

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 20 de diciembre de 2001

relativa a la ayuda estatal que Alemania tiene previsto conceder en favor de DaimlerChrysler AG en Kölleda

[notificada con el número C(2001) 4480]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2002/781/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Descripción detallada

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el primer párrafo 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,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

Procedimiento

- (1) El 29 de marzo de 2001, Alemania notificó a la Comisión el proyecto de ayuda. Por carta de 17 de mayo de 2001, la Comisión solicitó información complementaria, solicitud a la que Alemania respondió con carta de 8 de junio de 2001.
- (2) Por carta de 30 de julio de 2001, la Comisión informó a Alemania de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE con respecto a esta ayuda.
- (3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión. La Comisión no recibió observaciones al respecto por parte de los interesados.
- (4) Por cartas de 22 de agosto de 2001 y 5 de noviembre de 2001, Alemania remitió sus comentarios a la incoación del procedimiento de investigación.

- (5) DaimlerChrysler AG y Mitsubishi Motors Corporation tienen previsto producir una plataforma conjunta para vehículos utilitarios. Esta plataforma, denominada Z, tiene como objetivo el segmento de mercado de turismos pequeños, en el que compite con modelos como el VW Polo, el VW Lupo y el Toyota Yaris. Los vehículos se construirán en la fábrica NedCar de Born (Países Bajos) para el mercado europeo y en una fábrica de Mitsubishi en Japón para el mercado japonés y asiático.
- (6) Para la producción de los motores de gasolina destinados a los vehículos europeos de la plataforma Z, DaimlerChrysler AG y Mitsubishi Motors Corporation tienen previsto construir una fábrica de motores completamente nueva. Con este proyecto se espera crear unos 500 puestos de trabajo. Una vez realizado el proyecto, la capacidad de producción instalada en Kölleda será de 300 000 motores anuales, de los cuales 200 000 se suministrarán a la fábrica NedCar y 100 000 a Japón.
- (7) El beneficiario de la ayuda sería DaimlerChrysler AG. Tras la creación en el año 2003 de una nueva empresa en participación, que será propiedad al 50 % de DaimlerChrysler AG y Mitsubishi Motors Corporation y estará a cargo de la explotación de la fábrica de motores, las inversiones y ayudas se transferirán íntegramente a esta empresa nueva.
- (8) Según la notificación, las inversiones ascienden a un total de 243,9 millones de euros (valor actual: 220,4 millones de euros), de los que 207,3 millones de euros representan costes subvencionables (valor actual: 185 millones de euros). La ayuda prevista asciende a un total de 72,6 millones de euros (valor actual: 63,8 millones de euros). Las autoridades alemanas señalaron que el proyecto no llevaba asociado ningún fabricante de componentes de primer orden en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor.

⁽¹⁾ DO C 263 de 19.9.2001, p. 13.

⁽²⁾ Véase la nota a pie de página 1.

- (9) En virtud del mapa de ayudas regionales autorizado por la Comisión para el período 2000-2003, el municipio de Kölleda, en el Estado federado de Turingia, es una región asistida en el sentido de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, en la que las grandes empresas pueden recibir ayudas regionales hasta un límite máximo del 35 %. Está previsto que la ayuda a DaimlerChrysler se conceda con arreglo al 30º programa marco de la iniciativa conjunta «mejora de la estructura económica regional» (30. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur») y a la Ley de primas fiscales a la inversión de 1999 (Investitionszulagengesetz 1999). La ayuda se pagará de forma escalonada en función del progreso del proyecto de inversión. De acuerdo con la información facilitada por Alemania, aparte de la ayuda regional no se han previsto ayudas para otros fines.
- (10) Según las autoridades alemanas, la inversión también podría llevarse a cabo en un emplazamiento alternativo, concretamente en Nyergesujfalu (Hungría). El análisis coste/beneficio incluido en la notificación inicial cifra la intensidad de la desventaja regional de Kölleda en comparación con una inversión comparable en el emplazamiento húngaro de Nyergesujfalu en un 37,8 %.

Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE

- (11) Por carta de 30 de julio de 2001, la Comisión informó a Alemania de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE respecto de los puntos siguientes:
- (12) En primer lugar, la Comisión solicitó aclaraciones respecto de cada una de las inversiones subvencionables a fin de poder examinar el alcance de la desventaja regional y la intensidad de ayuda del proyecto.
- (13) Además, la Comisión tenía dudas en lo relativo a una serie de presunciones contenidas en el análisis coste/beneficio presentado por Alemania, que no parecían ajustarse a la práctica de la Comisión. Las dudas se referían, en particular, a determinados factores de riesgo (por ejemplo, a causa de dificultades lingüísticas) en el supuesto de localizar la producción en Nyergesujfalu, tales como la transferencia de tecnología en la fase de planificación y producción, el apoyo por parte de los fabricantes originales de la maquinaria, las repercusiones en la imagen de marca o los costes de gestión de la calidad necesarios en Hungría. Otros puntos respecto de los cuales la Comisión formuló sus reservas se referían al coste estimado de los terrenos en los dos emplazamientos, a la diferencia en los costes de personal, a ciertas desventajas consignadas en el apartado «otros costes», así como a los costes de construcción y almacenamiento en Hungría.

- (14) Por último, la Comisión dudaba de que la capacidad de producción del grupo DaimlerChrysler/Mitsubishi sólo fuera a aumentar como consecuencia del proyecto en 33 000 vehículos anuales, según indicaba Alemania en la notificación.

Observaciones de los interesados

- (15) La Comisión no recibió observaciones por parte de los interesados.

Comentarios de Alemania

- (16) Por cartas de 22 de agosto de 2001 y 5 de noviembre de 2001, Alemania remitió sus comentarios a la incoación del procedimiento de investigación.
- (17) Alemania expuso las condiciones en las que la ciudad de Kölleda ofreció a DaimlerChrysler AG los terrenos en los que se está construyendo la fábrica. Además, se presentaron otros documentos a la Comisión, tales como un estudio elaborado por un experto independiente sobre el valor de los terrenos.
- (18) Alemania remitió, asimismo, información complementaria sobre el volumen de los costes de inversión subvencionables. Por lo que se refiere a las dudas formuladas por la Comisión en la incoación del procedimiento respecto de algunos elementos utilizados en el análisis coste/beneficio, Alemania explicó con mayor detalle las presunciones relativas a la «transferencia de tecnología en la fase de planificación y producción», al «apoyo por parte de los fabricantes originales de la maquinaria», a las «repercusiones en la imagen de marca», a los «costes de personal», a las desventajas consignadas en el apartado «otros costes», a los «costes de construcción» y a los «costes de almacenamiento».
- (19) Por lo que se refiere a la variación en la capacidad de producción, las autoridades alemanas alegaron que, en particular, el aumento previsto de la capacidad de producción en 140 000 vehículos anuales (mediante la compra de las capacidades existentes de Volvo en la fábrica NedCar) no es relevante a efectos del control de las ayudas estatales, puesto que es consecuencia de una transacción jurídica distinta, a saber, la compra de una fábrica existente. Además, esta transacción no aumentará, a su juicio, la capacidad de producción total de la industria europea del automóvil. Alemania afirma que la ayuda prevista para la fábrica de motores de Kölleda no está relacionada ni directa ni indirectamente con la compra por parte de DaimlerChrysler AG de una participación en NedCar. Señala, asimismo, que no hay ningún nexo causal entre la ayuda para la fábrica de motores de Kölleda y el aumento transitorio de la capacidad de producción anual de la fábrica NedCar en 33 000 vehículos durante la fase de retirada paulatina de los modelos de Volvo y Mitsubishi.

Evaluación de la ayuda

- (20) La medida notificada por Alemania en favor de DaimlerChrysler AG constituye una ayuda estatal en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE. Dicha ayuda será financiada por el Estado o mediante fondos estatales. Puesto que constituye una contribución significativa a la financiación del proyecto, la ayuda amenaza con falsear la competencia en la Comunidad al otorgar a DaimlerChrysler AG una ventaja frente a otros competidores que no reciben ayudas. Por último, existe un intenso intercambio comercial entre los Estados miembros en el sector del automóvil.
- (21) La ayuda está destinada a una empresa dedicada a la fabricación y el montaje de automóviles y que, por lo tanto, forma parte del sector de los vehículos de motor en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al sector de los vehículos de motor ⁽³⁾ (en adelante, «las Directrices sobre vehículos de motor»).
- (22) En virtud de las Directrices sobre vehículos de motor, una ayuda que los poderes públicos prevean conceder a un proyecto individual en virtud de un régimen de ayudas autorizado, en beneficio de una empresa que ejerza sus actividades en el sector de los vehículos de motor debe notificarse antes de su concesión si se supera uno de los dos umbrales siguientes: a) el coste total del proyecto es igual a 50 millones de euros; b) el importe bruto total de las ayudas estatales y de las ayudas procedentes de instrumentos comunitarios para el proyecto es igual a 5 millones de euros. Tanto el coste total del proyecto como el importe de las ayudas superan el umbral de notificación. Por consiguiente, al notificar la ayuda propuesta en favor de DaimlerChrysler AG, Alemania ha cumplido la obligación que le incumbe en virtud del apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE.
- (23) Teniendo en cuenta la naturaleza y el objetivo de la ayuda, así como el emplazamiento del proyecto de inversión, la Comisión considera que no son aplicables las letras a), b) y c) del apartado 2 del artículo 87 del Tratado CE. El apartado 3 del artículo 87 prevé otros tipos de ayuda que pueden considerarse compatibles con el mercado común. Dicha compatibilidad ha de evaluarse a escala comunitaria y no a nivel meramente nacional. A fin de garantizar el funcionamiento adecuado del mercado común y cumplir el objetivo recogido en la letra g) del artículo 3 del Tratado CE, las excepciones previstas en el apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE han de interpretarse de manera estricta. En cuanto a las excepciones de las letras b) y d) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, es evidente que la ayuda considerada no está destinada a un proyecto de interés común europeo o a poner remedio a una grave perturbación en la economía alemana, ni a promover la cultura y la conservación del patrimonio. Por lo que se refiere a las excepciones previstas en las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, la Comisión constata que el proyecto de inversión se lleva a cabo en una región de Turingia que puede acogerse a ayudas en el sentido de la letra a). Con arreglo al nuevo mapa de ayudas regionales de Alemania, autorizado por la Comisión el 29 de julio de 1999 para las regiones asistidas en el sentido de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, el proyecto está situado en una zona para la que se ha establecido un límite máximo de ayuda regional a las grandes empresas del 35 % del equivalente bruto de subvención.
- (24) Por lo que se refiere a la venta de los terrenos en los que se realizará el proyecto por la ciudad de Kölleda a DaimlerChrysler AG, Alemania facilitó documentación adicional y explicó en sus comentarios a la incoación del procedimiento las condiciones en las que se realizó la venta. Según la información proporcionada por Alemania, a lo largo de los últimos tres años los terrenos del polígono industrial y comercial colindante se vendieron a 11 marcos alemanes/m² a las empresas que se instalaron en él. Un experto independiente elaboró un estudio del valor de los terrenos, tal y como establece la legislación alemana (artículo 192 de la Ley de edificación «Baugesetzbuch»). Dicho estudio, en el que el valor de los terrenos se cifra en 11,80 marcos alemanes/m², se remitió a la Comisión. Alemania declaró que los terrenos en cuestión se ofrecieron a DaimlerChrysler a 12 marcos alemanes/m². Por consiguiente, la Comisión considera que DaimlerChrysler AG no recibe ninguna ayuda por la compra de los terrenos.
- (25) Para poder determinar si una ayuda regional es compatible con el mercado común en virtud de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE, la Comisión debe verificar si se cumplen las condiciones establecidas en las Directrices sobre vehículos de motor.
- (26) A fin de poder autorizar una ayuda en aplicación de las Directrices sobre vehículos de motor, la Comisión examina si la región en cuestión puede recibir ayudas conforme a la legislación comunitaria y si el inversor podría haber elegido un emplazamiento alternativo para su proyecto, con objeto de demostrar la necesidad de la ayuda, sobre todo en lo relativo a la movilidad del proyecto.
- (27) La Comisión ha estudiado la movilidad geográfica del proyecto. A este respecto, el grupo automovilístico al que está previsto conceder la ayuda debe demostrar de forma clara y convincente que existe un emplazamiento

⁽³⁾ DO C 279 de 15.9.1997, p. 1.

alternativo económicamente viable para su proyecto. La Comisión observa que, una vez tomada la decisión de buscar un centro de producción completamente nuevo, unos consultores externos (A.T. Kearney) realizaron para DaimlerChrysler AG un estudio comparativo de 50 emplazamientos distribuidos en siete países europeos. A partir de este estudio se determinó, tomando en consideración la valoración técnica, cuantitativa y cualitativa y la evaluación del riesgo, que los dos mejores emplazamientos posibles eran Köllede (Turingia) y Nyergesujfalu (Hungría). Habida cuenta de que se trata de un proyecto de inversión en un emplazamiento completamente nuevo y atendiendo a los documentos remitidos por Alemania (por ejemplo, estudios de localización, correspondencia con las autoridades húngaras), se considera que el emplazamiento de Nyergesujfalu es una alternativa viable a Köllede. Por consiguiente, la Comisión concluye que el proyecto es móvil y puede optar a ayudas regionales, dado que éstas constituyen un incentivo necesario para la inversión en esta región asistida.

- (28) Las ayudas regionales destinadas a la modernización y racionalización, que no suelen ser móviles, no se autorizan en el sector de los vehículos de motor. Ahora bien, el proyecto en cuestión se refiere a un centro de producción completamente nuevo en un emplazamiento nuevo y, por lo tanto, se considera como una transformación que puede optar a ayudas regionales.
- (29) Por lo que se refiere a los costes subvencionables, la Comisión sólo ha tomado en consideración los costes que se generan en la región asistida. De los costes nominales totales del proyecto por valor de 243,9 millones de euros, un importe de 36,6 millones de euros corresponde a las inversiones en concepto de utillaje de proveedores localizados fuera de la región asistida. Por consiguiente, los costes subvencionables que la Comisión tiene en cuenta ascienden a 207,3 millones de euros (valor actual: 185 millones de euros).
- (30) La Comisión ha examinado, con ayuda de su experto externo en materia de automóviles, el análisis coste/beneficio contenido en la notificación a fin de determinar si la ayuda regional prevista es proporcional a los problemas regionales que pretende resolver. Tras la incoación del procedimiento, Alemania explicó algunos elementos del análisis coste/beneficio que suscitaban dudas (como el alcance de la inversión subvencionable, las presunciones en lo relativo a los costes laborales y de construcción y el tamaño necesario de los terrenos en ambos emplazamientos). La razón principal de la desventaja de Köllede estriba en que los costes laborales son significativamente mayores en Alemania.
- (31) Con todo, no pudieron despejarse todas las dudas de la Comisión respecto de determinados factores de riesgo del «escenario Nyergesujfalu». Se trata, en particular, de

los problemas lingüísticos en Hungría y de otros factores como la transferencia de tecnología durante la fase de planificación y producción y la mayor dificultad para que los fabricantes originales de la maquinaria presten su apoyo en Hungría. La Comisión considera que en Hungría sería necesario realizar un amplio programa de formación que incluyera cursos de idiomas. En sus comentarios a la incoación del procedimiento, Alemania adujo que dichos costes estaban incluidos en los apartados «formación lingüística», «formación técnica de los proveedores», «formación en el puesto de trabajo», «trabajadores en régimen de expatriación» y «formación preparatoria al trabajo» y ascendían a 6,93 millones de euros (frente a los 3,29 millones de euros en Köllede). Alemania señaló que la desventaja resultante de 3,64 millones de euros era suficiente para tener en cuenta todos los factores de riesgo.

- (32) La Comisión no considera plausible que una desventaja de 3,64 millones de euros sea suficientemente elevada. Hungría es un país en el que DaimlerChrysler AG no tiene ninguna experiencia hasta el momento en la producción de automóviles. La Comisión considera muy probable que factores como la ventaja lingüística, la menor distancia respecto del centro de planificación de motores de DaimlerChrysler en Stuttgart y la imagen de marca sean determinantes para que DaimlerChrysler opte por el emplazamiento en Köllede. En el caso de Nyergesujfalu, habría un riesgo real de que la puesta en marcha de la producción fuera más lenta, con la consiguiente pérdida de producción. El alejamiento geográfico de Nyergesujfalu y la mayor complejidad resultante de la estructura logística también implican unos riesgos logísticos mayores (por ejemplo, a la hora de evitar interrupciones de la producción en caso de dificultades en el transporte, huelgas, etc.), tanto más cuanto que el suministro de la mayoría de los componentes procedería, según Alemania, de proveedores situados fuera de Hungría.
- (33) Para tener en cuenta estos factores, la Comisión ha incluido en el análisis coste/beneficio, en una estimación prudente y tras consultar a su experto externo en materia de automóviles, un importe de 14,49 millones de euros en lugar de los 3,64 millones de euros notificados. Dicho importe equivale al 1 % del volumen de negocios total (número de motores producidos multiplicado por el correspondiente precio unitario franco fábrica) durante un período de evaluación de cinco años.
- (34) Esta modificación del análisis coste/beneficio arroja un resultado distinto del inicialmente indicado en la notificación. El valor actual de la desventaja regional en Köllede asciende a 59,07 millones de euros, mientras que el valor actual de los costes subvencionables en dicho emplazamiento alcanza los 185 millones de euros, de lo que se deduce una intensidad de la desventaja del proyecto frente a Nyergesujfal del 31,93 %.

- (35) Por último, dado el carácter sensible del sector de los vehículos de motor, la Comisión también examina la cuestión del ajuste (el llamado *top-up*), por medio del cual la intensidad de ayuda autorizada se aumenta o reduce entre -2 y +4 puntos porcentuales en función de las repercusiones del proyecto de inversión sobre la competencia —sobre todo a raíz de la variación en la capacidad de producción del grupo en cuestión en el mercado de que se trate— y de la condición de región asistida de la zona correspondiente. Una incidencia elevada sobre el sector significa que la relación entre la capacidad del grupo tras la inversión [C(f)] y la capacidad del mismo antes de la inversión [C(i)] es superior o igual a 1,01. Como la mayoría de los fabricantes de automóviles también fabrican sus propios motores, la Comisión estima que el mercado de automóviles al que están destinados los motores también se ha de considerar el mercado correspondiente a la producción de motores del fabricante. Los motores construidos en la fábrica de Kölleda se destinan a turismos.
- (36) Alemania presentó información contradictoria sobre la capacidad de la fábrica NedCar de Born (Países Bajos). Mientras que en la notificación original había indicado que la capacidad pasaría de 280 000 vehículos anuales antes de la inversión a 313 000 vehículos anuales después de la inversión, en su carta a la Comisión de 5 de noviembre de 2001 señaló que la capacidad de la fábrica tras la inversión sólo sería de 215 000 vehículos. Este hecho se explicó aduciendo las medidas de formación necesarias, así como las medidas de transformación que requería la construcción de las líneas de producción de los modelos nuevos. Sin embargo, la Comisión considera, después de haber consultado a su experto externo en materia de automóviles, que la capacidad de producción plausible (antes y después de la inversión) de la fábrica NedCar asciende a 280 000 unidades.
- (37) Alemania alega, asimismo, que el aumento de la capacidad de producción de DaimlerChrysler y Mitsubishi en 140 000 vehículos anuales no se produce a raíz de la subvención de la fábrica de motores, sino de la adquisición de una participación en una fábrica de automóviles existente⁽⁴⁾. Como dicha adquisición es independiente de la inversión en la fábrica de motores y no es subvencionada mediante ayudas estatales y dado que no se modifica la capacidad de producción total de la industria europea del automóvil a raíz de esta transacción, Alemania considera que el aumento de capacidad en 140 000 unidades no debe tenerse en cuenta en el análisis de la incidencia en el mercado (*top-up*).
- (38) La Comisión no comparte este argumento de Alemania. Conforme a las Directrices sobre vehículos de motor, debe estudiarse «la variación de las capacidades de producción del grupo de que se trate en el mercado pertinente». En este sentido, es indiferente que la capacidad aumente por la creación de una nueva fábrica o por la compra de participaciones en una fábrica existente. Ambas formas de aumento de la capacidad tienen una incidencia comparable en la competencia.
- (39) Alemania alega que la compra de la participación de Volvo en NedCar por Mitsubishi debe considerarse independiente del proyecto de DaimlerChrysler/Mitsubishi de fabricar motores en Kölleda. Sin embargo, es manifiesto que no se necesitarían capacidades adicionales de producción de motores si no se produjera a la vez un aumento de la capacidad de producción de vehículos en la fábrica NedCar. De hecho, una vez concluido el proyecto, la capacidad de fabricación de motores instalada en Kölleda es de 300 000 motores al año, de los que 200 000 se envían a la fábrica NedCar para la producción de turismos destinados al mercado europeo. Mientras que la capacidad de producción de turismos de Mitsubishi en la fábrica NedCar asciende actualmente a 140 000 unidades anuales, esta capacidad aumentará en otras 140 000 unidades anuales tras la inversión en Kölleda. Además, la capacidad de Volvo no desaparecerá tras la venta a Mitsubishi de su participación en la fábrica NedCar, sino que se trasladará a la fábrica de Volvo en Gante (Bélgica), la cual a su vez experimentará un aumento importante de su capacidad.
- (40) El incremento en 140 000 unidades representaría un aumento importante de la capacidad del grupo. La capacidad de producción del grupo DaimlerChrysler/Mitsubishi en Europa asciende a 1 602 080 vehículos antes y 1 742 080 vehículos después de la inversión (incremento del 9 %).
- (41) Teniendo en cuenta que se trata de una región asistida en el sentido de la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE y que la incidencia de la variación en la capacidad de producción del grupo es «elevada», la Comisión redujo la intensidad de ayuda máxima autorizada para el proyecto de inversión en Kölleda en un punto porcentual, situándola en el 30,93 %.

Conclusiones

- (42) La Comisión considera que el proyecto es móvil y que la ayuda es necesaria para su realización. El valor actual de la ayuda prevista en favor de DaimlerChrysler para el proyecto en Kölleda asciende a 63,8 millones de euros, con una intensidad de ayuda prevista del 34,5 % de equivalente bruto de subvención. Aunque este porcentaje

⁽⁴⁾ Se trata de la planta NedCar, situada en Born (Países Bajos), que es propiedad de Volvo y Mitsubishi al 50 % y tiene una capacidad de 280 000 vehículos anuales. Mitsubishi asumirá la participación del 50 % de Volvo.

es inferior al límite máximo de ayuda regional del 35 % de equivalente bruto de subvención, la intensidad de ayuda prevista es sin embargo superior al porcentaje de la desventaja regional calculado en el análisis coste/beneficio, que asciende al 30,93 % de las inversiones subvencionables, una vez realizado el ajuste a la baja.

- (43) Por consiguiente, la Comisión sólo puede autorizar una ayuda equivalente al 30,93 % de la inversión subvencionable de 185 millones de euros (valor actual), es decir, un importe de 57,22 millones de euros (valor actual). La ayuda prevista restante por importe de 6,58 millones de euros (valor actual) es incompatible con el mercado común.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La ayuda estatal por importe de 57,22 millones de euros que Alemania tiene previsto conceder en favor de

DaimlerChrysler AG para su proyecto de inversión en Kölleda es compatible con el mercado común con arreglo a la letra a) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE.

2. La ayuda estatal por importe de 6,58 millones de euros que Alemania tiene previsto conceder en favor de DaimlerChrysler para su proyecto de inversión en Kölleda AG es incompatible con el mercado común y, por lo tanto, no podrá ser concedida.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 2001.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión