

## II

*(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)*

## COMMISSIE

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 5 februari 1997

betreffende de financiering van schepen in Denemarken tussen 1987 en 1993

(Slechts de tekst in de Deense taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(97/364/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE  
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese  
Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste  
alinea,

Na de belanghebbenden overeenkomstig artikel 93 te  
hebben aangemaand hun opmerkingen te maken en reke-  
ning houdend met deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

## I

In mei 1996 maakte het Deense Ministerie van Handel en  
Industrie een rapport bekend over een onafhankelijk  
onderzoek van Coopers & Lybrand, waaruit blijkt dat  
tussen 1987 en 1993 de financiering van schepen in  
Denemarken in bepaalde gevallen plaatsvond op basis van  
kunstmatig opgedreven prijzen, hetgeen ertoe kan hebben  
geleid dat het in deze periode geldende communautaire  
plafond werd overschreden. De Commissie leidde in deze  
zaak een procedure in teneinde na te gaan of het voor de  
genoemde periode vastgestelde steunplafond in acht was  
genomen.

Het rapport van Coopers & Lybrand beschrijft het gebruik  
van de zogenoemde „dochtermaatschappijconstructie” bij  
de verkoop van schepen. Volgens het rapport is het  
systeem op het volgende beginsel gebaseerd; een Deense  
scheepswerf richt een dochtermaatschappij op, die dan  
een Deense rederij wordt, die in aanmerking komt voor  
steun overeenkomstig de in Denemarken geldende  
kredietregeling. Vervolgens wordt het schip door de doch-

termaatschappij tegen contante betaling verkocht aan de  
werkelijke koper, die zelf zorgt voor de financiering van  
het schip. Door de oprichting van een dochtermaat-  
schappij kan de prijs worden verminderd met onder meer  
het bedrag van de verkregen steun, door het schip te laten  
financieren via de dochtermaatschappij.

Door deze dochtermaatschappijconstructie te gebruiken  
werden de voor reders in Denemarken en in de Europese  
Unie geldende kredietvoorwaarden omgevormd tot een  
ook voor reders uit derde landen openstaande steunrege-  
ling voor de contante verkoop.

In de contracten waarbij de dochtermaatschappijcon-  
structie werd gebruikt, zijn er twee prijzen voor het schip:  
de prijs die de dochtermaatschappij aan haar moeder-  
maatschappij — de scheepswerf — betaalt, en een tweede  
prijs, die de werkelijke reder aan de dochtermaatschappij  
betaalt. Krachtens artikel 11 van Richtlijn 87/167/EEG <sup>(1)</sup>  
en artikel 12 van Richtlijn 90/684/EEG <sup>(2)</sup> dienen de  
lidstaten de Commissie „verslagen over elk scheepsbouw-  
of scheepsverbouwingscontract” voor te leggen „vóór het  
eind van de derde maand volgende op de maand waarin  
de respectieve contracten zijn ondertekend, met bijzon-  
derheden over de goedgekeurde financiële steun voor elk  
contract”. In deze verslagen moeten de contractwaarde en  
de verstrekte steun vermeld zijn. Aan de hand van de  
meegeerde gegevens stelt de Commissie jaarlijks een  
algemeen verslag op, waarin met name worden vermeld  
de aan contracten gerelateerde steun en andere bedrijfs-  
steun die in iedere lidstaat zijn toegekend.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 69 van 12. 3. 1987, blz. 55.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 380 van 31. 12. 1990, blz. 27.

De Deense regering stelde de Commissie van het sluiten van elk contract op de hoogte, maar deelde haar slechts de door de dochtermaatschappij aan de scheepswerf betaalde prijs mee, en niet de door de werkelijke eigenaar betaalde prijs. De Commissie kon dus niet nagaan of het plafond in acht was genomen. Voorts bleken de gegevens aangaande het peil van de Deense staatssteun in de door de Commissie opgestelde algemene jaarverslagen over de desbetreffende periode gedeeltelijk onjuist; zij kunnen derhalve niet worden vergeleken met de inlichtingen over de andere lidstaten.

De Commissie besloot op 17 juli 1996 de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van de door Denemarken verleende steun ten behoeve van contracten uit de periode 1987-1993 waarin de dochtermaatschappijconstructie — de oprichting van een dochtermaatschappij voor de verkoop van schepen — gebruikt is. De Commissie beklemtoonde dat zij over volledige inlichtingen moet beschikken over de bij elk contract betaalde prijzen, alsmede over de toegekende steun, namelijk de door de dochtermaatschappij aan de scheepswerf betaalde prijs en de door de reder aan de dochtermaatschappij betaalde prijs. De Commissie wees erop dat zij ieder contract zou onderzoeken teneinde na te gaan of de cumulering van de verschillende in de desbetreffende periode geldende steunregelingen in bepaalde gevallen niet heeft geleid tot het overschrijden van het steunplafond. Met het oog hierop wilde de Commissie inzonderheid een onderzoek instellen naar:

1. de waarde van alle toegepaste Deense steunregelingen;
2. de in de betrokken periode geldende fiscale regelingen; en
3. de vooruitbetalingen.

Bij schrijven van 31 juli 1996 stelde de Commissie de Deense regering in kennis van haar besluit de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden<sup>(1)</sup>. Zij stelde de overige lidstaten en de andere belanghebbenden door de bekendmaking van dit schrijven in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* hiervan in kennis en verzocht hun haar hun opmerkingen kenbaar te maken<sup>(2)</sup>.

## II

Tijdens deze procedure ontving de Commissie opmerkingen van de Deense regering en van de Deense vereniging van scheepsbouwers.

Op 4 september 1996 antwoordde de Deense regering op het besluit van de Commissie de procedure in te leiden. Op basis van dit antwoord verzocht de Commissie de Deense regering bij schrijven van 10 oktober 1996 haar nadere inlichtingen te verstrekken. De Deense regering antwoordde op dit verzoek bij schrijven van 11 november

1996. Zij zond de Commissie ter informatie een brief van 8 november 1996 van Coopers & Lybrand aan het Ministerie van Handel en Industrie. Op 14 november 1996 legde de regering nog een verslag van een werkgroep voor fiscale en financiële aangelegenheden over inzake door B & W gebouwde schepen. Tijdens een bijeenkomst met de diensten van de Commissie op 4 december legden de Deense autoriteiten een notitie van 3 december 1996 over en op 19 december 1996 verstrekten zij de Commissie verdere inlichtingen.

De rechtstreeks met het onderzoek verband houdende opmerkingen van de Deense regering omvatten nadere gegevens omtrent alle bij de bouw van ieder schip aangevraagde prijzen, namelijk de door de dochtermaatschappij aan de scheepswerf betaalde prijs, de door de reder aan de dochtermaatschappij betaalde prijs, alsmede de totale steun die ten behoeve van ieder contract werd toegekend. De Deense autoriteiten verstrekten de Commissie voorts inlichtingen over alle steunregelingen voor specifieke contracten, met name over de bijzondere fiscale voordelen ten behoeve van scheepswerven en over de algemene fiscale voordelen ten gunste van de gehele bedrijfstak. Zij verstrekten de Commissie ook inlichtingen over de voorzienbare en daadwerkelijke gevolgen van de steunmaatregelen voor de schatkist en deelden haar gegevens mee over tien andere gevallen waarin vóór 1987 leningen waren verstrekt. Deze gevallen worden in onderstaand onderzoek afzonderlijk behandeld.

De Deense regering verstreekte voorts meer algemene inlichtingen over het beheer van de steunregelingen in Denemarken.

De opmerkingen van de Deense Vereniging van scheepsbouwers werden de Commissie op 10 september 1996 meegedeeld. Deze opmerkingen omvatten een verslag van een groep Deense advocaten over het beheer van de steunregelingen in de sector scheepsbouw tijdens de betrokken periode. De Deense autoriteiten antwoordden niet op deze opmerkingen.

Daar de door de Commissie ingeleide procedure ten doel heeft na te gaan of Denemarken het steunplafond heeft nageleefd, hebben alle door de Commissie tijdens dit onderzoek gebruikte gegevens uitsluitend op deze kwestie betrekking. Met de opmerkingen van de Deense autoriteiten en de Deense Vereniging van scheepsbouwers omtrent het beheer van de steunregelingen zal dan ook tijdens dit onderzoek slechts rekening worden gehouden voorzover zij hiervoor rechtstreeks van belang zijn.

Blijkens de door de Deense autoriteiten verstrekte inlichtingen werd de dochtermaatschappijconstructie slechts in 58 van de 65 contracten gebruikt. In de zeven overige gevallen wilden de betrokkenen er gebruik van maken, maar de plannen daartoe werden niet uitgevoerd. Bijgevolg heeft dit onderzoek slechts betrekking op de gevallen waarin de dochtermaatschappijconstructie voor de verkoop van schepen gebruikt is, te weten in 58 gevallen in plaats van de 65 die aanvankelijk voorzien waren.

<sup>(1)</sup> SG(96) D/6954.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 232 van 10. 8. 1996, blz. 6.

## III

Bij de inleiding van de procedure heeft de Commissie een aantal elementen aangegeven die erop wijzen dat schepen waarvoor de dochtermaatschappijconstructie werd gebruikt, werden gefinancierd op basis van kunstmatig opgedreven prijzen. De prijs die de Commissie werd meegedeeld, was de prijs die de dochtermaatschappij aan de scheepswerf had betaald. Het komt er echter op aan de werkelijke verkoopprijs van het schip vast te stellen teneinde vast te stellen of voor het totale steunbedrag het geldende steunplafond werd nageleefd.

In dit verband deelt de Commissie de opvatting van de Deense autoriteiten, dat de door de dochtermaatschappij aan de scheepswerf betaalde prijs niet als de werkelijke prijs van het betrokken schip kan worden beschouwd. Deze prijs werd niet op grond van de normale marktvoorwaarden bepaald. Deze prijs werd door de scheepswerf vastgesteld teneinde een kredietregeling om te vormen tot een voor steun in aanmerking komende aankoop tegen contante betaling, waarbij ook klanten van buiten de Europese Unie van de steun konden profiteren. De prijs van een dergelijk contract kan derhalve niet als de werkelijke verkoopprijs worden beschouwd. De Commissie is daarentegen van oordeel dat de door de werkelijke reder aan de dochtervennootschap betaalde prijs die in het contract tussen deze beide partijen is vastgelegd, als de werkelijke contractprijs moet worden beschouwd. Dit bedrag is daadwerkelijk door de reder betaald en vormt de enige geldige grondslag voor de berekening van de steun. Deze waarde geldt als de in het contract vastgestelde prijs in de zin van Richtlijn 87/167/EEG en Richtlijn 90/684/EEG.

Bij haar onderzoek heeft de Commissie elke van de 58 zaken onderzocht, alsmede het totale steunbedrag dat door de Deense autoriteiten voor elk contract op basis van de door de werkelijke reder aan de dochtermaatschappij betaalde prijs is toegekend. De dochtermaatschappijconstructie had ten doel een Deense rederij op te richten, die het schip tegen contante betaling aan de werkelijke klant kon verkopen, maar deze dochtermaatschappij trad in geen enkele andere aangelegenheid als rederij op; zij bestond slechts om voor de reders steun te verkrijgen. Uit het onderzoek van de contracten tussen scheepswerf, dochtermaatschappij en reder blijkt dat alle normale verplichtingen in verband met de activiteit van een reder aan de werkelijke reder waren overgedragen.

## IV

De Deense regering heeft inlichtingen verstrekt over alle tijdens de desbetreffende periode geldende steunregelingen. Voorts heeft zij informatie verschaft aan de hand waarvan de Commissie kon vaststellen welke steunregelingen voor elk contract werden toegepast en wat het toegekende steunpercentage was.

Tijdens de betrokken periode bestonden twee algemene financieringsregelingen („regeling voor de thuismarkt” en

„regeling geïndexeerde financiering”) en drie fiscale regelingen die specifiek op de scheepssector betrekking hadden.

## i) Regeling geïndexeerde financiering

De Deense autoriteiten hebben de Commissie meegedeeld dat, al konden de reders tussen twee verschillende financieringsregelingen kiezen, in de zaken waarop het onderzoek betrekking heeft slechts één werd gebruikt, namelijk de „regeling geïndexeerde financiering”. Deze werd op alle 58 contracten toegepast. De Commissie heeft deze regeling bij brieven van 15 april 1987, 19 januari 1988 en 30 maart 1989 op grond van Richtlijn 87/167/EEG goedgekeurd<sup>(1)</sup>. Voorts heeft zij deze regeling bij brieven van 20 juni 1991 en 5 augustus 1992 op grond van Richtlijn 90/684/EEG goedgekeurd<sup>(2)</sup>. Op grond van de inlichtingen inzake het gebruik van de „regeling geïndexeerde financiering” voor elk contract heeft de Commissie vastgesteld dat de toegekende steun aan de door haar goedgekeurde regelingen voldeed. Deze regeling is tot 1993 toegepast, toen zij door de Deense regering werd omgevormd tot een rentesubsidieregeling, waarvan de voorwaarden — namelijk dat de steun in de vorm van een uitkering in contanten kan worden verleend — overeenkomen met de in andere lidstaten geldende regelingen.

ii) Gebruik van middelen uit rekeningen voor de oprichting van een bedrijf en investeringsfondsen<sup>(3)</sup>

Deze fiscale regeling gold tot eind 1987 en maakte het mogelijk middelen uit rekeningen voor de oprichting van een bedrijf en investeringsfondsen te gebruiken voor de aankoop van aandelen in een schip. De in 1985 geïnvesteerde middelen konden voor deze regeling in aanmerking komen, op voorwaarde dat het contract voor het schip vóór eind 1988 gesloten was en het schip vóór eind 1990 opgeleverd was. Zowel particulieren als ondernemingen konden de geïnvesteerde middelen op deze manier gebruiken om aandelen in een schip te verwerven, zonder hierover belasting te moeten betalen. De Commissie heeft vastgesteld dat in deze regeling het steunbestanddeel op 9 % moet worden berekend. Deze regeling is gebruikt voor twee van de 58 contracten.

iii) Regeling voor versnelde afschrijving<sup>(3)</sup>

Deze fiscale regeling was van toepassing op contracten die vóór 31 december 1987 werden gesloten voor schepen die vóór eind 1990 moesten worden geleverd. De koper kon het schip bij het sluiten van het contract beginnen af te schrijven, mits hij de scheepsbouw niet als hoofdactiviteit had. De Commissie heeft de steun goedgekeurd en vastgesteld dat hij op 2 % moet worden berekend. Deze regeling is toegepast op twee van de 58 contracten.

<sup>(1)</sup> SG(87) D/4996, SG(88) D/625 en SG(89) D/3952.

<sup>(2)</sup> SG(91) D/12117 en SG(92) D/10731.

<sup>(3)</sup> De Deense regering is van het besluit van de Commissie in kennis gesteld bij schrijven SG(87) D/4996 van 15 april 1987.

#### iv) Regeling voor financiering door aandelen (1)

Tot in 1993 bestond er een fiscale regeling waarbij kleine particuliere beleggers die aandelen in de scheepsbouw kochten, hun beleggingen konden afschrijven. Aanvankelijk ging het om een algemene belastingvermindering, die niet als staatssteun werd beschouwd. Vanaf 1989 werd deze regeling beperkt tot de scheepsbouwsector. Bij de goedkeuring ervan heeft de Commissie in haar schrijven van 20 september 1990 vastgesteld dat het steunbestanddeel ervan 5,4 % onder het steunplafond lag. Bij schrijven van 20 juni 1991 heeft zij haar besluit gewijzigd en het steunbestanddeel van de regeling op 4,3 % onder het steunplafond vastgesteld. Deze regeling is toegepast op elf van de 58 contracten.

#### V

Gelet op het bovenstaande kan worden vastgesteld dat tijdens de relevante periode drie fiscale regelingen golden. Alle drie waren door de Commissie goedgekeurd en het steunbestanddeel lag in alle regelingen lager dan het geldende plafond.

Tijdens de procedure hebben de Deense autoriteiten de Commissie meegedeeld dat alle Deense ondernemingen van de belastingregeling voor ondernemingen konden profiteren. Dit bood het voordeel dat een moedermaatschappij die een dochtermaatschappij oprichtte, de verliezen van de dochtermaatschappij kon toerekenen aan de belastingschuld van de moedermaatschappij. Ook al gaat het om een algemene maatregel die bijgevolg niet als staatssteun moet worden aangemerkt, toch is het in de onderhavige zaak van belang na te gaan of deze algemene fiscale regeling een specifiek voordeel inhield voor de scheepswerven die dochtermaatschappijen oprichtten. Indien dit het geval is, kan er indirecte staatssteun zijn, die de mededinging kan vervalsen.

Hoewel alle ondernemingen die van de „dochtermaatschappijconstructie” gebruik maakten, voor de verliesregeling krachtens de vennootschapswetgeving in aanmerking kwamen, heeft blijkens de door de Deense autoriteiten verstrekte inlichtingen geen van de hier onderzochte scheepswerven ervan geprofiteerd.

#### VI

In hun antwoord van 11 september op de inleiding van de procedure hebben de Deense autoriteiten erop gewezen dat de werkelijke reder in 27 van de 58 onder-

zochte gevallen een groot deel van de prijs van het schip vooruitbetaalde. In de aanvullende inlichtingen die op 11 november zijn verstrekt, hebben de Deense autoriteiten aangegeven dat in 57 van de 58 contracten het volledige of bijna volledige bedrag werd vooruitbetaald.

Volgens de Deense autoriteiten moet de vooruitbetaalde prijs worden aangepast aan de waarde van het betaalde voorschot. Zij wijzen erop dat de reder wordt aangespoord vooruit te betalen wanneer hij een hogere rente voor beleggingen in langlopende obligaties krijgt. De scheepswerf kan het geld niet gebruiken voor de financiering van de bouw van het schip en haalt er dus geen enkel voordeel uit. De neerlegging van obligaties vormt een garantie voor de eigenaar dat de scheepswerf haar verplichtingen bij de bouw van het schip zal nakomen. De regering stelt dus dat de reder thans (op de datum van het sluiten van het contract) de toekomstige waarde betaalt van de vooruitbetaalde prijs (de toekomstige waarde van de vooruitbetaalde prijs stemt overeen met de prijs die voor het schip zal worden betaald door een reder die bij de oplevering van het schip contant wil betalen). Wanneer de reder vooruitbetaalt, profiteert hij tijdens de bouw van het schip van de hogere gecumuleerde rente op obligaties.

De Deense autoriteiten betogen dat ter berekening van de voor het contract te verlenen steun, de waarde (het rentevoordeel) bij de vooruitbetaalde prijs moet worden opgeteld.

De Commissie kan de door Denemarken aangevoerde argumenten met betrekking tot de vooruitbetalingen niet aanvaarden. Zoals reeds vermeld, mag volgens de Commissie uitsluitend de in het contract tussen de werkelijke reder en de dochtermaatschappij vastgestelde prijs als grondslag dienen voor de berekening van de werkelijke prijs van het schip. Zowel in Richtlijn 87/167/EEG als in Richtlijn 90/684/EEG wordt het steunplafond vastgesteld op basis van de „waarde van het contract vóór de steun”, die wordt omschreven als „de in het contract vastgestelde prijs, vermeerderd met alle rechtstreeks aan de scheepswerf toegekende steun”. Daar de contracten tussen de dochtermaatschappijen en de reders moeten worden beschouwd als het resultaat van vrije onderhandelingen tussen onafhankelijke partijen, moet de aldus vastgestelde prijs worden beschouwd als de enige basis voor de berekening van de goedgekeurde steun.

Bovendien bestaan er sterk uiteenlopende financieringsmechanismen voor de bouw en de aankoop van schepen en is er voor de sector geen standaardformule. Het financieringsmechanisme dat voor een bepaald schip wordt

(1) De Deense regering is van de besluiten van de Commissie in kennis gesteld bij schrijven SG(90) D/27292 van 20 september 1990 en schrijven SG(91) D/12117 van 20 juni 1991.

gekozen, zal de kostprijs van dat schip beïnvloeden, zoals diverse andere factoren waaronder het concurrentievermogen van de scheepswerf, het rentepercentage, de prijs van de grondstoffen, de arbeidskrachten enz.

Aangezien in de contracten tussen een reder en een dochtermaatschappij slechts één prijs wordt vermeld, moet deze worden beschouwd als de „in het contract vastgestelde prijs” in de zin van Richtlijn 87/167/EEG en Richtlijn 90/684/EEG. Deze kan naderhand niet worden aangepast om rekening te houden met één van de factoren die de kostprijs van een schip beïnvloeden.

De Deense autoriteiten hebben met nadruk gewezen op de gevolgen voor de begroting van de steunregelingen (met uitzondering van de fiscale regelingen). In de onderhavige periode is weliswaar in totaal voor 890 miljoen ecu (december 1996) aan steun goedgekeurd, maar de uitgekeerde steun bedraagt in feite slechts 9 miljoen ecu (december 1996). De Deense autoriteiten hebben aangevoerd dat hiermee rekening moet worden gehouden bij de berekening van het steunpeil voor elk contract.

De Commissie moet dit argument afwijzen, omdat het enkele feit dat steun ter beschikking van scheepswerven wordt gesteld de mededinging kan vervalsen<sup>(1)</sup>. De bijzondere omstandigheden waarin de financiering van de Deense steunregelingen plaatsvond, waren dusdanig dat de kosten voor de Deense schatkist uiteindelijk netto lager lagen dan verwacht, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de onverwachte ontwikkeling van de rente en de inflatie. Dit doet echter niets af aan de gevolgen van de in feite voor ieder contract goedgekeurde steun, daar de scheepswerven bij de berekening van de bouwkosten de geraamde waarde van de steun konden bepalen aan de hand van de verwachte ontwikkeling van de rente en de inflatie. Ten slotte heeft het feit dat de transactie voor de Deense fiscus minder duur is uitgevallen dan verwacht, geen enkele invloed op de eventuele mededingingsvervalsende gevolgen ervan.

## VII

De door de Deense Vereniging van scheepsbouwers verstrekte inlichtingen hebben in hoofdzaak betrekking op het beheer van de in de betrokken periode geldende nationale steunregelingen, en inzonderheid op de mogelijkheden steun te verlenen in de vorm van betalingsfaciliteiten in plaats van rechtstreekse steun aan de scheepswerven.

Het advocatenverslag bij de brief aan de Commissie vormt bijgevolg louter een bijdrage tot het parallel gevoerde

Deense debat over het beheer van de steun aan scheepswerven tijdens de betrokken periode en is niet relevant voor het onderzoek van de Commissie of het steunplafond is nageleefd.

## VIII

Tijdens de desbetreffende periode werden in Denemarken in totaal 308 contracten afgesloten. De dochtermaatschappijconstructie werd slechts in 58 gevallen gebruikt en deze contracten worden hier onderzocht. In hun antwoord op de inleiding van de procedure hebben de Deense autoriteiten de Commissie ervan in kennis gesteld dat in 1986 tien contracten met Zweedse en Noorse reders werden gesloten die met geïndexeerde leningen werden gefinancierd.

De Deense regering heeft de regeling geïndexeerde leningen op 22 september 1986 bij de Commissie aangemeld, die er op 15 april 1987 haar goedkeuring aan heeft gehecht<sup>(2)</sup>.

Wat een eventuele overschrijding van het steunplafond betreft, zij eraan herinnerd dat vóór de uitvoering van Richtlijn 87/167/EEG geen vast plafond voor staatssteun ten behoeve van scheepswerven bestond en dat voormelde contracten alle in 1986 vóór de inwerkingtreding van de richtlijn zijn afgesloten.

Ook al houdt dit geen verband met de huidige procedure, moet worden opgemerkt dat de Deense autoriteiten een steunregeling in de vorm van geïndexeerde leningen hebben toegepast alvorens de toestemming van de Commissie te verkrijgen. Aangezien de Commissie deze regeling achteraf heeft goedgekeurd en er op dat tijdstip geen plafond bestond, behoeven deze zaken niet formeel te worden onderzocht.

## IX

Bij de inleiding van de procedure ging de Commissie ervan uit dat de dochtermaatschappijconstructie in 65 gevallen was gebruikt. Tijdens de procedure is gebleken dat deze constructie slechts in 58 contracten was gebruikt.

De dochtermaatschappijconstructie is aanvankelijk door de betrokken reders opgezet om de geldende kredietregelingen om te vormen tot steunmaatregelen voor aankoop tegen contante betaling en om reders uit derde landen te laten profiteren van de voor de reders uit de Europese Unie geldende regelingen.

<sup>(1)</sup> SG(89) D/5521 van 27 april 1989.

<sup>(2)</sup> SG(87) D/4996.

Aan de hand van de bijzonder volledige inlichtingen van de Deense autoriteiten, kan de Commissie vaststellen welke steunregelingen voor elk van de 58 contracten zijn toegepast en het totale bedrag berekenen van de ten behoeve van elk contract verleende steun.

Zoals reeds opgemerkt, zijn alle steunregelingen die tijdens de betrokken periode van kracht waren, door de Commissie goedgekeurd, die voor elk ervan een onder het steunplafond gelegen steunbestanddeel heeft vastgesteld.

Om na te gaan of het steunplafond is overschreden, wordt het ten behoeve van elk contract uitgekeerde bedrag vergeleken met het toegestane bedrag. De voornaamste moeilijkheid is de berekening van de werkelijke verkoopprijs van het schip. Om voormelde redenen heeft de Commissie het standpunt van de Deense regering aanvaard dat ter berekening van het steunplafond overeenkomstig Richtlijn 87/167/EEG en Richtlijn 90/684/EEG moet worden uitgegaan van de in het contract tussen de reder en de dochtermaatschappij vastgestelde prijs. Om dezelfde redenen kan de contractwaarde niet worden aangepast om rekening te houden met een eventuele vooruitbetaling.

Gelet op het voorafgaande komt de Commissie tot de conclusie dat het op het tijdstip van het sluiten van het contract geldende steunplafond in 53 van de 58 gevallen is nageleefd. In deze 53 gevallen bleef de gecumuleerde steun uit hoofde van de diverse steunregelingen voor ieder contract onder het steunplafond. Voor vijf op de scheepswerf *Odense Staalskibsverft A/S* gebouwde schepen (bouwnummers L 148, L 149, L 150, L 151 en L 152 werd het steunplafond door de gecumuleerde steun overschreden. De steun die naar het oordeel van de Commissie onverenigbaar is met Richtlijn 90/684/EEG en bijgevolg met de gemeenschappelijke markt, bedraagt voor de voormelde zaken in totaal 1,018 miljoen Dkr. (137 000 ecu in januari 1997).

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

#### *Artikel 1*

De Deense regering is de krachtens de artikelen 11 en 12 van Richtlijn 87/167/EEG en van Richtlijn 90/684/EEG

op haar rustende verplichtingen om de Commissie in kennis te stellen van de prijs die de werkelijke reder in de 58 onderzochte gevallen heeft betaald, niet in voldoende mate nagekomen.

#### *Artikel 2*

De voor de scheepsbouwcontracten met de nummers L 148, L 149, L 150, L 151 en L 152 aan de scheepswerf *Odense Staalskibsverft A/S* toegekende steun overschrijdt het in Richtlijn 90/684/EEG vastgestelde plafond en is derhalve onwettig, daar hij in strijd met de bepalingen van de richtlijn is verleend, en daardoor onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

#### *Artikel 3*

Denemarken gelast de terugbetaling door de betrokken scheepswerf van het te veel betaalde steunbedrag van 1,018 miljoen Dkr. (137 000 ecu in januari 1997), overeenkomstig de procedures en bepalingen van de Deense wet betreffende moratoire interesten over schulden jegens de staat, vermeerderd met rente vanaf de datum van de onwettige steunverlening tegen een rentevoet gelijk aan de referentievoet die op dat tijdstip ter berekening van het nettosubsidie-equivalent voor de verschillende soorten steun in Denemarken werd gehanteerd.

#### *Artikel 4*

Denemarken stelt de Commissie uiterlijk twee maanden na de datum van kennisgeving van deze beschikking in kennis van de maatregelen die zijn genomen om daaraan te voldoen.

#### *Artikel 5*

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk Denemarken.

Gedaan te Brussel, 5 februari 1997.

*Voor de Commissie*

Karel VAN MIERT

*Lid van de Commissie*