

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 5 februari 1997

om fartygsfinansiering i Danmark 1987 – 1993

(Endast den danska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(97/364/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

efter att i enlighet med bestämmelserna i artikel 93 ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och med hänsyn till dessa synpunkter, och

med beaktande av följande:

I

I maj 1996 offentliggjorde det danska näringsministeriet en rapport innehållande en undersökning genomförd av företaget Coopers & Lybrand som visade att fartygsfinansieringen i Danmark mellan 1987 och 1993 i vissa fall hade skett på grundval av uppdrivna priser, vilket innebar att den maximigräns för stöd som gällde under denna period kunde ha överskridits. Skälet till att inleda ett förfarande i detta ärende var därför att undersöka om den av kommissionen fastställda maximigränsen för ovan nämnda period hade respekterats.

I Coopers & Lybrand-rapporten beskrevs den så kallade dotterbolagsmodellen, som användes vid försäljning av fartyg. I rapporten förklaras att principen i dotterbolagsmodellen är att ett danskt varv etablerar ett dotterbolag, som alltså blir ett danskt rederi som är stödberättigat i enlighet med det gällande danska kreditssystemet. Dotter-

bolaget säljer sedan fartyget mot kontant betalning till den verkliga köparen, som själv sörjer för fartygets finansiering. Genom att dotterbolaget etablerades kunde priset för fartyget minska med bland annat det stöd som erhöles tack vare att fartyget finansierades via dotterbolaget.

Användningen av dotterbolagsmodellen medförde att de kreditvillkor som gällde för redare i Danmark och inom EU omvandlades till kontanta stödbetalningar, som också kunde utnyttjas av redare från tredje land.

I de kontrakt där dotterbolagsmodellen användes förekommer två priser för fartyget. Ett pris som dotterbolaget betalar till moderbolaget, dvs. varvet, och ett annat pris som den verkliga redaren betalar till dotterbolaget. Enligt artikel 11 i rådets direktiv 87/167/EEG⁽¹⁾ och artikel 12 i rådets direktiv 90/684/EEG⁽²⁾ skall medlemsstaterna lämna rapporter till kommissionen om varje kontrakt för ny- eller ombyggnad av fartyg, före slutet av den tredje månad som följer på den månad då varje enskilt kontrakt undertecknades, med detaljerade upplysningar om det finansiella stöd som beviljats kontraktet. Dessa rapporter skall innehålla upplysningar om kontraktvärde och beviljat stöd. På grundval av dessa rapporter utarbetar kommissionen årligen en samlad rapport som bland annat innehåller upplysningar om stödnivån för det kontraktsbetingade stödet och för andra former av drifts-stöd som beviljats i de enskilda medlemsstaterna.

⁽¹⁾ EGT nr L 69, 12.3.1987, s. 55.

⁽²⁾ EGT nr L 380, 31.12.1990, s. 27.

Den danska regeringen har lämnat en rapport till kommissionen vid tecknandet av varje enskilt kontrakt, men har endast underrättat kommissionen om varvets försäljningspris till dotterbolaget, inte om det pris som den verkliga redaren betalade till dotterbolaget. Kommissionen har därför inte kunnat klarlägga om maximigränsen har respekterats. Dessutom har det framkommit att de uppgifter om stödnivån som anges i de årliga samlade rapporterna som kommissionen utarbetade under den berörda perioden inte är helt korrekta och därför inte är jämförbara med uppgifterna från andra medlemsstater.

Kommissionen beslutade den 17 juli 1996 att inleda det förfarande som avses i artikel 93.2 i EG-fördraget på grund av det stöd som i Danmark har beviljats för kontrakt för vilka den så kallade dotterbolagsmodellen har använts, dvs. att dotterbolag etableras vid försäljning av fartyg, under perioden 1987–1993. Kommissionen underströk nödvändigheten av att ha tillgång till fullständiga uppgifter om alla priser som betalades för varje enskilt kontrakt liksom om det beviljade stödet, dvs. det pris dotterbolaget betalade till varvet och det pris redaren betalade till dotterbolaget. Kommissionen påpekade att den ville kontrollera varje enskilt kontrakt för att klarlägga om det totala stöd som beviljades enligt de olika stödprogram som var i kraft under den berörda perioden inte vid något tillfälle hade överstigit maximigränsen. Kommissionen ville därför särskilt undersöka följande:

- 1) Värdet av alla befintliga danska stödprogram.
- 2) De beskattningssystem som gällde under den berörda perioden.
- 3) Förskottsbetalningar.

I en skrivelse av den 31 juli 1996 informerade kommissionen den danska regeringen om sitt beslut att inleda det förfarande som avses i artikel 93.2 i EG-fördraget⁽¹⁾. Kommissionen har informerat övriga medlemsstater och andra berörda parter genom offentliggörande av denna skrivelse i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*, med uppmaning till alla berörda parter att framlägga sina synpunkter⁽²⁾.

II

Under förfarandet har kommissionen mottagit synpunkter från den danska regeringen och från den danska varvsorganisationen (Skibsværftsforeningen).

I en skrivelse av den 4 september 1996 besvarade den danska regeringen kommissionens beslut att inleda förfarande. På grundval av denna svarsskrivelse inbjöd kommissionen genom en skrivelse av den 10 oktober 1996 den danska regeringen att lämna ytterligare upplys-

ningar. Den danska regeringen svarade på kommissionens skrivelse genom en skrivelse av den 11 november 1996. I denna skrivelse till kommissionen bifogades en skrivelse från Coopers & Lybrand av den 8 november 1996, adresserad till det danska näringsministeriet. Den 14 november 1996 inlämnade den danska regeringen dessutom en rapport som sammanställts av en arbetsgrupp för skatte- och finansieringsfrågor gällande fartyg byggda av B & W. Efter ett möte med kommissionens tjänstegrenar den 4 december, under vilket de danska myndigheterna lade fram en promemoria av den 3 december, lämnade de danska myndigheterna ytterligare upplysningar till kommissionen den 19 december 1996.

Den danska regeringens synpunkter med direkt anknytning till undersökningen omfattar upplysningar om alla priser i samband med byggandet av varje enskilt fartyg, dvs. varvets försäljningspris till dotterbolaget, det pris rederiet har betalat till dotterbolaget samt det totala stöd som beviljats de enskilda kontrakten. De danska myndigheterna informerade vidare kommissionen om alla de stödprogram som gäller för särskilda kontrakt, bland annat de särskilda skattefördelar som gäller för varvsindustrin, samt de allmänna skattefördelarna för industrin som helhet. Kommissionen informerades också om stödets förväntade och faktiska inverkan på statskassan. De danska myndigheterna underrättade också kommissionen om tio andra fall där lån beviljats före 1987. Dessa fall behandlas separat i analysen nedan.

Den danska regeringen lade dessutom fram mer allmänna upplysningar om hur stödprogrammen administreras i Danmark.

Den danska varvsorganisationens synpunkter meddelades kommissionen den 10 september 1996. Bland annat överlämnades en rapport sammanställd av en grupp danska advokater om förvaltningen av stödprogrammen inom varvsindustrin under den aktuella perioden. De danska myndigheterna har inte kommenterat dessa synpunkter.

Eftersom det förfarande kommissionen har inlett syftar till att klarlägga om Danmark har respekterat maximigränsen för stöd kommer all information i kommissionens undersökning att uteslutande röra denna fråga. Därför har synpunkterna från de danska myndigheterna och varvsorganisationen endast tagits i beaktande i kommissionens undersökning i de fall de har ansetts vara direkt relevanta för undersökningens syfte.

Det framgår klart av upplysningarna från de danska myndigheterna att dotterbolagsmodellen endast har använts för 58 kontrakt av 65. I de övriga sju fallen var avsikten att utnyttja dotterbolagsmodellen, men detta genomfördes aldrig. Följaktligen omfattar den pågående undersökningen endast de fall där dotterbolagsmodellen användes vid försäljning av fartyg, dvs. 58 fall i stället för de ursprungliga 65.

⁽¹⁾ SG (96) D/6954.

⁽²⁾ EGT nr C 232, 10.8.1996, s. 6.

III

Då förfarandet inleddes påpekade kommissionen att det fanns tecken på att de fartyg för vilka dotterbolagsmodellen hade använts hade finansierats på grundval av uppdrivna priser. Det pris som uppgavs för kommissionen var varvets försäljningspris till dotterbolaget. Det viktigaste är dock att fastslå det verkliga försäljningspriset för fartyget så att det kan fastställas huruvida det totala stödbeloppet översteg den gällande maximigränsen.

I samband med detta var kommissionen enig med de danska myndigheterna om att varvets försäljningspris till dotterbolaget inte kunde betraktas som det verkliga priset för fartyget i fråga. Detta pris var inte en funktion av de normala marknadsvillkoren. Priset var satt av varvet för att omvandla ett lån till ett stödbaserat kontantpris som även kunder utanför gemenskapen kunde dra fördel av. Priset i ett sådant kontrakt kan därför inte anses vara det verkliga försäljningspriset. Kommissionen anser i stället att det pris den verkliga redaren har betalat till dotterbolaget och som fastställs i kontraktet mellan dessa båda parter skall anses vara det verkliga kontraktsvärdet. Detta är det pris redaren faktiskt betalade och följaktligen den enda giltiga beräkningsgrunden för stödet. Detta värde betraktas som det i kontraktet fastställda priset enligt direktiv 87/167/EEG och direktiv 90/684/EEG.

I sin undersökning analyserade kommissionen därför vart och ett av de 58 fallen och den totala stödsumma som beviljats av de danska myndigheterna för varje enskilt kontrakt på grundval av det pris som den verkliga redaren betalat till dotterbolaget. Det bör påpekas att fastän avsikten med dotterbolaget i dessa fall var att etablera ett danskt rederi som kunde sälja fartyget mot kontant betalning till den egentliga kunden, fungerade dotterbolaget inte som ett rederi i något annat avseende än att det erhöll det stöd som var avsett för redare. Det framgår av undersökningen av kontrakten mellan varv, dotterbolag och redare att alla skyldigheter som normalt är förknippade med en redares verksamhet överfördes till den verkliga redaren.

IV

Den danska regeringen har lämnat upplysningar om alla de stödprogram som var i kraft under den berörda perioden. Dessutom har upplysningar lämnats som har gjort det möjligt för kommissionen att klarlägga vilka stödprogram som tillämpades för varje kontrakt samt vilken andel stöd som beviljades.

Under den aktuella perioden fanns två allmänna finansieringssystem ("hemmamarknadssystemet" ("hjemmemarkedsordningen") och "indexfinansieringssystemet" ("in-

deksfinansieringsordningen")) och tre skattesystem särskilt för varvssektorn.

i) Indexfinansieringssystemet

De danska myndigheterna meddelade kommissionen att redarna trots att de hade möjlighet att välja mellan två olika finansieringssystem endast använde det ena i de fall undersökningen omfattar, nämligen indexfinansieringssystemet. Indexfinansieringssystemet användes för alla de 58 kontrakten. Kommissionen godkände detta system genom skrivelser av den 15 april 1987, den 19 januari 1988 och den 30 mars 1989 ⁽¹⁾ i enlighet med direktiv 87/167/EEG. Kommissionen godkände dessutom systemet i enlighet med direktiv 90/684/EEG i skrivelser av den 20 juni 1991 och den 5 augusti 1992 ⁽²⁾. På grundval av upplysningarna om tillämpningen av indexfinansieringssystemet i varje kontrakt har kommissionen fastställt att det beviljade stödet överensstämde med kommissionens godkännande. Indexfinansieringssystemet användes fram till 1993, varefter den danska regeringen omvandlade systemet till ett räntestödssystem, förutsatt att omständigheterna motsvarar dem i andra medlemsstater, dvs. att det är möjligt att ta emot stödet i form av en kontant utbetalning.

ii) Användning av medel från etableringskonton och investeringsfonder ⁽³⁾

Detta skattesystem gällde till och med 1987 och innebar att det var möjligt att använda medel från etableringskonton och investeringsfonder för att köpa fartygsandelar. Medel som investerades under 1985 omfattades av systemet, men fartyget skulle vara kontrakterat före utgången av 1988 och levererat före utgången av 1990. Både privatpersoner och företag kunde använda de medel som var investerade enligt beskrivningen ovan för att köpa fartygsandelar utan att dessa beskattades. Kommissionen fastslog att stödfaktorn i detta system skulle beräknas vara 9 %. Systemet användes för två av de 58 kontrakten.

iii) Tidigarelagd avskrivning ⁽³⁾

Detta skattesystem tillämpades på kontrakt som ingicks före den 31 december 1987 för fartyg som skulle levereras före utgången av 1990. Fartygsköparen kunde påbörja avskrivningen av fartyget då kontraktet ingicks, förutsatt att köparen inte hade varvsverksamhet som huvudsysselsättning. Kommissionen godkände stödet och fastslog att stödfaktorn skulle beräknas vara 2 %. Tidigarelagd avskrivning tillämpades för två av de 58 kontrakten.

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

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

⁽³⁾ Kommissionen informerade den danska regeringen om beslutet genom en skrivelse av den 15 april 1987, SG (87) D/4996.

iv) **Andelsfinansieringssystemet** (1)

Fram till 1993 fanns en skatteregel som gav mindre, privata investerare som investerade i fartyg genom att köpa andelar möjlighet att göra avskrivningar. Till en början gällde det en allmän skattelättnad, som inte betraktades som statligt stöd. Från och med 1989 gällde systemet bara för varvsindustrin. Då systemet godkändes av kommissionen i en skrivelse av den 20 september 1990 beslutades att systemets stödfaktor skulle beräknas vara 5,4 % under maximigränsen. I en skrivelse av den 20 juni 1991 ändrades detta beslut, och stödfaktorn beräknades vara 4,3 % under maximigränsen. Detta system tillämpades för 11 av de 58 kontrakten.

V

Med hänsyn till ovanstående kan det fastställas att tre skattesystem var i kraft under den berörda perioden. Alla tre hade godkänts av kommissionen och stödfaktorn i varje system var lägre än den gällande maximigränsen.

Under förfarandet meddelade de danska myndigheterna kommissionen att alla danska företag hade möjlighet att utnyttja reglerna om bolagsbeskattning. Fördelen bestod i att företag som upprättade dotterbolag kunde avräkna dotterbolagets förlust i moderbolagets skatteredovisning. Även om det rörde sig om en allmän åtgärd som alltså inte borde betraktas som statlig stöd, är det intressant att i föreliggande fall fastställa om denna allmänna skatteregel kunde utgöra en särskild fördel för de varv som etablerade dotterbolag. Om så är fallet kan det röra sig om indirekt statligt stöd, som kan snedvrída konkurrensen.

Reglerna för bolagsbeskattning tillät alla att utnyttja denna möjlighet att hantera förluster, men av upplysningarna från de danska myndigheterna framgår att inget av de varv som ingick i undersökningen hade utnyttjat möjligheten.

VI

I sin svarsskrivelse av den 11 september om inledningen av förfarandet påpekar de danska myndigheterna att den verkliga redaren i 27 av de 58 undersökta fallen förskotts-

betalade en stor del av fartygets pris. I samband med de ytterligare upplysningar som lämnades den 11 november anförde de danska myndigheterna att hela beloppet eller större delen av det betalades ut i förskott för 57 av de 58 kontrakten.

De danska myndigheterna finner att förskottspriset bör justeras i förhållande till värdet av den förskottsbetalning som gjordes. De understryker att det finns ett incitament för redaren att betala i förskott om han kan få högre ränta genom att investera medlen i långfristiga obligationer. Varvet kan inte använda pengarna för att finansiera byggandet av fartyget och har därför ingen fördel av pengarna i det avseendet. De deponerade obligationerna utgör redarens garanti för att varvet uppfyller sina åtaganden gällande byggandet av fartyget. Den danska regeringen hävdar således att redaren i dag (dagen då kontraktet undertecknas) betalar förskottsprisets framtida värde (framtidsvärdet på förskottspriset motsvarar det pris som kommer att betalas för fartyget av en redare som önskar betala kontant vid leverans, när fartyget är byggt). När redaren betalar i förskott drar han fördel av den högre ränta som ackumuleras via obligationerna medan fartyget byggs.

De danska myndigheterna hävdar att värdet (räntefördelen) skall läggas till förskottspriset vid beräkningen av det stöd som kan beviljas kontrakten.

Kommissionen godtar inte de danska argumenten om förskottsbetalningar. Som tidigare nämnts finner kommissionen att den enda beräkningsgrund som kan användas för fartygens verkliga pris är det pris som fastställs i kontraktet mellan den verkliga redaren och dotterbolaget. Det bör påpekas att den maximigräns som föreskrivs i direktiv 87/167/EEG och direktiv 90/684/EEG grundar sig på "kontraktsvärdet före stöd". Detta värde definieras som "det pris som fastställs i kontraktet plus varje stöd som beviljats direkt till varvet". Eftersom det kan antas att kontraktet mellan dotterbolag och redare förhandlats fram fritt mellan oberoende parter skall det på så sätt fastställda priset betraktas som den enda beräkningsgrunden för tillåtet stöd.

(1) Den danska regeringen informerades om kommissionens beslut genom en skrivelse av den 20 september 1990, SG (90) D/27292 och i en skrivelse av den 20 juni 1991, SG (91) D12117.

Vidare bör understrykas att det är stor skillnad mellan finansieringsmekanismerna för byggnad och köp av fartyg och att det inte finns någon standardlösning inom

varvsindustrin. Finansieringen av ett visst fartyg påverkar fartygets pris, liksom en rad andra faktorer, exempelvis det berörda varvets konkurrensläge, räntesatsen, priset på råmaterial, kostnaden för arbetskraft, m.m.

Eftersom endast ett pris anges i kontrakten mellan en redare och ett dotterbolag får man utgå ifrån att detta pris är "det pris som fastställs i kontraktet", se direktiv 87/167/EEG och direktiv 90/684/EEG. Detta pris kan inte senare justeras med hänsyn till endast en av de faktorer som påverkar fartygets pris.

De danska myndigheterna har fäst uppmärksamheten på de budgetmässiga konsekvenserna av gällande stödprogram (förutom skattesystem). Under den berörda perioden beviljades ett totalt stöd på 890 miljoner ecu (december 1996), men endast 9 miljoner ecu utbetalades (december 1996). De danska myndigheterna hävdar att hänsyn till detta skall tas då stödnivån för de enskilda kontrakten beräknas.

Kommissionen måste avvisa detta argument, eftersom själva det förhållande att stöd ställs till förfogande kan snedvrída konkurrensen⁽¹⁾. De särskilda omständigheter som gäller finansieringen av de danska stödprogrammen var av en sådan karaktär att slutkostnaderna för de danska skattemyndigheterna blev avsevärt lägre än budgeterat, vilket huvudsakligen förklarades av den oväntade utvecklingen av räntenivån och inflationen. Detta minskar inte effekten av det stöd som i praktiken beviljades varje enskilt kontrakt, eftersom varven vid beräkning av byggkostnaderna kunde dra ifrån det stödvärde som beräknats på grundval av den förväntade utvecklingen av räntenivå och inflation. Att stödet slutligen kostade de danska skattemyndigheterna mindre än förväntat har ingen betydelse för eventuella snedvrídande effekter.

VII

De upplysningar som lämnats av den danska varvsorganisationen berör huvudsakligen statens förvaltning av de stödprogram som var i kraft under den berörda perioden och särskilt möjligheterna att bevilja stöd i form av finansieringsmöjligheter i stället för direkt stöd till de berörda varven.

Det dokument från advokaterna som lämnades som bilaga till skrivelsen till kommissionen utgör endast ett debattinlägg i den pågående danska debatten om statens förvaltning av stödet till varvsindustrin under den berörda perioden och är inte relevant för kommissionens undersökning av om maximigränsen har överskridits.

VIII

Det bör påpekas att 308 kontrakt ingicks i Danmark under den berörda perioden. Endast i 58 fall användes dotterbolagsmodellen, och dessa kontrakt ingår i undersökningen. De danska myndigheterna har dock i sin svarsskrivelse då förfarandet inleddes meddelat kommissionen att det under 1986 ingicks tio kontrakt med redare i Sverige och Norge som finansierades med hjälp av indexlån.

Den danska regeringen informerade kommissionen om indexfinansieringssystemet den 22 september 1986, och kommissionen godkände systemet den 15 april 1987⁽²⁾.

Vad gäller en möjlig överskridelse av maximigränsen bör påpekas att ingen maximigräns för statligt stöd till varvsindustrin hade fastställts före genomförandet av direktiv 87/167/EEG och att alla de tio kontrakten ingicks 1986, innan direktivet genomfördes.

Trots att det inte påverkar detta förfarande bör det påpekas att de danska myndigheterna började använda stödprogrammet med indexlån innan detta hade godkänts av kommissionen. Med tanke på att kommissionen senare godkände programmet, och att det inte fanns någon maximigräns vid den aktuella tidpunkten, finns det dock inget skäl att genomföra en formell undersökning av dessa fall.

IX

Då förfarandet inleddes utgick kommissionen från att dotterbolagsmodellen hade använts i 65 fall. Under förfarandets gång visade det sig att detta endast gällde i 58 fall.

Dotterbolagsmodellen utvecklades i första hand av de berörda varven för att omvandla de gällande lånen till kontanta stödutbetalningar samt för att ge redare från tredje land möjlighet att utnyttja de system som gällde för redare inom Europeiska unionen.

⁽¹⁾ SG (89) D/5521 av den 27 april 1989.

⁽²⁾ SG (87) D/4996.

På grundval av de mycket uttömmande upplysningarna från de danska myndigheterna kunde kommissionen i vart och ett av de 58 fallen fastslå vilka stödprogram som hade tillämpats för varje enskilt kontrakt och beräkna det totala stöd som hade beviljats varje kontrakt.

Som redan nämnts har alla stödprogram som var i kraft under den berörda perioden godkänts av kommissionen, som också för varje system angav en stödfaktor som låg under maximigränsen.

I syfte att undersöka om maximigränsen har överskridits jämförs för varje kontrakt det utbetalda stöbeloppet med det tillåtna beloppet. Det största problemet har varit att fastslå ett fartygs verkliga försäljningspris. Av ovanstående skäl godtog kommissionen den danska regeringens påstående att det pris som fastställs i kontraktet mellan redare och dotterbolag skall vara det pris som används för att beräkna stödnivån i enlighet med direktiv 87/167/EEG och direktiv 90/684/EEG. Av samma skäl kan kontraktets värde inte justeras av hänsyn till eventuell förskottsbetalning.

På grundval av detta drar kommissionen slutsatsen att den gällande maximigränsen vid dagen för kontraktets under-tecknande har respekterats i 53 fall av de 58 berörda. I dessa 53 fall har det totala stöd som beviljats enligt olika stödprogram i varje enskilt fall legat under maximigränsen. I fem fall som gäller fartyg byggda på Odense Staalskibsværft A/S (fartygsbyggnadsnummer L 148, L 149, L 150, L 151 och L 152) har det totala stödet överstigit maximigränsen. Den sammanlagda stödsumma som kommissionen har bedömt vara oförenlig med direktiv 90/684/EEG och därmed med den inre marknaden är 1,018 miljoner danska kronor (137 000 ecu i januari 1997) i ovanstående fall.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den danska regeringen har inte i tillräcklig utsträckning uppfyllt sina skyldigheter enligt artiklarna 11 och 12 i di-

rektiv 87/167/EEG och direktiv 90/684/EEG vad gäller att underrätta kommissionen om det pris de verkliga redarna betalade i de 58 behandlade fallen.

Artikel 2

Det stöd som beviljats fartygsbyggnadskontrakten nummer L 148, L 149, L 150, L 151 och L 152 på varvet Odense Staalskibsværft A/S översteg enligt direktiv 90/684/EEG maximigränsen och är följaktligen otillåtet eftersom det har beviljats i strid med direktivets föreskrifter och därmed är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 3

Danmark skall kräva att det berörda varvet återbetalar den summa med vilken stödet har överstigit maximigränsen, dvs. 1,018 miljoner danska kronor (137 000 ecu i januari 1997), i enlighet med de i dansk lagstiftning fastställda förfarandena och bestämmelserna för betalning av ränta på skulder till staten, varvid sådan ränta beräknas med verkan från den dag då det otillåtna stödet utbetalades och utifrån den räntesats som då låg till grund för beräkningar av nettobidragsekvivalenten för de olika formerna av stöd i Danmark.

Artikel 4

Senast två månader från dagen för delgivningen av detta beslut underrättar Danmark kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 5

Detta beslut är riktat till kungariket Danmark.

Utfärdat i Bryssel den 5 februari 1997.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen