

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 20 dicembre 2001

relativa all'aiuto di Stato al quale la Repubblica federale di Germania intende dare esecuzione a favore del progetto di DaimlerChrysler AG a Kölleda

[notificata con il numero C(2001) 4480]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/781/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

Descrizione

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo avere invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a dette disposizioni ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

Procedimento

- (1) Il 29 marzo 2001, le autorità tedesche hanno notificato alla Commissione il progetto di aiuto. La Commissione ha chiesto un complemento di informazioni con lettera del 17 maggio 2001, alla quale la Germania ha risposto con lettera dell'8 giugno 2001.
- (2) Con lettera del 30 luglio 2001, la Commissione ha informato la Germania di aver deciso di avviare un procedimento a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito all'aiuto.
- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni. Non ha ricevuto alcuna osservazione al riguardo da parte degli interessati.
- (4) Con lettere del 22 agosto e del 5 novembre 2001, la Germania ha commentato l'avvio del procedimento d'indagine.

- (5) DaimlerChrysler AG e Mitsubishi Motors Corporation intendono progettare una piattaforma comune, denominata «piattaforma Z», per la produzione di piccoli autoveicoli rivolti al segmento delle piccole automobili private, nel quale si troverebbero a competere con modelli quali VW Polo, VW Lupo e Toyota Yaris. Il nuovo modello di autoveicolo sarà costruito nello stabilimento di Nedcar a Born (Paesi Bassi) per i mercati europei ed in uno stabilimento giapponese di Mitsubishi per i mercati giapponesi ed asiatici.
- (6) Per la produzione dei motori a benzina destinati agli autoveicoli europei della piattaforma «Z», DaimlerChrysler AG e Mitsubishi Motors Corporation intendono costruire, in un sito vergine, un nuovo stabilimento. Il progetto dovrebbe creare circa 500 nuovi posti di lavoro. Quando il progetto sarà realizzato, la capacità produttiva a regime nello stabilimento di Kölleda sarà di 300 000 motori all'anno, di cui 200 000 saranno inviati allo stabilimento di Nedcar e 100 000 in Giappone.
- (7) Il beneficiario dell'aiuto è l'impresa DaimlerChrysler AG. Con la costituzione nel 2003 di una nuova impresa comune, detenuta al 50 % da DaimlerChrysler AG e Mitsubishi Motors Corporation, nella quale saranno prodotti i motori, gli investimenti e gli aiuti saranno interamente trasferiti a questa nuova impresa.
- (8) Secondo la notifica, gli investimenti ammontano complessivamente a 243,9 milioni di EUR (valore attuale netto: 220,4 milioni di EUR), di cui 207,3 milioni di EUR di costi ammissibili (valore attuale netto: 185 milioni di EUR). Gli aiuti previsti ammontano in totale a 72,6 milioni di EUR (valore attuale netto: 63,8 milioni di EUR). La Germania ha comunicato che il progetto non prevede l'associazione di fornitori di componenti di primo livello ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica.

⁽¹⁾ GU C 263 del 19.9.2001, pag. 1.

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

(9) In base alla carta degli aiuti a finalità regionale per il periodo 2000–2003, Kölleda, nel Land di Turingia, è stata riconosciuta dalla Commissione zona ammissibile agli aiuti a finalità regionale ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE, nella quale le grandi imprese possono beneficiare di aiuti a concorrenza del 35 %. L'aiuto sarebbe accordato a DaimlerChrysler nell'ambito del piano di sviluppo regionale «Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) — 30. Rahmenplan» e in forza della legge del 1999 sugli investimenti «Investitionszulagengesetz 1999». L'aiuto verrebbe scaglionato in funzione dei progressi del progetto d'investimento. Stando a quanto indicato dalla Germania, oltre agli aiuti a finalità regionale non sono previsti altri aiuti concernenti altri obiettivi.

(10) Secondo la Germania, l'investimento poteva essere realizzato in un altro sito, a Nyergesujfalu, in Ungheria. L'analisi costi/benefici trasmessa con la notifica iniziale quantificava al 37,8 % lo svantaggio regionale di Kölleda rispetto ad un investimento comparabile effettuato nel sito alternativo di Nyergesujfalu.

Decisione della Commissione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE

(11) Con lettera del 30 luglio 2001, la Commissione ha informato la Germania della sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione ai punti seguenti.

(12) In primo luogo, la Commissione ha chiesto chiarimenti sulla composizione degli investimenti ammissibili all'aiuto al fine di accertare lo svantaggio regionale e l'intensità dell'aiuto a favore del progetto.

(13) In secondo luogo, la Commissione nutreva dubbi su alcune ipotesi effettuate dalle autorità tedesche ai fini dell'analisi costi/benefici, che non sembravano conformi alla prassi della Commissione. Tali dubbi riguardavano, in particolare, determinati fattori di rischio (ad esempio connessi ai problemi linguistici) nel caso di una produzione nello stabilimento di Nyergesujfalu, quali il trasferimento di tecnologie durante la fase di pianificazione/produzione, i servizi prestati dai costruttori dei macchinari originali, le ripercussioni sull'immagine di marca ed i costi necessari alla gestione della qualità in Ungheria. Ulteriori dubbi riguardano il presunto costo dei terreni per le due località, la differenza di costi di manodopera, e taluni svantaggi indicati nella categoria «altri costi», i costi di costruzione in Ungheria ed i costi connessi al sistema di stoccaggio in Ungheria.

(14) Infine, per quanto riguarda la variazione nella capacità produttiva del gruppo DaimlerChrysler/Mitsubishi prima e dopo il progetto, la Commissione dubitava che l'incremento derivante dal progetto fosse soltanto di 33 000 unità all'anno, come sostenuto dalle autorità tedesche nella notifica.

Osservazioni degli interessati

(15) La Commissione non ha ricevuto osservazioni di terzi interessati.

Osservazioni della Germania

(16) Con lettere datate 22 agosto e 5 novembre 2001, la Germania ha presentato osservazioni sull'avvio del procedimento di indagine.

(17) La Germania ha illustrato le condizioni alle quali il terreno per la costruzione dello stabilimento a Kölleda è stato offerto dalla città di Kölleda a DaimlerChrysler AG. Inoltre ha trasmesso alla Commissione altri documenti, tra cui lo studio realizzato da un esperto indipendente sul valore del terreno.

(18) La Germania ha fornito spiegazioni relative al contenuto dell'investimento ammissibile. Per quanto riguarda i dubbi sollevati dalla Commissione al momento dell'avvio del procedimento sui fattori presi in considerazione nell'analisi costi/benefici, la Germania ha spiegato più dettagliatamente le ipotesi che riguardano gli elementi relativi al trasferimento di tecnologie durante la fase di pianificazione/produzione, i servizi prestati dai costruttori dei macchinari originali, le ripercussioni sull'immagine di marca ed i costi necessari alla gestione della qualità in Ungheria, i costi di manodopera, gli svantaggi inseriti nella categoria «altri costi», i costi di costruzione in Ungheria ed i costi connessi al sistema di stoccaggio in Ungheria.

(19) Per quanto riguarda la variazione della capacità produttiva, la Germania ha sostenuto che l'aumento previsto di 140 000 veicoli all'anno (grazie all'acquisizione delle capacità di Volvo esistenti nello stabilimento di NedCar) non dovrebbe rientrare nell'esame ai fini del controllo dell'ammissibilità dell'aiuto di Stato poiché è il risultato di un distinto negozio giuridico, cioè l'acquisto di uno stabilimento esistente. La specifica operazione non comporterebbe un aumento della capacità di produzione totale dell'industria automobilistica in Europa. L'aiuto previsto per lo stabilimento di motori di Kölleda non è collegato né direttamente né indirettamente all'assunzione di una partecipazione di DaimlerChrysler AG in NedCar. Inoltre, la Germania fa presente che non esiste alcun nesso di causalità tra l'aiuto per lo stabilimento di motori di Kölleda e l'aumento temporaneo di capacità di produzione di 33 000 autoveicoli all'anno nello stabilimento di NedCar dovuto alla progressiva dismissione degli esistenti modelli Volvo e Mitsubishi.

Valutazione dell'aiuto

- (20) La misura notificata dalla Germania a favore di DaimlerChrysler AG costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Essa sarebbe infatti finanziata da fondi statali o pubblici. Inoltre, trattandosi di un contributo considerevole al finanziamento del progetto, l'aiuto minaccia di falsare la concorrenza nella Comunità giacché conferisce a DaimlerChrysler AG un vantaggio rispetto ad altre imprese che non beneficiano di aiuti. Infine, nell'industria automobilistica si registrano considerevoli scambi commerciali tra Stati membri.
- (21) L'aiuto in questione è destinato ad un'impresa che produce ed assembla autoveicoli e che rientra pertanto nell'industria automobilistica ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica (di seguito «disciplina comunitaria») ⁽³⁾.
- (22) La disciplina comunitaria dispone che sono soggetti all'obbligo di notifica prima della loro erogazione tutti gli aiuti che le autorità pubbliche intendono concedere a un progetto individuale nell'ambito di un regime di aiuti autorizzato a favore di una impresa operante nel settore automobilistico, qualora sia superata almeno una delle due soglie sotto indicate: a) il costo totale del progetto pari a 50 milioni di EUR; b) importo lordo totale degli aiuti di Stato e degli aiuti provenienti da strumenti comunitari per il progetto pari a 5 milioni di EUR. Tanto il costo totale del progetto che l'importo degli aiuti superano le soglie stabilite ai fini della notifica. Notificando il progetto d'aiuto a favore di DaimlerChrysler AG, la Germania ha pertanto ottemperato alle disposizioni dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.
- (23) In considerazione della natura e dell'obiettivo dell'aiuto, come pure della ubicazione dell'investimento, la Commissione considera che l'articolo 87, paragrafo 2, lettere a), b) e c), non è applicabile. L'articolo 87, paragrafo 3, elenca altre forme d'aiuto che possono essere considerate compatibili con il mercato comune. La compatibilità deve essere valutata nel contesto della Comunità nel suo insieme e non in un contesto puramente nazionale. Al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato comune ed il rispetto del principio enunciato all'articolo 3, lettera g), del trattato CE, le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, devono essere interpretate in modo restrittivo. Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), appare
- chiaro che l'aiuto in questione non è destinato a promuovere un progetto d'interesse comune né a rimediare ad un grave turbamento dell'economia tedesca, né a promuovere la cultura o la conservazione del patrimonio. Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e c), la Commissione osserva che il progetto d'investimento è realizzato nel Land di Turingia, regione ammissibile agli aiuti di cui alla lettera a). Secondo la nuova carta degli aiuti a finalità regionale per la Germania, approvata dalla Commissione il 29 luglio 1999 per le regioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), il progetto è realizzato in una zona in cui il massimale applicabile agli aiuti a finalità regionale a favore di grandi imprese è fissato al 35 % ESL.
- (24) Per quanto riguarda la vendita, da parte della città di Kölleda a DaimlerChrysler AG, del terreno sul quale si realizzerà il progetto, la Germania, nelle sue osservazioni sull'avvio del procedimento, ha fornito ulteriori documenti ed ha spiegato le condizioni alle quali si è svolta la vendita. Secondo la Germania, il terreno dell'adiacente zona industriale e commerciale è stato venduto negli ultimi tre anni alle imprese che vi si sono stabilite ad un prezzo medio di 11 DEM/m². Una stima del valore del terreno è stata effettuata da un esperto indipendente, come prescritto dalle disposizioni di legge tedesche (§ 192 Baugesetzbuch). La valutazione, che stima il valore del terreno a 11,80 DEM/m², è stata trasmessa alla Commissione. La Germania ha fatto presente che il terreno in questione era stato offerto a DaimlerChrysler a 12 DEM/m². La Commissione ritiene pertanto che DaimlerChrysler non abbia ricevuto alcun aiuto per l'acquisto del terreno.
- (25) Per stabilire se gli aiuti a finalità regionale di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE, siano compatibili con il mercato comune, la Commissione deve verificare se sono soddisfatte le condizioni previste dalla disciplina comunitaria in materia.
- (26) Per autorizzare aiuti in applicazione della suddetta disciplina comunitaria, dopo aver accertato che la regione in questione è ammissibile a beneficiare di aiuti conformemente al diritto comunitario, la Commissione esamina se l'investitore avrebbe potuto scegliere un'altra località per il suo progetto, al fine di stabilire la necessità dell'aiuto, in particolare sulla base della mobilità del progetto.
- (27) La Commissione ha esaminato la mobilità geografica del progetto. A tal fine, il gruppo automobilistico a favore del quale è previsto l'aiuto deve provare in modo chiaro

⁽³⁾ GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1.

e convincente l'esistenza di una alternativa economicamente valida per la realizzazione del progetto. La Commissione ha accertato che a seguito della decisione di DaimlerChrysler AG di cercare un sito vergine per la costruzione del nuovo stabilimento, un consulente esterno (A.T. Kearney) ha effettuato uno studio comparativo su 50 siti distribuiti in sette paesi europei. Alla luce dello studio, di una valutazione tecnica, quantitativa e qualitativa e di una valutazione del rischio, le due migliori località alternative si sono rivelate Köllede (Turingia) e Nyergesujfalu in Ungheria. In considerazione della natura dell'investimento — progetto relativo alla costruzione di un nuovo stabilimento in un sito vergine — e dei documenti forniti (ad esempio, studi di ubicazione, corrispondenza con le autorità ungheresi), il sito di Nyergesujfalu è considerato una alternativa economicamente valida rispetto a Köllede. La Commissione conclude che il progetto presenta carattere di mobilità e che può quindi beneficiare di aiuti a finalità regionale, poiché l'aiuto previsto è necessario per attirare l'investimento nella regione assistita.

- (28) Gli aiuti regionali destinati ai progetti di modernizzazione e di razionalizzazione, che non sono generalmente mobili, non sono autorizzati nel settore automobilistico. Tuttavia, il progetto in questione riguarda uno stabilimento di produzione nuovo in un sito vergine e viene quindi assimilato ad un progetto di trasformazione che può beneficiare di aiuti regionali.
- (29) Per quanto riguarda i costi ammissibili, la Commissione ha preso in considerazione soltanto i costi sostenuti nella regione assistita. Su un costo nominale complessivo di 243,9 milioni di EUR 36,6 milioni di EUR rappresentano il prestito d'uso ai fornitori in siti esterni alla regione assistita. Di conseguenza, i costi ammissibili considerati dalla Commissione ammontano a 207,3 milioni di EUR (valore attuale netto: 185 milioni di EUR).
- (30) Con l'assistenza di un esperto indipendente del settore automobilistico, la Commissione ha valutato la trasmessa analisi costi/benefici al fine di determinare in che misura l'aiuto regionale prospettato è proporzionato ai problemi regionali che intende risolvere. Dopo l'avvio del procedimento, la Germania ha chiarito alcuni elementi dell'analisi costi/benefici che avevano destato perplessità (quali il livello di investimento ammissibile, le ipotesi in materia di costi di manodopera e di costi per le costruzioni, e la superficie necessaria dei terreni nei due siti). Il principale fattore di svantaggio di Köllede è rappresentato dal livello sensibilmente più elevato dei costi di manodopera in Germania.
- (31) I dubbi sollevati dalla Commissione in relazione ad alcuni fattori di rischio indicati per l'ipotesi dello scenario «Nyergesujfalu» non sono stati tuttavia eliminati. Si

tratta, in particolare, dei problemi linguistici incontrati in Ungheria e di fattori quali il trasferimento di tecnologie durante la fase di pianificazione/produzione, i servizi prestati dai costruttori dei macchinari originali. La Commissione ritiene che in Ungheria si renderebbe necessario un esteso programma di formazione, compresa la formazione linguistica. Nelle osservazioni sull'avvio del procedimento, la Germania ha fatto presente che questo tipo di costi era stato considerato nelle categorie «formazione linguistica», «formazione tecnica dei fornitori», «formazione sul posto di lavoro», «lavoratori distaccati» e «specializzazione professionale», per un totale di 6,93 milioni di EUR (contro i 3,29 milioni di EUR a Köllede). La Germania considera che l'handicap di 3,64 milioni di EUR che ne risulta sia sufficiente a tenere conto di tutti i fattori di rischio.

- (32) La Commissione non ritiene plausibile che uno svantaggio di 3,64 milioni di EUR sia sufficientemente elevato. L'Ungheria è un paese nel quale DaimlerChrysler AG non ha ancora alcuna esperienza della produzione automobilistica. Per la Commissione, è molto probabile che fattori quali il vantaggio linguistico, la minore distanza rispetto allo stabilimento centrale per la produzione di motori di DaimlerChrysler a Stoccarda e l'immagine di marca siano elementi determinanti ai fini della decisione favorevole a Köllede. In caso di realizzazione del progetto a Nyergesujfalu, esisterebbe, in particolare, un rischio reale d'avviamento più lento, che comporterebbe una perdita di produzione. La distanza geografica di Nyergesujfalu e la conseguente struttura logistica più complessa comportano anche rischi logistici più elevati (ad esempio, per evitare la sospensione della produzione in caso di problemi di trasporto, di scioperi, ecc.), tanto più che l'approvvigionamento della maggior parte dei componenti deve avvenire, stando alle dichiarazioni della Germania, tramite fornitori situati fuori dall'Ungheria.
- (33) Per tenere conto di questi fattori, in una stima prudente e previa consultazione di un esperto indipendente dell'industria automobilistica, la Commissione ha incluso nell'analisi costi/benefici un importo di 14,49 milioni di EUR invece dei 3,64 milioni notificati. Ciò corrisponde all'1 % del fatturato totale (numero di motori prodotti moltiplicato per il rispettivo prezzo franco fabbrica) nel periodo di cinque anni preso in esame per la valutazione.
- (34) La modifica apportata dà un rapporto costi/benefici diverso da quello che è stato notificato inizialmente. Il valore attuale netto dello svantaggio regionale di Köllede ammonta a 59,07 milioni di EUR. Quella dei costi ammissibili per questa stessa località ammonta a 185 milioni di EUR, il che comporta un'intensità dello svantaggio del 31,93 % rispetto a Nyergesujfalu.

- (35) Infine, in considerazione del carattere sensibile del settore automobilistico, la Commissione esamina anche la questione dell'aggiustamento («top-up»), che consiste in un adeguamento dell'intensità d'aiuto consentito da - 2 a + 4 punti percentuali, in funzione degli effetti del progetto d'investimento sulla concorrenza, in particolare della variazione delle capacità di produzione sul mercato al livello del gruppo interessato, e dello status di regione assistita della zona di realizzazione del progetto. Un impatto elevato sul settore significa che il rapporto fra la capacità produttiva del gruppo dopo l'investimento [C(f)] e la capacità produttiva del gruppo prima dell'investimento [C(i)] è superiore o uguale a 1,01. Atteso che la maggior parte dei costruttori automobilistici producono autonomamente anche i motori necessari, la Commissione ritiene che, per un costruttore di autoveicoli, il mercato della produzione di motori in causa è quello dei veicoli per i quali i motori sono fabbricati. I motori costruiti alla fabbrica di Kölleda sono destinati alle automobili private.
- (36) La Germania ha fornito informazioni contraddittorie riguardanti la capacità dello stabilimento di NedCar a Born (Paesi Bassi). Mentre, nella notifica iniziale, aveva comunicato che la capacità di produzione di veicoli sarebbe passata da 280 000 a 313 000 unità all'anno a seguito dell'investimento, nella lettera alla Commissione del 5 novembre 2001, la Germania ha indicato una capacità produttiva di soli 215 000 veicoli dopo l'investimento realizzato nello stabilimento. Ciò potrebbe spiegarsi con le misure di formazione del personale necessarie nella fabbrica e la messa in atto di catene di produzione per i nuovi modelli. Tuttavia, la Commissione ritiene, dopo avere consultato l'esperto del settore automobilistico, che la capacità di produzione plausibile (prima e dopo dell'investimento) della fabbrica di NedCar sia di 280 000 unità.
- (37) La Germania sostiene che l'aumento di 140 000 unità all'anno della capacità di produzione di veicoli di DaimlerChrysler e Mitsubishi non è imputabile alla fabbrica di costruzione di motori che beneficiano dell'aiuto, ma deriva dall'acquisizione di una partecipazione in una società automobilistica esistente⁽⁴⁾. Poiché quest'acquisizione è una transazione distinta dall'investimento nello stabilimento di motori e che non dà luogo ad alcun aiuto di Stato, e poiché la capacità di produzione complessiva dell'industria automobilistica in Europa non subisce modifiche a seguito di questa operazione, la Germania sostiene che non occorre tenere presente l'aumento di capacità di 140 000 unità nell'analisi dell'impatto sul mercato («top-up»).
- (38) La Commissione non condivide l'opinione della Germania su questo punto. La disciplina comunitaria esige un'analisi «della variazione delle capacità produttive del gruppo interessato sul mercato di cui trattasi». A tale riguardo, è indifferente che la capacità aumenti a causa della costruzione di un nuovo stabilimento o dell'acquisizione parziale di uno stabilimento esistente. I due tipi d'aumento delle capacità hanno un'incidenza comparabile sui concorrenti.
- (39) La Germania sostiene che l'acquisizione della quota di Volvo in NedCar da parte di Mitsubishi deve essere considerata indipendentemente dal progetto di DaimlerChrysler/Mitsubishi avente per oggetto la costruzione di motori a Kölleda. Tuttavia, è chiaro che una capacità di costruzione di motori supplementare non sarebbe necessaria in mancanza di un aumento simile della capacità d'assemblaggio di autoveicoli nello stabilimento di NedCar. In realtà, una volta realizzato il progetto, la capacità produttiva sarà di 300 000 motori all'anno a Kölleda, di cui 200 000 forniti allo stabilimento di Nedcar per la produzione di automobili private destinate al mercato europeo. Se la capacità di produzione di automobili private di Mitsubishi nello stabilimento di Nedcar ammonta attualmente a 140 000 unità all'anno, sarà due volte più elevato dopo l'investimento a Kölleda. Inoltre, la capacità che Volvo ha venduto a Mitsubishi nello stabilimento di Nedcar non scompare: è trasferita allo stabilimento Volvo a Gand (Belgio), la cui capacità registrerà pertanto un aumento sensibile.
- (40) La cifra di 140 000 unità rappresenta un aumento notevole delle capacità del gruppo. La capacità produttiva del gruppo DaimlerChrysler-Mitsubishi in Europa ammonta a 1 602 080 veicoli prima dell'investimento ed a 1 742 080 veicoli dopo (con un incremento del 9 %).
- (41) In considerazione dello status di regione assistita in forza dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE, della zona di realizzazione del progetto e dell'impatto elevato della variazione della capacità produttiva del gruppo sul settore, la Commissione ha ridotto di un punto percentuale l'intensità d'aiuto consentito per il progetto d'investimento a Kölleda, riportandola così a 30,93 %.

Conclusioni

- (42) La Commissione ritiene che il progetto presenti carattere di mobilità e che l'aiuto sia necessario alla sua realizzazione. Il valore attuale netto dell'aiuto che le autorità tedesche intendono concedere a DaimlerChrysler per il progetto da realizzare a Kölleda ammonta a 63,8 milioni di EUR, con un'intensità d'aiuto previsto del 34,5 % ESL.

⁽⁴⁾ Si tratta dello stabilimento di NedCar situato a Born (Paesi Bassi), che è detenuto a parti uguali da Volvo e Mitsubishi ed ha una capacità di 280 000 veicoli all'anno. Mitsubishi riprenderà il 50 % detenuto da Volvo.

Benché questo tasso sia inferiore al massimale d'aiuto regionale del 35 % ESL, l'intensità d'aiuto previsto è tuttavia superiore alla percentuale di svantaggio regionale, calcolato nell'analisi costi/benefici e modificato dall'aggiustamento, che ammonta al 30,93 % degli investimenti ammissibili.

- (43) Di conseguenza, la Commissione può autorizzare soltanto un aiuto equivalente al 30,93 % di un investimento ammissibile pari a 185 milioni di EUR (valore attuale netto), cioè un importo di 57,22 milioni di EUR (valore attuale netto). L'importo d'aiuto di 6,58 milioni di EUR (valore attuale netto) è incompatibile con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto di Stato al quale la Germania intende dare esecuzione, per un importo di 57,22 milioni di EUR (valore

attuale netto), a favore di DaimlerChrysler AG per il suo investimento a Kölleda, è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE.

2. L'aiuto di stato al quale la Germania intende dare esecuzione, per un importo di 6,58 milioni di EUR (valore attuale netto), a favore di DaimlerChrysler AG per il suo investimento a Kölleda, è incompatibile con il mercato comune. A detto aiuto non può pertanto essere data esecuzione.

Articolo 2

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 dicembre 2001.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione