

DECISÃO DA COMISSÃO**de 20 de Dezembro de 2001****relativa ao auxílio estatal que a Alemanha pretende conceder à Daimler Chrysler AG em Kölleda***[notificada com o número C(2001) 4480]***(Apenas faz fé o texto em língua alemã)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2002/781/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Descrição pormenorizada

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter notificado os interessados para que apresentassem as suas observações, em conformidade com o disposto nos referidos artigos (1),

Considerando o seguinte:

Procedimento

- (1) A Alemanha notificou o projecto de auxílio à Comissão em 29 de Março de 2001. Por carta de 17 de Maio 2001, a Comissão solicitou informações adicionais, que lhe foram transmitidas por carta das autoridades alemãs de 8 de Junho de 2001.
- (2) Por carta de 30 de Julho de 2001, a Comissão informou o Governo alemão da sua decisão de iniciar o procedimento relativo a este auxílio ao abrigo do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE.
- (3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (2). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre o auxílio em causa. A Comissão não recebeu quaisquer observações das partes interessadas.
- (4) Por cartas de 22 de Agosto de 2001 e 5 de Novembro de 2001, a Alemanha apresentou as suas observações sobre o início do procedimento de investigação.

- (5) A DaimlerChrysler (AG) e a Mitsubishi Motors Corporation (MCC) prevêem produzir uma plataforma automóvel comum para pequenos veículos utilitários. Esta chamada plataforma Z destina-se ao segmento de mercado dos pequenos veículos de passageiros concorrendo por exemplo com o Polo e o Lupo da Volkswagen, e o Toyota Yaris. O veículo será construído na fábrica de Nedcar em Born/Países Baixos para os mercados europeus e numa fábrica da Mitsubishi no Japão para os mercados japonês e asiático.
- (6) Para a produção dos motores a gasolina a incorporar nos veículos europeus da plataforma Z, a DaimlerChrysler AG e a Mitsubishi Motors Corporation pretendem construir uma fábrica de motores totalmente nova. Está previsto que este projecto de lugar à criação de 500 novos postos de trabalho. Após a concretização do projecto, a fábrica de Kölleda terá uma capacidade de produção instalada de 300 000 motores por ano, dos quais 200 000 serão entregues à fábrica de Nedcar e 100 000 ao Japão.
- (7) O beneficiário do auxílio seria a DaimlerChrysler AG. Com a criação em 2003 de uma nova empresa comum detida a 50 % pela DaimlerChrysler AG e pela Mitsubishi Motors Corporation, que explorará a fábrica de motores, todos os investimentos e auxílios serão transferidos integralmente para esta nova empresa.
- (8) De acordo com a notificação, o montante total dos investimentos ascende a 243,9 milhões de euros (valor actual líquido: 220,4 milhões de euros), dos quais 207,3 milhões correspondem aos custos elegíveis (valor actual líquido: 185 milhões de euros). Por conseguinte, o montante total de auxílios previstos ascende a 72,6 milhões de euros (valor actual líquido: 63,8 milhões de euros). A Alemanha indicou que não estão associados ao projecto fornecedores de componentes de primeira ordem na aceção do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis.

(1) JO C 263 de 19.9.2001, p. 13.

(2) Ver nota de rodapé 1.

(9) No quadro do mapa dos auxílios regionais para o período de 2000 a 2003, a Comissão considerou o *Land* da Turíngia uma região assistida na acepção do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado CE, com um limite máximo regional de 35 % às grandes empresas. O auxílio seria concedido à DaimlerChrysler com base no 30.º plano-quadro *Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA)* e na Lei de 1999 relativa aos prémios ao investimento (*Investitionszulagengesetz 1999*). O pagamento do auxílio seria escalonado em função da evolução do projecto de investimento. Segundo dados transmitidos pela Alemanha, além do auxílio regional não estão previstos quaisquer outros auxílios para outros fins.

(10) De acordo com a Alemanha, o investimento poderia ser empreendido num local alternativo, nomeadamente em *Nyergesujfalu* na Hungria. A análise custos-benefícios da notificação inicial situa em 37,8 % a intensidade da desvantagem regional de *Kölleda* em relação a um investimento comparável efectuado no local alternativo de *Nyergesujfalu* na Hungria.

Decisão da Comissão de dar início ao procedimento nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE

(11) Por carta de 30 de Julho de 2001, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente aos pontos seguintes:

(12) Em primeiro lugar, a Comissão solicitou informações suplementares sobre cada um dos investimentos elegíveis para auxílio, a fim de verificar o rácio de desvantagem regional e a intensidade de auxílio do projecto.

(13) Em segundo lugar, a Comissão tinha dúvidas sobre vários pressupostos apresentados na análise custos-benefícios fornecida pela Alemanha, que não pareciam coincidir com a prática da Comissão. As dúvidas relacionavam-se em especial com alguns factores de risco (por exemplo, devido a dificuldades de língua) no caso de uma produção em *Nyergesujfalu*, tais como a transferência de tecnologia durante a fase de planificação/produção, o apoio dos fabricantes de equipamento de origem e as repercussões na imagem de marca ou os custos de gestão de qualidade na Hungria. Outros pontos que suscitaram a preocupação da Comissão são os custos do terreno nos dois locais, a diferença de custos de mão-de-obra, algumas desvantagens subjacentes à categoria «outros custos», os custos de edifícios/construção na Hungria e os custos de armazenamento na Hungria.

(14) Por último, no que se refere ao aumento de capacidade de produção do grupo DaimlerChrysler/Mitsubishi na sequência do projecto, a Comissão duvidava que este fosse apenas de 33 000 veículos por ano, tal como indicado pela Alemanha na notificação.

Observações dos interessados

(15) A Comissão não recebeu quaisquer observações das partes interessadas.

Observações da Alemanha

(16) Por cartas de 22 de Agosto de 2001 e 5 de Novembro de 2001, a Alemanha apresentou as suas observações sobre o início do procedimento de investigação.

(17) A Alemanha explicou as condições segundo as quais a área, em que está a ser construída a fábrica de *Kölleda*, foi oferecida pelo município à DaimlerChrysler AG. Além disso, foram apresentados outros documentos à Comissão, tais como um estudo realizado por um perito independente sobre o valor dos terrenos.

(18) A Alemanha transmitiu informações complementares sobre a dimensão dos custos de investimento elegíveis para auxílio. Quanto às dúvidas levantadas pela Comissão no início do procedimento acerca dos elementos utilizados na análise custos-benefícios, a Alemanha explicou mais pormenorizadamente os pressupostos no que se refere à «transferência de tecnologia durante a planificação/produção», «apoio dos fabricantes de equipamento de origem», às «repercussões na imagem de marca» aos «custos de mão-de-obra», às desvantagens associadas a «outros custos», «edifícios/construção» e custos relativos ao «armazenamento».

(19) No que se refere à alteração da capacidade de produção, a Alemanha declarou, nomeadamente, que o aumento previsto de 140 000 veículos por ano (através da aquisição da actual capacidade da Volvo na fábrica de NedCar) não é relevante do ponto de vista dos auxílios estatais, na medida em que resulta de uma transacção jurídica separada, ou seja, a aquisição de uma fábrica existente. Além disso, essa transacção não aumentaria a capacidade total de produção da indústria automóvel na Europa. O auxílio previsto a favor da fábrica de motores em *Kölleda* não está directa nem indirectamente associado à aquisição de uma participação na NedCar pela DaimlerChrysler AG. Além disso, a Alemanha afirma não existir qualquer nexo causal entre o auxílio previsto a favor da fábrica de motores em *Kölleda* e o aumento temporário da capacidade de produção de 33 000 veículos por ano na fábrica de NedCar no quadro do abandono progressivo dos modelos existentes da Volvo e Mitsubishi.

Apreciação do auxílio

- (20) A medida notificada pela Alemanha a favor da DaimlerChrysler AG constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. De facto, tal medida seria financiada pelo Estado ou a partir de recursos estatais. Além disso, como constitui uma percentagem significativa do financiamento do projecto, o auxílio é susceptível de falsear a concorrência na Comunidade, ao favorecer a DaimlerChrysler AG relativamente a outras empresas que não beneficiam de qualquer auxílio. Por último, existe um comércio intenso entre os Estados-Membros no mercado dos veículos automóveis.
- (21) O auxílio em questão destina-se a uma empresa presente no sector da construção e montagem de veículos automóveis. Por conseguinte, a empresa pertence ao sector dos veículos automóveis na acepção do enquadramento comunitário relativo aos auxílios estatais a favor do sector automóvel⁽³⁾ (a seguir denominado «enquadramento dos auxílios ao sector automóvel»).
- (22) O enquadramento dos auxílios ao sector automóvel especifica que todos os auxílios a conceder pelas autoridades públicas a um projecto individual ao abrigo de regimes de auxílios autorizados a uma empresa do sector dos veículos automóveis devem ser previamente notificados se excederem pelo menos um dos seguintes limiares: a) custo total do projecto igual a 50 milhões de euros ou b) montante bruto total dos auxílios estatais e dos auxílios provenientes de instrumentos comunitários para o projecto igual a 5 milhões de euros. Tanto os custos totais do projecto como o montante do auxílio excedem o limiar aplicável para a notificação. Assim, ao notificar o auxílio projectado a favor da AG DaimlerChrysler, a Alemanha respeitou o disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE.
- (23) Tendo em conta a natureza e o objectivo do auxílio e a localização geográfica do projecto de investimento, a Comissão considera que as alíneas a), b) e c) do n.º 2 do artigo 87.º do Tratado CE não são aplicáveis. O n.º 3 do artigo 87.º do Tratado CE enuncia outras formas de auxílio susceptíveis de serem considerados compatíveis com o mercado comum. A compatibilidade deve ser apreciada do ponto de vista da Comunidade no seu conjunto e não numa perspectiva puramente nacional. No sentido de assegurar um funcionamento adequado do mercado comum e tendo em conta o objectivo formulado no artigo 3.º, alínea g), do Tratado CE, as derrogações previstas no n.º 3 do artigo 87.º devem ser interpretadas de forma restritiva. No que diz respeito às derrogações previstas no n.º 3, alíneas b) e d), do
- artigo 87.º do Tratado CE, o auxílio em apreço não se destina manifestamente a fomentar a realização de um projecto de interesse europeu comum ou a sanar uma perturbação grave da economia alemã, nem a promover a cultura e a conservação do património. No que se refere às derrogações previstas no n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 87.º do Tratado CE, a Comissão salienta que o projecto de investimento se localiza no *Land* da Turíngia, região que pode beneficiar de assistência ao abrigo da alínea a). De acordo com o novo mapa dos auxílios regionais na Alemanha, aprovado pela Comissão em 29 de Julho de 1999 para as regiões abrangidas pelo n.º 3, alínea a) do artigo 87.º do Tratado CE, o projecto localiza-se numa zona em que o limite máximo de auxílio com finalidade regional é de 35 % equivalente-subvenção líquido a favor das grandes empresas.
- (24) No que respeita à venda dos terrenos em que o projecto será realizado, pelo município de Köllda à DaimlerChrysler AG, a Alemanha apresentou documentos suplementares e explicou nas suas observações sobre o início do procedimento as condições em que os terrenos foram vendidos. De acordo com a Alemanha, nos últimos três anos, o preço médio de venda de terrenos às empresas que se instalaram neste parque industrial foi de 11 DEM/m². Foi efectuada uma avaliação do terreno por um perito independente, tal como exigido pela legislação alemã na matéria (§ 192 Baugesetzbuch). Esta avaliação, que estima o valor do terreno em 11,80 DEM/m², foi apresentada à Comissão. A Alemanha indicou que o terreno em questão fora oferecido à DaimlerChrysler ao preço de 12 DEM/m². Por conseguinte, a Comissão considera que a DaimlerChrysler AG não beneficiou de qualquer auxílio relativo à compra dos terrenos.
- (25) Para decidir se os auxílios com finalidade regional abrangidos pela derrogação prevista no n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado CE são compatíveis com o mercado comum, a Comissão deve avaliar se estão preenchidas as condições previstas no enquadramento dos auxílios ao sector automóvel.
- (26) Para autorizar um auxílio ao abrigo deste enquadramento, a Comissão, depois de se certificar que a região em causa pode beneficiar de auxílios em aplicação da legislação comunitária, verifica se o investidor poderia ter escolhido um local alternativo para o projecto, a fim de demonstrar a necessidade do auxílio, nomeadamente relativamente à mobilidade do projecto.
- (27) A Comissão analisou a mobilidade geográfica do projecto. Neste contexto, o grupo automóvel objecto do auxílio proposto deve demonstrar de forma inequívoca

(3) JO C 279 de 15.9.1997, p. 1.

e convincente a existência de uma localização alternativa para o seu projecto que seja economicamente viável. A Comissão verifica que, na sequência da decisão de encontrar um novo local de produção, a DaimlerChrysler AG encomendou à A.T. Kearney (consultores externos) um estudo em que foram comparados 50 locais em 7 países europeus. Com base no estudo e tendo em conta a avaliação das questões técnicas, quantitativas, qualitativas e de risco, as duas melhores alternativas em termos de localização foram Köllede (Turíngia) e Nyergesujfalu na Hungria. Face à natureza do investimento, como projecto de implantação de uma nova fábrica num local totalmente novo, e a documentação apresentada pela Alemanha (estudos de localização, correspondência com as autoridades húngaras), Nyergesujfalu é considerada uma alternativa viável a Köllede. Assim, a Comissão conclui que o projecto apresenta um carácter móvel, podendo beneficiar de um auxílio com finalidade regional, uma vez que o auxílio é necessário para atrair o investimento nesta região assistida.

- (28) Não são autorizados no sector dos veículos automóveis auxílios regionais destinados à modernização e à racionalização que em geral não são móveis. No entanto, o projecto em questão diz respeito a uma fábrica de produção totalmente nova num novo local e, por conseguinte, é considerado um projecto de conversão, podendo assim beneficiar de auxílios regionais.
- (29) No que diz respeito aos custos elegíveis para auxílio, a Comissão apenas teve em consideração as despesas na região assistida. Dos custos totais nominais do projecto num montante de 243,9 milhões de euros, 36,6 milhões constituem um investimento em equipamento dos fornecedores em locais fora da área assistida. Por conseguinte, a Comissão só teve em conta para efeitos de custos elegíveis 207,3 milhões de euros (valor actual líquido: 185 milhões de euros).
- (30) Com o apoio do seu perito externo no sector automóvel, a Comissão apreciou a análise custos-benefícios notificada, a fim de verificar em que medida o auxílio regional proposto é proporcional aos problemas regionais que pretende resolver. Após o início do procedimento, a Alemanha especificou alguns elementos da análise custos-benefícios relativamente aos quais subsistiam dúvidas (tais como o nível do investimento elegível, os pressupostos sobre os custos de mão-de-obra e construção e a superfície dos terrenos exigida nas duas localizações). A razão principal para a desvantagem de Köllede é o nível consideravelmente superior dos custos de mão-de-obra na Alemanha.
- (31) No entanto, as dúvidas da Comissão não foram dissipadas no que respeita a certos factores de risco no cenário «Nyergesujfalu». Essas dúvidas referem-se em especial às

dificuldades linguísticas na Hungria e a factores como a transferência de tecnologia durante a fase de planificação/produção e um apoio mais difícil na Hungria por parte dos fabricantes originais das máquinas. A Comissão considera que será necessário um vasto programa de formação na Hungria, incluindo a formação linguística. Nas suas observações sobre o início de procedimento, a Alemanha declarou que esses custos tinham sido tidos em conta nas categorias «formação linguística», «formação técnica de fornecedores», «formação no local de trabalho», «trabalho no estrangeiro» e «medidas de formação profissional», num montante de 6,93 milhões de euros (comparativamente a 3,29 milhões de euros em Köllede). A Alemanha declarou que a desvantagem daí resultante de 3,64 milhões de euros é suficiente para ter em conta todos os factores de risco.

- (32) A Comissão não considera plausível que uma desvantagem de 3,64 milhões de euros seja suficientemente elevada. A Hungria é um país em que a DaimlerChrysler AG não teve até agora qualquer experiência de produção automóvel. A Comissão considera muito provável que a vantagem da língua, uma localização geográfica mais próxima da fábrica central de motores da DaimlerChrysler em Estugarda e a imagem de marca são factores decisivos no sentido de a DaimlerChrysler optar pela localização em Köllede. Em especial, no caso de Nyergesujfalu, existiria um risco real de arranque mais lento acompanhado de uma quebra de produção. A localização mais afastada de Nyergesujfalu e, conseqüentemente, uma estrutura logística mais complexa dariam origem a maiores riscos logísticos (por exemplo, para evitar problemas de produção no caso de dificuldades de transporte, greves, etc.), nomeadamente porque a maioria dos fornecimentos de peças, de acordo com as Autoridades alemãs, proviriam de fontes externas à Hungria.
- (33) A fim de ter em conta estes factores, a Comissão, numa estimativa prudente e após consultar o seu perito externo no sector automóvel, incluiu na análise custos-benefícios, em vez dos 3,64 milhões de euros notificados, um montante de 14,49 milhões de euros. Tal corresponde a 1 % do volume total de negócios (número de motores produzidos multiplicado pelo seu preço unitário à saída da fábrica) durante o período de avaliação de 5 anos.
- (34) Esta alteração da análise custos-benefícios levou a um resultado que difere daquele indicado na notificação inicial. O valor actual do rácio de desvantagem regional ascende em Köllede a 59,07 milhões de euros, ao passo que o valor actual dos custos elegíveis para auxílio em Köllede corresponde a 185 milhões de euros, o que representa uma intensidade da desvantagem do projecto relativamente a Nyergesujfal de 31,93 %.

- (35) Por último, tendo em conta a sensibilidade do sector automóvel, a Comissão também analisa a questão de um ajustamento («top up»), que consiste numa alteração da intensidade de auxílio admissível entre -2 e +4 pontos percentuais, em função das repercussões do projecto de investimento na concorrência, em especial a alteração da capacidade de produção do grupo em causa no mercado relevante e do estatuto da região enquanto região assistida. Uma incidência elevada no sector significa que o rácio entre a capacidade do grupo após investimento (C(f)) e a capacidade do grupo antes do investimento (C(i)) é superior ou igual a 1,01. Visto que a maior parte dos construtores automóveis produz os seus próprios motores, a Comissão considera que o mercado relevante para a produção de motores de um produtor de veículos automóveis consiste no mercado dos veículos automóveis a que se destinam os motores. Os motores fabricados nas instalações de Kölleda destinam-se aos veículos de passageiros.
- (36) A Alemanha apresentou informações contraditórias no que respeita à capacidade da fábrica NedCar em Born/Países Baixos. Ao passo que na notificação inicial, a Alemanha indicou que a capacidade de produção antes do investimento era de 280 000 unidades por ano e de 313 000 unidades anuais depois do investimento, na carta enviada à Comissão datada de 5 de Novembro de 2001, a Alemanha declarou que a capacidade após investimento na fábrica em questão era de apenas 215 000 veículos. Esta situação poderia ser explicada pelas necessárias acções de formação de pessoal na fábrica e pelas obras necessárias para a instalação de linhas de produção para os novos modelos. No entanto, a Comissão considera, após consulta do perito independente do sector, que a capacidade de produção plausível (antes e depois do investimento) da fábrica de NedCar ascende a 280 000 unidades.
- (37) A Alemanha declarou igualmente que o aumento de 140 000 unidades anuais da capacidade de produção de veículos da DaimlerChrysler e da Mitsubishi não era imputável à fábrica de motores objecto de auxílio, mas resultava da anterior aquisição de uma participação numa fábrica automóvel existente⁽⁴⁾. Uma vez que a aquisição foi uma operação separada do investimento na fábrica de motores e que não foi apoiada por um auxílio estatal, e na medida em que a capacidade total de produção no sector automóvel na Europa não sofreu alterações na sequência desta transacção, a Alemanha argumenta que o aumento de capacidade de 140 000 unidades não deve ser tido em conta na análise de impacto no mercado («top-up»).
- (38) A Comissão não aceita este argumento. O enquadramento dos auxílios ao sector automóvel exige uma análise das «variações da capacidade de produção no mercado relevante no grupo em causa». A este respeito, é irrelevante se o aumento de capacidade decorre da instalação de uma nova fábrica ou da aquisição parcial de uma fábrica existente. Ambas as categorias de aumento de capacidade têm um impacto comparável nos concorrentes.
- (39) A Alemanha refere que a aquisição da participação da Volvo na NedCar pela Mitsubishi deve ser analisada separadamente do projecto da DaimlerChrysler/Mitsubishi relativo à instalação de uma fábrica de motores em Kölleda. No entanto, é óbvio que não haverá qualquer necessidade de uma capacidade suplementar de produção de motores, se não se verificar um aumento semelhante a nível da capacidade de montagem de veículos na fábrica de NedCar. De facto, uma vez realizado o projecto, a capacidade de produção de motores instalada em Kölleda será de 300 000 motores por ano, dos quais 200 000 serão entregues à fábrica de Nedcar para a produção de veículos de passageiros destinados ao mercado europeu. Ao passo que a capacidade de produção da Mitsubishi para a produção de veículos de passageiros na fábrica de Nedcar ascende actualmente a 140 000 unidades por ano, esta capacidade aumenta em mais 140 000 unidades anuais depois do investimento em Kölleda. Além disso, a capacidade vendida pela Volvo à Mitsubishi na fábrica de Nedcar não desaparecerá: passará para a fábrica da Volvo em Gent (Bélgica), cuja capacidade aumentará também consideravelmente.
- (40) Este aumento de 140 000 unidades representa um importante aumento da capacidade do grupo. A capacidade de produção do grupo DaimlerChrysler/Mitsubishi na Europa ascendia a 1 602 080 veículos antes do investimento para se situar em 1 742 080 veículos após o investimento (o que corresponde a um aumento de 9 %).
- (41) Tendo em conta o estatuto de região assistida nos termos do disposto no n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado CE e o «elevado» impacto da alteração da capacidade de produção do grupo, a Comissão reduziu em um ponto percentual a intensidade de auxílio admissível para o projecto de Kölleda, passando a ser de 30,93 %.

Conclusão

- (42) A Comissão considera que o projecto é móvel e o auxílio necessário à sua concretização. O valor actual líquido do auxílio a favor da DaimlerChrysler para o projecto de Kölleda ascende a 63,8 milhões de euros com uma intensidade de auxílio prevista de 34,5 % equivalente-subvenção líquido. Embora este rácio seja inferior ao limiar de 35 % equivalente-subvenção líquido dos auxí-

⁽⁴⁾ A fábrica em questão é a NedCar em Born/Países Baixos detida a 50 % pela Volvo e Mitsubishi com uma capacidade de 280 000 veículos/ano. A Mitsubishi adquirirá os 50 % da Volvo.

lios regionais, a intensidade de auxílio prevista é no entanto superior ao rácio de desvantagem regional, tal como calculado na análise custos-benefícios e alterado pelo ajustamento («top up»), que ascende a 30,93 % dos investimentos elegíveis.

- (43) Por conseguinte, a Comissão apenas pode autorizar um auxílio equivalente a 30,93 % do investimento elegível de 185 milhões de euros (valor actual líquido), ou seja, um montante de 57,22 milhões de euros (valor actual líquido). O auxílio planeado de 6,58 milhões de euros (valor actual líquido) é incompatível com o mercado comum,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio estatal que a Alemanha pretende conceder à DaimlerChrysler AG a favor do seu investimento em Kölleda,

no montante de 57,22 milhões de euros, é compatível com o mercado comum na acepção do n.º 3, alínea a), do artigo 87.º do Tratado CE.

2. O auxílio estatal que a Alemanha pretende conceder à DaimlerChrysler AG para o seu investimento em Kölleda, no montante de 6,58 milhões de euros, é incompatível com o mercado comum, não podendo ser concedido.

Artigo 2.º

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 20 de Dezembro de 2001.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão