

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Φεβρουαρίου 1997

σχετικά με τη χρηματοδότηση της ναυπήγησης πλοίων στη Δανία μεταξύ του 1987 και του 1993

(Το κείμενο στη δανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(97/364/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με το άρθρο 93, και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I

Τον Μάιο του 1996, το Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας της Δανίας δημοσίευσε έκθεση που περιελάμβανε μια ανεξάρτητη έρευνα της Coopers & Lybrand από την οποία προκύπτει ότι η χρηματοδότηση της ναυπήγησης πλοίων στη Δανία μεταξύ του 1987 και του 1993 πραγματοποιήθηκε σε ορισμένες περιπτώσεις επί τη βάση τεχνητών διογκωμένων τιμών, πράγμα το οποίο είναι πιθανό να είχε ως συνέπεια την υπέρβαση του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου ενίσχυσης το οποίο ίσχυε στην Κοινότητα κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή κίνησε για τη συγκεκριμένη υπόθεση την προβλεπόμενη διαδικασία, προκειμένου να διερευνήσει κατά πόσον τηρήθηκε πράγματι το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ενίσχυσης που είχε καθορίσει για το υπό εξέταση χρονικό διάστημα.

Η έκθεση της Coopers & Lybrand οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι, κατά την πώληση ενός πλοίου, εφαρμόζονταν κατά πάγια πρακτική η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής. Ειδικότερα, η μέθοδος αυτή έγκειται κατά βάση στη σύσταση εκ μέρους του εκάστοτε δανικού ναυπηγείου μιας θυγατρικής εφοπλιστικής εταιρείας κατά το δανικό δίκαιο, η οποία έχει το δικαίωμα να λαμβάνει ενισχύσεις με βάση το καθεστώς που ισχύει για τις δανειοδοτήσεις στη Δανία. Η θυγατρική αυτή μεταπωλεί στη συνέχεια το πλοίο στον πραγματικό αγοραστή, ο οποίος καταβάλλει το τίμημα τοις

μετρητοίς και αναλαμβάνει ο ίδιος τη χρηματοδότηση του πλοίου. Η σύσταση θυγατρικής επιτρέπει σ' αυτήν την τελευταία να μειώσει την τιμή του πλοίου χάρη, μεταξύ των άλλων, στη λήψη της ενίσχυσης, η οποία με τη σειρά της έχει εξασφαλισθεί χάρη στη χρηματοδότηση του πλοίου μέσω της θυγατρικής.

Λόγω της προσφυγής στη μέθοδο της σύστασης θυγατρικής, οι όροι δανειοδότησης που ίσχυαν για τους πλοιοκτήτες της Δανίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης γενικότερα μετετράπησαν σε ένα καθεστώς ενισχύσεων οι οποίες χορηγούνταν τοις μετρητοίς και ήταν προσιτές ακόμη και στους πλοιοκτήτες τρίτων χωρών.

Στις συμβάσεις για τις οποίες χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής, για το ίδιο πλοίο ισχύουν δύο τιμές: η τιμή την οποία η θυγατρική καταβάλλει στη μητρική της επιχείρηση, δηλαδή στο ναυπηγείο, και μια άλλη τιμή την οποία ο πραγματικός πλοιοκτήτης καταβάλλει στη θυγατρική. Σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ του Συμβουλίου (1) και με το άρθρο 12 της οδηγίας 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου (2), τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν στην Επιτροπή εκθέσεις για κάθε σύμβαση ναυπήγησης ή μετατροπής πλοίου πριν από τη λήξη τριμηνίας ύστερα από το μήνα υπογραφής της κάθε σύμβασης, με λεπτομερή στοιχεία για τη χρηματοδοτική ενίσχυση που χορηγείται για τη σύμβαση». Στις εκθέσεις αυτές πρέπει να διευκρινίζεται η συμβατική αξία και η χορηγούμενη ενίσχυση. Με βάση τις εκθέσεις που της υποβάλλονται η Επιτροπή συντάσσει κατ' έτος γενική έκθεση στην οποία επισημαίνεται, μεταξύ άλλων, το ύψος των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν προς εκτέλεση συμβάσεων και των λοιπών ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν σε κάθε κράτος μέλος.

(1) ΕΕ αριθ. L 69 της 12. 3. 1987, σ. 55.

(2) ΕΕ αριθ. L 380 της 31. 12. 1990, σ. 27.

Η δανική κυβέρνηση υπέβαλε έκθεση στην Επιτροπή κατά το χρόνο ανάθεσης της εκάστοτε σύμβασης, αλλά σ' αυτήν της γνωστοποιούσε μόνο το τίμημα που όφειλε να καταβάλει η θυγατρική στο ναυπηγείο και όχι το τίμημα που εκαλείτο να πληρώσει ο πραγματικός πλοιοκτήτης. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή δεν είχε τη δυνατότητα να εξακριβώσει κατά πόσον είχε τηρηθεί πράγματι το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ενίσχυσης. Εξάλλου, τα αναφερόμενα στο ύψος των κρατικών ενισχύσεων στη Δανία στοιχεία τα οποία περιέχονται στις ετήσιες γενικές εκθέσεις που η Επιτροπή συνέταξε για το υπό εξέταση χρονικό διάστημα απεδείχθησαν εν μέρει ανακριβή, με αποτέλεσμα να μην είναι συγκρίσιμα με τα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη στοιχεία.

Στις 17 Ιουλίου 1996, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σε σχέση με τις ενισχύσεις που η Δανία χορήγησε κατά το χρονικό διάστημα 1987-1993 για την εκτέλεση συμβάσεων στο πλαίσιο των οποίων εφαρμόστηκε η μέθοδος σύστασης θυγατρικής με σκοπό την πώληση του εκάστοτε πλοίου. Η Επιτροπή υπογράμμισε ότι ήταν αναγκαίο να έχει στη διάθεσή της πλήρη στοιχεία για όλα τα τμήματα που καταβλήθηκαν προς εκτέλεση της κάθε σύμβασης, καθώς και για τη χορηγηθείσα κάθε φορά ενίσχυση πρόκειται για το τίμημα που η εκάστοτε θυγατρική κατέβαλε στο ναυπηγείο και για το τίμημα που ο πλοιοκτήτης κατέβαλε στη θυγατρική. Η Επιτροπή διευκρίνισε εν προκειμένω ότι θα ήλεγχε κάθε σύμβαση προκειμένου να εξακριβώσει κατά πόσον η σωρευτική εφαρμογή των καθεστώτων ενίσχυσης που ίσχυαν κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα δεν είχε οδηγήσει, σε ορισμένες τουλάχιστον περιπτώσεις, σε υπέρβαση του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου ενίσχυσης. Σε σχέση με το θέμα αυτό, η Επιτροπή εσκόπευε να εξετάσει ειδικότερα:

1. την αξία του συνόλου των καθεστώτων ενισχύσεων που ισχύουν στη Δανία
2. τα φορολογικά καθεστώτα που ίσχυαν κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα
3. τις καταβληθείσες προκαταβολές.

Με επιστολή της 31ης Ιουλίου 1996, η Επιτροπή ενημέρωσε τη δανική κυβέρνηση σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία η οποία προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης⁽¹⁾. Επίσης ενημέρωσε τα υπόλοιπα κράτη μέλη και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη για την απόφασή της αυτή, δημοσιεύοντας την εν λόγω επιστολή στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, και τα κάλεσε να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους⁽²⁾.

II

Στο πλαίσιο της διαδικασίας που ακολούθησε, τις παρατηρήσεις τους υπέβαλαν στην Επιτροπή η δανική κυβέρνηση και η Ένωση Δανικών Ναυπηγείων (Skibsværftsforeningen).

Στις 4 Σεπτεμβρίου 1996, η δανική κυβέρνηση απάντησε στην απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την προβλεπόμενη διαδικασία. Επί τη βάση της απάντησης αυτής, η Επιτροπή κάλεσε τη δανική κυβέρνηση, με επιστολή της 10ης Οκτωβρίου 1996, να της διαβιβάσει συμπληρωματικά στοιχεία. Η δανική κυβέρνηση απάντησε στην ανωτέρω επιστολή της Επιτροπής με επιστολή της 11ης Νοεμβρίου 1996. Σ' αυτήν

είχε επισυνάψει προς ενημέρωση της Επιτροπής μια επιστολή την οποία η Coopers & Lybrand είχε αποστείλει στο Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας στις 8 Νοεμβρίου 1996. Επιπλέον, στις 14 Νοεμβρίου 1996, η δανική κυβέρνηση διαβίβασε έκθεση καταρτισθείσα από μια ομάδα εργασίας με αντικείμενο τις φορολογικές και οικονομικές παραμέτρους της ναυπήγησης ορισμένων πλοίων εκ μέρους της B & W. Έπειτα από σύσκεψη με τις υπηρεσίες της Επιτροπής, στις 4 Δεκεμβρίου, κατά την οποία οι δανικές αρχές κατέστησαν γνωστό ένα υπόμνημα της 3ης Δεκεμβρίου 1996, οι ίδιες αρχές διαβίβασαν πληρέστερα στοιχεία στην Επιτροπή στις 19 Δεκεμβρίου 1996.

Οι παρατηρήσεις της δανικής κυβέρνησης οι οποίες αφορούν άμεσα την έρευνα περιλαμβάνουν διευκρινίσεις σχετικά με όλες τις τιμές που εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο της ναυπήγησης κάθε πλοίου, δηλαδή σχετικά με την τιμή που η θυγατρική, καθώς και τη συνολική ενίσχυση που χορηγήθηκε για την εκτέλεση της εκάστοτε σύμβασης. Οι δανικές αρχές ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή σχετικά με το σύνολο των καθεστώτων ενισχύσεων που ίσχυαν για ειδικές περιπτώσεις συμβάσεων, και πιο συγκεκριμένα σχετικά με τα ειδικά φορολογικά προνόμια που ίσχυαν υπέρ των ναυπηγείων και σχετικά με τα γενικά φορολογικά προνόμια τα οποία ίσχυαν προς όφελος της βιομηχανίας εν γένει. Πέραν αυτού, οι δανικές αρχές διέβησαν στην Επιτροπή αναλυτικότερα στοιχεία σχετικά με τις προβλεπόμενες και τις πράγματι επελευθερωμένες συνέπειες των υπό εξέταση ενισχύσεων για τα δημόσια οικονομικά της Δανίας και της διαβίβασαν στοιχεία σχετικά με δέκα ακόμη περιπτώσεις δανείων χορηγηθέντων προ του 1987. Οι συγκεκριμένες υποθέσεις εξετάζονται χωριστά την ανάλυση που ακολουθεί.

Η δανική κυβέρνηση διέβησε ακόμη ορισμένες πληροφορίες γενικότερου χαρακτήρα σχετικά με το θέμα της διαχείρισης των καθεστώτων ενισχύσεων στη Δανία.

Οι παρατηρήσεις της Ένωσης Δανικών Ναυπηγείων διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή στις 10 Σεπτεμβρίου 1996 και περιλαμβάνουν έκθεση καταρτισθείσα από ομάδα Δανών δικηγόρων με αντικείμενο τη διαχείριση των καθεστώτων ενισχύσεων στον κλάδο των ναυπηγείων κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα. Οι δανικές αρχές δεν εξεφράσθησαν επί των παρατηρήσεων αυτών.

Δεδομένου ότι η κινηθείσα από την Επιτροπή διαδικασία αποσκοπεί στην εξακρίβωση του κατά πόσον η Δανία σεβάστηκε το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ενίσχυσης, το σύνολο των στοιχείων που η Επιτροπή πρόκειται να λάβει υπόψη στο πλαίσιο της σχετικής έρευνας θα αναφέρονται αποκλειστικά και μόνο στο συγκεκριμένο ζήτημα. Αντιστοίχως, οι παρατηρήσεις των δανικών αρχών και της Ένωσης Δανικών Ναυπηγείων σχετικά με το θέμα της διαχείρισης των καθεστώτων ενισχύσεων θα ληφθούν υπόψη από την Επιτροπή κατά την ανάλυση των δεδομένων της υπόθεσης μόνο στο βαθμό που κρίνεται ότι εξυπηρετούν ευθέως τις ανάγκες της έρευνας.

Από τα στοιχεία που έχουν διαβιβάσει οι αρχές της Δανίας προκύπτει ότι η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής εφαρμόστηκε μονάχα σε 58 από τις 65 συνολικά περιπτώσεις. Στις επτά υπόλοιπες περιπτώσεις, οι ενδιαφερόμενοι είχαν την πρόθεση να προσφύγουν στη μέθοδο αυτή, αλλά τελικώς δεν το έπραξαν. Κατά συνέπεια, η παρούσα έρευνα αφορά αποκλειστικά και μόνο τις υποθέσεις στις οποίες εφαρμόστηκε για την πώληση του εκάστοτε πλοίου η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής, αφορά δηλαδή 58 υποθέσεις αντί των 65 τις οποίες προβλέπετο να αφορά αρχικά.

⁽¹⁾ SG (96) D/6954.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 232 της 10. 8. 1996, σ. 6.

III

Κατά την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή ενετόπισε ορισμένα στοιχεία τα οποία οδηγούσαν στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση ορισμένων πλοίων για τα οποία είχε εφαρμοσθεί η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής είχε πραγματοποιηθεί επί τη βάση τεχνητών διογκωμένων τιμών. Το τίμημα που είχε καταστεί, γνωστό στην Επιτροπή ήταν εκείνο το οποίο είχε καταβάλει η θυγατρική στο ναυπηγείο. Αυτό που προέχει, όμως, είναι να προσδιορισθεί η πραγματική τιμή πώλησης του πλοίου, προκειμένου να καταστεί δυνατό να εξακριβωθεί κατά πόσον το συνολικό ύψος της χορηγηθείσας ενίσχυσης ανταποκρινόταν πράγματι στο προβλεπόμενο ανώτατο όριο.

Επί του προκειμένου, η Επιτροπή συμφώνησε με την άποψη των δανικών αρχών ότι η τιμή την οποία η θυγατρική κατέβαλε στο ναυπηγείο δεν ήταν δυνατό να θεωρηθεί ως η πραγματική τιμή πώλησης του εκάστοτε πλοίου, και τούτο διότι η διαμόρφωση της τιμής αυτής δεν αντιστοιχούσε στις κανονικές συνθήκες της οικείας αγοράς. Πρόκειται για μια τιμή την οποία καθόρισε το εκάστοτε ναυπηγείο με στόχο τη μετατροπή ενός καθεστώτος δανειοδότησης σε μια τιμή τοις μετρητοίς για την οποία θα ήταν δυνατό να εξασφαλισθεί κρατική ενίσχυση ακόμη και αν ο πελάτης προερχόταν από χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το λόγο αυτό, η τιμή που ίσχυε στο πλαίσιο μιας σύμβασης αυτής της μορφής δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως η πραγματική τιμή πώλησης του πλοίου. Αντιθέτως, η Επιτροπή έκρινε ότι ως πραγματική συμβατική αξία του πλοίου έπρεπε να θεωρηθεί το τίμημα το οποίο ο πραγματικός πλοιοκτήτης είχε καταβάλει στη θυγατρική και το οποίο καθοριζόταν στη μεταξύ των δύο αντων μερών σύμβαση. Πρόκειται για το ποσό το οποίο όντως έχει καταβάλει ο πλοιοκτήτης και το οποίο κατ'επέκταση αποτελεί τη μόνη αξιόπιστη βάση επί της οποίας είναι δυνατόν να υπολογισθεί η χορηγηθείσα ενίσχυση. Το ποσό αυτό θεωρείται ως η προβλεπόμενη στη σύμβαση τιμή και την έννοια της οδηγίας 97/167/ΕΟΚ και της οδηγίας 90/684/ΕΚ.

Στο πλαίσιο της έρευνάς της, η Επιτροπή ανέλυσε επομένως τις συγκεκριμένες 58 υποθέσεις και εξήτασε το συνολικό ύψος της χορηγηθείσας από τις δανικές αρχές ενίσχυσης για κάθε σύμβαση, με βάση το τίμημα που ο πραγματικός πλοιοκτήτης κατέλαβε στη θυγατρική. Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι, μολονότι σκοπός της μεθόδου της σύστασης θυγατρικής ήταν η δημιουργία μιας πλοιοκτητικής οντότητας ικανής να πωλήσει το πλοίο τοις μετρητοίς στον πραγματικό πελάτη, η θυγατρική εταιρεία δεν προέβαινε σε καμία άλλη ενέργεια με την ιδιότητα του πλοιοκτήτη αποκλειστικός της προορισμός ήταν η λήψη της ενίσχυσης που το κράτος έθεσε στη διάθεση των πλοιοκτητών. Από την εξέταση των συμβάσεων που συνάπτονταν κάθε φορά μεταξύ του ναυπηγείου, της θυγατρικής και του πλοιοκτήτη συνάγεται ότι όλες οι υποχρεώσεις οι οποίες συναρτώνται κανονικά προς τη δραστηριότητα ενός πλοιοκτήτη είχαν περιέλθει στο πρόσωπο του πραγματικού πλοιοκτήτη.

IV

Η δανική κυβέρνηση προσέκομισε στοιχεία με το σύνολο των καθεστώτων ενισχύσεων τα οποία ίσχυαν κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα. Επιπλέον κατέστησε γνωστές ορισμένες πληροφορίες οι οποίες επιτρέπουν στην Επιτροπή να συμπεράνει ποια είναι τα καθεστάτα ενισχύσεως τα οποία εφαρμόστηκαν για κάθε σύμβαση και να προσδιορίσει το ύψος της εκάστοτε χορηγηθείσας ενίσχυσης.

Κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα, υφίσταντο δύο γενικά καθεστάτα χρηματοδότησης (το «καθεστώς της

εσωτερικής αγοράς» και το «καθεστώς της τιμαριθμικά αναπροσαρμοζόμενης χρηματοδότησης»), καθώς και τρία φορολογικά καθεστάτα ειδικά για τον κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

i) Το καθεστώς της τιμαριθμικά αναπροσαρμοζόμενης χρηματοδότησης

Οι δανικές αρχές γνωστοποίησαν στην Επιτροπή ότι, μολονότι οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να επιλέξουν μεταξύ δύο διαφορετικών καθεστώτων χρηματοδότησης, μόνον τα δύο εξ αυτών εφαρμόστηκαν στις υποθέσεις που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας, και συγκεκριμένα το καθεστώς της τιμαριθμικά αναπροσαρμοζόμενης χρηματοδότησης, το οποίο εφαρμόστηκε στην περίπτωση 58 συμβάσεων. Η Επιτροπή ενέκρινε το υπόψη καθεστώς με επιστολές της 15ης Απριλίου 1987, της 19ης Ιανουαρίου 1988 και της 30ής Μαρτίου 1989⁽¹⁾, κατ'εφαρμογή της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ. Η Επιτροπή ενέκρινε το ίδιο καθεστώς και κατ'εφαρμογή της οδηγίας 90/684/ΕΚ με επιστολές της 20ής Ιουνίου 1991 και της 5ης Αυγούστου 1992⁽²⁾. Με βάση τα προσκομισθέντα στοιχεία για το θέμα της εφαρμογής του καθεστώτος της τιμαριθμικά αναπροσαρμοζόμενης χρηματοδότησης στην περίπτωση της κάθε σύμβασης, η Επιτροπή οδηγήθηκε στη διαπίστωση ότι η χορηγηθείσα ενίσχυση δρισκόταν σε αρμονία με τις ρυθμίσεις τις οποίες είχε εγκρίνει η ίδια. Το υπόψη καθεστώς εφαρμόστηκε μέχρι το 1993 οπότε το καθεστώς αυτό μετετράπη με απόφαση της δανικής κυβερνήσεως σε ένα καθεστώς χορήγησης δανείων με επιδότηση επιτοκίου. Το καθεστώς αυτό παρέχει τη δυνατότητα καταβολής της ενίσχυσης τοις μετρητοίς και από την άποψη αυτή συμπλέει με τα καθεστάτα που ισχύουν σε άλλα κράτη μέλη.

ii) Χρήση κεφαλαίων προερχόμενων από λογαριασμούς ίδρυσης και εγκατάστασης από επενδυτικά κεφάλαια⁽³⁾

Το υπόψη φορολογικό καθεστώς εφαρμόστηκε μέχρι τα τέλη του 1987 και καθιστούσε δυνατή τη χρήση κεφαλαίων προερχόμενων από λογαριασμούς ίδρυσης και εγκατάστασης και από επενδυτικά κεφάλαια, με σκοπό την αγορά μεριδίων πλοίων. Στο καθεστώς ήταν δυνατό να υπαχθούν κεφάλαια επενδυθέντα το 1985, αλλά υπό την προϋπόθεση ότι η σύμβαση ναυπήγησης του οικείου πλοίου θα είχε συναφθεί πριν από τη λήξη του 1988 και ότι το πλοίο θα είχε παραδοθεί πριν από τη λήξη του 1990. Τα επενδυθέντα με τον τρόπο αυτό κεφάλαια μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τόσο από ιδιώτες, όσο και από εταιρείες, με σκοπό την αγορά μεριδίων σε πλοία, χωρίς οι αγοραστές να είναι υποχρεωμένοι να καταβάλουν τους σχετικούς φόρους. Η Επιτροπή έκρινε ότι το στοιχείο ενίσχυσης το οποίο εμπειρίει το υπόψη καθεστώς αντιστοιχούσε σε ποσοστό 9%. Το καθεστώς αυτό εφαρμόστηκε σε δύο από τις 58 συμβάσεις.

iii) Καθεστώς εσπευσμένων αποσβέσεων⁽⁴⁾

Το συγκεκριμένο φορολογικό καθεστώς εφαρμόζονταν προκειμένου για συμβάσεις συναφθείσες προ της 31 Δεκεμβρίου 1987, με αντικείμενο πλοία τα οποία έπρεπε να παραδοθούν πριν από τη λήξη του 1990. Ο αγοραστής δύνατο να αρχίσει την απόσβεση του πλοίου ήδη από τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης, εφόσον δεν είχε ως κύρια δραστηριότητα τις ναυπηγικές εργασίες. Η Επιτροπή ενέκρινε τις σχετικές ενισχύσεις και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αυτές αντιστοιχούσαν σε ποσοστό 2%. Το συγκεκριμένο καθεστώς εφαρμόστηκε στην περίπτωση δύο εκ των 58 συμβάσεων.

⁽¹⁾ SG (87) D/4996, SG (88) D/625 και SG (89) D/3952.

⁽²⁾ SG (91) D/12117 και SG (92) D/10731.

⁽³⁾ Η δανική κυβέρνηση ενημερώθηκε για την απόφαση της Επιτροπής με επιστολή της 15ης Απριλίου 1987, SG (87) D/4996.

iv) Καθεστώς χρηματοδότησης ανά μερίδιο (1)

Μέχρι το 1993 υφίστατο μια φορολογική διάταξη η οποία παρείχε τη δυνατότητα πραγματοποίησης αποσβέσεων από μικροεπενδυτές του ιδιωτικού τομέα οι οποίοι πραγματοποιούσαν επενδύσεις στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας μέσω της αγοράς μεριδίων. Αρχικά, επρόκειτο για φορολογική ελάφρυνση γενικής ισχύος, η οποία δεν εθεωρείτο κρατική ενίσχυση. Από το 1989 και μετά, στο συγκεκριμένο καθεστώς είναι δυνατό να υπαχθούν μόνο ναυπηγικές επιχειρήσεις. Όταν η Επιτροπή ενέκρινε το εν λόγω καθεστώς με επιστολή της 20ής Σεπτεμβρίου 1990, απεφάνθη ότι το στοιχείο ενίσχυσης που αυτό εμπεριείχε έπρεπε να τεθεί στο 5,4 % κάτω του ανωτέρω επιτρεπόμενου ορίου. Με επιστολή της 20ής Ιουνίου 1991, η Επιτροπή τροποποίησε την απόφασή της αυτή και όρισε ότι το στοιχείο ενίσχυσης του υπόψη καθεστώτος έπρεπε να τεθεί στο 4,3 % κάτω του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου. Το συγκεκριμένο καθεστώς εφαρμόστηκε στην περίπτωση των έντεκα από τις 28 συμβάσεις.

V

Με βάση την προεκταθείσα ανάλυση, δύνανται κανείς να διαπιστώσει ότι κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα εφαρμόστηκαν τρία διαφορετικά φορολογικά καθεστώτα. Και τα τρία έτυχαν της έγκρισης της Επιτροπής, ενώ το στοιχείο ενίσχυσης που εμπεριείχε το καθένα από αυτά ήταν χαμηλότερο από το προβλεπόμενο ανώτατο όριο.

Κατά τη διαδικασία, οι δανικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι όλες οι δανικές επιχειρήσεις μπορούσαν να υπαχθούν στις ευεργετικές ρυθμίσεις του φορολογικού καθεστώτος που ισχύει για τις εταιρείες. Το πλεονέκτημα εν προκειμένω έγκειτο στο γεγονός ότι μια εταιρεία η οποία προέβαινε στη σύσταση θυγατρικής είχε το δικαίωμα να καταλογίσει τις ζημιές της θυγατρικής στη φορολογική οφειλή της μητρικής εταιρείας. Ακόμη και αν η συγκεκριμένη ρύθμιση ήταν ένα μέτρο γενικού χαρακτήρα, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατό να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, έχει σημασία, στην παρούσα υπόθεση, να διερευνηθεί κανείς κατά πόσον η εν λόγω γενικής ισχύος φορολογική ρύθμιση ήταν ικανή να προσφέρει κάποιο ιδιαίτερο πλεονέκτημα σε ναυπηγικές επιχειρήσεις οι οποίες προέβαιναν στη σύσταση θυγατρικών εταιρειών. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, είναι πιθανό να πρόκειται για έμμεση κρατική ενίσχυση η οποία εμπεριέχει τον κίνδυνο νόθευσης του ανταγωνισμού.

Ακόμη και αν όλες οι επιχειρήσεις δύνατο να αξιοποιήσουν προς όφελός τους τη διάταξη σχετικά με την αντιμετώπιση των ζημιών την οποία περιελάμβανε το καθεστώς φορολόγησης των εταιρειών, δια της εφαρμογής της μεθόδου της συστάσεως θυγατρικής, από τα στοιχεία που έχουν προσκομίσει οι δανικές αρχές προκύπτει ότι καμία από τις ναυπηγικές επιχειρήσεις που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας δεν έκανε χρήση της συγκεκριμένης διατάξεως.

(1) Η δανική κυβέρνηση ενημερώθηκε για την απόφαση της Επιτροπής με επιστολή της 20ής Σεπτεμβρίου 1990, SG (90) D/27292, και με επιστολή της 20ής Ιουνίου 1991, SG (91) D/12117.

VI

Στην επιστολή τους, της 11ης Σεπτεμβρίου, με την οποία απαντούσαν στην κίνηση διαδικασίας, οι δανικές αρχές επεσήμαναν ότι στις 27 από τις 58 υπό εξέταση υποθέσεις ο πραγματικός πλοιοκτήτης είχε πληρώσει προκαταβολή ανερχόμενη σε σημαντικό μέρος του τιμήματος του πλοίου. Μαζί με τις συμπληρωματικές πληροφορίες τις οποίες διαβίβασαν στις 11 Νοεμβρίου, οι δανικές αρχές διευκρίνισαν ότι στην περίπτωση των 57 εκ των 58 συμβάσεων το σύνολο ή σχεδόν το σύνολο του οφειλόμενου ποσού είχε καταβληθεί εκ των προτέρων.

Οι δανικές αρχές θεωρούν ότι το τίμημα το οποίο έχει εξοφληθεί εκ των προτέρων πρέπει να αναπροσαρμοσθεί ανάλογα με το ύψος της πληρωθείσας προκαταβολής. Οι δανικές αρχές επισημαίνουν ότι ο πλοιοκτήτης έχει συμφέρον να πληρώσει εκ των προτέρων σε περίπτωση που είναι σε θέση να επενδύσει σε μακροπρόθεσμες ομολογίες με υψηλότερο επιτόκιο. Το ναυπηγείο δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τα χρήματα για να χρηματοδοτήσει τη ναυπήγηση του πλοίου, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι δεν αντλεί κανένα όφελος από αυτά. Η κατάθεση ομολογιών αποτελεί για τον πλοιοκτήτη την εγγύηση ότι το ναυπηγείο θα εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχει σε σχέση με τη ναυπήγηση του πλοίου. Ειδικότερα, η δανική κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι την ημέρα κιάλας της υπογραφής της εκάστοτε συμβάσεως ο πλοιοκτήτης καταβάλλει τη μελλοντική αξία του προεξοφληθέντος τιμήματος (η μελλοντική αξία του προεξοφληθέντος τιμήματος αντιστοιχεί στο τίμημα που θα καταβληθεί για το πλοίο από έναν πλοιοκτήτη ο οποίος επιθυμεί να πληρώσει τους μετρητοίς κατά την παράδοση του αποπερατωθέντος πλοίου). Οσάκις ο πλοιοκτήτης πληρώνει εκ των προτέρων, επωφελείται από τους αυξημένους τόκους από ομολογίες οι οποίοι συσσωρεύονται όσο χρόνο διαρκεί η ναυπήγηση του πλοίου.

Οι δανικές αρχές υπογραμμίζουν ότι, κατά τον υπολογισμό του ύψους της ενίσχυσης που επιτρέπεται να χορηγηθεί για την εκάστοτε σύμβαση, το ποσό αυτό (δηλαδή οι τόκοι) πρέπει να προστεθεί στο τίμημα που έχει εξοφληθεί εκ των προτέρων.

Η Επιτροπή δεν δύναται να δεχθεί τα επιχειρήματα που προβάλλει η Δανία σε σχέση με τις προεξοφλήσεις. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Επιτροπή φρονεί ότι η μόνη βάση η οποία είναι δυνατό να ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό της πραγματικής τιμής του πλοίου είναι η τιμή που καθορίζεται στη σύμβαση μεταξύ του πραγματικού πλοιοκτήτη και της θυγατρικής. Είναι σκόπιμο να υπενθυμισθεί ότι στις οδηγίες 87/167/ΕΟΚ και 90/684/ΕΚ το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ενίσχυσης προσδιορίζεται με βάση «τη συμβατική αξία πριν από την ενίσχυση», η οποία ορίζεται ως «η προβλεπόμενη στη σύμβαση τιμή συν κάθε ενίσχυση που χορηγείται απευθείας στο ναυπηγείο». Επειδή πρέπει εκ των πραγμάτων να θεωρηθεί κανείς ότι οι συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ των θυγατρικών και των πλοιοκτητών είναι αποτέλεσμα ελεύθερων διαπραγματεύσεων μεταξύ ανεξάρτητων συναλλασσομένων, η τιμή που καθορίζεται μ' αυτόν τον τρόπο πρέπει να θεωρηθεί ως η μόνη βάση υπολογισμού της επιτρεπόμενης ενίσχυσης.

Είναι σκόπιμο να υπογραμμισθεί, εξάλλου, ότι για τη χρηματοδότηση της κατασκευής και αγοράς πλοίων υπάρχουν συστήματα τα οποία διαφέρουν πολύ μεταξύ τους και ότι στο συγκεκριμένο βιομηχανικό κλάδο δεν ακολουθείται

κάποια πάγια μέθοδος. Το σύστημα χρηματοδότησης που εφαρμόζεται για ένα συγκεκριμένο πλοίο επηρεάζει, όπως είναι φυσικό, την τιμή του πλοίου, αλλά υφίστανται και αρκετοί άλλοι παράγοντες που την επηρεάζουν, όπως η ανταγωνιστικότητα του ναυπηγείου, το επιτόκιο, η τιμή των πρώτων υλών, το εργατικό κόστος, κ.ο.κ.

Λαμβανομένου υπόψη ότι στη σύμβαση που συνάπτεται κάθε φορά μεταξύ του πλοιοκτήτη και της θυγατρικής αναγράφεται μόνο μία τιμή, πρέπει να θεωρηθεί ότι πρόκειται για την «προβλεπόμενη στη σύμβαση τιμή» κατά την έννοια της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ και της οδηγίας 90/684/ΕΚ. Η τιμή αυτή δεν είναι δυνατό να αναπροσαρμοσθεί εκ των υστέρων με γνώμονα αποκλειστικά και μόνο έναν από τους παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή του πλοίου.

Οι δανικές αρχές έχουν υπογραμμίσει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις της εφαρμογής των εν ισχύι καθεστώτων ενισχύσεων (δηλαδή των αποκλειστικών φορολογικών καθεστώτων). Κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα εγκρίθηκαν ενισχύσεις συνολικού ύψους 890 εκατομμυρίων Ecu (Δεκέμβριος 1996), αλλά οι ενισχύσεις οι οποίες όντως χορηγήθηκαν δεν υπερέβησαν το ποσό των 9 εκατομμυρίων Ecu (Δεκέμβριος 1996). Οι δανικές αρχές υποστηρίζουν ότι είναι σκόπιμο να συνεκτιμηθεί το γεγονός αυτό κατά τον υπολογισμό του ύψους της ενίσχυσης που χορηγήθηκε για κάθε σύμβαση.

Η Επιτροπή είναι αναγκασμένη να απορρίψει το παραπάνω επιχειρήμα, και τούτο διότι η πιθανότητα νόθευσης του ανταγωνισμού οφείλεται σ' αυτό τούτο το γεγονός ότι μια ενίσχυση τίθεται στη διάθεση των ναυπηγείων⁽¹⁾. Οι ιδιαίτερες περιστάσεις υπό τις οποίες πραγματοποιήθηκε η χρηματοδότηση των δανικών καθεστώτων ενισχύσεων ήταν τέτοιες, ώστε το κόστος για το δημόσιο ταμείο της Δανίας να αποδειχθεί τελικά σαφώς κατώτερο από αυτό που είχε προβλεφθεί: τούτο ήταν συνέπεια, κατά βάση, της μη αναμενόμενης εξέλιξης των επιτοκίων και του πληθωρισμού. Το γεγονός αυτό, όμως, δεν αμβλύνει ουδόλως τις συνέπειες της ενίσχυσης η οποία, στην πραγματικότητα, ενεκρίθη για κάθε σύμβαση, και τούτο διότι κατά τον υπολογισμό του κόστους κατασκευής τα ναυπηγεία μπορούσαν να αφαιρέσουν το ποσό της ενίσχυσης, το οποίο εκτιμούσαν με γνώμονα την προσβλεπόμενη πορεία των επιτοκίων και του πληθωρισμού. Το γεγονός ότι σε τελική ανάλυση η όλη διαδικασία κόστισε λιγότερο στο δανικό δημόσιο από ό,τι είχε προβλεφθεί δεν είχε καμία σημασία για το ενδεχόμενο στρεβλώσεων.

VII

Τα στοιχεία που έχει προσκομίσει η Ένωση Δανικών Ναυπηγείων αναφέρονται κατά κύριο λόγο στο θέμα της εθνικής διαχείρισης των καθεστώτων ενισχύσεων τα οποία ίσχυαν κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα και, ειδικότερα, στις δυνατότητες χορήγησης ενισχύσεων υπό μορφή χρηματοδοτικών διευκολύνσεων αντί των άμεσων ενισχύσεων προς τις ναυπηγικές επιχειρήσεις.

Η έκθεση την οποία έχει καταρτίσει κλιμάκιο δικηγόρων και η οποία έχει επισυναφθεί στην επιστολή με παραλήπτη

την Επιτροπή αποτελεί, συνεπώς, απλή συμβολή στις συζητήσεις οι οποίες διεξάγονται εκ παραλλήλου στη Δανία για το θέμα της κρατικής διαχείρισης των ενισχύσεων προς τα ναυπηγεία κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα και δεν ελήφθη υπόψη από την Επιτροπή προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσον είχε όντως γίνει σεβαστό το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ενίσχυσης.

VIII

Είναι σκόπιμο να υπομνηθεί ότι κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα συνάφθηκαν στη Δανία 308 συνολικά συναφείς συμβάσεις. Η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής εφαρμόστηκε στην περίπτωση μόνο 58 συμβάσεων, και αυτές ακριβώς οι συμβάσεις αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Εξάλλου, στην απάντησή τους στην απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την προβλεπόμενη διαδικασία, οι δανικές αρχές πληροφορούσαν την Επιτροπή ότι το 1986 συνήφθηκαν δέκα συμβάσεις με Σουηδούς και Νορβηγούς πλοιοκτήτες και ότι οι συμβάσεις αυτές χρηματοδοτήθηκαν μέσω της χορήγησης τιμαριθμικώς αναπροσαρμοζόμενων δανείων.

Η δανική κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή το καθεστώς των τιμαριθμικώς αναπροσαρμοζόμενων δανειοδοτήσεων στις 22 Σεπτεμβρίου 1986, και η Επιτροπή το ενέκρινε στις 15 Απριλίου 1987⁽²⁾.

Σε ό,τι αφορά το ενδεχόμενο υπέρβασης του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου, υπενθυμίζουμε ότι πριν από τη θέση σε ισχύ της οδηγίας 87/167/ΕΟΚ δεν είχε θεθεί κανένα ανώτατο όριο στις κρατικές ενισχύσεις προς ναυπηγικές επιχειρήσεις και ότι οι περί των ο λόγος συμβάσεις συνήφθηκαν στο σύνολό τους το 1996, δηλαδή πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

Μολονότι το γεγονός αυτό δεν αφορά την παρούσα διαδικασία, είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι δανικές αρχές κατέφυγαν στην εφαρμογή ενός καθεστώτος ενισχύσεων υπό μορφή τιμαριθμικώς αναπροσαρμοζόμενων δανείων πριν να λάβουν τη σχετική έγκριση της Επιτροπής. Επειδή η Επιτροπή ενέκρινε μεταγενέστερα το εν λόγω καθεστώς και ότι κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα δεν ίσχυε κανένα ανώτατο επιτρεπόμενο όριο, είναι περιττή η επίσημη διερεύνηση των συγκεκριμένων υποθέσεων.

IX

Κατά την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή πίστευε ότι η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής είχε εφαρμοσθεί σε 65 περιπτώσεις. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας απεδείχθη ότι η εν λόγω μέθοδος είχε εφαρμοσθεί μόνο στην περίπτωση 58 συμβάσεων.

Η μέθοδος της σύστασης θυγατρικής επινοήθηκε αρχικά από τις ενδιαφερόμενες ναυπηγικές επιχειρήσεις με σκοπό τη μετατροπή των συστημάτων δανειοδότησης που ίσχυαν τότε σε ενισχύσεις τοις μετρητοίς και προκειμένου να παρασχεθεί στους πλοιοκτήτες τρίτων χωρών η δυνατότητα να επωφεληθούν των καθεστώτων που ίσχυαν για τους πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽¹⁾ SG (89) D/5521 της 27ης Απριλίου 1989.

⁽²⁾ SG (87) D/4996.

Στηριζόμενη στα πληρέστερα στοιχεία τα οποία έχουν υποβάλει οι δανικές αρχές, η Επιτροπή είναι σε θέση να γνωρίζει ποια ακριβώς καθεστάτα ενισχύσεων εφαρμόστηκαν για καθεμία από τις 58 συμβάσεις και να υπολογίσει το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που χορηγήθηκε για την εκτέλεση κάθε σύμβασης.

Όπως έχει ήδη επισημανθεί παραπάνω, τα καθεστάτα ενισχύσεων τα οποία ίσχυαν κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα είχαν στο σύνολό τους εγκριθεί από την Επιτροπή, η οποία μάλιστα είχε αποφανθεί ότι το στοιχείο ενίσχυσης που εμπεριείχε το καθένα από αυτά ήταν χαμηλότερο από το σχετικό ανώτατο επιτρεπόμενο όριο.

Προκειμένου να διερευνηθεί κατά πόσον υπήρξε υπέρβαση του ανώτατου ορίου, το ποσό ενίσχυσης που κατεβλήθη για κάθε σύμβαση συγκρίθηκε με το επιτρεπόμενο ποσό ενίσχυσης. Η βασική δυσκολία έγκειτο στον υπολογισμό της πραγματικής τιμής πώλησης του πλοίου. Για τους προεκτεθέντες λόγους, η Επιτροπή συμφώνησε με την άποψη της δανικής κυβέρνησης, κατά την οποία για τον υπολογισμό του ύψους της ενίσχυσης σύμφωνα με την οδηγία 87/167/ΕΟΚ και με την οδηγία 90/684/ΕΚ έπρεπε να ληφθεί ως βάση η τιμή η οποία καθοριζόταν στη σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη και της θυγατρικής. Για τους ίδιους ακριβώς λόγους, δεν είναι δυνατό να γίνει δεκτή η αναπροσαρμογή της συμβατικής αξίας προκειμένου να ληφθεί υπόψη τυχόν προκαταβολική εξόφληση του τιμήματος.

Με βάση τα προεκτεθέντα, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο το οποίο ίσχυε κατά τον χρόνο υπογραφής της εκάστοτε συμβάσεως έγινε σεβαστό στις 53 από τις 58 περιπτώσεις. Στις 53 αυτές περιπτώσεις, το αποτέλεσμα της σωρευτικής εφαρμογής των διαφόρων καθεστώτων ενισχύσεων ως προς κάθε σύμβαση ήταν κατώτερο από το προβλεπόμενο ανώτατο όριο. Στην περίπτωση πέντε πλοίων τα οποία ναυπηγήθηκαν στο ναυπηγείο Odense Staalskibsværft A/S (με αριθμό κατασκευής L 148, L 149, L 150, L 151 και L 152), η σώρευση των διαφόρων ενισχύσεων είχε ως αποτέλεσμα την υπέρβαση του προβλεπόμενου ανώτατου ορίου. Στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, το συνολικό ποσό ενίσχυσης το οποίο η Επιτροπή θεωρεί ασυμβίβαστο με την οδηγία 90/684/ΕΚ και κατ' επέκταση με την κοινή αγορά ισούται με 1,018 εκατομμύρια δανικές κορόνες (137 000 Ecu τον Ιανουάριο του 1997),

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κυβέρνηση της Δανίας δεν τήρησε όλες τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχει βάσει των άρθρων 11 και 12 της οδηγίας

87/167/ΕΟΚ και της οδηγίας 90/684/ΕΚ ως προς τη γνωστοποίηση στην Επιτροπή του τιμήματος που κατέβαλε ο πραγματικός πλοιοκτήτης στις 58 εξετασθείσες υποθέσεις.

Άρθρο 2

Η ενίσχυση που χορηγήθηκε για την εκτέλεση των συμβάσεων ναυπήγησης πλοίων υπ' αριθμόν L 148, L 149, L 150, L 151 και L 152 στο ναυπηγείο Odense Staalskibsværft A/S υπερβαίνει το ανώτατο όριο που προβλέπεται στην οδηγία 90/684/ΕΚ. Ως εκ τούτου, η εν λόγω ενίσχυση είναι παράνομη, διότι χορηγήθηκε κατά παράβαση των διατάξεων της οδηγίας και, κατ' επέκταση, ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 3

Η Δανία οφείλει να απαιτήσει από την προαναφερθείσα ναυπηγική επιχείρηση την επιστροφή του ποσού κατά το οποίο η χορηγηθείσα ενίσχυση υπερβαίνει το επιτρεπόμενο ποσό ενίσχυσης, δηλαδή 1,018 εκατομμύρια δανικές κορόνες (137 000 Ecu τον Ιανουάριο του 1997), σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις διατάξεις της δανικής νομοθεσίας και, ειδικότερα, εκείνες που ισχύουν για τους τόκους υπερμερείας από οφειλές προς το Δημόσιο· οι σχετικοί τόκοι αρχίζουν να τρέχουν από την ημερομηνία χορήγησης της παράνομης ενισχύσεως και υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς για τον υπολογισμό τότε του ισοδύναμου επιχορήγησης σε καθαρούς όρους των διαφόρων καθεστώτων ενισχύσεων της Δανίας.

Άρθρο 4

Η Δανία οφείλει να ενημερώσει την Επιτροπή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας αποφάσεως για τα μέτρα που έλαβε προς εκτέλεσή της.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Δανίας.

Βρυξέλλες, 5 Φεβρουαρίου 1997.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής