II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 5 de febrero de 1997

sobre la financiación de construcción de buques en Dinamarca entre 1987 y 1993

(El texto en lengua danesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(97/364/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con el artículo 93, y habida cuenta de dichas observaciones,

Considerando lo que sigue:

I

En mayo de 1996, el Ministerio de Comercio e Industria danés publicó un informe que contenía una encuesta de Coopers & Lybrand que mostraba que la financiación de buques en Dinamarca entre 1987 y 1993 en algunos casos se había llevado a cabo sobre la base de precios hinchados, lo que pudo haber supuesto que se sobrepasase el límite máximo de ayuda comunitaria vigente en dicho período. El objetivo de incoar el procedimiento en dicho asunto era investigar si en el período en cuestión se había respetado el límite máximo fijado por la Comisión.

El informe de Coopers & Lybrand describía la utilización del denominado «modelo de sociedad filial», que se usó en la venta de buques. Según el informe, el principio del modelo de sociedad filial consiste en que un armador danés establece una sociedad filial. La sociedad filial se convierte así en un armador danés que tiene derecho a recibir ayudas de conformidad con el régimen de créditos vigente en Dinamarca. A continuación la sociedad filial vende el buque mediante pago al contado al comprador real. El comprador real se encarga de financiar el buque. Mediante el establecimiento de la sociedad filial, a ésta le era posible reducir el precio por medio de, entre otras cosas, la ayuda que se conseguía financiando el buque a través de la sociedad filial.

La utilización del modelo de sociedad filial supuso que las condiciones de crédito vigentes para los armadores daneses y de la Unión Europea (UE) se transformaron en pagos de ayudas al contado, que también se aplicaban a los armadores de terceros países.

En los contratos en que se utilizó el modelo de sociedad filial figuran dos precios por buque. Un precio que la sociedad filial paga a la sociedad matriz, es decir, el astillero, y otro precio que el armador real paga a la sociedad filial. Según el artículo 11 de la Directiva 87/167/CEE del Consejo [1] y el artículo 12 de la Directiva 90/684/CEE del Consejo [2], los Estados miembros deberán comunicar a la Comisión «informes sobre cada contrato de construcción o de transformación navales antes de finales del tercer mes siguiente al mes en que se firmó cada uno; dichos informes incluirán precisiones sobre la ayuda financiera concedida para cada contrato». Dichos informes han de contener información sobre el valor del contrato y sobre la ayuda utilizada. Sobre la base de las informaciones enviadas, la Comisión elabora anualmente un informe global que entre otras cosas indica el nivel de las ayudas ligadas a los contratos y demás ayudas de funcionamiento concedidas en cada Estado miembro.

[1] DO nº L 69 de 12. 3. 1987, p. 55.
[2] DO nº L 380 de 31. 12. 1990, p. 27.

El Gobierno danés informó a la Comisión de la celebración de cada contrato, pero informó únicamente del precio que la sociedad filial pagaba al astillero, y no del precio que fue pagado por el armador real. Por consiguiente, la Comisión no pudo determinar si se había sobrepasado el límite máximo. Por otra parte, la descripción del nivel de ayuda danés contenido en los informes globales anuales elaborados por la Comisión en el período indicado se ha revelado incorrecto y por ello no comparable con la información de los otros Estados miembros.

El 17 de julio de 1996, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CE en relación con la ayuda que en el período comprendido entre 1987 y 1993 se utilizó en relación con los contratos en que se empleó el denominado modelo de la sociedad filial, es decir, el establecimiento de una sociedad filial en el momento de la venta del buque. La Comisión destacó la necesidad de disponer de información completa sobre todos los precios que se pagaron en cada contrato, junto con la ayuda concedida en relación con los mismos, es decir, el precio pagado por la sociedad filial al astillero y el precio que el armador pagó a la sociedad filial. La Comisión subrayó a este respecto que controlaría cada uno de los contratos para comprobar si la acumulación de los regímenes de ayuda vigentes en el período indicado no había conducido en algún caso a que se sobrepasase el límite máximo. En relación con ello, la Comisión iba a examinar en particular:

1) el valor de todos los regímenes daneses de ayuda existentes;

2) los regímenes fiscales vigentes en el período indicado;

3) los pagos a cuenta.

Mediante carta de 31 de julio de 1996, la Comisión informó al Gobierno danés de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado [1]. Informó a los demás Estados miembros y a las otras partes interesadas mediante la publicación de la carta en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y les invitó a presentarle sus observaciones [2].

II

Consejo arreglo al procedimiento, la Comisión recibió observaciones del Gobierno danés y de la asociación de los astilleros daneses (Skibsvaerftsforeningen).

El 4 de septiembre de 1996, el Gobierno danés envió una carta de respuesta a la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento. Sobre la base de esta respuesta, la Comisión invitó al Gobierno danés, mediante carta de 10 de octubre de 1996, a proporcionar información suplementaria. El Gobierno danés respondió a la solicitud de información complementaria por parte de la Comisión mediante carta de 11 de noviembre de 1996. A título informativo, el Gobierno danés envió a la Comisión una carta de Coopers & Lybrand de 8 de noviembre de 1996 al Ministerio de Comercio e Industria. Además, el 14 de noviembre de 1996 el Gobierno danés envió un informe elaborado por un grupo de trabajo sobre cuestiones fiscales y financieras en relación con los buques construidos por B & W. Tras una reunión del 4 de diciembre con los servicios de la Comisión, en la que las autoridades danesas presentaron una nota de 3 de diciembre de 1996, dichas autoridades proporcionaron informaciones más amplias a la Comisión el 19 de diciembre de 1996.

Las observaciones del Gobierno danés directamente referidas a la encuesta incluyen precisiones sobre todos los precios asociados con la construcción de cada buque, es decir, el precio pagado por la sociedad filial al astillero y el precio pagado por el armador a la sociedad filial, así como la ayuda total concedida en favor de cada contrato. Por otra parte, las autoridades danesas informaron a la Comisión sobre todos los regímenes de ayudas aplicados a contratos especiales, y en particular las ventajas fiscales especiales existentes en favor de los astilleros, así como las ventajas fiscales generales en favor de la industria en su conjunto. La Comisión también fue informada sobre los efectos previstos y efectivos de la ayuda sobre el Tesoro público. Las autoridades danesas proporcionaron también a la Comisión información sobre otros diez casos de concesión de préstamo con anterioridad a 1987. Esos asuntos se tratan por separado en el siguiente análisis.

Por otra parte, el Gobierno danés facilitó información de tipo más general sobre la gestión de los regímenes de ayudas en Dinamarca.

Las observaciones de la asociación de los astilleros daneses (Skibsværftsforeningen) se comunicaron a la Comisión el 10 de septiembre de 1996. Estas observaciones comprenden un informe elaborado por un grupo de abogados daneses sobre la administración del régimen de ayudas en el sector de los astilleros durante el período en cuestión. Las autoridades danesas no comentaron dichas informaciones.

Dado que el procedimiento incoado por la Comisión tiene por objeto comprobar si Dinamarca rebasó el límite máximo, todas las informaciones recogidas durante la encuesta de la Comisión se referirán exclusivamente a esta cuestión. Por consiguiente, las observaciones de las autoridades danesas y de la asociación de los astilleros daneses (Skibsværftsforeningen) sobre la gestión de los regímenes de ayudas sólo se tendrán en cuenta en el análisis de la Comisión en la medida en que se consideran directamente útiles para la investigación.

De las informaciones proporcionadas por las autoridades danesas, resulta que el modelo de sociedad filial sólo se utilizó en 58 contratos de un total de 65. En los siete casos restantes, existía la intención de utilizar el modelo de sociedad filial, pero el plan no fue llevado a cabo. Por lo tanto, la presente encuesta sólo se refiere a los asuntos en los cuales se utilizó el modelo de sociedad filial en la venta de buques, es decir, en 58 en lugar de los 65 asuntos inicialmente previstos.

[1] SG(96) D/6954.
[2] DO nº C 232 de 10. 8. 1996, p. 6.

III

Durante la incoación del procedimiento, la Comisión observó que había elementos que indicaban que algunos buques en cuya venta se había utilizado el modelo de sociedad filial habían sido financiados sobre la base de precios hinchados artificialmente. El precio que se había comunicado a la Comisión era el que la filial había pagado al astillero. Sin embargo, lo que importa es determinar el precio de venta real del buque, con el fin de poder constatar si el importe total de la ayuda se ajustaba al límite máximo en vigor.

A este respecto, la Comisión estaba de acuerdo con las autoridades danesas en considerar que el precio que la sociedad filial pagaba al astillero no podía considerarse como el precio real del buque en cuestión. Este precio no se fijaba en función de las condiciones normales del mercado. Se trataba del precio fijado por el astillero para convertir un régimen de crédito en un precio al contado que se beneficiaba de una ayuda, del que también podían beneficiarse clientes extranjeros. Por consiguiente, el precio de un contrato semejante no podía considerarse como el precio real de venta. Por el contrario, la Comisión consideró que el precio que el armador real había pagado a la filial, tal como estaba estipulado en el contrato entre ambas partes, debía considerarse como el valor real del contrato. Es el importe realmente pagado por el armador, y como tal la única base válida sobre la cual puede calcularse la ayuda. Este valor se considera como el precio fijado en el contrato en el sentido de la Directiva 87/167/CEE y de la Directiva 90/684/CEE.

Por consiguiente, en su encuesta la Comisión analizó los 58 asuntos y el importe total de la ayuda aprobado por las autoridades danesas para cada contrato sobre la base del precio pagado por el armador real a la sociedad filial. Conviene tener en cuenta que, si bien el objeto de la filial era crear un armador danés que pudiera vender el buque al contado al cliente real, la sociedad filial no actuaba de ninguna otra manera como armador, salvo para obtener la ayuda que estaba a disposición de los armadores. Del examen de los contratos entre el astillero, la sociedad filial y el armador, resulta que todas las obligaciones normales vinculadas a la actividad de un armador fueron transferidas al armador real.

IV

El Gobierno danés ha proporcionado información sobre todos los regímenes de ayudas en vigor durante el período en cuestión. Además, ha facilitado información que permite a la Comisión establecer qué regímenes de ayuda se han aplicado en cada contrato así como el porcentaje de ayuda concedido.

En el período en cuestión existían dos regímenes generales de financiación: el régimen de mercado interior (hjemmemarkedsordningen) y el régimen de financiación indizada (indeksfinansieringsordningen); y tres regímenes fiscales destinados específicamente a los astilleros.

i) **Régimen de financiación indizada**

Las autoridades danesas informaron a la Comisión de que, si bien los armadores tenían la posibilidad de elegir entre los dos distintos regímenes de financiación, sólo se utilizó uno de ellos en los asuntos contemplados en la investigación, en concreto el régimen de financiación indizada (indeksfinansieringsordningen). El régimen de financiación indizada se utilizó en los 58 contratos. La Comisión aprobó dicho régimen, con arreglo a la Directiva 87/167/CEE, mediante cartas de 15 de abril de 1987, 19 de enero de 1988 y 30 de marzo de 1989 [1]. El régimen también fue aprobado con arreglo a la Directiva 90/684/CEE mediante cartas de la Comisión de 20 de junio de 1991 y 5 de agosto de 1992 [2]. Sobre la base de la información sobre la utilización del régimen de financiación indizada en cada uno de los contratos, la Comisión concluyó que la ayuda concedida se ajustaba a la aprobación de la Comisión. Dicho régimen se aplicó hasta 1993, fecha a partir de la cual el Gobierno danés lo transformó en un régimen de interés bonificado, cuyas condiciones, es decir, que es posible recibir la ayuda en forma de un pago al contado, se corresponden con los regímenes de los otros Estados miembros.

ii) **Utilización de fondos procedentes de cuentas de establecimientos y de fondos de inversión** [3]

Este régimen fiscal se aplicó hasta finales de 1987 y consistía en la posibilidad de utilizar fondos procedentes de cuentas de establecimientos y de fondos de inversión para comprar participaciones de un buque. Los fondos invertidos en 1985 podían ser cubiertos por las disposiciones, pero el buque debía haber sido contratado antes de finales de 1988 y entregado antes de finales de 1990. Tanto particulares como sociedades podían utilizar los fondos invertidos de esta manera para comprar participaciones sin verse gravados por el impuesto correspondiente. La Comisión estableció que el elemento de ayuda de dicho régimen debía evaluarse en un 9 %. Este régimen se aplicó en dos de los 58 contratos.

iii) **Régimen de amortización acelerada** [3]

Este régimen fiscal se aplicaba a los contratos celebrados con anterioridad al 31 de diciembre de 1987 para buques que debían ser entregados antes de finales de 1990. El comprador del buque podía empezar la amortización del mismo en el momento de la formalización del contrato, si su actividad principal no consistía en la construcción naval. La Comisión aprobó la ayuda y determinó que ésta debía evaluarse en un 2 %. Este régimen se aplicó a 2 de los 58 contratos.

[1] SG(87) D/4996, SG(88) D/625 y SG(89) D/3952.
[2] SG(91) D/12117 y SG(92) D/10731.
[3] El Gobierno danés fue informado de la decisión de la Comisión mediante carta de 15 de abril de 1987, SG(87) D/4996.

iv) **Régimen de financiación por participaciones** (1)

Hasta 1993 existía una regla fiscal que permitía a los pequeños inversores privados que invertían en la construcción naval mediante la compra de participaciones la posibilidad de proceder a su amortización. Al principio se trataba de una desgravación fiscal general que no se consideraba ayuda de Estado. A partir de 1989, la validez del régimen se limitó a la industria naval. Cuando la Comisión aprobó el régimen mediante carta de 20 de septiembre de 1990, se decidió que el elemento de ayuda contenido en el régimen debía fijarse en un 5,4 % por debajo del límite máximo. Mediante carta de 20 de junio de 1991 se modificó esta decisión y se fijó el elemento de ayuda del régimen en el 4,3 % por debajo del límite máximo. Este régimen se aplicó a 11 de los 58 contratos.

V

Habida cuenta de cuanto antecede, puede determinarse que en el período en cuestión estaban en vigor tres regímenes fiscales. Todos fueron aprobados por la Comisión y para los tres regímenes se calculó un elemento de ayuda por debajo del límite máximo en vigor.

En el curso del procedimiento, las autoridades danesas hicieron saber a la Comisión que todas las sociedades en Dinamarca tenían la posibilidad de sacar partido de las normas sobre el régimen fiscal de las sociedades. La ventaja consistía en que la sociedad que creaba una sociedad filial podía imputar las pérdidas de la filial al impuesto debido por la sociedad matriz. Aunque se trataba de una medida general, que por tanto no debía considerarse ayuda de Estado, en el caso que nos ocupa es interesante determinar si esa regla fiscal general podía ser especialmente ventajosa para los astilleros que creaban sociedades filiales. En caso afirmativo, posiblemente pueda tratarse de ayuda de Estado indirecta que puede falsear la competencia.

Si bien existía la posibilidad general de sacar partido de la disposición relativa al tratamiento de las pérdidas en virtud del régimen impositivo de las sociedades recurriendo al modelo de sociedad filial, de las informaciones facilitadas por las autoridades danesas se desprende que ninguno de los astilleros objeto de investigación se sirvió de dicha posibilidad.

VI

En su respuesta de 11 de septiembre de 1996 en relación con la incoación del procedimiento, las autoridades danesas hicieron notar que, en 27 de los 58 asuntos examinados, el armador real pagó a cuenta por adelantado una parte importante del precio del buque. En las observaciones suplementarias de 11 de noviembre de 1996, se precisó por parte de las autoridades danesas que en 57 de los 58 contratos se había pagado por adelantado el importe total o la casi totalidad del mismo.

Las autoridades danesas consideran que el precio del pago a cuenta debe ajustarse en función del valor del pago a cuenta pagado. Resulta que hay un incentivo para el armador para pagar por anticipado, si puede obtener un interés superior invirtiendo en obligaciones a largo plazo. El astillero no puede utilizar el dinero para financiar la construcción del buque y, por consiguiente, no obtiene ninguna ventaja del dinero a este respecto. El depósito de obligaciones constituye la garantía del armador para que el astillero cumpla sus obligaciones en lo que se refiere a la construcción del buque. Así, el Gobierno danés sostiene que el armador paga el día mismo (en la fecha de la firma del contrato) el valor futuro de su precio pagado por adelantado (el valor futuro del precio del pago por adelantado corresponde al precio que pagará por el buque el armador, que desea pagar al contado en el momento de la entrega, cuando el buque es construido). Cuando el armador paga por anticipado, saca partido del interés más elevado que se acumula en el transcurso de la construcción por medio de las obligaciones.

Las autoridades danesas subrayan que el valor (la ventaja del interés) debe añadirse al precio pagado por adelantado en el cálculo de la ayuda que puede concederse al contrato.

La Comisión no puede aceptar la argumentación danesa en lo que se refiere a los pagos por adelantado. Como ya se indicó, la Comisión considera que la única base que puede utilizarse para el cálculo del precio real de los buques es el precio que se fija en el contrato entre el armador real y la sociedad filial. Hay que recordar que el límite máximo contemplado en la Directiva 87/167/CEE y la Directiva 90/684/CEE se fija según «el valor contractual antes de la ayuda». Esta expresión se define como «el precio previsto en el contrato más cualquier ayuda que haya sido concedida directamente al astillero». Dado que hay que considerar que los contratos entre las sociedades filiales y los armadores se negocian libremente entre partes independientes, el precio así fijado debe considerarse como la única base de cálculo de la ayuda autorizada.

Conviene subrayar, además, que existen grandes diferencias en lo que se refiere a los mecanismos de financiación para la construcción y compra de buques, y que en el sector no existe una fórmula estándar. En el precio de un

(1) El Gobierno danés fue informado de la decisión de la Comisión por carta de 20 de septiembre de 1990, SG(90) D/27292 y mediante carta de 20 de junio de 1991, SG(91) D/12117.

buque determinado influirá el mecanismo que se establece para su financiación, junto con una serie de otros factores, como por ejemplo la capacidad competitiva del astillero mencionado, el tipo de interés, el precio de las materias primas, la mano de obra, etc.

Dado que en los contratos entre un armador y una sociedad filial sólo figura un precio, hay que considerar que es el «precio previsto en el contrato» en el sentido de la Directiva 87/167/CEE y de la Directiva 90/684/CEE. No puede ser ajustado posteriormente teniendo en cuenta sólo uno de los elementos que influyen en el precio del buque.

Las autoridades danesas han llamado la atención sobre las consecuencias presupuestarias de los regímenes de ayuda en vigor (regímenes fiscales exclusivos). Si bien durante el período en cuestión se aprobó un conjunto global de ayudas por importe de 890 millones de ecus (diciembre de 1996), únicamente se desembolsó en concepto de ayuda un importe de 9 millones de ecus (diciembre de 1996). Las autoridades danesas subrayan que hay que tenerlo en cuenta en el cálculo del nivel de ayuda de cada contrato.

La Comisión debe rechazar esta argumentación, porque es el propio hecho, de poner ayuda a disposición de los astilleros lo que podría falsear la competencia [1]. Las circunstancias especiales que rodean la financiación de los regímenes daneses de ayuda eran de tales características que los costes para el Tesoro danés en última instancia fueron significativamente menores de lo presupuestado, lo que principalmente se debió a la inesperada evolución del nivel de los intereses y de la inflación. Ello no disminuye los efectos de la ayuda que en realidad se aprobó para cada contrato, dado que en el cálculo de los costes de construcción los astilleros podían deducir el valor de la ayuda, que era calculado sobre la base de la evolución descontada del nivel de los intereses y de la inflación. El hecho de que en última instancia para el fisco danés el coste fue menor de lo esperado no tiene ninguna influencia en los posibles efectos distorsionadores.

VII

La información facilitada por la asociación de los astilleros daneses (Skibsvaerftsforeningen) se refiere principalmente a la gestión nacional de los regímenes de ayuda en vigor durante el período en cuestión y en particular a las posibilidades de concesión de ayuda en forma de facilidades de financiación en lugar de ayuda directa a los astilleros interesados.

El documento de los abogados que se adjunta a la carta de la Comisión constituye, por consiguiente, una simple contribución al debate paralelo en curso en Dinamarca sobre la gestión nacional de la ayuda a la industria naval durante el período considerado y carece de relevancia para la investigación de la Comisión sobre el posible rebosamiento del límite máximo.

VIII

Conviene recordar que durante el período en cuestión se formalizaron en Dinamarca un total de 308 contratos. Únicamente en 58 casos se utilizó el modelo de sociedad filial, y dichos contratos son objeto de la presente investigación. Ahora bien, en su respuesta a la incoación del procedimiento las autoridades danesas han informado a la Comisión de que en 1986 se celebraron diez contratos con armadores suecos y noruegos, que se financiaron con la ayuda de préstamos indizados.

El Gobierno danés notificó a la Comisión el 22 de septiembre de 1986 el régimen de préstamos indicados, y la Comisión lo aprobó el 15 de abril de 1987 [2].

En lo que se refiere a un posible rebasamiento del techo de ayuda, hay que recordar que antes de la entrada en vigor de la Directiva 87/167/CEE no se había fijado ningún techo de ayuda de Estado a la industria de la construcción naval y que los diez contratos se celebraron todos en 1986 antes de la entrada en vigor de la Directiva.

Incluso si ello no concierne al presente procedimiento, conviene notar que las autoridades danesas hicieron uso de la posibilidad de ayuda en forma de préstamos indizados antes de que obtuviesen la autorización de la Comisión para ello. Habida cuenta de que la Comisión posteriormente aprobó el régimen y de que no existía techo de ayuda en aquel momento, no hay necesidad de una investigación formal de esos asuntos.

IX

En el momento de incoación del procedimiento, se partió del supuesto de que el modelo de sociedad filial se había utilizado en 65 casos. Durante el procedimiento resultó que sólo se trataba de 58.

Originariamente, el modelo de sociedad filial fue desarrollado por los astilleros implicados para transformar los sistemas de crédito vigentes en pagos de ayuda al contado así como para ofrecer a los armadores de terceros países la posibilidad de sacar partido de los regímenes en vigor para los armadores de la UE.

[1] SG(89) D/5521 de 27 de abril de 1989.

[2] SG(87) D/4996.

Sobre la base de informaciones muy completas de las autoridades danesas, la Comisión puede establecer, en cada uno de los 58 asuntos, qué regímenes de ayuda se utilizaron en cada contrato y calcular el importe total de ayuda desembolsada a favor de cada contrato.

Como se ha indicado anteriormente, todos los regímenes de ayuda vigentes durante el período considerado fueron aprobados por la Comisión, que determinó para cada uno de ellos un elemento de ayuda que debía de ser inferior al techo límite máximo.

Con miras a valorar si se sobrepasó el techo de ayuda, se compara el importe que fue desembolsado en cada contrato con el importe autorizado. El problema principal ha consistido en determinar el precio de venta real del buque. Por los motivos mencionados la Comisión aceptó el punto de vista del Gobierno danés según el cual el precio fijado en el contrato entre armador y sociedad filial debía ser el precio utilizado para el cálculo del nivel de ayuda de conformidad con la Directiva 87/167/CEE y la Directiva 90/684/CEE. Por las razones citadas anteriormente, el valor contractual no puede ajustarse para tener en cuenta un posible pago por adelantado.

Por dicho motivo, la Comisión concluye que el techo de ayuda vigente en el momento de la firma del contrato fue respetado en 53 de los 58 casos. En esos casos la acumulación de los distintos regímenes de ayuda que habían sido utilizados en cada caso se situaba por debajo del techo de ayuda en vigor. En cinco casos de buques construidos por Odense Staalskibsvaerft A/S (números de construcción L148, L149, L150, L151 y L152) la acumulación de regímenes de ayuda sobrepasó el techo vigente. El importe total de ayuda que la Comisión juzga incompatible con la Directiva 90/684/CEE, y por consiguiente con el mercado común, es de 1 018 000 coronas danesas (137 000 ecus en enero de 1997) en lo que se refiere a los casos antedichos,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El Gobierno danés no ha cumplido en toda su extensión las obligaciones que le incumben en relación con los artículos 11 y 12 de la Directiva 87/167/CEE y de la Directiva 90/684/CEE en lo que se refiere a informar a la Comisión sobre el precio que el armador real pagó en los 58 asuntos considerados.

Artículo 2

La ayuda que fue concedida a los contratos de construcción de buques números L148, L149, L150, L151 y L152 en el astillero Odense Staalskibsverft A/S sobrepasó el límite máximo fijado en la Directiva 90/684/CEE y por consiguiente es ilegal, puesto que fue concedida incumpliendo las disposiciones de la Directiva y es por ello incompatible con el mercado común.

Artículo 3

Dinamarca exigirá al mencionado astillero la restitución del importe de la ayuda pagado en exceso, que asciende a 1 018 000 coronas danesas (137 000 ecus en enero de 1997), de conformidad con los procedimientos y las disposiciones establecidos en la legislación danesa sobre el pago de intereses de demora en las deudas al Estado, teniendo en cuenta que dichos intereses se devengarán a partir de la fecha de concesión de la ayuda ilegal, al tipo de interés que se empleó en su momento para el cálculo del equivalente neto de subvención de los distintos regímenes de ayuda vigentes en Dinamarca.

Artículo 4

Dinamarca informará a la Comisión, dentro de los dos meses siguientes a la notificación de la presente Decisión, acerca de las medidas que hubiere adoptado en cumplimiento de la misma.

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Dinamarca.

Hecho en Bruselas, el 5 de febrero de 1997.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión