe. Στο: Lee CY., Meng Q. (επιμέλεια) Handbook of Ocean Container Transport Logistics. International Series in Operations Research & Management Science, τόμος 220.

<sup>(87)</sup> «Σε επίπεδο λιμενικών αρχών, ο αγώνας επικεντρώνεται κυρίως στην παροχή των καλύτερων βασικών υποδομών (αποβαθρών, προβλητών) και μέσω των «πληροφοριακής υποδομής» (IT), του καλύτερου υλικοτεχνικού εξοπλισμού / μέσω των διανομής και του χαμηλότερου κόστους χρήσης των λιμενικών υποδομών». Notteboom T., de Langen P. (2015) Container Port Competition in Europe. Στο: Lee CY., Meng Q. (επιμέλεια) Handbook of Ocean Container Transport Logistics. International Series in Operations Research & Management Science, τόμος 220.

<sup>(88)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψη 99. Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 103.

<sup>(89)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, *Philip Morris Holland BV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, υπόθεση 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, σκέψη 11. Απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιουνίου 2000, *Alzetta και λοιποί κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 έως 607/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98 και T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, σκέψη 80.

<sup>(90)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, *Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψεις 78 και 79.

ανταγωνισμό ακόμη και αν δεν βοηθά τη δικαιούχο επιχείρηση να επεκταθεί και να αποκτήσει μερίδιο αγοράς. Αρκεί το γεγονός ότι η ενίσχυση της επιτρέπει να διατηρεί ισχυρότερη ανταγωνιστική θέση από αυτή που θα κατείχε εάν δεν της είχε χορηγηθεί η ενίσχυση. Στο πλαίσιο αυτό, για να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση νοθεύει τον ανταγωνισμό, αρκεί συνήθως να διαπιστωθεί ότι η ενίσχυση παρέχει πλεονέκτημα στον δικαιούχο με την ελάφρυνσή του από δαπάνες που διαφορετικά θα έπρεπε να επωμιστεί στο πλαίσιο των συνήθων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του <sup>(91)</sup>.

- (148) Δεδομένου ότι το επίμαχο μέτρο συνιστά καθεστώς ενισχύσεων, το οποίο εφαρμόζεται σε πολύ διαφορετικούς ΟΛ ως προς το μέγεθός τους, τη γεωγραφική θέση τους, τον τύπο τους ή τη δραστηριότητά τους, δεν είναι απαραίτητο, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι το υπό εξέταση μέτρο αποτελεί κρατική ενίσχυση, να αποδειχθεί μεμονωμένα ότι το εν λόγω μέτρο προκαλεί για τον κάθε ΟΛ στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεάζει το εμπόριο <sup>(92)</sup>.
- (149) Η απαλλαγή από τον φόρο εταιρειών παρέχει πλεονέκτημα στους ΟΛ, το οποίο είναι ικανό να βελτιώσει την ανταγωνιστική τους θέση. Ειδικότερα, η τιμή των υπηρεσιών που παρέχουν οι ΟΛ (τέλη αδειοδότησης και παραχώρησης, τέλη επί των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται και φορτώνονται και τέλη αγκυροβόλησης) είναι ένας από τους παράγοντες που επηρεάζουν τη σχετική ανταγωνιστικότητα των διαφόρων λιμένων στην Ευρώπη <sup>(93)</sup>.
- (150) Η Ιταλία έχει υποστηρίξει ότι οι ΟΛ έχουν περιορισμένη μόνο επιρροή στον καθορισμό των τελών για τις δραστηριότητές τους. Ωστόσο, τα κριτήρια για τον καθορισμό των τελών αδειοδότησης και παραχώρησης που θεσπίζονται με δημόσιο διάταγμα καθορίζουν μόνο το ελάχιστο τέλος και, ως εκ τούτου, αφήνουν στους ΟΛ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας να ορίζουν το ύψος των τελών τους (βλ. τμήμα 4.1.1.5). Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και η ύπαρξη τελών που καθορίζονται αποκλειστικά σε κεντρικό επίπεδο —χωρίς οι μεμονωμένοι ΟΛ να διαθέτουν κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας για να επηρεάζουν το ύψος των τελών που καθορίζονται σε κεντρικό επίπεδο— δεν αποκλείει τη νόθευση του ανταγωνισμού, διότι οι επιχειρήσεις μπορούν επίσης να ανταγωνίζονται σε παραμέτρους που δεν αφορούν τις τιμές (ποιότητα της υπηρεσίας κ.λπ.) και επειδή το πλεονέκτημα που παρέχει η επίμαχη φορολογική απαλλαγή στους ΟΛ μπορεί επίσης να τους βοηθήσει να ενισχύσουν την ποιότητα της προσφοράς τους και να προσελκύσουν εφοπλιστές και διαχειριστές σκαφών.
- (151) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ιταλικές αρχές, απαλλάσσοντας τους ΟΛ που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες από τη φορολόγηση εταιρειών, τους παρέχουν πλεονέκτημα που μπορεί να επηρεάσει τον ανταγωνισμό. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επίμαχο μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

#### 4.1.4.3. Επιπτώσεις στις συναλλαγές

- (152) Η δημόσια στήριξη σε επιχειρήσεις συνιστά κρατική ενίσχυση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης κατά το μέτρο που «επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές». Στο πλαίσιο αυτό, δεν απαιτείται να αποδειχθεί ότι η επίμαχη ενίσχυση είχε πράγματι επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, αλλά μόνο αν ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στις συναλλαγές <sup>(94)</sup>. Ειδικότερα, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι, όταν μια κρατική ενίσχυση οικονομικού χαρακτήρα ενισχύει τη θέση ορισμένων επιχειρήσεων έναντι άλλων ανταγωνιστριών τους στο ενδοενοσιακό εμπόριο, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η ενίσχυση επηρεάζει το εμπόριο αυτό <sup>(95)</sup>.
- (153) Η νομολογία αυτή μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα υπόθεση, δεδομένου ότι η απαλλαγή από τον φόρο εταιρειών ενισχύει τη θέση των ΟΛ. Ως εκ τούτου, οι ΟΛ έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν τα τέλη τους και να καταστήσουν τις λιμενικές υποδομές που εκμεταλλεύονται πιο ελκυστικές για τους εφοπλιστές και τους διαχειριστές σκαφών, ιδίως από άλλα κράτη μέλη.

<sup>(91)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Μαρτίου 2005, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, σκέψη 55.

<sup>(92)</sup> Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 2019, *UPF κατά Επιτροπής*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, σκέψη 102.

<sup>(93)</sup> Η τιμή των υπηρεσιών μεταφοράς που παρέχονται από τους λιμένες αντιπροσωπεύει συχνά μεγάλο μέρος του συνολικού κόστους μεταφοράς. Βλ. «Οι θαλάσσιοι λιμένες της Ευρώπης 2030: Μελλοντικές προκλήσεις, σημείωμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23ης Μαΐου 2013: «Το κόστος και η ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Οι λιμενικές δαπάνες αποτελούν σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η διακίνηση φορτίου, τα λιμενικά τέλη και οι λιμενικές ναυτικές υπηρεσίες μπορούν να αντιπροσωπεύουν μεταξύ 40 % - 60 % του συνολικού κόστους υλικοτεχνικής υποδομής κατ' οίκον για τις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων για τη μεταφορά εμπορευμάτων.» (υπογράμμιση από την Επιτροπή). Πρβλ. υποσημείωση 72.

<sup>(94)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, σκέψη 65. Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2013, *Libert και λοιποί*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-197/11 και C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, σκέψη 76.

<sup>(95)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, σκέψη 66. Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2013, *Libert και λοιποί*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-197/11 και C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, σκέψη 77. Απόφαση του Πρωτοδικείου της 4ης Απριλίου 2001, *Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia κατά Επιτροπής*, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, σκέψη 41.

- (154) Στην παρούσα υπόθεση, δεδομένου ότι οι ιταλικοί λιμένες δραστηριοποιούνται στο ενδοενοσιακό εμπόριο, το πλεονέκτημα που παρέχεται στους οικείους ΟΛ επηρεάζει το ενδοενοσιακό εμπόριο. Οι ιταλικοί λιμένες συμμετέχουν ενεργά στο ενδοενοσιακό εμπόριο και αρκετοί ιταλικοί λιμένες συγκαταλέγονται μεταξύ των σημαντικότερων λιμένων της Ένωσης όσον αφορά την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και τη χωρητικότητα φορτίου. Από τις δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει ότι, μεταξύ των 15 μεγαλύτερων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη το 2019, υπάρχουν δύο ιταλικοί λιμένες, συγκεκριμένα οι λιμένες της Γένοβας και του Gioia Tauro. <sup>(96)</sup>
- (155) Με την απαλλαγή των εν λόγω ΟΛ από μια φορολογική υποχρέωση που θα έπρεπε διαφορετικά να εσωμιστούν και η οποία βαρύνει τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις, η απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών αποδεδμεύει οικονομικούς πόρους τους οποίους μπορούν να επενδύσουν οι εν λόγω επιχειρήσεις στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, γεγονός που με τη σειρά του επηρεάζει τους όρους υπό τους οποίους μπορούν να προσφέρουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους στην αγορά και προκαλεί νόθευση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Κατά συνέπεια, η φορολογική απαλλαγή των ΟΛ επηρεάζει το ενδοενοσιακό εμπόριο.
- (156) Όσον αφορά το επίμαχο της Ιταλίας ότι οι περισσότεροι ιταλικοί λιμένες απέχουν πολύ από το να ανταγωνίζονται, ακόμη και δυνητικά, άλλους λιμένες εντός των ευρωπαϊκών αγορών, αλλά βρίσκονται κυρίως σε ανταγωνισμό με τους λιμένες της Βόρειας Αφρικής, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να τεκμηριώνει την άποψη αυτή <sup>(97)</sup>.
- (157) Ως εκ τούτου, οι ιταλικές αρχές, απαλλάσσοντας τους ΟΛ που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες από τη φορολόγηση εταιρειών, τους παρέχουν πλεονέκτημα που μπορεί να επηρεάσει το ενδοενοσιακό εμπόριο.

#### 4.1.5. Επιλεκτικότητα του μέτρου

- (158) Για να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να είναι επιλεκτικής εφαρμογής <sup>(98)</sup>, δηλαδή να μεταχειρίζεται ευνοϊκώς ορισμένες μόνο επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής. Κατά πάγια νομολογία <sup>(99)</sup>, η αξιολόγηση της ουσιαστικής επιλεκτικότητας ενός φορολογικού μέτρου πραγματοποιείται σε τρία στάδια: πρώτον, είναι αναγκαίο να προσδιορίζεται και να εξετάζεται το κοινό ή «κανονικό» σύστημα («πλαίσιο αναφοράς») που εφαρμόζεται στο οικείο κράτος μέλος. Δεύτερον, είναι αναγκαίο να αξιολογείται και να προσδιορίζεται, σε σχέση με αυτό το κοινό ή «κανονικό» φορολογικό σύστημα, αν τυχόν πλεονέκτημα που παρέχεται από το επίμαχο φορολογικό μέτρο μπορεί να είναι επιλεκτικό. Για τον σκοπό αυτόν, πρέπει να αποδειχθεί ότι το λόγω μέτρο συνιστά παρέκκλιση από το κοινό αυτό σύστημα, στο μέτρο που εισάγει διαφοροποίηση μεταξύ οικονομικών φορέων οι οποίοι βρίσκονται, από την άποψη του σκοπού που επιδιώκεται με το σύστημα αυτό, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Τρίτον, εάν υφίσταται τέτοιο είδος παρέκκλισης, είναι αναγκαίο να εξετάζεται αν αυτή προκύπτει από τη φύση ή την εν γένει οικονομία του φορολογικού συστήματος στο οποίο εντάσσεται και αν θα μπορούσε, ως εκ τούτου, να δικαιολογηθεί από τη φύση ή τη λογική του συστήματος. Στο πλαίσιο αυτό, το κράτος μέλος οφείλει να αποδείξει ότι η διαφοροποιημένη φορολογική μεταχείριση απορρέει ευθέως από τις θεμελιώδεις ή κατευθυντήριες αρχές του εν λόγω συστήματος <sup>(100)</sup>.

##### 4.1.5.1. Πλαίσιο αναφοράς

- (159) Προκειμένου να αξιολογηθεί η επιλεκτικότητα ενός φορολογικού μέτρου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί καταρχάς το κατάλληλο πλαίσιο αναφοράς και, στη συνέχεια, να προσδιοριστεί αν το εν λόγω μέτρο εισάγει διακρίσεις σε σχέση με το πλαίσιο αυτό. Το πλαίσιο αναφοράς αποτελείται από ένα συνεκτικό σύνολο κανόνων που εφαρμόζονται εν γένει — με βάση αντικειμενικά κριτήρια — σε όλες τις επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του όπως ορίζεται από τον στόχο του.

<sup>(96)</sup> Top 15 container ports in Europe in 2019: TEU volumes and growth rates. T. Notteboom, 21.2.2020. <https://www.porteconomics.eu/2020/02/21/top-15-container-ports-in-europe-in-2019-teu-volumes-and-growth-rates>.

<sup>(97)</sup> Σύμφωνα με τις δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες, οι ΟΛ στην Ιταλία ανταγωνίζονται λιμένες άλλων μεσογειακών χωρών, όπως η Ισπανία, η Γαλλία, η Μάλτα και η Ελλάδα. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2014) [https://mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=23291](https://mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291), σελίδες 23, 91 και 152. Panaro, Buonfanti, Murgia, Ripoli, Porti e Mediterraneo, Assoporti e SRM (2011) [https://www.assoporti.it/media/3047/porti\\_e\\_mediterraneo\\_def.pdf](https://www.assoporti.it/media/3047/porti_e_mediterraneo_def.pdf), σελίδα 3. Arianna Buonfanti, Lo shipping e la portualità nel Mediterraneo: opportunità e sfide per l'Italia, Rivista di Economia e Politica dei Trasporti (2013), n° 3, articolo 1, ISSN 2282-6599, σελίδα 6 και σελίδα 12.

<sup>(98)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Δεκεμβρίου 2005, *Ιταλία κατά Επιτροπής*, C-66/02, ECLI:EU:C:2005:768, σκέψη 94.

<sup>(99)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE C 262 της 19.7.2016, σημείο 128).

<sup>(100)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, *Πορτογαλία κατά Επιτροπής*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, σκέψη 81.

- (160) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το πλαίσιο αναφοράς είναι το ιταλικό σύστημα φορολογίας εισοδήματος εταιρειών, όπως ορίζεται στον ιταλικό ενιαίο νόμο για τη φορολογία εισοδήματος (TUIR) (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 38-43), συμπεριλαμβανομένου του ορισμού των υποκειμένων στον φόρο και του φορολογητέου εισοδήματος, ο οποίος προκύπτει από το άρθρο 72 σε συνδυασμό με το άρθρο 73 του TUIR.
- (161) Το άρθρο 72 του TUIR καθιερώνει την αρχή ότι ο φόρος εισοδήματος εταιρειών επιβάλλεται σε όλα τα εισοδήματα σε χρήμα ή σε είδος.
- (162) Το άρθρο 73 παράγραφος 1 του TUIR επιβάλλει φόρο εισοδήματος εταιρειών σε όλους τους τύπους εταιρειών, συμπεριλαμβανομένων των αλληλασφαλιστικών εταιρειών, καθώς και συνεταιρισμών, δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων εκτός των εταιρειών, και εταιρειών καταπιστευματικής διαχείρισης, ανεξάρτητα από το αν έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο αντικείμενο την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων.
- (163) Το άρθρο 75 καθιερώνει την αρχή ότι ο φόρος εταιρειών επιβάλλεται στο συνολικό καθαρό εισόδημα και ότι ισχύουν διαφορετικοί κανόνες για τον ορισμό του φορολογητέου εισοδήματος, αφενός, για εταιρείες και δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες που έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο σκοπό την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων (άρθρα 81 έως 141 του TUIR) <sup>(101)</sup> και, αφετέρου, για δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες που δεν έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο σκοπό την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας (άρθρα 143 έως 150 του TUIR) <sup>(102)</sup>. Τα άρθρα 76 και 77 καθορίζουν αντιστοίχως τον φορολογικό συντελεστή και τη φορολογική περίοδο για τον φόρο εισοδήματος εταιρειών.
- (164) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι κανόνες για τη φορολογία εταιρειών που εφαρμόζονται στην Ιταλία επιβάλλουν καταρχήν φόρο εισοδήματος εταιρειών σε όλα τα είδη εισοδημάτων που παράγονται από εταιρείες [άρθρο 73 παράγραφος 1 στοιχείο α)] ή από δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες εκτός των εταιρειών [άρθρο 73 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ)], συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων στις οποίες οι σχετικές οντότητες δεν έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο αντικείμενο την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας.

#### 4.1.5.2. Παρέκκλιση

- (165) Το άρθρο 74 του TUIR θεσπίζει κανόνες που ισχύουν ειδικά για το κράτος και τους δημόσιους οργανισμούς. Η εν λόγω διάταξη προσδιορίζει επίσης τις δραστηριότητες που δεν θεωρούνται εμπορικές δραστηριότητες.
- (166) Σύμφωνα με το άρθρο 74 του TUIR, οι κρατικοί φορείς και διοικήσεις, συμπεριλαμβανομένων των φορέων και διοικήσεων με αυτόνομη οργάνωση, ακόμη κι αν διαθέτουν νομική προσωπικότητα, οι δήμοι, οι κοινοπραξίες μεταξύ τοπικών αρχών, οι ενώσεις και οι φορείς που διαχειρίζονται συλλογική περιουσία, οι ορεινές κοινότητες, οι επαρχίες και οι περιφέρειες δεν υπόκεινται σε φόρο εταιρειών. Οι ιταλικές αρχές θεωρούν τους ΟΛ φορείς που διαχειρίζονται δημόσια περιουσία. Ως εκ τούτου, το άρθρο 74 του TUIR, όπως ερμηνεύεται και εφαρμόζεται από τις ιταλικές αρχές, δημιουργεί μια κατάσταση στο πλαίσιο της οποίας οι ΟΛ στην Ιταλία απαλλάσσονται από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα έσοδα που προέρχονται από την εκμετάλλευση των υποδομών των ΟΛ.
- (167) Εάν ένα μέτρο ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής που βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση από την άποψη του σκοπού του συστήματος αναφοράς, το μέτρο είναι εκ πρώτης όψεως επιλεκτικό. Στην προκειμένη περίπτωση, οι ΟΛ και άλλες νομικές οντότητες βρίσκονται σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση, από την άποψη του σκοπού του IRES, ο οποίος συνίσταται στη φορολόγηση των εισοδημάτων εταιρειών και άλλων νομικών οντοτήτων, ανεξαρτήτως του αν αποκλειστικός ή κύριος σκοπός τους είναι η άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων. Ως εκ τούτου, το άρθρο 74 του TUIR, όπως ερμηνεύεται και εφαρμόζεται από τις ιταλικές αρχές, ευνοεί τους ΟΛ έναντι άλλων νομικών οντοτήτων που υπόκεινται στον IRES από την άποψη του σκοπού του.
- (168) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών δεν συνιστά παρέκκλιση από τις γενικές αρχές του ιταλικού συστήματος φορολογίας εταιρειών, αλλά ακολουθεί τη λογική του, δηλαδή ότι οι μη εμπορικές δραστηριότητες δεν υπόκεινται γενικά σε φόρο εταιρειών. Αυτό θα σήμαινε ότι όλες οι δραστηριότητες των ΟΛ είναι μη εμπορικές δραστηριότητες. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 73 επιβάλλει φόρο εταιρειών σε όλες τις δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες, ακόμη και όταν δεν έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο σκοπό την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων. Κατά παρέκκλιση από την αρχή αυτή, το άρθρο 74 του TUIR απαλλάσσει από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών το κράτος και άλλους δημόσιους οργανισμούς.

<sup>(101)</sup> Το άρθρο 81 του TUIR περιλαμβάνει όλα τα εισοδήματα «από οποιαδήποτε πηγή» στο φορολογητέο εισόδημα εταιρειών και οντοτήτων με αποκλειστικό ή κύριο σκοπό την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων.

<sup>(102)</sup> Το άρθρο 143 του TUIR διευκρινίζει ότι το φορολογητέο εισόδημα των οντοτήτων που δεν έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο σκοπό την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων αποτελείται από «εισοδήματα από γη, κεφάλαια, επιχειρηματική δραστηριότητα και άλλα περιουσιακά στοιχεία, οπουδήποτε και αν παράγονται και ανεξαρτήτως του σκοπού τους, με εξαίρεση το εισόδημα που απαλλάσσεται από τον φόρο και το εισόδημα που υπόκειται σε παρακράτηση φόρου ή φόρο υποκατάστασης».



- (169) Οι ιταλικές αρχές θεωρούν επίσης ότι οι ΟΛ δεν εμπίπτουν στο άρθρο 73 του TUIR, αλλά στο άρθρο 74 του TUIR. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, το άρθρο 74 του TUIR προβλέπει ότι οι δημόσιοι οργανισμοί στους οποίους έχουν ανατεθεί αποκλειστικά διοικητικά καθήκοντα (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 51 και 52) δεν υπόκεινται σε φόρο εταιρειών. Συνεπώς, κατά την άποψη των ιταλικών αρχών, το άρθρο 74 του TUIR δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως παρέκκλιση από το άρθρο 73 του TUIR. Αντίθετα, το άρθρο 73 και το άρθρο 74 του TUIR έχουν διαφορετικά και παράλληλα πεδία εφαρμογής. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, θεσπίζουν δύο διαφορετικά κοινά φορολογικά συστήματα που εφαρμόζονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες οντοτήτων, οι οποίες ορίζονται κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο και δεν βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Ως εκ τούτου, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι η απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών δεν είναι επιλεκτική, δεδομένου ότι το άρθρο 74 του TUIR εφαρμόζεται τόσο στους ΟΛ όσο και στο κράτος, σε διάφορους δημόσιους οργανισμούς και σε άλλες οντότητες που ανήκουν στη δημόσια διοίκηση βάσει αντικειμενικών, γενικών και αφηρημένων κριτηρίων. Όλες αυτές οι οντότητες που καλύπτονται από το άρθρο 74 του TUIR βρίσκονται στην ίδια πραγματική και νομική κατάσταση.
- (170) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 74 απαλλάσσει το κράτος και άλλους δημόσιους οργανισμούς από τον φόρο εταιρειών στον βαθμό που οι δραστηριότητές τους αφορούν την άσκηση προνομίων δημόσιας εξουσίας. Αντίθετα, οι εμπορικές δραστηριότητες των εν λόγω οργανισμών υπόκεινται καταρχήν σε φόρο εταιρειών. Εάν το άρθρο 74 του TUIR —ή η ερμηνεία του από τη διοίκηση— είχε ως αποτέλεσμα τη μη καταβολή του φόρου εταιρειών από τους ΟΛ σε όλες τις περιπτώσεις (ακόμη και όταν ασκούν δραστηριότητες που θεωρούνται οικονομικές βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις), αυτό θα εισήγαγε διάκριση μεταξύ των επιχειρήσεων που ασκούν οικονομικές δραστηριότητες κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 74 του TUIR, όπως ερμηνεύεται από τις ιταλικές αρχές, θα παρείχε πλεονεκτήματα σε μια συγκεκριμένη κατηγορία επιχειρήσεων <sup>(103)</sup>, δηλαδή στους ΟΛ, παρότι τελούν σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση με άλλες επιχειρήσεις (όσον αφορά τα έσοδα που αντλούν από τις οικονομικές τους δραστηριότητες) <sup>(104)</sup>.
- (171) Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ΟΛ δεν λειτουργούν με βάση ιδιαίτερες «αρχές οι οποίες τις διακρίνουν σαφώς από τους λοιπούς επιχειρηματίες» που υπόκεινται σε φόρο εταιρειών <sup>(105)</sup>. Ειδικότερα, το γεγονός ότι οι ΟΛ δεν ασκούν κερδοσκοπική δραστηριότητα δεν αρκεί για να θεωρηθεί ότι βρίσκονται σε διαφορετική κατάσταση από άλλους επιχειρηματίες που υπόκεινται σε φόρο εταιρειών <sup>(106)</sup>. Κανένα από τα επιχειρήματα που προέβαλε η Ιταλία για να αποδείξει ότι οι ΟΛ δεν είναι επιχειρήσεις και δεν ασκούν οικονομικές δραστηριότητες (βλ. τμήμα 3.2) δεν είναι συναφές και συνεπές με τον σκοπό του συστήματος φορολογίας εταιρειών, ήτοι της φορολόγησης του εισοδήματος εταιρειών και άλλων νομικών οντοτήτων <sup>(107)</sup>.
- (172) Ως εκ τούτου, ακόμη και αν το άρθρο 74 του TUIR αποτελούσε τη νομική βάση για τη μη καταβολή του φόρου εταιρειών από τους ΟΛ, η εν λόγω φορολογική απαλλαγή θα ήταν εκ πρώτης όψεως επιλεκτική σε σχέση με τις οικονομικές δραστηριότητες των ΟΛ <sup>(108)</sup>.

#### 4.1.5.3. Αιτιολόγηση με βάση τη λογική του συστήματος

- (173) Δεδομένου ότι η Επιτροπή θεωρεί ότι η επίμαχη φορολογική απαλλαγή είναι εκ πρώτης όψεως επιλεκτική, θα πρέπει να κρίνει, σύμφωνα με τη νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, αν η εν λόγω απαλλαγή δικαιολογείται από τη φύση ή την εν γένει οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσεται. Επομένως, οποιοδήποτε μέτρο αποτελεί εξαίρεση από την εφαρμογή του γενικού φορολογικού συστήματος μπορεί να δικαιολογείται εφόσον το οικείο κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει ότι το μέτρο απορρέει ευθέως από τις θεμελιώδεις ή τις κατευθυντήριες αρχές του φορολογικού του συστήματος.

<sup>(103)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Νοεμβρίου 2011, *Επιτροπή και Βασιλείο της Ισπανίας κατά Government of Gibraltar και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-106/09 P και C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, σκέψεις 101 έως 104· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Havenbedrijf Antwerpen και Maatschappij van de Brugse Zeehaven κατά Επιτροπής*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, σκέψεις 132 έως 133 και 194 έως 195.

<sup>(104)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, *Paint Graphos και λοιποί*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-78/08 έως C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, σκέψη 54· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Port autonome du Centre et de l'Ouest κ.λπ. κατά Επιτροπής*, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, σκέψη 178.

<sup>(105)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, *Paint Graphos και λοιποί*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-78/08 έως C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, σκέψη 55.

<sup>(106)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze και λοιποί*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, σκέψη 123.

<sup>(107)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, *Paint Graphos και λοιποί*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-78/08 έως C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, σκέψη 54· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Port autonome du Centre et de l'Ouest κ.λπ. κατά Επιτροπής*, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, σκέψεις 178 έως 180.

<sup>(108)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Νοεμβρίου 2011, *Επιτροπή και Βασιλείο της Ισπανίας κατά Government of Gibraltar και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-106/09 P και C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, σκέψη 101· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2019, *Port autonome du Centre et de l'Ouest κ.λπ. κατά Επιτροπής*, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, σκέψη 191.

- (174) Ούτε οι ιταλικές αρχές ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη προέβαλαν σχετικά επιχειρήματα. Ούτε η Επιτροπή μπόρεσε να διαπιστώσει σχετική αιτιολόγηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο δεν δικαιολογείται από τη λογική του φορολογικού συστήματος. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο είναι επιλεκτικό.

#### 4.1.5.4. Συμπέρασμα

- (175) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η απαλλαγή των ιταλικών ΟΛ από τον φόρο εταιρειών συνιστά παρέκκλιση, χωρίς έγκυρη αιτιολόγηση, από την αρχή του ιταλικού συστήματος φορολογίας εταιρειών, σύμφωνα με την οποία ο φόρος εταιρειών επιβάλλεται σε όλα τα είδη εισοδήματος που παράγονται από εταιρείες ή από δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες εκτός των εταιρειών. Ακόμη και αν θεωρηθεί ότι η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εταιρειών είναι σύμφωνη με το ιταλικό σύστημα φορολογίας εταιρειών, επειδή, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, οι ΟΛ εκπληρώνουν αποκλειστικά δημόσιες λειτουργίες, αυτό θα ισοδυναμούσε με μια κατάσταση όπου «ορισμένες» επιχειρήσεις ή «ορισμένοι» κλάδοι παραγωγής εννοούνται κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ <sup>(109)</sup>. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μη υπαγωγή των οικονομικών δραστηριοτήτων των ΟΛ στον φόρο εισοδήματος εταιρειών συνεπάγεται επιλεκτικό πλεονέκτημα.
- (176) Επιπλέον, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αυτή η ευνοϊκότερη μεταχείριση που παρέχεται από το κράτος σε επιχειρήσεις και καταλογίζεται στο κράτος είναι ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει το ενδοενοσιακό εμπόριο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η φορολογική απαλλαγή των ΟΛ συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης <sup>(110)</sup>.

## 5. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

- (177) Τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά βάσει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 93, στο άρθρο 106 παράγραφος 2 και στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της Συνθήκης.

### 5.1. Άρθρο 93 της Συνθήκης

- (178) Το άρθρο 93 της Συνθήκης προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που «ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας» μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά.
- (179) Καταρχάς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι οι ενισχύσεις χρηματοδοτούν μέτρα που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Αντίθετα, η ενίσχυση συνίσταται σε απαλλαγή από τον φόρο εταιρειών η οποία δεν συνδέεται με συγκεκριμένη επένδυση και δεν έχει απολύτως καμία σχέση με τις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Ούτε το μέτρο στοχεύει στην αποκατάσταση βαρών παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (180) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο βάσει του άρθρου 93 της Συνθήκης.

### 5.2. Άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της Συνθήκης

- (181) Δεδομένου ότι το υπό εξέταση μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον είναι συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά βάσει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της Συνθήκης.
- (182) Οι ιταλικές αρχές δεν προέβαλαν επιχειρήματα σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής των εξαιρέσεων που παρατίθενται στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 ή 3 της Συνθήκης όσον αφορά την απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών.

<sup>(109)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Νοεμβρίου 2011, *Επιτροπή και Βασίλειο της Ισπανίας κατά Government of Gibraltar και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-106/09 P και C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, σκέψη 101.

<sup>(110)</sup> Σε παρόμοια υπόθεση, η οποία αφορούσε τριετή απαλλαγή από τον φόρο εταιρειών ορισμένων ιταλικών δημόσιων επιχειρήσεων που έχουν συσταθεί από τοπικές αρχές, η Επιτροπή εξέδωσε, το 2002, αρνητική απόφαση με εντολή ανάκτησης, η οποία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Δεκεμβρίου 2011, *A2A κατά Επιτροπής*, C-318/09 P, ECLI:EU:C:2011:856.

- (183) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν ισχύει καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 2 της Συνθήκης, δεδομένου ότι το υπό εξέταση μέτρο δεν αποσκοπεί σε κανέναν από τους στόχους που απαριθμούνται στην εν λόγω διάταξη. Ειδικότερα, το υπό εξέταση μέτρο δεν αφορά ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές ή ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα ή ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.
- (184) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης ορίζει ότι: α) οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων περιοχών, β) οι ενισχύσεις για ορισμένα σημαντικά σχέδια κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, γ) οι ενισχύσεις για την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, δ) οι ενισχύσεις για την προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς και ε) οι ενισχύσεις που καθορίζονται με απόφαση του Συμβουλίου δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.
- (185) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης επιτρέπει τη χορήγηση ενισχύσεων για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών, στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η εξαίρεση αυτή δεν έχει εφαρμογή.
- (186) Επιπλέον, το μέτρο δεν προωθεί σημαντικό σχέδιο κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ούτε αίρει σοβαρή διαταραχή της οικονομίας της Ιταλίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της Συνθήκης.
- (187) Επιπρόσθετα, το μέτρο δεν αποσκοπεί στην προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως προβλέπεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο δ) της Συνθήκης.
- (188) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Ωστόσο, από τις διαθέσιμες πληροφορίες δεν προκύπτει ότι το παρεχόμενο φορολογικό πλεονέκτημα σχετίζεται με συγκεκριμένες επενδύσεις επιλέξιμες για ενίσχυση βάσει των κανόνων και των κατευθυντήριων γραμμών της Ένωσης.
- (189) Αντίθετα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο συνιστά μείωση των επιβαρύνσεων που θα έπρεπε κανονικά να επωμιστούν οι ΟΛ στο πλαίσιο των συνήθων δραστηριοτήτων τους και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να θεωρηθεί ενίσχυση λειτουργίας. Γενικά, οι ενισχύσεις αυτές δεν θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά στον βαθμό που δεν είναι χρονικά περιορισμένες, ούτε αναγκαίες ή αναλογικές για τη χρηματοδότηση δαπανών που σχετίζονται με την επίτευξη σαφώς καθορισμένου στόχου ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
- (190) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εξαιρέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης δεν έχουν εφαρμογή.
- (191) Λόγω των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφοι 2 και 3 της Συνθήκης.

### 5.3. Άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης

- (192) Όταν το κράτος έχει αναθέσει στον αποδέκτη της ενίσχυσης τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος («ΥΓΟΣ»), η ενίσχυση μπορεί επίσης να είναι συμβιβάσιμη κατ' εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης.
- (193) Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές δεν υπέβαλαν καμία πληροφορία από την οποία να μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών θα μπορούσε να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης. Το επίμαχο μέτρο, το οποίο συνδέει το ποσό της ενίσχυσης με το φορολογητέο κέρδος των οντοτήτων, δεν συνδέεται ούτε περιορίζεται στο καθαρό κόστος μιας αποστολής δημόσιας υπηρεσίας. Ούτε απορρέει από εντολή που δόθηκε στους δικαιούχους του μέτρου να εκτελέσουν αυτή την αποστολή. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά και ότι δεν είναι συμβιβάσιμη βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (194) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαλλαγή των ΟΛ από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών στην Ιταλία δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

**7. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ**

- (195) Ως υφιστάμενη ενίσχυση, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 στοιχείο β) του διαδικαστικού κανονισμού, νοείται είτε ένα μέτρο που εφαρμόζονταν πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης στην Ιταλία, είτε ένα εγκεκριμένο μέτρο, είτε ένα μέτρο που θεωρείται ότι είναι υφιστάμενη ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 17 του διαδικαστικού κανονισμού, είτε ένα μέτρο που δεν αποτελούσε ενίσχυση, όταν τέθηκε σε ισχύ, αλλά έγινε ενίσχυση λόγω της εξέλιξης της κοινής αγοράς. Κάθε ενίσχυση που δεν εμπίπτει στον ορισμό της υφιστάμενης ενίσχυσης θα θεωρείται νέα ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο γ) του διαδικαστικού κανονισμού.
- (196) Η απαλλαγή των ιταλικών ΟΛ από τον φόρο εταιρειών βασίζεται στο άρθρο 74 του TUIR, όπως ερμηνεύεται και εφαρμόζεται από τις ιταλικές αρχές.
- (197) Οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι το φορολογικό καθεστώς που εφαρμόζονταν στους ΟΛ πριν από το 1958 ήταν ακριβώς το ίδιο με αυτό που ισχύει σήμερα. Ειδικότερα, επιβεβαίωσαν ότι οι λιμενικές αρχές δεν έχουν ποτέ υπαχθεί σε φόρο εταιρειών. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν διαθέτει κανένα στοιχείο που να αντικρούει αυτόν τον ισχυρισμό.
- (198) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο i) του διαδικαστικού κανονισμού.

**8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

- (199) Η απαλλαγή των ιταλικών ΟΛ από τον φόρο εταιρειών συνιστά υφιστάμενο καθεστώς κρατικών ενισχύσεων, το οποίο είναι ασυμβίβαστο με την εσωτερική αγορά.
- (200) Επομένως, είναι σκόπιμο οι ιταλικές αρχές να θέσουν τέλος στο καθεστώς ενισχύσεων, καταργώντας την απαλλαγή των ιταλικών ΟΛ από τον φόρο εταιρειών. Το μέτρο αυτό θα πρέπει να εγκριθεί εντός 2 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης και θα πρέπει να εφαρμοστεί το αργότερο στα έσοδα από οικονομικές δραστηριότητες τα οποία προκύπτουν από την έναρξη του οικονομικού έτους που έπεται της θέσπισης του εν λόγω μέτρου και το αργότερο το 2022,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

**Άρθρο 1**

Η απαλλαγή των οργανισμών λιμένων από τον φόρο εταιρειών συνιστά υφιστάμενο καθεστώς ενισχύσεων, το οποίο είναι ασυμβίβαστο με την εσωτερική αγορά.

**Άρθρο 2**

Η Ιταλία καταργεί την απαλλαγή από τον φόρο εταιρειών που αναφέρεται στο άρθρο 1. Το μέτρο με το οποίο η Ιταλία πρέπει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της θεσπίζεται εντός 2 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης. Το εν λόγω μέτρο εφαρμόζεται από την αρχή του οικονομικού έτους που έπεται της θέσπισης του και το αργότερο το 2022.

**Άρθρο 3**

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας 2 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβε ώστε να συμμορφωθεί με αυτή.

**Άρθρο 4**

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 4 Δεκεμβρίου 2020.

Για την Επιτροπή  
Margrethe VESTAGER  
Μέλος της Επιτροπής