

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 20. december 2001

om statsstøtte, som Tyskland påtænker at yde til fordel for DaimlerChrysler AG i Köllede

(meddelt under nummer K(2001) 4480)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2002/781/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

Detaljeret beskrivelse

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser ⁽¹⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Sagsforløb

- (1) Tyskland anmeldte den påtænkte støtte til Kommissionen den 29. marts 2001. Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger ved brev af 17. maj 2001, og Tyskland besvarede denne anmodning ved brev dateret den 8. juni 2001.
- (2) Ved brev af 30. juli 2001 underrettede Kommissionen Tyskland om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende ovennævnte støtte.
- (3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ⁽²⁾. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til støtten. Kommissionen har ikke modtaget nogen bemærkninger fra interesserede parter.
- (4) Ved breve dateret henholdsvis den 22. august og den 5. november 2001 fremsatte Tyskland bemærkninger til indledningen af undersøgelsesproceduren.

- (5) DaimlerChrysler AG og Mitsubishi Motors Corporation planlægger i fællesskab at konstruere en platform for små personbiler. Denne såkaldte Z-platform tager sigte på segmentet for små personbiler, der konkurrerer med f.eks. VW Polo, VW Lupo og Toyota Yaris. Produktionen af denne bil skal foregå på NedCar-fabrikken i Born (Nederlandene) for det europæiske marked og på en Mitsubishi-fabrik i Japan for det japanske og asiatiske marked.
- (6) Til fremstilling af benzindrevne motorer til de europæiske biler, der skal fremstilles på Z-plattformen, planlægger DaimlerChrysler AG og Mitsubishi Motors Corporation at opføre en helt ny fabrik. Med dette projekt forventer man at skabe 500 nye arbejdspladser. Når projektet er gennemført, vil den installerede produktionskapacitet i Köllede være på 300 000 bilmotorer pr. år, hvoraf 200 000 motorer skal leveres til NedCar-fabrikken og 100 000 til Japan.
- (7) Støttemodtageren vil være DaimlerChrysler AG. Efter oprettelsen i 2003 af et nyt 50/50 % joint venture-selskab mellem DaimlerChrysler AG og Mitsubishi Motors Corporation, der i fællesskab skal drive motorfabrikken, vil alle investeringer og al støtte fuldt ud blive overdraget til dette nye selskab.
- (8) I henhold til anmeldelsen beløber de samlede investeringer sig til 243,9 mio. EUR (nettonutidsværdi: 220,4 mio. EUR), hvoraf de støtteberettigede omkostninger udgør 207,3 mio. EUR (nettonutidsværdi: 185 mio. EUR). Den samlede påtænkte støtte beløber sig til 72,6 mio. EUR (63,8 mio. EUR). Tyskland oplyste, at projektet ikke indebærer førsteledsleverandører af komponenter som omhandlet i rammebestemmelserne for statsstøtte til bilindustrien.

⁽¹⁾ EFT C 263 af 19.9.2001, s. 13.

⁽²⁾ Se fodnote 1.

(9) I henhold til det af Kommissionen godkendte statsstøttekort for perioden 2000-2003 er Kölleda i Thüringen et støtteberettiget område efter EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), hvor der må ydes regionalstøtte til store virksomheder på højst 35 %. Støtten til DaimlerChrysler skal ydes under den 30. rammeplan for forbundsstatens og delstaternes fælles regionalstøtteprogram (Gemeinschaftsaufgabe (GA) »Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur«) samt efter investeringstilskudsloven fra 1999. Støtten vil blive udbetalt i takt med investeringsprojektets fremadskriden. Ifølge de tyske myndigheders oplysninger vil der ud over regionalstøtten ikke blive ydet støtte til andre formål.

(10) Tyskland anfører, at investeringen også kunne gennemføres med en alternativ placering, nemlig i Nyergesujfalu i Ungarn. Ifølge cost-benefit-analysen i den indledende anmeldelse udgør intensiteten af den regionale ulempe i Kölleda 37,8 % i forhold til en sammenlignelig investering foretaget med den alternative placering i Nyergesujfalu i Ungarn.

Kommissionens beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2

(11) Ved brev af 30. juli 2001 underrettede Kommissionen Tyskland om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, med hensyn til følgende punkter:

(12) For det første ønskede Kommissionen nærmere oplysninger om de enkelte støtteberettigede investeringer for at kunne kontrollere den regionale ulempefaktor og projektets støtteintensitet.

(13) For det andet nærede Kommissionen tvivl om en række antagelser i den cost-benefit-analyse, som var fremlagt af de tyske myndigheder, og som ikke forekom at være i overensstemmelse med Kommissionens praksis. Tvivlen vedrørte navnlig visse risikofaktorer (f.eks. på grund af sprogvanskeligheder) i tilfælde af en produktion i Nyergesujfalu, f.eks. i forbindelse med teknologioverførslen i planlægnings-/produktionsfasen, service fra de oprindelige maskinfabrikker og indvirkninger på mærkeprofilen eller nødvendige omkostninger til kvalitetsstyringen i Ungarn. Kommissionen rejste andre spørgsmål, f.eks. om de anslåede jordpriser de to steder, forskellen i lønomkostninger, visse ulemper under kategorien »andre omkostninger« samt bygge- og lageromkostninger i Ungarn.

(14) Endelig tvivlede Kommissionen også på, at DaimlerChrysler/Mitsubishi-gruppens produktionskapacitet efter projektet kun ville blive øget med 33 000 biler om året som oplyst af Tyskland i anmeldelsen.

Bemærkninger fra interesserede parter

(15) Kommissionen modtog ingen bemærkninger fra interesserede parter.

Kommentarer fra Tyskland

(16) Ved breve dateret henholdsvis den 22. august og den 5. november 2001 fremsatte Tyskland bemærkninger til indledningen af undersøgelsesproceduren.

(17) Tyskland forklarede, på hvilke betingelser byen Kölleda havde tilbudt DaimlerChrysler AG den grund, hvor fabrikken i Kölleda skal opføres. Endvidere fik Kommissionen tilsendt yderligere dokumenter, bl.a. den vurdering, som en uafhængig vurderingsmand havde foretaget af grundens værdi.

(18) Tyskland fremsendte også yderligere oplysninger om størrelsen af de støtteberettigede investeringsomkostninger. Med hensyn til de spørgsmål om elementerne i costbenefitanalysen, som Kommissionen rejste ved indledningen af proceduren, gav Tyskland en udførlig forklaring på de antagelser, der var lagt til grund i relation til »teknologioverførsel i planlægnings-/produktionsfasen«, »service fra de oprindelige maskinfabrikker«, »indvirkninger på mærkeprofilen«, »lønomkostninger«, »andre udgiftsulemper«, »byggeomkostninger« og »lageromkostninger«.

(19) Med hensyn til ændringen af produktionskapaciteten anførte Tyskland, at den planlagte produktionsforøgelse med 140 000 biler pr. år (gennem køb af den eksisterende Volvo-kapacitet på NedCar-fabrikken) ikke er relevant fra et statsstøttesynspunkt, da forøgelsen er resultatet af en separat juridisk transaktion, nemlig køb af en eksisterende fabrik. Denne transaktion ville desuden ikke øge den europæiske bilindustris samlede produktionskapacitet. Den planlagte støtte til motorfabrikken i Kölleda var hverken direkte eller indirekte forbundet med DaimlerChrysler AG's køb af andelen i NedCar. Endvidere fremførte Tyskland, at der ikke var nogen årsagsforbindelse mellem støtten til motorfabrikken i Kölleda og den midlertidige forøgelse af NedCars produktionskapacitet med 33 000 biler pr. år i forbindelse med udfasningen af nuværende Volvo- og Mitsubishi-modeller.

Vurdering af støtten

- (20) Den af Tyskland anmeldte foranstaltning til fordel for DaimlerChrysler AG udgør statsstøtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Den skal finansieres af staten eller med statens midler. Da støtten desuden udgør en betydelig del af midlerne til projektet, truer den med at fordreje konkurrencen i Fællesskabet ved at give DaimlerChrysler AG en fordel i forhold til konkurrenter, der ikke modtager støtte. Der foregår endvidere en omfattende samhandel med biler mellem medlemsstaterne.
- (21) Støtten skal ydes til en virksomhed, der fremstiller og samler biler, og som derfor er aktiv i bilindustrien som defineret i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien⁽³⁾ (herefter benævnt »rammebestemmelserne«).
- (22) Rammebestemmelserne fastsætter, at når statslige myndigheder inden for rammerne af en godkendt støtteordning påtænker at yde støtte til et individuelt projekt til en virksomhed i bilindustrien, skal støtten anmeldes forinden, når den når op over en af følgende tærskler: a) samlede projektkostninger på 50 mio. EUR eller b) et samlet bruttobeløb for al støtte, der ydes med statslige midler eller inden for rammerne af en fællesskabsforanstaltning til projektet, på 5 mio. EUR. Her kommer både de samlede projektkostninger og støttebeløbet op over anmeldelsestærsklen. Ved at anmelde den påtænkte støtte til DaimlerChrysler AG har Tyskland således opfyldt kravene i EF-traktatens artikel 88, stk. 3.
- (23) I lyset af støttens art og formål samt investeringens geografiske placering mener Kommissionen ikke, at EF-traktatens artikel 87, stk. 2, litra a), b) og c), finder anvendelse. I artikel 87, stk. 3, nævnes andre former for støtte, der kan betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Hvorvidt støtten er forenelig med fællesmarkedet eller ej, skal vurderes ud fra situationen i Fællesskabet som helhed og ikke kun situationen i det enkelte land. For at sikre, at fællesmarkedet fortsat fungerer efter hensigten, og under hensyn til princippet i EF-traktatens artikel 3, litra g), må undtagelserne i artikel 87, stk. 3, fortolkes restriktivt. For så vidt angår undtagelsesbestemmelserne i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra b) og d), er det klart, at den pågældende støtte hverken tager sigte på et projekt af fælleseuropæisk interesse eller et projekt, der skal afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i Tysklands økonomi, fremme kulturen eller bevare kulturarven. Med hensyn til undtagelserne i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a) og c), bemærker Kommissionen, at investeringsprojekterne skal gennemføres i en region i Thüringen, der er støtteberettiget efter litra a). I henhold til Tysklands nye regionalstøttekort, der blev godkendt af Kommissionen den 29. juli 1999 for regionerne under artikel 87, stk. 3, litra a), er projektet beliggende i et område med et regionalstøtteeftersøgt for store virksomheder på 35 % i bruttosubventionsækvivalent.
- (24) Hvad angår byen Kölldas salg af den grund, hvor projektet skal gennemføres, til DaimlerChrysler AG, fremsendte Tyskland yderligere dokumentation og forklarede i sine bemærkninger til indledningen af proceduren, på hvilke betingelser grunden var solgt. Ifølge Tyskland var grundene i det tilgrænsende industri- og erhvervsområde i de seneste tre år blevet solgt til en gennemsnitlig pris af 11 DEM/m² til de virksomheder, som etablerede sig der. En uafhængig vurderingsmand foretog en vurdering af grundens værdi, hvilket kræves i henhold til tysk lov (§ 192 i Baugesetzbuch). Denne vurderingsrapport, hvori grundens værdi ansættes til 11,80 DEM/m², blev fremsendt til Kommissionen. Tyskland anførte, at DaimlerChrysler fik tilbudt den pågældende grund til 12 DEM/m². Kommissionen mener derfor ikke, at DaimlerChrysler AG modtager nogen støtte i forbindelse med købet af grund.
- (25) For at kunne afgøre, om regionalstøtte er forenelig med fællesmarkedet efter artikel 87, stk. 3, litra a), skal Kommissionen undersøge, om betingelserne i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien er opfyldt.
- (26) For at kunne godkende støtte i medfør af disse rammebestemmelser skal Kommissionen efter at have kontrolleret, at den pågældende region er støtteberettiget i henhold til EF-retten, undersøge, om investoren kunne have valgt et andet sted til sit projekt for derved at påvise behovet for støtte, navnlig under hensyn til projektets mobilitet.
- (27) Kommissionen har undersøgt projektets geografiske mobilitet. I denne henseende skal den motorkøretøjskoncern, som støtten påtænkes ydet til, klart og overbevisende godtgøre, at der findes en økonomisk rentabel

⁽³⁾ EFT C 279 af 15.9.1997, s. 1.

alternativ placering til projektet. Kommissionen bemærker, at eksterne konsulenter (A.T. Kearney) efter beslutningen om at søge en ny beliggenhed til produktionen gennemførte en udvælgelsesundersøgelse for DaimlerChrysler, hvori man sammenlignede 50 placeringer i syv europæiske lande. Som et resultat af denne undersøgelse, og under hensyntagen til den tekniske, kvantitative, kvalitative og risikorelaterede vurdering, blev Köllede i Thüringen og Nyergesujfalu i Ungarn udpeget som de to bedste placeringer. I betragtning af investeringens karakter af et nyt projekt på et helt nyt sted og under hensyn til den dokumentation, Tyskland har fremlagt (bl.a. beliggenhedsundersøgelser, korrespondance med de ungarske myndigheder), anses Nyergesujfalu for et bæredygtigt alternativ til Köllede. Kommissionen konkluderer, at projektet således er mobilt og derfor kan betragtes som berettiget til regionalstøtte, da det er nødvendigt med støtte for at tiltrække investeringer i regionen.

- (28) Regionalstøtte til moderniseringer og rationaliseringer, der generelt ikke er mobile projekter, godkendes ikke i bilindustrien. Det her omhandlede projekt drejer sig imidlertid om en helt ny fabrik på en bar mark og anses derfor for at være et omstillingsprojekt, der er berettiget til regionalstøtte.
- (29) Med hensyn til de støtteberettigede omkostninger har Kommissionen kun medregnet de omkostninger, der kan henføres til det støttede område. Af de samlede nominelle omkostninger til projektet på 243,9 mio. EUR udgør et beløb på 36,6 mio. EUR udgifter til investeringer i distributionsudstyr uden for støtteområdet. Som en følge heraf udgør de støtteberettigede omkostninger, som Kommissionen har medregnet, 207,3 mio. EUR (nettonutidsværdi: 185 mio. EUR).
- (30) Sammen med en ekstern bilekspert har Kommissionen vurderet den i anmeldelsen medsendte cost-benefit-analyse med henblik på at klarlægge, om den påtænkte regionalstøtte står i et rimeligt forhold til de regionale problemer, den skal afhjælpe. Efter indledningen af proceduren afklarede Tyskland visse elementer i cost-benefit-analysen, som der var blevet sat spørgsmålstejn ved (f.eks. omfanget af den støtteberettigede investering, beregningerne af lønomkostninger og byggeomkostninger samt størrelsen af det nødvendige areal begge steder). Hovedårsagen til Kölledas ulemper er de væsentligt højere udgifter til arbejds løn i Tyskland.
- (31) Men Kommissionen var fortsat skeptisk med hensyn til bestemte risikofaktorer i »Nyergesujfalu-scenariet«. Der er navnlig tale om sprogvanskelighederne i Ungarn og

andre faktorer som teknologioverførslen i planlægnings-/produktionsfasen og vanskelighederne med at få service fra de oprindelige maskinfabrikanter. Kommissionen mener, at der ville være behov for et betydeligt uddannelsesprogram i Ungarn, herunder sprogundervisning. I sine bemærkninger til indledningen af proceduren anførte Tyskland, at sådanne omkostninger er medtaget i kategorierne »sprogundervisning«, »teknisk oplæring hos leverandører«, »oplæring på jobbet«, »udenlandske medarbejdere« og »grunduddannelse«, der samlet er sat til 6,93 mio. EUR (i forhold til 3,29 mio. EUR i Köllede). Tyskland mener, at de deraf følgende ulemper beløber sig til 3,64 mio. EUR, hvormed der er taget højde for alle risikofaktorer.

- (32) Kommissionen finder det ikke plausibelt, at ulemperne kun er sat til et beløb på 3,64 mio. EUR. Ungarn er et land, hvor DaimlerChrysler aldrig før har produceret biler. Kommissionen anser det for meget sandsynligt, at sprogfordelen, beliggenheden tættere på DaimlerChryslers centrale motorplanlægningsenhed i Stuttgart og mærkeprofilen er afgørende faktorer, der taler for at placere fabrikken i Köllede. Navnlig ville der i Nyergesujfalu være en reel risiko for en langsommere start med produktionstab til følge. Nyergesujfalus fjernere geografiske beliggenhed og den dermed mere komplicerede logistiske struktur medfører også større logistiske risici (f.eks. med henblik på at undgå afbræk i produktionen i tilfælde af transportproblemer, strejker osv.), navnlig da de fleste komponenter ifølge oplysningerne fra Tyskland skulle leveres fra steder uden for Ungarn.
- (33) For at tage højde for disse faktorer har Kommissionen efter at have rådført sig med sin eksterne bilekspert opstillet et forsigtigt skøn og indregnet et beløb på 14,49 mio. EUR i cost-benefit-analysen i stedet for de 3,64 mio. EUR, der blev opereret med i anmeldelsen. Det svarer til 1 % af den samlede omsætning (antal producerede motorer ganget med de respektive ab fabrik-priser på motorerne) over en femårig periode.
- (34) Denne ændring i cost-benefit-analysen giver et resultat, der afviger fra det oprindeligt anmeldte. Nettonutidsværdien af det regionale handicap beløber sig i Köllede til 59,07 mio. EUR, mens nutidsværdien af de støtteberettigede omkostninger i Köllede udgør 185 mio. EUR, hvilket giver en intensitet for ulemperne ved Kölledeprojektet i forhold til Nyergesujfalu på 31,93 %.

- (35) Eftersom bilindustrien er en følsom sektor, har Kommissionen endelig også overvejet spørgsmålet om en justering (en såkaldt »top-up«) i form af en modificering af den tilladelige støtteintensitet på mellem - 2 og + 4 procentpoint på grundlag af investeringsprojektets indvirkninger på konkurrencen, navnlig som følge af en ændring i den omhandlede koncerns produktionskapacitet på det pågældende marked, og regionens status som støtteområde. Indvirkningen på sektoren anses for »stor«, når forholdet mellem koncernens kapacitet efter investeringen (C(f)) og dens kapacitet før investeringen (C(i)) er over eller lig med 1,01. Da de fleste bilfabrikanter selv fremstiller deres motorer, er Kommissionen af den opfattelse, at det relevante marked for en bilproducentens motorproduktion er det bilmarked, som motorerne fremstilles til. På fabrikken i Köllede bygges motorerne til personbiler.
- (36) Tyskland fremlagde modstridende oplysninger vedrørende kapaciteten på NedCar-fabrikken i Born (Nederlandene). I sin oprindelige anmeldelse angav Tyskland en kapacitet på 280 000 biler om året før og 313 000 biler om året efter investeringen, men anførte i et brev af 5. november 2001 til Kommissionen, at kapaciteten efter investeringerne i fabrikken kun ville udgøre 215 000 biler. Det blev forklaret med de uddannelsesforanstaltninger, der måtte iværksættes, og de omstillinger, der måtte foretages for at tilpasse anlæggene til de nye modeller. Efter samråd med sin eksterne bilekspert mener Kommissionen imidlertid, at den plausible produktionskapacitet (før og efter investeringen) på NedCar-fabrikken udgør 280 000 biler.
- (37) Tyskland gjorde også gældende, at forøgelsen af DaimlerChryslers og Mitsubishis produktionskapacitet på 140 000 biler om året ikke beroede på støtten til motorfabrikken, men derimod skyldtes, at man havde overtaget en andel i en eksisterende bilfabrik⁽⁴⁾. Under henvisning til, at denne overtagelse fandt sted uafhængigt af investeringerne i motorfabrikken, at der ikke blev ydet statsstøtte til den, og at den ikke førte til nogen ændringer i den samlede produktionskapacitet i bilindustrien, gjorde Tyskland gældende, at der ikke skulle tages hensyn til denne kapacitetsforøgelse på 140 000 biler ved analysen af virkningerne på markedet (»top-up«).
- (38) Kommissionen er ikke enig i Tysklands argumentation. Rammebestemmelserne for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien kræver en analyse af »en eventuel ændret produktionskapacitet i den omhandlede koncern på det pågældende marked«. I denne henseende er det ikke relevant, om en kapacitetsforøgelse foregår ved etablering af en ny fabrik eller overtagelse af andele i en eksisterende fabrik. De to typer kapacitetsforøgelse har sammenlignelige indvirkninger på konkurrencen.
- (39) Tyskland hævder, at Mitsubishis køb af Volvos andel i NedCar bør betragtes uafhængigt af DaimlerChrysler/Mitsubishis motorprojekt i Köllede. Det er imidlertid indlysende, at der ikke ville være behov for øget motorproduktionskapacitet, hvis der ikke skete en tilsvarende forøgelse af samlekapaciteten på NedCar-fabrikken. Når projektet er fuldført, vil den installerede produktionskapacitet i Köllede faktisk være på 300 000 motorer pr. år, hvoraf 200 000 skal leveres til NedCar-fabrikken til fremstilling af personbiler til det europæiske marked. Mitsubishis produktionskapacitet for personbiler på NedCar-fabrikken udgør i øjeblikket 140 000 biler om året, og denne kapacitet vil blive øget med yderligere 140 000 biler om året efter investeringen i Köllede. Endvidere forsvinder den Volvo-kapacitet på NedCar-fabrikken, der er solgt til Mitsubishi, ikke: Den flyttes til Volvo-fabrikken i Gent (Belgien), hvilket også vil betyde en væsentlig kapacitetsforøgelse.
- (40) Hvis man regner med en kapacitetsforøgelse på 140 000 biler, vil gruppens kapacitetsforøgelse være betydelig. DaimlerChrysler/Mitsubishi-gruppens produktionskapacitet i Europa udgør 1 602 080 biler før investeringen og 1 742 080 biler efter investeringen (en forøgelse på 9 %).
- (41) Under hensyntagen til regionens status som støtteberettiget område efter EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), og de »store« følger, som ændringen af den pågældende koncerns produktionskapacitet har, reducerede Kommissionen den tilladte støtteintensitet med 1 procentpoint til 30,93 % for investeringen i Köllede.

Konklusion

- (42) Kommissionen er af den opfattelse, at projektet er mobilt, og at støtten er nødvendig for dets gennemførelse. Nettonutidsværdien af den påtænkte støtte til DaimlerChrysler for projektet i Köllede udgør 63,8 mio. EUR med en påtænkt støtteintensitet på 34,5 % i bruttosubventionsækvivalent. Skønt den påtænkte støtteintensitet er lavere end det regionale støtteloft på 35 %

⁽⁴⁾ Der er tale om NedCar-fabrikken i Born (Nederlandene), som ejes 50/50 % af Volvo og Mitsubishi og har en kapacitet på 280 000 biler om året. Mitsubishi vil overtage Volvos 50 % af fabrikken.

i bruttosubventionsækvivalent, er den imidlertid højere end den regionale ulempefaktor, som er beregnet i cost-benefit-analysen, og som efter regulering med en »top-up« udgør 30,93 % af de støtteberettigede investeringer.

- (43) Som følge deraf kan Kommissionen kun tillade en støtte på 30,93 % af den støtteberettigede investering på 185 mio. EUR (nettonutidsværdi), hvilket svarer til et beløb på 57,22 mio. EUR (nettonutidsværdi). En påtænkt støtte på 6,58 mio. EUR (nettonutidsværdi) er uforenelig med fællesmarkedet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Den statsstøtte på 57,22 mio. EUR (nettonutidsværdi), som Tyskland påtænker at yde DaimlerChrysler AG til dennes

investering i Köllede, er forenelig med fællesmarkedet i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a).

2. Den statsstøtte på 6,58 mio. EUR (nettonutidsværdi), som Tyskland påtænker at yde DaimlerChrysler AG til dennes investering i Köllede, er uforenelig med fællesmarkedet og må ikke ydes.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. december 2001.

På Kommissionens vegne

Mario MONTI

Medlem af Kommissionen