II

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

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 25 de julio de 2001
relativa a la ayuda estatal concedida por Francia en forma de ayuda al desarrollo para el buque *Le Levant*, construido por Alstom Leroux Naval y destinado a la explotación en San Pedro y Miquelón

[notificada con el número C(2001) 2435]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2001/882/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 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Vista la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, relativa a las ayudas a la construcción naval [1] y, en particular, el apartado 7 de su artículo 4,

Tras haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones de conformidad con los citados artículos [2],

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) La Comisión tuvo conocimiento a finales de 1998, por un artículo aparecido en el *Lloyds List*, de que el buque *Le Levant*, construido en Francia por Alstom Leroux Naval al precio contractual de 228,55 millones de francos franceses, había sido financiado mediante desgravaciones fiscales concedidas a los inversores que financiaron la construcción del buque. Tales ayudas no habían sido notificadas a la Comisión. En respuesta a las solicitudes de información de la Comisión, Francia comunicó diversas informaciones sobre dicho proyecto mediante carta de 12 de mayo de 1999. La Comisión planteó diversas preguntas suplementarias mediante carta de 4 de junio de 1999, a la que Francia respondió mediante carta de 19 de agosto de 1999. Francia comunicó sus observaciones mediante cartas de 12 de enero y 14 de junio. Esta última incluía las observaciones presentadas por los representantes legales de la Compagnie des Îles du Levant (denominada en lo sucesivo «CIL») en el marco del procedimiento. La Comisión planteó preguntas complementarias mediante carta de 26 de febrero de 2001, a las que Francia respondió mediante cartas de 30 de abril y 11 de junio de 2001.

(2) Mediante carta SG (99) D/9733, de 2 de diciembre de 1999, la Comisión informó a las autoridades francesas de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [3]. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.

(4) La Comisión transmitió las observaciones recibidas a Francia, que pudo expresar su opinión al respecto.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

(5) La ayuda se concedió en 1996 con motivo de la adquisición del buque *Le Levant* por un grupo de inversores privados que habían constituido una copropiedad marítima, por iniciativa de […] (*). El buque fue después alquilado a la CIL. Se trata de una filial de la compañía francesa des Îles du Ponant, registrada en Wallis y Futuna. Los inversores fueron autorizados a deducir sus inversiones de sus ingresos imponibles. Tales desgravaciones fiscales permitieron a la CIL explotar el buque en condiciones favorables. Los inversores tienen el derecho y la obligación de revender su parte a la […] después de cinco años, es decir, a principios de 2004. En cuanto a la CIL, tiene también el derecho y la obligación de comprar esas partes a la […] a un precio que permita repercutir el valor de la ayuda. La ayuda se supeditó a la obligación de que la CIL explotara el buque durante un período mínimo de 5 años, básicamente con origen y destino en San Pedro y Miquelón, durante 160 días al año.

[1] DO L 380 de 31.12.1990, p. 13.
[2] DO C 33 de 5.2.2000, p. 6.
[3] Véase la nota 2.
(*) Secreto comercial.

(6) La ayuda se concedió en aplicación de un régimen fiscal —la ley Pons— que autoriza desgravaciones fiscales en favor de las inversiones realizadas en los departamentos y territorios franceses de ultramar. Dicho régimen fue autorizado por la Comisión en 1992.

(7) Francia informó a la Comisión de que la ayuda en cuestión era idéntica a la concedida al buque *Tahití Nui* (*Paul Gauguin*), respecto al cual la Comisión consideró que las desgravaciones fiscales representaban un equivalente-subvención neto del 34 % ([4]). La ayuda derivada de las desgravaciones fiscales ascendió así a 78 millones de francos franceses (11,9 millones de euros).

(8) La Comisión tenía dudas en cuanto a las ventajas económicas previstas para el archipiélago de San Pedro y Miquelón. Se esperaba que el proyecto creara 55 puestos de trabajo a bordo, pero nada garantizaba que los miembros de la tripulación fueran a ser nativos del archipiélago. Además, las repercusiones económicas globales (consideradas al principio por Francia en 12 millones de francos franceses al año durante el período de cinco años en el que la CIL estaba obligada a explotar el buque, principalmente con origen y destino en el archipiélago) eran inferiores al importe total de la ayuda, lo que suscitó ya preguntas en cuanto a la proporcionalidad de la misma. La Comisión tenía también dudas en cuanto a que la ayuda sea realmente una ayuda al desarrollo, en la medida en que parece que el buque ha hecho escala en San Pedro y Miquelón con mucha menos frecuencia de la prevista al principio.

(9) La Comisión dudaba, pues, de que se cumplieran las condiciones previstas en el apartado 7 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE, por lo que decidió incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE.

III. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(10) La Comisión recibió observaciones de los representantes legales de la CIL.

(11) Los representantes legales de la CIL alegaron que dicha sociedad no debería ser considerada como la beneficiaria de la ayuda, en la medida en que actualmente sólo administra la explotación del buque, bajo sus propios riesgos, por cuenta de los copropietarios (los inversores privados que poseen el 99,73 % de las partes, siendo la CIL propietaria del resto). La CIL recomprará posteriormente el buque a su precio de mercado, pero sólo si se cumplen determinadas condiciones económicas, jurídicas y financieras. También alegaban que, puesto que el marco jurídico afectado lo constituye la Directiva sobre las ayudas a la construcción naval, estas ayudas debían considerarse como ayudas a la construcción naval y que, en casos anteriores similares (y, en particular, en la Decisión relativa a Renaissance Financial) ([5]), la Comisión había considerado que el beneficiario de las ayudas era el astillero.

IV. **OBSERVACIONES DE FRANCIA**

(12) Francia transmitió sus observaciones mediante cartas de 12 de enero de 2000, 14 de junio de 2000, 30 de abril de 2001 y 11 de junio de 2001. La carta de 14 de junio de 2000 comentaba las observaciones de las partes interesadas y proporcionaba informaciones complementarias. La de 30 de abril de 2001 clarificaba los movimientos del buque e incluía una nueva estimación de las ventajas financieras para el archipiélago, mientras que la de 11 de junio explicaba los acuerdos contractuales entre los inversores, la CIL y el organismo financiero que constituía la base del proyecto, la […].

(13) En sus observaciones iniciales, las autoridades francesas destacaban que, debido a las condiciones climáticas, el buque debía evidentemente explotarse en invierno en otra parte que en las aguas de San Pedro y Miquelón. Aunque no se diera garantía alguna, se daría prioridad a la contratación de miembros de tripulación nativos de San Pedro y Miquelón. En cualquier caso, habría repercusiones en empleos indirectos en las islas, debido a las escalas. Sobre la base de 50 escalas al año (recepción de los pasajeros, embarque y desembarque, suministros para el buque, etc.), eso correspondía a 11-12 empleos suplementarios. Además podrían crearse otros empleos en el marco de proyectos de infraestructuras y también porque otros operadores de cruceros parecen interesados por la visita a las islas. Las autoridades francesas alegaban también que, al valorar la proporcionalidad de la ayuda, convendría tener en cuenta que, aunque la CIL se vea obligada a explotar el buque en esta zona sólo durante cinco años, podría en realidad utilizarse durante mucho más tiempo, debido al interés suscitado por los cruceros árticos, de modo que cualquier valoración debía basarse en un período mínimo de 10 años. Por último, reafirmaban la importancia del proyecto debido al alto nivel de desempleo en el archipiélago y a la necesidad de diversificación económica en sectores distintos de la pesca.

([4]) DO C 279 de 25.10.1995, p. 3. Ayuda estatal C-8/95.

([5]) Asunto C-37/98, DO L 292 de 13.11.1999, p. 23.

(14) En otras observaciones que comentaban las transmitidas por los representantes legales de la CIL, las autoridades francesas precisaban que la estimación inicial de 55 puestos de trabajo se refería a los empleos directos a bordo del buque, mientras que los 11-12 empleos suplementarios eran empleos a tiempo parcial en 1999 y, al igual que los 55 empleos directos, se basaban en una explotación del buque con origen y destino en el archipiélago durante 160 días al año. En su última carta, las autoridades francesas confirmaban que el buque había hecho escala en el archipiélago con menos frecuencia de la prevista y que, por consiguiente, las repercusiones económicas eran también menos importantes de lo previsto, pero que, en cualquier caso, había efectos económicos positivos para el archipiélago.

(15) Por lo que se refiere a la cuestión del beneficiario de la ayuda, las autoridades francesas no están de acuerdo con los representantes legales de la CIL. Destacan que el objetivo de la Ley Pons consistía en ayudar a los operadores a desarrollar actividades en ultramar, concediéndoles una compensación por las dificultades especiales a las que se enfrentaban al respecto. En el caso de este buque, el operador podrá convertirse en propietario del mismo en condiciones favorables (a un precio en el que se reflejará el valor de la ayuda a la CIL). Las autoridades francesas recordaban también que la Comisión había aceptado anteriormente no poner en tela de juicio tales proyectos en territorios de ultramar. Por ejemplo, en un procedimiento similar incoado en 1995, la Comisión indicó, en su carta SG (97) D/500, de 23 de enero de 1997, que la aplicación de la ley se limitaba únicamente a los buques destinados a los departamentos de ultramar. Así pues, buques como el *Club Med II* o, más recientemente, el *Paul Gauguin*, podrán seguir beneficiándose de las disposiciones del apartado 7 del artículo 4 de la Directiva sobre construcción naval cuando tales buques se destinan principalmente a los territorios de ultramar. Las autoridades francesas recordaban también que, en el asunto Renaissance Financial (C-37/98) [6], la Comisión había adoptado el mismo enfoque.

V. **EVALUACIÓN DE LA AYUDA**

(16) La ayuda concedida al buque en cuestión debe valorarse a la luz de las disposiciones del apartado 7 del artículo 4 de la Directiva del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, relativa a las ayudas a la construcción naval, dado que se trata de una ayuda vinculada a la construcción naval que se concedió como ayuda al desarrollo en 1996 en el marco de un régimen de ayudas (la Ley Pons) autorizado en 1992.

(17) Con arreglo al apartado 7 del artículo 4 de la Directiva sobre la construcción naval, las ayudas concedidas como ayudas al desarrollo a un país en vías de desarrollo pueden considerarse compatibles con el mercado común si se ajustan a las disposiciones adoptadas a tal efecto por el Grupo de trabajo nº 6 de la OCDE en su acuerdo relativo a la interpretación de los artículos 6 a 8 del acuerdo relativo a los créditos a la exportación de buques, o a cualquier modificación de dicho acuerdo (denominadas en lo sucesivo «los criterios de la OCDE»). La Comisión debe verificar el componente «desarrollo» de la ayuda considerada y garantizar que entra en el ámbito de aplicación del acuerdo antes citado.

(18) Tal como informó la Comisión a los Estados miembros por carta SG (89) D/311 de 3 de enero de 1989, los proyectos de ayuda al desarrollo deben cumplir los siguientes criterios de la OCDE:

— los buques no deben operar bajo pabellón de conveniencia,

— si la ayuda no puede clasificarse como ayuda pública al desarrollo en el marco de la OCDE, el donante de la ayuda deberá confirmar que ésta se concede en virtud de un acuerdo intergubernamental,

— el donante de la ayuda deberá dar las garantías apropiadas de que el propietario real reside en el país beneficiario y de que la empresa beneficiaria no es una filial no operativa de una sociedad extranjera (a efectos de la Directiva, los países que pueden beneficiarse de una ayuda incluyen no sólo a los países en desarrollo clasificados como tales por la OCDE, sino también al conjunto de países y territorios de ultramar asociados a la Unión Europea, incluidos los territorios franceses de ultramar),

— el beneficiario debe comprometerse a no vender el buque sin autorización de las autoridades públicas.

(19) Además la ayuda concedida debe incluir un elemento de liberalidad de, al menos, el 25 %.

(20) Tal como se indicó anteriormente, la Comisión debe también comprobar que el proyecto implica un componente real de «desarrollo». En el asunto C-400/92, relativo a una ayuda al desarrollo concedida por Alemania a la sociedad china Cosco, el Tribunal consideró que la Comisión debía comprobar por separado el componente «desarrollo» del proyecto y el respeto de los criterios de la OCDE. Así pues, a efectos de su valoración, la Comisión debe comprobar que los proyectos persiguen verdaderamente un objetivo de desarrollo y que no serían viables sin la ayuda (es decir, que esa ayuda es necesaria).

Aplicación de los criterios al presente caso

(21) Tal como la Comisión indicó en la apertura del procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 88, el proyecto cumple los criterios de la OCDE, por las razones siguientes:

— *Le Levant* se explotará bajo pabellón francés, por lo que cumple la condición según la cual el buque no puede explotarse bajo un pabellón de conveniencia,

[6] Véase la nota 5.

— San Pedro y Miquelón figura en la lista de países que pueden beneficiarse de una ayuda al desarrollo, adjunta a la carta SG (89) D/311 de la Comisión a los Estados miembros,

— el explotador (y propietario final) tiene su sede en Wallis y Futuna. Este archipiélago no es el «país beneficiario» (que es San Pedro y Miquelón). No obstante, dado que los dos archipiélagos figuran en la lista de la Comisión en la que se enumeran los países que pueden beneficiarse de una ayuda al desarrollo, la Comisión no planteará objeciones a este respecto. Además, la CIL no parece ser una filial no operativa de una sociedad extranjera,

— el buque no puede revenderse sin el acuerdo de los poderes públicos franceses puesto que la ayuda se concede a condición de que la CIL explote efectivamente el buque durante al menos 5 años, con destino y origen en San Pedro y Miquelón principalmente, y que lo recompre posteriormente a los inversores metropolitanos con el fin de proseguir su explotación,

— la intensidad de la ayuda es superior al 25 %.

(22) No obstante, el criterio del desarrollo no se cumple en este caso. El elemento esencial es que las estimaciones francesas de las repercusiones económicas se basan en la hipótesis de que el buque hará escala en San Pedro y Miquelón 50 veces por temporada (durante los 160 días, de finales de mayo a principios de octubre, en los que las condiciones climáticas permiten hacer cruceros en esta zona). La cifra de 50 escalas figura explícitamente en el cuadro de estimación de las repercusiones económicas para el archipiélago.

(23) Ahora bien, la realidad es muy diferente. Según las informaciones proporcionadas por las autoridades francesas en su carta de 30 de abril de 2001, los cruceros que incluyen a San Pedro y Miquelón en su programa (como inicio o final del crucero) fueron 9 en 1999 y 11 en 2000. Dado que estos cruceros tenían a San Pedro como punto de origen o de destino, ello significa que entre las dos temporadas, 1999 y 2000, sólo hubo en total 11 escalas en el puerto de San Pedro, mientras que, durante ese período, deberían haber sido 100 según las estimaciones iniciales de las autoridades francesas.

(24) Según esa misma carta, en 2001 están previstos 18 cruceros con origen o destino en San Pedro, incluidos 5 minicruceros de un nuevo tipo que parten de y llegan a San Pedro. Eso daría en total 12 escalas en el puerto de San Pedro en 2001, frente a las 50 previstas en los cálculos iniciales.

(25) Basándose en las cifras de 1999 y 2000, la Comisión llegó a la conclusión de que las hipótesis sobre cuya base se calcularon las repercusiones económicas para San Pedro y Miquelón eran falsas. Así pues, volvió a hacer el cálculo de las repercusiones económicas previstas, basándose en las cifras francesas, pero teniendo en cuenta el número mucho más reducido de escalas.

(26) Por lo que se refiere a las repercusiones económicas directas, las autoridades francesas consideraron que los gastos vinculados a la explotación del buque ascenderían a 10,8 millones de francos al año. Los gastos *in situ* efectuados por los pasajeros se evalúan en 1,2 millones de francos al año. En ambos casos, los datos se basan al año en 50 escalas. Ahora bien, tal como ya se ha mencionado anteriormente, el buque sólo hizo escala en el puerto 5,5 veces al año en 1999 y 2000 y las escalas previstas este año son 12.

(27) Habida cuenta de la naturaleza de las repercusiones económicas previstas en los cálculos (productos alimentarios, material, derechos de puerto, etc.), cabe suponer que esas repercusiones son proporcionales al número de escalas. Ahora bien, los cálculos evalúan tales repercusiones en 12 millones de francos al año, sobre la base de 50 escalas. Suponiendo que los cálculos económicos hechos por Francia sean exactos por lo que se refiere al impacto de las escalas del buque, y habida cuenta del número de escalas en 1999 y 2000, las repercusiones para el archipiélago serían de 5,5/50, es decir el 11 % de las estimaciones iniciales. Para 2001, ascenderían a 12/50, es decir, el 24 % de las estimaciones iniciales.

(28) En cada uno de los dos últimos años, las repercusiones reales habrían sido, pues, del 11 % de 12 millones de francos franceses, lo que representa 1,32 millones. Según las autoridades francesas, en cada una de esos dos años embarcaron o desembarcaron en San Pedro alrededor de 760 pasajeros. Si se toma como hipótesis de repercusiones económicas la cifra de 1,32 millones de francos franceses, ello implicaría un gasto de 1 700 francos franceses por persona, lo que parece razonable, habida cuenta de que, probablemente, los pasajeros no pasan más de una noche en el archipiélago antes o después del crucero.

(29) Para el año 2001, las repercusiones pueden estimarse en el 24 % de 12 millones de francos franceses, lo que representa 2,88 millones. No se conoce el programa de los cruceros para los dos años siguientes. Aplicándoles como hipótesis la cifra de 2001, ello daría unas repercusiones económicas totales para San Pedro y Miquelón, a lo largo del período de 5 años comprendidos entre 1999 y 2003, de $1{,}32 + 1{,}32 + 3 \times (2{,}88) = 11{,}28$ millones de francos franceses. El valor total de la ayuda es de 78 millones de francos franceses, es decir, cerca de 7 veces más elevada que las repercusiones económicas para el archipiélago.

(30) Por lo que se refiere a los empleos directos, las autoridades francesas afirmaron que se contrataría con carácter prioritario a residentes de San Pedro y Miquelón para los 55 puestos de miembros de la tripulación. No obstante, la única información dada es que cuatro antiguos pescadores del archipiélago siguieron una formación para trabajar en el buque. Cabe, pues, suponer que la tripulación no incluye a muchos nativos del archipiélago entre sus miembros.

(31) Las afirmaciones según las cuales el desarrollo de las infraestructuras y la posible llegada de otros operadores al mercado de los cruceros en el archipiélago podrían implicar otras repercusiones indirectas no han sido cuantificadas y quizá no puedan serlo. Además, no se refieren directamente al aspecto «desarrollo» de este proyecto concreto ni al problema de la proporcionalidad de la ayuda abonada. No es, pues, necesario tenerlo en cuenta a efectos de la presente valoración.

(32) Por último, la Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades francesas según el cual sería necesario tomar en consideración un período más largo de los cinco años previstos, en la medida en que la CIL no tiene ninguna obligación de proseguir la explotación del buque a partir de o con destino a San Pedro y Miquelón después de ese período.

(33) Habida cuenta de todos los elementos anteriormente mencionados, la Comisión llegó, pues, a la conclusión de que no había podido establecerse que este proyecto fuera realmente un proyecto de desarrollo. Las supuestas repercusiones en creación de empleos directos no se han probado y no se basan en hipótesis realistas. Además, las supuestas repercusiones económicas directas son claramente menos importantes que la ayuda asignada, lo que muestra una neta ausencia de proporcionalidad entre la ayuda y el impacto económico previsto.

(34) La Comisión comprueba que Francia ha aplicado ilegalmente la ayuda en cuestión, infringiendo el apartado 3 del artículo 88 del Tratado. Dicha ayuda no se ajusta a lo dispuesto en la Directiva sobre la construcción naval y es por lo tanto incompatible con el mercado común. Debe pues recuperarse, con intereses.

Beneficiario de la ayuda

(35) Queda también por saber quién es el principal beneficiario de la ayuda. Este punto se planteó en la apertura del procedimiento. En éste, la Comisión indicaba que los beneficiarios inmediatos de la ayuda cuantificable eran los inversores, que se beneficiaron de las desgravaciones de impuestos. Este análisis sigue siendo válido.

(36) Según las autoridades francesas, los inversores obtuvieron ventajas gracias a las desgravaciones fiscales y siguen siendo propietarios del buque en el marco de la copropiedad. Seguirán beneficiándose de esas ventajas durante un período de unos 5 años a partir de la entrega del buque (es decir, hasta principios de 2004). El buque deberá entonces venderse a un precio que, según las informaciones disponibles, reflejará la ayuda al explotador, la CIL. Queda, pues, claro que la CIL será el principal beneficiario final de la ayuda, una vez que se le haya vendido el buque a un precio ventajoso.

(37) Cabe, pues, considerar que el astillero se benefició indirectamente de la ayuda, en la medida en que le permitió obtener un pedido que quizá en otro caso no se le habría atribuido.

Recuperación de la ayuda

(38) Dado que ya se concedió la ayuda ilegal e incompatible con el mercado común, debe recuperarse con el fin de restablecer una competencia efectiva y, para ello, deben incluirse los intereses a partir de la fecha de su puesta a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación.

(39) A la luz de las consideraciones que preceden, no cabe duda de que son los inversores, como beneficiarios directos y actuales propietarios del buque, quienes deberían reembolsar la ayuda. Aun cuando sea dudoso que no pueda considerarse responsable de la utilización abusiva de la ayuda a ninguno de los inversores privados individuales que tienen las 738 participaciones, son sin embargo dichos inversores quienes se beneficiaron de las desgravaciones fiscales y quienes siguen beneficiándose como propietarios de un buque comprado en condiciones favorables.

(40) Si el buque se hubiera vendido a la CIL a un precio inferior al del mercado y la ayuda se hubiera pues repercutido en esa empresa, sería la CIL quien debería reembolsarlo. Habida cuenta de que la transferencia no tendrá lugar antes de mediados de 2003, el explotador, la CIL, no puede ser considerado como responsable del reembolso de la ayuda en esta fase.

(41) Por lo que se refiere al astillero, no es a él a quien procede exigir el reembolso de la ayuda en las circunstancias actuales. A este respecto, conviene precisar por qué la séptima Directiva sobre la construcción naval contiene una disposición sobre la ayuda al desarrollo. La razón es que permite dar ayudas más elevadas que las autorizadas para los otros contratos de construcción naval. Estos tipos de ayuda más elevados pueden declararse compatibles si se respetan las normas de la OCDE. Ahora bien, de esas normas se desprende claramente que van dirigidas al donante de las ayudas, al propietario del buque y al país en desarrollo pero no al astillero. Si se infringen las normas de fondo de la OCDE, incluidos los criterios relativos al desarrollo, no sería razonable acusar el astillero, puesto que éste no puede considerarse como responsable de la utilización del buque después de su entrega.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal concedida por Francia en forma de desgravaciones fiscales y como ayuda al desarrollo para el buque *Le Levant*, construido por Alstom Leroux Naval y destinado a ser explotado en el territorio francés de San Pedro y Miquelón no puede ser considerada como una verdadera ayuda al desarrollo según lo dispuesto en el apartado 7 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE, relativa a las ayudas a la construcción naval, y es, pues, incompatible con el mercado común.

Artículo 2

1. Francia adoptará todas las medidas necesarias para interrumpir y recuperar de los inversores, que son los beneficiarios directos de la ayuda y los propietarios actuales del buque, la ayuda mencionada en el artículo 1 y concedida ilegalmente al beneficiario.

2. La recuperación se efectuará sin demora y con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional, siempre que éstos permitan la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión. La ayuda que deberá recuperarse incluirá los intereses devengados desde la fecha en que fue puesta a disposición de los beneficiarios hasta la de su recuperación efectiva. Los intereses se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para calcular el equivalente-subvención en el marco de las ayudas con finalidad regional.

Artículo 3

Francia informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

La destinataria de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 25 de julio de 2001.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión