II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 25 juli 2001

om ett statligt stöd som genomförts av Frankrike i form av utvecklingsstöd till kryssningsfartyget "Le Levant", som byggts av Alstom Leroux Naval och är avsett att användas i Saint-Pierre-et-Miquelon

[delgivet med nr K(2001) 2435]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2001/882/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

med beaktande av rådets direktiv 90/684/EEG av den 21 december 1990 om stöd till varvsindustrin [1], särskilt artikel 4.7 i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [2], och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) I slutet av 1998 fick kommissionen genom en artikel i Lloyds List kännedom om att kryssningsfartyget "Le Levant", byggt i Frankrike av Alstom Leroux Naval till ett avtalat pris på 228,55 miljoner franska franc, hade finansierats genom att de investerare som hade finansierat fartygsbygget hade fått skattelättnader. Dessa stöd hade inte anmälts till kommissionen. Som svar på en begäran om upplysningar från kommissionen lämnade Frankrike information om projektet i en skrivelse av den 12 maj 1999. I en skrivelse av den 4 juni 1999 ställde kommissionen kompletterande frågor, på vilka Frankrike svarade genom en skrivelse av den 19 augusti 1999. Frankrike lämnade upplysningar i skrivelser av den 12 januari och av den 14 juni. I skrivelsen av den 14 juni kommenterade de uppgifter som de juridiska företrädarna för Compagnie des Îles du Levant (nedan kallat CIL) lämnat i samband med förfarandet. Kommissionen ställde kompletterande frågor i en skrivelse av den 26 februari 2001, på vilka Frankrike svarade genom skrivelser av den 30 april och 11 juni 2001.

(2) Genom skrivelse SG (99) D/9733 av den 2 december 1999 informerade kommissionen de franska myndigheterna om sin avsikt att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.

(3) Kommissionens beslut att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [3]. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter på stödet i fråga.

(4) Kommissionen har översänt dessa synpunkter till Frankrike, som givits tillfälle att bemöta dem.

II. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

(5) Stödet beviljades 1996 på initiativ från […] (*) i samband med att en grupp privata investerare tillsammans förvärvade kryssningsfartyget "Le Levant". Fartyget hyrdes därefter ut till CIL. Detta företag är ett dotterbolag till det franska företaget Îles du Ponant, registrerat i Wallis-et-Futuna. Investerarna fick rätt att

[1] EGT L 380, 31.12.1990, s. 13.
[2] EGT C 33, 5.2.2000, s. 6.
[3] Se fotnot 2.
(*) Affärshemlighet.

dra av investeringskostnaderna från sina beskattningsbara inkomster. Dessa skattelättnader gav CIL möjlighet att använda fartyget på förmånliga villkor. Investerarna fick rätt och skyldighet att återförsälja sina andelar till […] efter fem år, dvs. i början av 2004. CIL har också rätt och skyldighet att köpa sina andelar av […] till ett pris som innebär att värdet av stödet överförs. Stödet beviljades på villkor att CIL använder fartyget under minst fem år, framför allt med avgång från och ankomst till Saint-Pierre-et-Miquelon, under 160 dagar per år.

(6) Stödet beviljades enligt en skatteordning (Pons-lagen) som medger skattelättnader för investeringar i de utomeuropeiska franska departementen och territorierna. Denna skatteordning godkändes av kommissionen 1992.

(7) Frankrike uppgav för kommissionen att stödet var identiskt med det stöd som beviljats för fartyget Tahiti Nui (Paul Gauguin). Kommissionen uppskattade att skattelättnaderna i detta fall utgjorde en nettobidragsekvivalent på 34 % ([4]). Stödet uppgick således till 78 miljoner franska franc (11,9 miljoner euro).

(8) Kommissionen betvivlar de ekonomiska fördelar som beräknats för ögruppen Saint-Pierre-et-Miquelon. Genom projektet skulle 55 arbetstillfällen skapas ombord, men det finns inte något som garanterar att besättningen hör hemma i denna ögrupp. Dessutom är konsekvenserna för ekonomin som helhet (Frankrikes ursprungliga beräkningar: 12 miljoner franc per år under en period av fem år under vilken CIL är skyldigt att använda fartyget främst för turer med avgång från och ankomst till ögruppen) lägre än det totala stödbeloppet, vilket väcker frågor om stödets proportionalitet. Kommissionen tvivlar också på att stödet verkligen är ett utvecklingsstöd, eftersom fartyget förefaller anlöpa Saint-Pierre-et-Miquelon mycket mer sällan än man från början räknat med.

(9) Kommissionen betvivlade därmed att de villkor som fastställs i artikel 4.7 i direktiv 90/684/EG var uppfyllda och beslutade att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.

III. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(10) Kommissionen har mottagit synpunkter från CIL:s juridiska företrädare.

(11) CIL:s juridiska företrädare hävdar att företaget inte skall betraktas som stödmottagare, eftersom företaget i verkligheten inte gör något annat än att på egen risk använda fartyget för ägarnas räkning (de privata investerarna förfogar över 99,73 % av andelarna medan CIL äger återstoden). Man kommer senare att förvärva fartyget till marknadsvärdet, men endast om vissa ekonomiska, juridiska och finansiella villkor är uppfyllda. CIL:s företrädare hävdar också att eftersom den rättsliga ramen utgörs av direktivet om stöd till varvsindustrin, skall dessa stöd betraktas som stöd till skeppsbyggnad och att kommissionen tidigare i liknande ärenden (särskilt i beslutet om Renaissance Financial) ([5]) har funnit att det är varvet som är stödmottagare.

IV. KOMMENTARER FRÅN FRANKRIKE

(12) Frankrike har lämnat synpunkter i skrivelser av den 12 januari 2000, den 14 juni 2000, den 30 april 2001 och den 11 juni 2001. I skrivelsen av den 14 juni 2000 kommenterar Frankrike de berörda parternas synpunkter och lämnar ytterligare uppgifter. I skrivelsen av den 30 april 2001 redovisar Frankrike fartygets rörelser och lämnar en uppskattning av de ekonomiska fördelarna för ögruppen. I skrivelsen av den 11 juni 2001 klargör Frankrike avtalsvillkoren mellan investerarna, CIL och det finansiella organ som står bakom projektet, dvs. […].

(13) I sina inledande synpunkter understryker de franska myndigheterna att fartyget på grund av klimatet under vintern måste användas på annan ort än i vattnen kring Saint-Pierre-et-Miquelon. Även om inga garantier ges skulle personer hemmahörande i Saint-Pierre-et-Miquelon prioriteras vid rekryteringen av besättningen. I alla händelser skulle stödet få till effekt att det skapas indirekta arbetstillfällen på öarna på grund av att fartyget anlöper öarna. 50 anlöp per år (mottagning av passagerare, påstigning och landstigning, leveranser till fartyget osv.) skulle motsvara 11–12 nya arbetstillfällen. Dessutom skulle andra arbetstillfällen skapas inom ramen för infrastrukturprojekten och även på grund av att andra kryssningsrederier förefaller intresserade av att anlöpa dessa. De franska myndigheterna hävdar också att man vid beräkningen av stödets proportionalitet måste ta hänsyn till att även om CIL är skyldigt att använda fartyget i detta område under endast fem år, så måste fartyget användas under mycket längre tid på grund av det stora intresset för arktiska kryssningar. Alla beräkningar måste därför baseras på en period om minst tio år. Slutligen upprepar Frankrike hur viktigt projektet är på grund av den höga arbetslösheten i ögruppen och behovet av att diversifiera ekonomin så att den omfattar andra sektorer än fiske.

([4]) EGT C 279, 25.10.1995, s. 3. Statligt stöd C 8/95.

([5]) Ärende C37/98, EGT L 292, 13.11.1999, s. 23.

(14) I sina kommentarer till synpunkterna från CIL:s juridiska företrädare anger de franska myndigheterna att den inledande uppskattningen med 55 direktanställda ombord på fartyget och ytterligare 11–12 deltidsanställda under 1999 baseras på att fartyget används med avgång från och ankomst till ögruppen under 160 dagar per år. I sin sista skrivelse bekräftar de franska myndigheterna att fartyget har anlöpt ögruppen mycket mer sällan än beräknat och att de ekonomiska effekterna därmed inte har blivit så stora som beräknat, men att det i alla händelser har funnits positiva ekonomiska effekter för ögruppen.

(15) När det gäller frågan om stödmottagare är de franska myndigheterna inte överens med CIL:s juridiska företrädare. Myndigheterna betonar att syftet med Pons-lagen är att hjälpa operatörer att utveckla sin verksamhet i de franska utomeuropeiska departementen genom att de beviljas en ersättning för de särskilda svårigheter som de ställs inför i detta hänseende. I fallet med kryssningsfartyget skulle operatören kunna bli ägare till fartyget på förmånliga villkor (till ett pris som innebär att värdet av stödet överförs till CIL). De franska myndigheterna har också påtalat att kommissionen aldrig tidigare har ifrågasatt sådana projekt i de utomeuropeiska territorierna. Kommissionen har också i samband med ett liknande förfarande 1995 i sin skrivelse SG (97) D/500 av den 23 januari 1997 uppgivit att tillämpningen av lagen är begränsad till fartyg som är avsedda för de utomeuropeiska departementen. På så sätt kan fartyg som Club Med II eller, på senare tid, Paul Gauguin, också i fortsättningen omfattas av bestämmelserna i artikel 4.7 i direktivet om stöd till varvindustrin, eftersom de i första hand har effekter på de utomeuropeiska territorierna. De franska myndigheterna har också påmint om att kommissionen har behandlat ärendet Renaissance Financial (C- 37/98) ([6]) på samma sätt.

V. **BEDÖMNING AV STÖDET**

(16) Det stöd som beviljats fartyget i fråga har bedömts mot bakgrund av bestämmelserna i artikel 4.7 i rådets direktiv av den 21 december 1990 om stöd till varvsindustrin, eftersom det rör sig om ett stöd till skeppsbyggnad som år 1996 beviljades som utvecklingsstöd inom ramen för en stödordning (Pons-lagen) som godkändes 1992.

(17) Enligt artikel 4.7 i direktivet om stöd till varvsindustrin kan stöd som beviljas som utvecklingsbistånd till ett utvecklingsland betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden om det uppfyller de villkor som AKTAS arbetsgrupp nr 6 har fastställt på detta område i sitt avtal om tolkningen av artiklarna 6–8 i OECD-överenskommelsen om exportkrediter för fartyg eller om det är i överensstämmelse med senare kompletteringar eller ändringar till ovan nämnda avtal (nedan kallat OECD-kriterierna). Kommissionen skall kontrollera den särskilda utvecklingsaspekten av det planerade stödet och att stödet omfattas av den överenskommelse som nämns ovan.

(18) I skrivelse SG (89) D/311 av den 3 januari 1989 informerade kommissionen medlemsstaterna om att utvecklingsstöd skall uppfylla följande OECD-kriterier:

— Fartyget skall inte segla under bekvämlighetsflagg.

— Om stödet inte kan klassificeras som offentligt utvecklingsstöd inom ramen för OECD måste stödgivaren bekräfta att stödet utgör en del av en mellanstatlig överenskommelse.

— Stödgivaren skall lämna garantier för att den faktiska ägaren är bosatt i det stödmottagande landet och att det stödmottagande företaget inte är ett icke-operativt dotterbolag till ett utländskt företag. (Enligt direktivet kan de stödmottagande länderna utgöras dels av länder som klassificerats som utvecklingsländer av OECD, dels av alla utomeuropeiska länder och territorier som hör till Europeiska unionen, däribland de franska utomeuropeiska territorierna.)

— Stödmottagaren skall förbinda sig att inte sälja fartyget utan tillstånd från de offentliga myndigheterna.

(19) Dessutom måste det beviljade stödet innehålla en bidragsdel på minst 25 %.

(20) Som anges ovan skall kommissionen också kontrollera att projektet verkligen innehåller ett inslag av utveckling. I ärende C-400/92 om ett stöd som Tyskland givit till det kinesiska företaget Cosco bedömde EG-domstolen att kommissionen är skyldig att göra en separat granskning av inslaget av utveckling i ett projekt och av att OECD-kriterierna respekteras. Kommissionen skall därmed i sin bedömning kontrollera att ett projekt verkligen uppfyller ett utvecklingsmål och att det inte är genomförbart utan stöd (dvs. att stödet är nödvändigt).

Tillämpningen av kriterierna i det aktuella ärendet

(21) Som kommissionen uppgav vid inledandet av förfarandet enligt artikel 88.2 uppfyller projektet OECD-kriterierna av följande skäl:

— ”Le Levant” seglar under fransk flagg. Villkoret att fartyget inte får segla under bekvämlighetsflagg är därmed uppfyllt.

([6]) Se fotnot 5.

— Saint-Pierre-et-Miquelon finns med på den lista över länder som kan beviljas utvecklingsstöd som bifogats kommissionens skrivelse SG (89) D/311 till medlemsstaterna.

— Operatören (och den slutliga ägaren) är hemmahörande i Wallis-et-Futuna. Denna ögrupp är inte stödmottagare, utan det är Saint-Pierre-et-Miquelon. Med tanke på att båda ögrupperna finns med på kommissionens lista över länder som kan beviljas utvecklingsstöd har kommissionen inga invändningar i detta hänseende. Dessutom förefaller CIL inte vara ett icke-operationellt dotterbolag till ett utländskt företag.

— Fartyget kan inte säljas vidare utan tillstånd från de franska myndigheterna, eftersom stödet har beviljats på villkor att CIL faktiskt använder fartyget under minst fem år med ankomst och avgång i huvudsak från Saint-Pierre-et-Miquelon och att företaget förvärvar fartyget från investerarna i moderlandet i syfte att fortsätta att använda fartyget.

— Stödnivån är högre än 25 %.

(22) Utvecklingskriteriet är trots detta inte uppfyllt i detta fall. Det främsta skälet är att Frankrikes beräkningar av de ekonomiska effekterna bygger på en hypotes om att fartyget kan anlöpa Saint-Pierre-et-Miquelon 50 gånger per säsong (under 160 dagar från slutet av maj till början av oktober, då klimatet tillåter kryssningar i detta område). Siffran 50 anlöp anges uttryckligen i tabellen med beräkningen av de ekonomiska effekterna för ögruppen.

(23) Verkligheten ser dock helt annorlunda ut. Enligt de uppgifter som de franska myndigheterna lämnat i sin skrivelse av den 30 april 2001 var antalet kryssningar där man anlöpte Saint-Pierre-et-Miquelon (antingen som avgångs- eller som destinationsort) nio under 1999 och elva under 2000. Med tanke på att kryssningarna har Saint-Pierre antingen som avgångs- eller destinationsort betyder detta att fartyget under de två säsongerna 1999 och 2000 anlöpte hamnen i Saint-Pierre endast elva gånger. Enligt de franska myndigheternas inledande beräkningar borde fartyget ha anlöpt denna hamn 100 gånger under dessa två år.

(24) Enligt skrivelsen av den 30 april 2001 har 18 kryssningar med Saint-Pierre antingen som avgångs- eller destinationsort planerats för 2001, varav fem minikryssningar av en ny sort med avgång från och ankomst till Saint-Pierre. Det betyder sammanlagt tolv anlöp till hamnen i Saint-Pierre 2001 jämfört med de 50 som planerades i de inledande beräkningarna.

(25) Med utgångspunkt från siffrorna för åren 1999 och 2000 konstaterar kommissionen att de hypoteser som ligger till grund för beräkningarna av de ekonomiska effekterna för Saint-Pierre-et-Miquelon är falska. Kommissionen har därför räknat om de förväntade ekonomiska effekterna med hjälp av de franska siffrorna men med utgångspunkt från ett mycket färre antal anlöp.

(26) När det gäller de direkta ekonomiska effekterna uppskattar de franska myndigheterna att utgifterna för att driva fartyget uppgår till 10,8 miljoner franc per år. Passagerarna beräknas spendera 1,2 miljoner franc på platsen varje år. Beräkningarna bygger på 50 anlöp per år. Som anges ovan har fartyget emellertid inte anlöpt hamnen mer än 5,5 gånger per år under 1999 och 2000 och i år planeras tolv anlöp.

(27) Med tanke på vilken typ av ekonomiska effekter som anges i beräkningarna (livsmedelsprodukter, materiel, hamnavgifter osv.) kan man anta att dessa effekter står i ett proportionellt förhållande till antalet anlöp. Dessa effekter har dock beräknats till 12 miljoner franc per år med utgångspunkt från 50 anlöp. Om man antar att Frankrikes ekonomiska beräkningar är korrekta när det gäller effekterna av fartygets anlöp och utgår från antalet anlöp under 1990 och 2000, är effekterna för ögruppen 5,5/50 eller 11 % av de ursprungliga beräkningarna. För 2001 är effekterna 12/50 eller 24 % av de ursprungliga beräkningarna.

(28) För vart och ett av de två senaste åren är de reella effekterna därmed 11 % av 12 miljoner franc, vilket blir 1,32 miljoner franc. Enligt de franska myndigheterna har omkring 760 passagerare gått ombord eller stigit i land i Saint-Pierre under vart och ett av dessa två år. Om man utgår från de ekonomiska effekterna på 1,32 miljoner franc, blir resultatet utgifter 700 franc per person, vilket verkar rimligt med hänsyn till att passagerarna troligen inte tillbringar mer än en natt i ögruppen före eller efter kryssningen.

(29) För år 2001 är effekterna beräknade till 24 % av 12 miljoner franc, dvs. 2,88 miljoner franc. Kryssningsprogrammet för de två kommande åren är ännu inte fastlagt. Om man för dessa två år tillämpar de siffror som beräknats för 2001, ger detta sammanlagda ekonomiska effekter för Saint-Pierre-et-Miquelon på $1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28$ miljoner franc under femårsperioden 1999–2003. Eftersom stödet totalt uppgår till 78 miljoner franc, är det därmed nästan sju gånger högre än de ekonomiska effekterna för ögruppen.

(30) När det gäller direkta arbetstillfällen har de franska myndigheterna bekräftat att man i första hand skall anställa personer hemmahörande i Saint-Pierre-et-Miquelon till besättningen på 55 anställda. Den enda uppgift man lämnat är dock att fyra f.d. fiskare från ögruppen har utbildats för att arbeta på fartyget. Man kan därför anta att besättningen inte i någon större utsträckning kommer att bestå av personer hemmahörande i ögruppen.

(31) Påståendena om att utvecklingen av infrastrukturen och den eventuella tillkomsten av andra operatörer på kryssningsmarknaden i ögruppen kan förbättra bland annat de indirekta effekterna har inte kvantifierats och kommer förmodligen inte att förverkligas. Dessutom rör de inte direkt aspekten ”utveckling” i detta projekt och inte heller problemet med det beviljade stödets proportionalitet. Det är därför inte nödvändigt att ta hänsyn till dessa påståenden i denna bedömning.

(32) De franska myndigheternas argument om att man måste beakta en längre period än de fem år som planerats kan inte godtas, eftersom CIL inte är skyldigt att fortsätta att använda fartyget med avgång från eller ankomst till Saint-Pierre-et-Miquelon efter denna period.

(33) Med hänsyn till de faktorer som beskrivs ovan konstaterar kommissionen därmed att det inte kan fastställas att detta projekt verkligen är ett utvecklingsprojekt. De påstådda effekterna i form av skapande av nya direkta arbetstillfällen har inte bevisats och utgör inte någon realistisk hypotes. De påstådda ekonomiska effekterna är dessutom mycket mindre än det beviljade Stödet, vilket innebär att stödet inte står i proportion till de ekonomiska effekter som beräknats.

(34) Kommissionen konstaterar att Frankrike har genomfört stödet i fråga i strid med artikel 88.3 i EG-fördraget. Detta stöd överensstämmer inte med direktivet om stöd till varvindustrin och är därför inte förenligt med den gemensamma marknaden. Stödet skall därför återkrävas med ränta.

Stödmottagare

(35) Det återstår att fastställa vem som är den främsta stödmottagaren. Denna punkt betonades vid inledandet av förfarandet, då kommissionen konstaterade att de direkta mottagarna av det kvantifierbara stödet är de investerare som dragit fördel av skattelättnaderna. Denna analys gäller fortfarande.

(36) Enligt de franska myndigheterna har investerarna fått fördelar i form av skattelättnader och de är fortfarande samägare av fartyget. De fortsätter att dra fördel av skattelättnaderna under en femårsperiod från och med leveransen av fartyget (dvs. till början av 2004). Fartyget skall sedan säljas till ett pris som, enligt tillgängliga uppgifter, innebär att värdet av stödet överförs till användaren CIL. Det står därmed klart att CIL kommer att vara den huvudsakliga slutliga stödmottagaren, när fartyget har sålts till CIL till ett fördelaktigt pris.

(37) Varvet kan betraktas som en indirekt stödmottagare i den mån som stödet har givit varvet en beställning som det annars inte hade kunnat få.

Återkrav av stödet

(38) Det olagliga stödet som är oförenligt med den gemensamma marknaden och som redan har genomförts skall återkrävas för att återställa en effektiv konkurrens. Det stöd som skall återkrävas skall innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats.

(39) Mot bakgrund av ovanstående råder det inget tvivel om att det är investerarna, som direkta stödmottagare och nuvarande ägare av fartyget, som skall återbetala stödet. Även om det är tveksamt om någon av de enskilda privata investerare som innehar de 738 andelarna kan pekas ut som ansvarig för det illegala stödet, är det icke desto mindre dessa investerare som har dragit fördel av skattelättnaderna och som fortsätter att dra fördel av dem som ägare till ett fartyg som köpts till förmånliga villkor.

(40) Om fartyget hade sålts till CIL till ett pris som låg under marknadspriset och värdet av stödet på så sätt hade överförts till detta företag, skulle CIL ha varit skyldigt att återbetala stödet. Med hänsyn till att överföringen inte skall ske förrän i mitten av 2003 kan användaren CIL i detta skede inte anses som ansvarigt för återbetalning av stödet.

(41) Under nuvarande omständigheter är det inte från varvet som stödet skall återkrävas. Här är det lämpligt att precisera varför det sjunde direktivet om stöd till varvsindustrin innehåller en bestämmelse om utvecklingsstöd. Skälet är att det ger möjlighet att ge högre stöd än de som godkännas enligt andra skeppsbyggnadsavtal. De högre stödnivåerna kan förklaras förenliga om AKTAS bestämmelser har respekterats. Av dessa bestämmelser framgår dock klart att de omfattar stödgivarna, fartygsägarna och utvecklingsländerna, men inte varven. Om AKTAS grundläggande bestämmelser, bland annat kriterierna om utveckling, överträds är det inte rimligt att anklaga varvet för detta, eftersom varvet inte kan hållas ansvarigt för användningen av fartyget efter leveransen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som genomförts av Frankrike i form av skattelättnader och som utvecklingsstöd till kryssningsfartyget ”Le Levant”, byggt av Alstom Leroux Naval och avsett att användas i det franska territoriet Saint-Pierre-et-Miquelon, kan inte anses som ett utvecklingsstöd i den betydelse som avses i artikel 4.7 i direktiv 90/684/EEG om stöd till varvsindustrin och är därmed oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

1. Frankrike skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att upphäva stödet och från investerarna, som är de direkta mottagarna av stödet och de nuvarande ägarna av kryssningsfartyget, återkräva det stöd som avses i artikel 1 och som olagligen redan utbetalats till stödmottagarna.

2. Återkravet skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut. Det stöd som skall återkrävas skall innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarnas förfogande till den dag det har återbetalats. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som används vid beräkningen av bidragsekvivalenten inom ramen för regionalstöd.

Artikel 3

Frankrike skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 25 juli 2001.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen