

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 20 december 2001

om det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra för DaimlerChrysler AG i Köllede

[delgivet med nr K(2001) 4480]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2002/781/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT
DETTA BESLUT**Detaljerad beskrivning**

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

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

efter att i enlighet med nämnda artikel ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig⁽¹⁾, och

av följande skäl:

Förfarande

- (1) Den 29 mars 2001 anmälde de tyska myndigheterna stödförslaget till kommissionen. Kommissionen begärde kompletterande upplysningar genom en skrivelse av den 17 maj 2001, på vilken Tyskland svarade genom en skrivelse av den 8 juni 2001.
- (2) Genom en skrivelse av den 30 juli 2001 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende detta stöd.
- (3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*⁽²⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.
- (4) Genom skrivelser av den 22 augusti 2001 och den 5 november 2001 lämnade Tyskland sina synpunkter på inledandet av granskningsförfarandet.

- (5) DaimlerChrysler AG och Mitsubishi Motors Corporation planerar en gemensam plattform för små personbilar. Denna så kallade Z-plattform är avsedd för marknadssegmentet för små personbilar med konkurrenter som VW Polo, VW Lupo och Toyota Yaris. Bilar avsedda för de europeiska marknaderna kommer att tillverkas på NedCar-anläggningen i Born i Nederländerna och bilar avsedda för de japanska och asiatiska marknaderna kommer att tillverkas på en av Mitsubishis anläggningar i Japan.
- (6) För tillverkningen av bensenmotorer till de europeiska bilar som skall tillverkas på Z-plattformen planerar DaimlerChrysler AG och Mitsubishi Motors Corporation att uppföra en ny helt ny motorfabrik. Projektet förväntas skapa ungefär 500 nya arbetstillfällen. När projektet avslutas kommer motorfabriken i Köllede att ha en produktionskapacitet på 300 000 motorer per år, av vilka 200 000 kommer att levereras till NedCar-anläggningen och 100 000 till Japan.
- (7) Stödmottagaren är DaimlerChrysler AG. När det nya gemensamma företaget bildas under 2003, som till hälften vardera kommer att ägas av DaimlerChrysler AG och Mitsubishi Motors Corporation, vilka skall driva motorfabriken gemensamt, kommer alla investeringar och stöd att helt överföras till det nya företaget.
- (8) Enligt anmälan uppgår det totala investeringsbeloppet till 243,9 miljoner euro (nettonuvärde: 220,4 miljoner euro), av vilka 207,3 miljoner euro utgör berättigade kostnader (nettonuvärde: 185 miljoner euro). Det totala planerade stödbeloppet är 72,6 miljoner euro (nettonuvärde: 63,8 miljoner euro). Tyskland hävdar att projektet inte involverar primära underleverantörer av bildelar i samband med ett globalt projekt enligt innebörden i rambestämmelserna om statligt stöd till bilindustrin.

⁽¹⁾ EGT C 263, 19.9.2001, s. 13.⁽²⁾ Se fotnot 1.

(9) Inom ramen för regionalstödkartan för perioden 2000–2003 erkände kommissionen Kölleda i Thüringen som ett regionalstödsområde i den mening som avses i artikel 87.3 a i EG-fördraget, med ett regionalt stödtag på 35 % för stora företag. Stödet skall beviljas DaimlerChrysler enligt de godkända stödordningarna trettionde ramprogrammet för förbundsstatens och delstaternas gemensamma initiativ för förbättring av näringsstrukturen (*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA)–30. Rahmenplan*) och den tyska lagen *Investitionszulagengesetz 1999*. Stödet skall betalas ut i delar i förhållande till hur investeringsprojektet framskrider. Tyskland hävdar att inga stöd planeras för andra ändamål utöver regionalstödet.

(10) Enligt Tyskland kan investeringen genomföras på ett alternativt etableringsställe, nämligen i Nyergesujfalu i Ungern. I kostnads-intäktsanalysen i den ursprungliga anmälan uppskattas Kölledas regionala nackdelar till 37,8 % i förhållande till en jämförbar investering på det alternativa etableringsstället i Nyergesujfalu i Ungern.

Kommissionens beslut om att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget

(11) Genom en skrivelse av den 30 juli 2001 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget på följande punkter.

(12) I första hand krävde kommissionen att få närmare uppgifter om sammansättningen på de berättigade investeringarna för att kunna pröva förhållandet mellan projektets nackdelar och stödnivå.

(13) I andra hand ifrågasatte kommissionen ett antal antaganden i den kostnads-intäktsanalys som de tyska myndigheterna lade fram, och som inte verkade vara förenliga med kommissionens praxis. Tvivlen gällde särskilt vissa riskfaktorer (t.ex. på grund av språkproblem) i händelse av en lokalisering i Nyergesujfalu, såsom tekniköverföringen under planerings-/produktionsfasen, hjälpen från de ursprungliga maskintillverkarna och återverkningarna på märkesprofilen eller de nödvändiga kostnaderna för kvalitetsstyrning i Ungern. Andra tvivel som kommissionen tog upp rör det förmodade markpriset på de båda platserna, skillnaden i kostnaderna för arbetskraft, vissa nackdelar i kategorin "övriga kostnader", byggkostnaderna i Ungern och kostnader förknippade med lagerhållningen i Ungern.

(14) Slutligen, med tanke på skillnaden i DaimlerChrysler/Mitsubishi-gruppens produktionskapacitet före och efter projektet, tvivlade kommissionen på att ökningen i produktionskapaciteten bara skulle komma att uppgå till 33 000 fordon per år, som Tyskland uppgav i sin anmälan.

Synpunkter från berörda parter

(15) Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

Tysklands synpunkter

(16) Tyskland lämnade sina synpunkter på inledandet av granskningsförfarandet genom skrivelser av den 22 augusti 2001 och av den 5 november 2001.

(17) Tyskland förklarade vilka villkor staden Kölleda ställt för att ge DaimlerChrysler AG den mark på vilken fabriken i Kölleda håller på att byggas. Dessutom lämnades ytterligare handlingar till kommissionen, såsom den värdering som en oberoende värderingsman utfört för att ge en prisvärdering av marken.

(18) Tyskland lämnade närmare uppgifter för att klargöra de berättigade investeringarnas tillämpningsområde. Beträffande kommissionens tvivel under inledandet av förfarandet avseende vissa inslag som användes i kostnads-intäktsanalysen förklarade Tyskland mer utförligt antagandena i samband med inslagen "tekniköverföring under planerings-/produktionsfasen", "hjälp från de ursprungliga maskintillverkarna", "återverkningarna på märkesprofilen", "kostnaderna för arbetskraft", nackdelar i kategorin "övriga kostnader", "byggkostnaderna" och "kostnader förknippade med lagerhållning".

(19) Beträffande förändringen i produktionskapacitet gjorde Tyskland särskilt gällande att den planerade ökningen av produktionskapaciteten med 140 000 fordon per år (genom köp av Volvos befintliga kapacitet i NedCar-anläggningen) inte är relevant utifrån aspekten statligt stöd eftersom ökningen grundas på en separat juridisk transaktion, nämligen inköpet av en befintlig anläggning. Denna transaktion ökar inte bilindustrins totala produktionskapacitet i Europa. Det stöd som planeras för motorfabriken i Kölleda är varken direkt eller indirekt kopplat till DaimlerChrysler AG:s andelsköp av NedCar. Dessutom hävdar Tyskland att det inte finns något direkt orsakssamband mellan stödet för motorfabriken i Kölleda och den tillfälliga ökningen av produktionskapaciteten i NedCar-anläggningen med 33 000 fordon per år inom ramen för en gradvis avveckling av de befintliga Volvo- och Mitsubishimodellerna.

Bedömning av stödet

- (20) Det stöd till DaimlerChrysler AG som Tyskland anmält utgör statligt stöd enligt innebörden i artikel 87.1 i EG-fördraget. Det skall finansieras av staten eller med statliga resurser. Eftersom stödet utgör en betydande del av projektets finansiering kan det snedvrída konkurrensen i gemenskapen genom att det ger DaimlerChrysler AG en fördel över konkurrenter som inte får stöd. Dessutom förekommer en betydande handel mellan medlemsstaterna på bilmarknaden.
- (21) Stödet i fråga är avsett för ett företag som tillverkar och monterar bilar. Företaget ingår därför som en del av bilindustrin enligt innebörden i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin (nedan kallade riktlinjerna)⁽³⁾.
- (22) I riktlinjerna för statligt stöd till bilindustrin fastställs att stöd som offentliga myndigheter avser att bevilja ett enskilt projekt inom ramen för en godkänd stödordning till förmån för ett företag i bilindustrin enligt artikel 88.3 i fördraget måste anmälas innan det får beviljas, om någondera av följande trösklar nås: a) totalkostnaden för projektet uppgår till 50 miljoner euro, eller b) det sammanlagda bruttobeloppet för stödet, vare sig det är statligt stöd eller stöd som härrör från gemenskapsinstrument, uppgår till 5 miljoner euro. Både projektets totalkostnad och stödbeloppet överstiger i det här fallet det anmälda tröskelvärdet. Genom att anmäla det planerade stödet till DaimlerChrysler AG följde Tyskland bestämmelserna i artikel 88.3 i fördraget.
- (23) Med hänsyn till stödets art och syfte samt investeringarnas geografiska lokalisering anser inte kommissionen artikel 87.2 a, b och c vara tillämplig. I artikel 87.3 räknas andra former av stöd upp som kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. När förenligheten med fördraget bedöms skall man ta hänsyn till hela gemenskapens intresse, inte enbart nationella intressen. Undantag enligt artikel 87.3 syftar till att bibehålla en väl fungerande gemensam marknad och bör beviljas restriktivt med hänsyn till principen i artikel 3 g i fördraget. När det gäller undantag enligt artikel 87.3 b eller d är det uppenbart att det aktuella stödet inte avser ett projekt av gemensamt europeiskt intresse eller avhjälp en allvarlig störning av Tysklands ekonomi. Stödet avser inte heller att främja landets kultur eller bevara kulturarvet. När det gäller undantagen i artikel 87.3 a och c konstaterar kommissionen att investeringsprojekten genomförs i en region i Thüringen som enligt punkt a är ett stödberättigat område. Enligt den nya regionalkartan för Tyskland, som kommissionen godkände den 29 juli 1999 för regioner som omfattas av artikel 87.3 a, är projektet beläget i ett område där taket för regionalstöd för stora företag fastställts till 35 % bruttobidragsekvivalent.
- (24) När det gäller staden Kölledas försäljning till DaimlerChrysler AG av den mark på vilken projektet genomförs, lämnade Tyskland kompletterande handlingar och förklarade i sina synpunkter på inledandet av förhandlingarna på vilka villkor marken hade sålts. Enligt Tyskland hade marken under de tre senaste åren i de angränsande industri- och kontorsområdena sålts till ett genomsnittspris på 11 tyska mark/m² till de företag som etablerade sina verksamheter där. En värdering av markvärdet utfördes av en oberoende värderingsman, som krävs enligt den tyska lag som är tillämplig (§ 192 Baugesetzbuch). Denna värdering, med ett markvärde på 11,80 tyska mark/m², har lämnats till kommissionen. Tyskland uppgav att DaimlerChrysler erbjöds marken i fråga till 12 tyska mark/m². Kommissionen anser därför att DaimlerChrysler AG inte mottar något stöd med anknytning till inköpet av mark.
- (25) För att kunna uttala sig om det planerade stödet kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden enligt undantaget i artikel 87.3 c i fördraget prövar kommissionen om villkoren i rambestämmelserna är uppfyllda.
- (26) För att bevilja stöd i enlighet med rambestämmelserna skall kommissionen, efter det att den har kontrollerat att regionen i fråga är berättigad till stöd i enlighet med gemenskapslagstiftningen, fastställa om investeraren skulle ha kunnat välja ett alternativt etableringsställe för sitt projekt, för att kunna påvisa behovet av stöd med särskild hänvisning till projektets rörlighet.
- (27) Kommissionen har studerat projektets geografiska rörlighet. Biltillverkaren, som är mottagare av det föreslagna stödet, måste på ett klart och övertygande sätt bevisa att det finns en ekonomiskt bärkraftig alternativ lokaliseringsort för projektet. Kommissionen påpekar att externa

⁽³⁾ EGT C 279, 15.9.1997, s. 1.

konsulter (A.T. Kearney), efter beslutet att leta efter en ny produktionsplats, för DaimlerChryslers räkning genomförde en urvalsundersökning där 50 etableringsställen i sju europeiska länder jämfördes. Utifrån undersökningen, som tog hänsyn till en teknisk, kvantitativ och kvalitativ bedömning och en riskbedömning, ansågs de två bästa alternativa lokaliseringarna vara Kölledda (Thüringen) och Nyergesujfalu i Ungern. Med hänsyn tagen till investeringens art som ett helt nytt projekt (greenfield) på ett helt nytt etableringsställe samt de handlingar som mottagits från Tyskland (t.ex. undersökningar i samband med lokaliseringen, skriftväxling med ungerska myndigheter), betraktas lokaliseringen i Nyergesujfalu som ett lönsamt alternativ till Kölledda. Projektet är således rörligt till sin karaktär och kan därför anses vara berättigat till regionalstöd, eftersom stödet i fråga är nödvändigt för att dra till sig investeringen till den understödda regionen.

- (28) Regionalstöd för modernisering och rationalisering, som i allmänhet inte är rörligt, kan inte godkännas inom bilsektorn. Emellertid rör projektet i fråga en helt ny anläggning på ett helt nytt etableringsställe och betraktas därför som en ombyggnad, vilket berättigar till regionalstöd.
- (29) När det gäller stödberättigande kostnader har kommissionen bara räknat med de kostnader som genomförs inom stödområdet. Av de totala nominella kostnaderna för projektet på 243,9 miljoner euro, består ett belopp på 36,6 miljoner euro av investeringar i distributionsutrustning på platser utanför stödområdet. Följaktligen uppgår de kostnader som kommissionen räknar som berättigade till 207,3 miljoner euro (nettonuvärde: 185 miljoner euro).
- (30) Tillsammans med en expert på bilbranschen har kommissionen utvärderat den anmälda kostnads- och intäktsanalysen för att ta reda på i vilken omfattning det föreslagna regionalstödet står i proportion till de regionala problem det är avsett att lösa. Efter inledandet av förfarandet klargjorde Tyskland vissa av de inslag i kostnads-intäktsanalysen som ifrågasatts (såsom nivån på de berättigade investeringarna, beräknade kostnader för arbetskraft och byggnadskostnader och storleken på det markområde som behövdes på de båda lokaliseringssorterna). Den viktigaste orsaken till nackdelarna för Kölledda är den betydligt högre kostnadsnivån för arbetskraft i Tyskland.
- (31) Kommissionens tvivel har dock inte minskat vad gäller vissa riskfaktorer i samband med lokaliseringen i Nyergesujfalu. Dessa avser särskilt språksvårigheterna i Ungern och faktorer såsom tekniköverföring under planerings-/ produktionsfasen och svårigheterna att få hjälp från de ursprungliga maskintillverkarna. Kommissionen tror att det finns ett behov av ett omfattande utbildningsprogram i Ungern, inklusive språkutbildning. I sina synpunkter på inledandet av förfarandet påstod Tyskland att sådana kostnader hade tagits med i kategorierna "språkutbildning", "teknisk utbildning för leverantörer", "utbildning på arbetsplatsen", "utländska arbetstagare" och "utbildning i grundläggande färdigheter", med ett belopp på 6,93 miljoner euro (jämfört med 3,29 miljoner euro i Kölledda). Tyskland anser att det resterande beloppet på 3,64 miljoner euro som avsatts för nackdelarna räcker för att ta hänsyn till alla riskfaktorer.
- (32) Kommissionen anser det inte rimligt att ett belopp på 3,64 miljoner euro skulle vara tillräckligt högt för att uppväga nackdelarna. Ungern är ett land där DaimlerChrysler ännu inte har några erfarenheter av biltillverkning. Kommissionen anser det vara högst sannolikt att språkfördelen, det kortare avståndet till DaimlerChryslers centrala motorplaneringsenhet i Stuttgart och varumärkesprofilen är avgörande faktorer för att DaimlerChrysler skall fatta ett beslut om lokalisering i Kölledda. Det finns, i synnerhet vad gäller Nyergesujfalu, en verklig risk för en långsammare startperiod med produktionsbortfall. Nyergesujfalus mer avlägsna geografiska lokalisering och följaktligen mer komplicerade logistiska struktur medför också ökade logistikrisker (t.ex. för att undvika avbrott i tillverkningen vid transportproblem, strejker, osv.), särskilt som merparten av komponenterna, enligt Tyskland, hämtas utanför Ungern.
- (33) För att ta hänsyn till dessa faktorer har kommissionen i en försiktig uppskattning, och efter att ha rådfrågat en expert på bilbranschen, istället för de 3,64 miljoner euro som anmäls, inkluderat ett belopp på 14,49 miljoner euro i kostnads-intäktsanalysen. Det motsvarar 1 % av den totala omsättningen (antal tillverkade motorer gånger enhetspriset för respektive motor fritt från fabrik) under utvärderingsperioden på fem år.
- (34) Den ändring som införts i analysen ger ett kostnads-intäktsresultat som skiljer sig från det som ursprungligen anmäldes. Nettonuvärdet för den regionala nackdelen uppgår till 59,07 miljoner euro i Kölledda. Nettonuvärdet för de stödberättigande kostnaderna i Kölledda uppgår till 185 miljoner euro, vilket leder till att nivån på nackdelarna för projektet, jämfört med Nyergesujfalu, är 31,93 %.

- (35) Slutligen, med tanke på bilindustrins känsliga karaktär, överväger kommissionen också frågan om en justering (top-up), vilket är en ändring av den tillåtna stödnivån på mellan -2 och +4 procentenheter, kopplat till investeringsprojektets inverkan på konkurrensen särskilt när det gäller effekterna av variationer i koncernens produktionskapacitet på den relevanta marknaden och den ifrågasatt regionens status som stödområde. En stor påverkan på sektorn betyder att nyckeltalet för koncernens kapacitet efter investeringen (C(f)) i förhållande till nyckeltalet för koncernens kapacitet före investeringen (C(i)) är högre än eller lika med 1,01. Eftersom de flesta biltillverkare tillverkar sina egna motorer, har kommissionen varit av den uppfattningen att den relevanta marknaden för de motorfordon för vilken motorerna är avsedda också är den relevanta marknaden för biltillverkarens motortillverkning. Motorerna i fabriken i Köllede byggs för personbilar.
- (36) Tyskland lämnade motsägelsefulla upplysningar vad gäller NedCar-anläggningens kapacitet i Born i Nederländerna. Medan Tyskland i den ursprungliga anmälan uppgav att kapaciteten uppgick till 280 000 enheter per år före och 313 000 enheter per år efter investeringen påstod man i skrivelsen till kommissionen av den 5 november 2001, att kapaciteten efter investeringen i anläggningen bara uppgår till 215 000 fordon. Det skulle kunna förklaras av nödvändiga åtgärder för utbildning av de anställda i anläggningen och inrättandet av produktionslinjer för de nya modellerna. Efter att ha rådfrågat en expert på bilbranschen anser dock kommissionen att en rimlig produktionskapacitet (före och efter investeringen) i NedCar-anläggningen är 280 000 enheter.
- (37) Tyskland gör också gällande att de ökade produktionskapaciteten för DaimlerChrysler och Mitsubishi med 140 000 enheter per år inte är ett resultat av att motorfabriken får stöd, utan ett resultat av det tidigare förvärvet av en andel i en befintlig bilfabrik⁽⁴⁾. Eftersom detta förvärv är en transaktion som skiljer sig från investeringen i motorfabriken och inte mottar statligt stöd, och då den totala produktionskapaciteten inom bilindustrin i Europa inte ändras till följd av transaktionen, hävdar Tyskland att kapacitetsökningen på 140 000 enheter inte skall medräknas i analysen av marknadseffekter (top-up).
- (38) Kommissionen instämmer inte i Tysklands argument. I rambestämmelserna krävs en analys av "förändringar i den berörda koncernens produktionskapacitet på den relevanta marknaden". Det är i detta sammanhang inte relevant om en kapacitetökning äger rum genom att en ny anläggning uppförs eller genom att en befintlig anläggning delvis förvärvas. Båda slagen av kapacitetsökningar har en jämförbar inverkan på konkurrensen.
- (39) Tyskland hävdar att Mitsubishis köp av Volvos andel i NedCar skall betraktas som fristående från DaimlerChryslers/Mitsubishis motorprojekt i Köllede. Det är dock uppenbart att det inte finns något behov av ytterligare produktionskapacitet för motorer, om det inte sker en liknande ökning av monteringskapaciteten i NedCar-anläggningen. Faktum är att när projektet avslutats kommer produktionskapaciteten för tillverkningen av motorer i Köllede att uppgå till 300 000 motorer per år, av vilka 200 000 kommer att levereras till NedCar-anläggningen för tillverkning av personbilar för den europeiska marknaden. Mitsubishis produktionskapacitet för personbilar i NedCar-anläggningen uppgår för närvarande till 140 000 enheter per år, men denna kapacitet ökar med ytterligare 140 000 enheter per år efter investeringen i Köllede. Dessutom försvinner inte Volvos kapacitet, som har sålts till Mitsubishi, på NedCar-anläggningen: den har överförs till Volvos fabrik i Gent (Belgien) som också kommer att öka sin kapacitet betydligt.
- (40) 140 000 enheter är en betydande kapacitetsökning. Produktionskapaciteten för DaimlerChrysler och Mitsubishi uppgår i Europa till 1 602 080 fordon före investeringen och till 1 742 080 fordon efter investeringen (en ökning på 9 %).
- (41) Med hänsyn till regionens status som stödområde i den mening som avses i artikel 87.3 a i EG-fördraget och de avsevärda effekterna av koncernens förändrade produktionskapacitet på branschen har kommissionen minskat projektets tillåtna stödnivå med en procentenhet till 30,93 % för investeringen i Köllede.

Slutsats

- (42) Kommissionen konstaterar att investeringsprojektet är rörligt och att stödet för projektets förverkligande är nödvändigt. Nettonuvärdet för det stöd som planeras beviljas till DaimlerChrysler för projektet i Köllede uppgår till 63,8 miljoner euro med en planerad stödnivå på 34,5 % bruttobidragsekvivalent. Även om det värdet

⁽⁴⁾ Anläggningen i fråga är NedCar-anläggningen i Born i Nederländerna som ägs till hälften av Volvo och till hälften av Mitsubishi vardera och som har en kapacitet på 280 000 fordon/år. Mitsubishi skall överta Volvos andel på 50 % av anläggningen.

ligger under maximibeloppet för regionalstöd på 35 % bruttobidragsekvivalent, är den förväntade stödnivån dock högre än de regionala nackdelarna enligt beräkningarna i kostnads-intäktsanalysen och uppgår efter de justeringar som gjorts (top up) till 30,93 % av de berättigade investeringarna.

- (43) Kommissionen kan således bara godkänna ett stödbelopp på 30,93 % av de stödberättigade investeringskostnaderna på 185 miljoner euro (nettonuvärde). Det motsvarar ett nettonuvärde på 57,22 miljoner euro. Det planerade stödet på 6,58 miljoner euro (nettonuvärde) är oförenligt med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det statliga stöd på 57,22 miljoner euro (nettonuvärde) som Tyskland planerar att genomföra till förmån för Daim-

lerChrysler AG:s investeringsprojekt i Kölleda är förenligt med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.3 a i EG-fördraget.

2. Det statliga stöd på 6,58 miljoner euro (nettonuvärde) som Tyskland planerar att genomföra till förmån för DaimlerChrysler AG:s investeringsprojekt i Kölleda, är oförenligt med den gemensamma marknaden. Detta stöd får därför inte genomföras.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 20 december 2001.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen