II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 2. července 2008

o státní podpoře, kterou Německo zamýšlí poskytnout společnosti DHL (oznámeno pod C 18/07 (ex N 874/06))

(oznámeno pod číslem K(2008) 3178)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2008/878/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 pododst. 1 této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními [1],

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 21. prosince 2006 oznámilo Německo podporu na vzdělávání pro společnost DHL.

(2) Dopisem ze dne 27. června 2007 Komise Německo informovala, že se s ohledem na podporu pro společnost DHL rozhodla zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES. Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [2]. Německo předložilo své připomínky dopisem ze dne 26. září 2007.

(3) Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky. Společnost DHL podala připomínky dopisem ze dne 15. října 2007 a společnost UPS Deutschland dopisem ze dne 26. října 2007. Tyto připomínky byly dopisem ze dne 16. listopadu 2007 resp. 20. listopadu 2007 předány Německu, aby se k nim mohlo vyjádřit. Německo odpovědělo dopisem ze dne 14. prosince 2007. Komise si dne 12. února 2008 a 5. června 2008 vyžádala e-mailem doplňkové informace. Německo odpovědělo dopisy ze dne 14. února 2008, 31. března 2008 a 17. června 2008.

2. POPIS PROJEKTU

2.1 Příjemce podpory

(4) Společnost DHL patří s celosvětovým obratem ve výši 18,2 miliardy EUR v roce 2005 k předním zasílatelům expresních balíků. Jediným vlastníkem tohoto podniku je společnost Deutsche Post AG.

(5) Společnost DHL vybudovala na letišti Lipsko-Halle v Německu nové logistické centrum pro doručování a leteckou přepravu zásilek, které mělo být uvedeno do provozu v říjnu 2007. Investiční náklady tohoto projektu dosáhly celkové výše 250 milionů EUR. V dubnu 2004 byla společnosti DHL poskytnuta regionální investiční podpora ve výši přibližně 70 milionů EUR, která byla Komisí schválena jako podpora N 608/2003 s maximální mírou podpory ve výši 28 %.

[1] Úř. věst. C 213, 12.9.2007, s. 28.
[2] Viz poznámka pod čarou 1.

(6) Centrum pro doručování a leteckou přepravu zásilek provozují dva podniky, které jsou příjemci podpory, DHL Hub Leipzig GmbH (dále jen „DHL Hub“) a European Air Transport Leipzig GmbH (dále jen „DHL EAT“), jež jsou zcela ve vlastnictví jiných dceřiných společností společnosti Deutsche Post AG. Společnost DHL Hub poskytuje pozemní odbavovací služby v souvislosti s leteckou přepravou zásilek, zatímco společnost DHL EAT bude zajišťovat technickou kontrolu letadel DHL.

(7) Společnosti DHL Hub a DHL EAT mají sídlo v oblasti způsobilé pro podporu podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES.

2.2 **Projekt vzdělávání**

(8) Společnost DHL zajišťuje v logistickém centru veškeré pozemní odbavovací služby a rovněž předletové prohlídky a prohlídky na odbavovací ploše u všech přilétajících a odlétajících letadel. Společnost zamýšlí zaměstnat v těchto oblastech postupně přibližně 1 500 osob a poskytnout jim odpovídající vzdělávání. Oznámená podpora se však týká opatření v oblasti vzdělávání určených pouze pro 485 zaměstnanců.

(9) Německo oznámilo přímý grant na opatření v oblasti vzdělávání ve výši 7 753 307 EUR, který z poloviny poskytla spolková země Sasko a z poloviny Sasko-Anhaltsko.

(10) Opatření v oblasti vzdělávání, která společnost DHL plánuje, provede společnost DHL Hub (320 osob) a DHL EAT (165 osob) ([3]).

2.2.1 *DHL Hub*

(11) V případě kvalifikací zajišťovaných společností DHL Hub se jedná především o obecné vzdělávání, které má zaměstnancům zprostředkovat potřebné znalosti a schopnost vykonávat určité činnosti. Vzdělávání zahrnuje teoretickou část a zprostředkování praktických znalostí přímo na pracovišti. Opatření společnosti DHL Hub v oblasti vzdělávání se týkají celkem 320 zaměstnanců v níže popsaných pracovních oblastech:

Tabulka 1

Profesní skupina	Počet	Úkoly
Pracovníci pro pozemní manipulaci s letecky přepravovanými náklady (tzv. manipulační dělníci II)	210	Nakládka a vykládka letounů
Bezpečnostní pracovníci	110	Kontroly osob a nákladu
(Operativní) řídící pracovníci	(110) (*)	Úkoly středního managementu; řízení a plánování lidských zdrojů; úkoly v oblasti vedení

(*) DHL poskytne dodatečné vzdělávání pro řídící pracovníky pro 110 zaměstnanců, kteří se již zúčastnili jiného vzdělávání, například pro manipulační dělníky, bezpečnostní pracovníky nebo techniky/mechaniky.

([3]) Projekt vzdělávání je blíže popsán v rozhodnutí o zahájení řízení.

a) ***Pracovníci pro pozemní manipulaci s letecky přepravovanými náklady (manipulační dělníci II)***

(12) K hlavním úkolům manipulačních dělníků patří včasná nakládka a vykládka letounů, obsluha a řízení tzv. „vybavení pozemních služeb“, předávání letecké dokumentace, vypracovávání zpráv a komunikace s piloty a letištními orgány.

(13) Vzdělávání manipulačních dělníků zahrnuje 19 kurzů a praktické vzdělávání a probíhá po dobu 77 dnů, z toho 47 dnů na pracovišti. Vzdělávání se zaměřuje na pracovníky s ukončeným vzděláním, které nemá souvislost s dotyčným vzděláváním. Teoretická část se má uskutečnit před zahájením provozu centra. Vzdělávání zahrnuje rovněž kurz s označením „Unit load device build up“, který se považuje za specifické vzdělávání a zabývá se konstrukcí zvláštního kontejneru používaného pouze společností DHL. Obecné vzdělávání mimoto zahrnuje:

a) obecné školení týkající se bezpečnosti, například požární ochranu, manipulaci s nákladními dveřmi, první pomoc, školení týkající se nebezpečných předmětů a bezpečnostní předpisy na odbavovací ploše;

b) obecné odborné vzdělávání, které vede k získání příslušného průkazu způsobilosti, například řidičského průkazu pro odbavovací plochu, vybavení pozemních služeb (školení týkající se odbavovacího zařízení) a průkazu pro řízení vysokozdvižných vozíků;

c) jiné odborné vzdělávání, například tažení letadel, metody odmrazování a zaškolení pro práci na odbavovací ploše a

d) určitá obecná školení například management životního prostředí (norma ISO/DIN 14001) a řízení jakosti a procesy (norma ISO/DIN 9001).

(14) Ve vnitrostátních a evropských právních předpisech není v zásadě stanoven minimální počet pracovníků, ani zvláštní požadavky na vzdělání nebo průkazy způsobilosti pro vykonávání činnosti manipulačního dělníka II. Německo však uvedlo, že pět z plánovaných kurzů je podle platných předpisů povinných pro všechny pracovníky (mimo jiné požární ochrana, první pomoc, školení týkající se nebezpečných předmětů a bezpečnostní předpisy na odbavovací ploše) ([4]) a že dodatečné kurzy a příslušné vzdělávání na pracovišti musí absolvovat

([4]) Pracovníci, kteří přicházejí přímo do styku s nákladem, musí vlastnit průkaz způsobilosti pro manipulaci s nákladem uznávaný podle právních předpisů; všichni zaměstnanci pracující v neveřejných prostorách letiště se musí zúčastnit bezpečnostního školení; zaměstnanci pracující v letadle musí absolvovat kurz týkající se manipulace s nákladními dveřmi; mimoto musí mít zaměstnanci – podle činnosti – oprávnění k obsluze přístrojů a řízení vozidel.

určitý minimální počet osob (přibližně 70), a to co se týká manipulace s nákladními dveřmi a obecného vzdělávání v souvislosti s průkazem způsobilosti. Tyto vyškolené osoby by poté mohly předávat své znalosti v krátkých školících kurzech svým spolupracovníkům.

(15) Německo sdělilo, že je možno využít i subdodavatelů, a předalo příslušnou analýzu nákladů.

b) ***Bezpečnostní pracovníci***

(16) Činnost bezpečnostních pracovníků zahrnuje kontroly osob a nákladu k zajištění bezproblémového provozu. Vzdělávání bezpečnostních pracovníků zahrnuje pouze obecné vzdělávání:

a) obecné vzdělávání v oblasti bezpečnosti, například požární ochranu, první pomoc a školení týkající se nebezpečných předmětů;

b) odborné obecné vzdělávání v oblasti bezpečnosti, které je pro bezpečnostní pracovníky nutné podle právních předpisů, například odvrácení nebezpečí teroristického útoku, kontrola přístupu, kontroly a prohlídky, bezpečnost zavazadel a nákladu, zbraně a oblasti související s bezpečností;

c) jiné obecné odborné vzdělávání, které vede získání příslušného průkazu způsobilosti, např. řidičského průkazu pro odbavovací plochu;

d) jiné obecné odborné bezpečnostní školení, mimo jiné v těchto oblastech: právo, znalost zbraní a výbušnin, základy průběhu kontrol a vyhodnocení rentgenových snímků;

e) určité obecné vzdělávání, například řízení jakosti a procesy (norma ISO/DIN 9001).

(17) Opatření v oblasti vzdělávání odpovídají příslušným vnitrostátním a evropským právním předpisům. Společnost DHL pro všechny bezpečnostní pracovníky plánuje rozsáhlé vzdělávání týkající se bezpečnostních aspektů, které by však v případě neposkytnutí státní podpory bylo omezeno na minimum, tj. na obecné odborné vzdělávání v oblasti bezpečnosti. Předpokládá se rovněž, že jiné obecné bezpečnostní školení bude poskytnuto pouze omezenému počtu pracovníků, kteří poté předají své znalosti ostatním spolupracovníkům.

(18) Rovněž v tomto případě je podle informací německých orgánů možné využít subdodavatele, přičemž s tím spojené náklady by byly přibližně o [(15–30 %)] (*) nižší než personální náklady společnosti DHL.

c) ***Vzdělávání středního managamentu***

(19) Vzdělávání operativních řídících pracovníků na středním stupni se zaměřuje na pracovníky, kteří pracují v celém logistickém centru. Podle Komise se účastní nejprve výše uvedeného vzdělávání a poté získávají hlubší poznatky týkající se oblastí, které budou řídit. Školení zahrnuje oblasti jako pracovní právo, základy komunikace, řízení lidských zdrojů a řízení konfliktů, cizí jazyky a budování týmů.

2.2.2 *DHL EAT*

(20) Činnost společnosti DHL EAT souvisí zejména s údržbou letadel před povolením letu. Vzdělávání poskytované společností DHL EAT se týká níže uvedených činností a zaměřuje se na celkem 165 zaměstnanců:

Tabulka 2

Profesní skupina	Počet	Úkoly
Letečtí mechanici s oprávněním k osvědčování CAT A	97	Jednoduchá plánovaná údržba („Line Maintenance“) a odstranění jednoduchých závad před vydáním osvědčení o uvolnění do provozu
Letečtí technici/ mechanici s oprávněním k osvědčování CAT B 1	68	Práce v oblasti údržby, včetně na konstrukci letadla, pohonných jednotkách a elektrických systémech před vydáním osvědčení o uvolnění do provozu

2.3 **Způsobilé náklady na vzdělávání a plánovaná podpora**

(21) Německo v oznámení předložilo přehled způsobilých nákladů, který byl uveden také v rozhodnutí o zahájení řízení. Celkové způsobilé náklady v rámci projektu vzdělávání činí [(10–15)] milionů EUR a plánovaná podpora na vzdělávání činí 7 753 307 EUR.

3. **ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ**

(22) Formální vyšetřovací řízení bylo zahájeno, jelikož Komise měla pochybnosti, zda je podpora na vzdělávání slučitelná se společným trhem.

(*) Údaje, které jsou uvedeny v hranatých závorkách, podléhají profesnímu tajemství.

(23) Komise měla zejména pochybnosti, zda byla podpora skutečně nezbytná pro uskutečnění vzdělávacího projektu. Poukázala na to, že podporu na vzdělávání lze považovat za slučitelnou se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES pouze tehdy, není-li bezprostředně nutná pro provozní činnost příjemce podpory. V této souvislosti Komise odkazuje na svou dřívější rozhodovací praxi ([5]). Komise měla důvod se domnívat, že by příjemce podpory musel svým zaměstnancům přinejmenším v určitém rozsahu poskytnout podobné vzdělávání i bez podpory.

(24) Za prvé, společnost DHL zjevně investovala do logistického centra na letišti značné finanční prostředky a chtěla ho rovněž provozovat. Německo potvrdilo, že pracovníci z Belgie nebyli v zásadě ochotni přestěhovat se do Německa. Aby bylo možno provoz zahájit, musela společnost DHL zaměstnat nové pracovníky.

(25) Za druhé se zdálo, že pro provoz logistického centra je nezbytné určité, převážně specifické odborné vzdělávání zaměstnanců, které se muselo týkat těchto oblastí:

a) **Zprostředkování specifických znalostí, které jsou nezbytné pro provoz:** tj. poznatků o určitých dopravních systémech přizpůsobených na míru společnosti DHL.

b) **Osvojení určitých zákonem stanovených kvalifikací pro provoz:** Jinými slovy to znamená, že určitý počet pracovníků musí být obeznámen s bezpečnostními hledisky. To je stanoveno právními předpisy a je vyžadováno formální osvědčení. Tento požadavek vyplývá z toho, že služby poskytované společností DHL zahrnují přirozeně značné bezpečnostní riziko.

c) **Poskytnutí obecného odborného vzdělávání bezprostředně nutného pro provoz logistického centra:** To se týká kurzů pro manipulační dělníky II, které se týkají vzdělávání v oblastech jako tažení letadel, odmrazování letadel, řidičský průkaz pro odbavovací plochu, průkaz pro řízení vysokozdvižných vozíků a bezpečnost na odbavovací ploše.

d) **Vzdělávání na pracovišti k zajištění bezproblémového provozu centra pro leteckou přepravu zásilek.** V rámci tohoto vzdělávání se účastníci kurzu obeznámí s tím, co je při letecké přepravě zásilek obzvlášť důležité, jelikož nakládka letounu musí proběhnout podle pevného časového plánu a jediná chyba může způsobit obrovské zpoždění.

e) **Zprostředkování ostatních obecných poznatků**, které nespadají do písmen b) až d).

(26) Komise za třetí pochybovala, zda by společnost DHL byla s to najít na místním nebo evropském pracovním trhu dostatečný počet pracovníků s výše uvedenými dovednostmi, který je nezbytný pro provoz centra.

(27) Komise měla za čtvrté pochybnosti, zda by přiměřenou alternativou podnikového vzdělávání bylo přijetí již kvalifikovaných odborných pracovníků. Komise vycházela z toho, že by společnost DHL musela každopádně poskytnout přinejmenším specifické vzdělávání a bezpečnostní školení, jelikož specifické odborné vzdělávání nelze zajistit externími školiteli a DHL musí doložit odpovídající bezpečnostní školení.

(28) Komise za páté pochybovala, zda by společnost DHL skutečně mohla upustit od určitých kurzů v rámci vzdělávacího balíčku, zvláště je-li podle oznámení naplánováno zejména pro manipulační dělníky, že se i osoby, které již vlastní odpovídající průkaz způsobilosti, mají zúčastnit celého školení ještě jednou. Mimoto se jevilo jako sporné, zda by bylo skutečně možno vyškolit pouze určitý omezený počet pracovníků, jelikož to by mohlo ohrozit bezproblémový provoz. Společnost DHL mimoto již vědomě zaměstnala veškeré pracovníky s vyhlídkou na vzdělávání, takže by nemělo smysl vynechat plánované vzdělávání a platit zaměstnance, kteří nevykonávají žádnou činnost.

(29) Komise za šesté pochybovala o tvrzení společnosti DHL, že by v případě neposkytnutí podpory byly různé služby převedeny na externí podniky, aby se tím společnost vyhnula plánovaným opatřením v oblasti vzdělávání, jelikož na jedné straně by i v tomto případě byla dodatečně nutná některá z opatření v oblasti vzdělávání uvedených v písmenech a), b) a d) a za druhé je celková investice společnosti DHL na letišti Lipsko-Halle zaměřena právě na zajišťování veškerých služeb souvisejících s přepravou zásilek vlastními zaměstnanci a (jak Komise zjistila při schůzce s německými orgány) tyto služby mají být dokonce nabízeny ostatním konkurentům působícím na témže letišti.

(30) Komise však až na jednu výjimku nepochybovala o tom, že náklady na vzdělávání byly v zásadě vypočteny správně. Jediná připomínka Komise se týkala toho, že velká část vzdělávání měla probíhat na pracovišti, což znamená, že by mohlo být odečteno od nákladů týkajících se účastníků vzdělávání jako produktivní hodiny.

([5]) Viz rozhodnutí Komise 2007/612/ES ze dne 4. dubna 2007, General Motors Belgie v Antverpách, Úř. věst. L 243, 18.9.2007, s. 71, a rozhodnutí Komise 2006/938/ES ze dne 4. července 2006, Ford Genk, Úř. věst. L 366, 21.12.2006, s. 32.

4. PŘIPOMÍNKY NĚMECKA

(31) Německo uvedlo, že oznámená podpora na vzdělávání splňuje všechna kritéria slučitelnosti stanovená v nařízení Komise (ES) č. 68/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podpory na vzdělávání ([6]). Německo za prvé poskytlo dostatečné informace, že se v rámci vzdělávání na pracovišti nejednalo o produktivní hodiny.

(32) Německo za druhé zpochybnilo, že Komise je v tomto případě oprávněna použít kritérium nezbytnosti, jelikož by tím porušila zásadu rovného zacházení. Tento nový přístup nemá oporu v žádném právním základě a je v rozporu s příslušnými právními předpisy ES, případně rozhodovací praxí Komise.

(33) Německo uvedlo, že v 11. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001 jsou uvedena tři kritéria, podle nichž je třeba posoudit, zda je podpora omezena na nezbytné minimum: typ poskytovaného vzdělávání, velikost podniku a jeho zeměpisná poloha. Na základě těchto tří kritérií se rozhodne, zda má opatření podpory motivační účinek a zda je přiměřené. Podle rámce Společenství pro podpory na vzdělávání ([7]) se motivační účinek nepředpokládá pouze v případě podpor pro specifické vzdělávání pro velké podniky mimo oblasti způsobilé pro podporu podle čl. 87 odst. 3 písm. a) nebo c). Jelikož oznámený projekt vzdělávání obsahuje více než 80 % obecného vzdělávání a týká se podniku v oblasti způsobilé pro podporu podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES, má podpora na vzdělávání motivační účinek. Mimoto u oznámené podpory nebudou překročeny přípustné maximální míry podpory, takže kladné účinky podpory na vzdělávání jsou úměrné narušení hospodářské soutěže, je proto splněno kritérium proporcionality.

(34) Německo za třetí zdůrazňuje, že Komise musí použít kritéria slučitelnosti uvedená výše v bodě 32 i při posuzování projektů, které podléhají oznamovací povinnosti. Německo uvedlo, že u podpor, které jsou vyňaty z oznamovací povinnosti, a u podpor, které překračují strop ve výši 1 milionu EUR, a musí být proto oznámeny, nelze použít rozdílná kritéria slučitelnosti; projekty, které podléhají oznamovací povinnosti, nesmí být posuzovány přísněji než projekty vyňaté z oznamovací povinnosti. Podpora na vzdělávání je proto slučitelná se společným trhem, jestliže splňuje všechny podmínky stanovené v nařízení (ES) č. 68/2001. Podle názoru Německa tento výklad potvrzuje dlouhodobá rozhodovací praxe Komise například ve věci *Volvo Gent* ([8]). Německo výslovně poukazuje na to, že by Komise měla vzít v úvahu rovněž skutečnost, že projekt vzdělávání společnosti DHL splňuje podmínky stanovené v rozhodnutí ve věci *Webasto* ([9]).

(35) Za čtvrté, uplatňování rozdílných kritérií pro posouzení je v rozporu se zásadami právní jistoty a rovného zacházení.

(36) Německo za páté uvedlo, že rozhodnutí Komise ve věcech *Ford Genk* a *GM Antwerp* nepředstavují v daném případě vhodné precedenty, jelikož jejich skutková podstata byla jiná. Zatímco v obou výše uvedených případech byla podpora na vzdělávání určená na zavedení nového modelu nebo na další zaměstnávání pracovníků, v případě společnosti DHL slouží podpora na vzdělávání vyškolení nových pracovníků pro provoz nově vybudovaného logistického centra. Projekt společnosti DHL se mimoto liší od obou výše uvedených případů v těchto bodech: v případě opatření společnosti DHL v oblasti vzdělávání se jedná z více než 80 % o obecné vzdělávání; podnik se nachází v oblasti způsobilé pro podporu podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES; společnost DHL chce vybudováním svého logistického centra vytvořit nová pracovní místa; odvětví letecké přepravy mimoto netrpí na rozdíl od automobilového průmyslu nadbytečnými kapacitami, nýbrž zaznamenává vysoké tempo růstu.

(37) Německo za šesté poskytlo doplňkové informace k otázkám uvedeným v rozhodnutí o zahájení řízení. Německo objasnilo, že v příslušných právních ustanoveních jsou stanoveny minimální normy, co se týká stupně vzdělání. Není však stanoven žádný minimální počet kvalifikovaných pracovníků, které by podnik musel zaměstnat. Německo mimoto uvádí, kolik pracovníků je zapotřebí pro zahájení provozu logistického centra, a dospělo k závěru, že vzdělávání pro dodatečné zaměstnance překračuje úroveň potřebnou pro provoz centra. Podle studie vypracované externím poradcem v oblasti vzdělávání, kterou předložilo Německo, může společnost DHL zahájit provoz logistického centra na letišti Lipsko-Halle bez problémů i s nižším počtem kvalifikovaných pracovníků, než bylo uvedeno v oznámeném projektu vzdělávání.

([6]) Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 20.
([7]) Úř. věst. C 343, 11.11.1998, s. 10.
([8]) Rozhodnutí Komise ze dne 11. března 2008 o státní podpoře C 35/07, Volvo Cars Gent, dosud nezveřejněno.
([9]) Rozhodnutí Komise ze dne 16. května 2006 o státní podpoře N 635/05, Webasto Portugalsko, Úř. věst. C 306, 15.12.2006, s. 12.

5. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(38) Připomínky předložil rovněž příjemce podpory, společnost DHL, v nichž podobně jako Německo uvádí, že se Komise při posuzování slučitelnosti odchýlila od své obecné rozhodovací praxe v dřívějších případech. Přitom oznámená podpora splňuje všechna kritéria stanovená v nařízení (ES) č. 68/2001. Tento přístup porušuje zásady právní jistoty a rovného zacházení, podle nichž nelze postupovat jinak než v předchozích rozhodnutích o podporách na vzdělávání, v nichž nebyla otázka nezbytnosti podrobně zkoumána. Rozhodnutí ve věci *Ford Genk* a *GM Antwerp* nepředstavují mimoto obecnou rozhodovací praxi, jelikož tyto případy byly odlišné a jejich skutkovou podstatu nelze přenést na případ společnosti DHL Lipsko. Společnost DHL odkazuje místo toho na kritéria stanovená v rozhodnutí Komise z června 2006 o schválení podpory na vzdělávání pro společnost *Webasto*, podle nichž by i projekt vzdělávání společnosti DHL musel být slučitelný se společným trhem. Společnost DHL závěrem zopakovala, že by odlišný postup v případě oznámeného projektu vzdělávání vedl k nepřípustnému znevýhodnění společnosti DHL.

(39) Společnost DHL dále poskytla doplňkové informace k otázkám uvedeným v rozhodnutí Komise o zahájení řízení. Za prvé, v příslušných vnitrostátních, evropských a mezinárodních právních předpisech jsou stanoveny pouze požadavky na obsah vzdělání a kvalifikace pracovníků v oblasti manipulace s leteckými zásilkami a letadly, nikoli však minimální počet pracovníků. Za druhé, plánovaná opatření v oblasti vzdělávání nemají sloužit pouze splnění právních požadavků, nýbrž překračují předepsanou úroveň. U všech opatření, která překračují právní požadavky, by bylo možno uvážit alternativy (např. externí zadávání a subdodávky). Jelikož tyto alternativy jsou pouze možnými variantami, nezadala společnost DHL žádnou podrobnou analýzu nákladů, v níž by byly uvedeny náklady na povinné a/nebo minimální vzdělání potřebné v každém případě a zároveň uvedeny dodatečné náklady na subdodávky a/nebo přijetí již vyškolených odborných pracovníků. Společnost DHL nemá k dispozici žádné informace o rozsahu vzdělávání, který je obvyklý v tomto oboru.

(40) Připomínky dále předložila společnost UPS, konkurent společnosti DHL, v nichž souhlasí se stanoviskem Komise. Společnost UPS za prvé uvedla, že by v případě zaměstnání nových pracovníků pro DHL Hub a DHL EAT musela být každopádně provedena určitá opatření v oblasti vzdělávání a zaškolení. Opatření v oblasti vzdělávání byla proto do jisté míry nezbytná a podnik by je musel provést i bez podpory.

(41) Společnost UPS za druhé uvedla, že společnost DHL má podle příslušných vnitrostátních a evropských právních předpisů povinnost poskytnout svým pracovníkům – například oprávněným osobám – minimální školení. Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví ([10]), musí oprávněné osoby jmenovat, zmocnit a uznat příslušný orgán (v tomto případě Luftfahrt-Bundesamt). Za tímto účelem přijal Luftfahrt-Bundesamt pokyny a vydal vzorový učební plán, v němž jsou stanovena předepsaná školení. Povinné vzdělávání pro pracovníky společnosti DHL EAT je dáno nařízením Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů ([11]). Za třetí, společnost DHL obdržela regionální podporu na vytvoření nových pracovních míst, takže nelze předpokládat, že by upustila od opatření v oblasti vzdělávání a zaměstnala méně pracovníků, a místo toho se rozhodla pro subdodávky nebo externí zadávání.

6. POSOUZENÍ PODPORY

6.1 Existence státní podpory

(42) Komise se domnívá, že opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, která je poskytnuta formou grantu financovaného ze státních prostředků. Opatření je selektivní, jelikož je omezeno na společnost DHL. Selektivní grant může narušit hospodářskou soutěž tím, že poskytuje společnosti DHL výhodu oproti ostatním konkurentům, kteří podporu neobdrželi. Dále je nutno uvést, že na trhu pro doručování expresních zásilek, na němž společnost DHL patří k předním podnikům, se mezi členskými státy obchoduje ve značném měřítku.

(43) Německo požaduje schválení podpory podle nařízení (ES) č. 68/2001.

(44) Podle článku 5 nařízení (ES) č. 68/2001 nejsou podpory poskytnuté jednomu podniku na jeden projekt vzdělávání překračující 1 milion EUR vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Komise podotýká, že plánovaná podpora činí 7 753 307 EUR a má být vyplacena jednomu podniku a že opatření v oblasti vzdělávání představují jediný projekt. Podle názoru Komise se na plánovanou podporu vztahuje oznamovací povinnost a Německo tuto povinnost splnilo.

([10]) Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.
([11]) Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1.

(45) V 16. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001 je potvrzen záměr uvedený v článku 5 a je objasněno, že tyto podpory nemohou být vyňaty: „Je vhodné, aby velké částky podpory před jejich poskytnutím nadále jednotlivě posuzovala Komise".

(46) Při posuzování jednotlivé podpory na vzdělávání, která není způsobilá pro výjimku stanovenou v nařízení (ES) č. 68/2001, proto Komise musí v souladu se svými předchozími rozhodnutími ([12]) provést individuální posouzení ([13]) na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES, než může případně poskytnutí podpory schválit. Při tomto jednotlivém posouzení však Komise vychází analogicky ze základních zásad nařízení (ES) č. 68/2001. To zejména znamená, že se ověřuje, zda jsou splněna formální kritéria pro osvobození stanovená v článku 4 zmíněného nařízení a zda je podpora nezbytná jako motivace pro příjemce podpory, aby provedl opatření v oblasti vzdělávání.

6.2 **Slučitelnost se společným trhem**

(47) Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení ověřila, zda oznámený projekt splňuje kritéria pro osvobození podle článku 4 nařízení (ES) č. 68/2001.

(48) Za prvé je nutno zjistit, zda uvedená míra podpory nepřekračuje stropy stanovené v čl. 4 odst. 2 a 3 nařízení (ES) č. 68/2001 ve výši 35 % pro specifické vzdělávání (35 % z […] = [(ca. 5–25 %)]) a 60 % pro obecné vzdělávání (60 % z […] = [(ca. 75–95 %)]). Jelikož se projekt nachází v oblasti způsobilé pro podporu podle čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES, může Německo překročit maximální stropy podpory ve výši 25 % a 50 % vždy o 10 procentních bodů.

([12]) Viz rozhodnutí Komise ve věci *Ford Genk*; rozhodnutí Komise ve věci *General Motors Belgie*; rozhodnutí Komise ve věci *Auto-Europa Portugalsko*; rozhodnutí Komise ve věci *Volvo Cars Gent*.

([13]) To vyplývá z 16. bodu odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001.

(49) Za druhé, způsobilé náklady oznámeného opatření jsou v souladu s čl. 4 odst. 7 nařízení (ES) č. 68/2001. Šetřením bylo potvrzeno, že způsobilé osobní náklady účastníků vzdělávání jsou zjevně omezeny na celkovou částku ostatních způsobilých nákladů. Německo prokázalo, že se sice velká část vzdělávání uskutečňuje na pracovišti, to však nezahrnuje žádné produktivní hodiny.

6.3 **Nezbytnost podpory**

(50) Hlavním tvrzením uvedeným v rozhodnutí o zahájení řízení bylo to, že opatření v oblasti vzdělávání lze prohlásit za slučitelné se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES pouze tehdy, není-li bezprostředně nutné pro provozní činnost příjemce. Komise uvedla, že nezbytnost podpory je obecným kritériem slučitelnosti, a dospěla k tomuto závěru: pokud podpora nevede k provedení více opatření, než by tomu bylo pouze na základě tržních sil, nelze očekávat, že má kladné účinky vyrovnávající narušení obchodu, takže ji nelze povolit. Pokud by podnik podporovaná opatření provedl v každém případě, zejména i bez podpory, nelze u dotyčné podpory na vzdělávání vycházet z toho, že je určena na „*podporu*" hospodářského rozvoje ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES, případně že podle 10. bodu odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001 přispívá k nápravě nedostatku trhu, který vede k tomu, že podniky obvykle nedostatečně investují do vzdělávání svých zaměstnanců ([14]). To se netýká podpor vyňatých z oznamovací povinnosti podle nařízení (ES) č. 68/2001, u nichž lze zjevně předpokládat, že slouží podpoře hospodářského rozvoje.

(51) To, že Komise posuzuje motivační účinek a odmítá jej v případě zákonem stanovených opatření v oblasti vzdělávání, představuje podle názoru Německa nový přístup, který není v souladu s právními předpisy ES, vědomě se odchyluje od dosavadní rozhodovací praxe a znemožňuje poskytování podpor na vzdělávání k regionálním účelům. Komise s těmito argumenty nemůže souhlasit z níže uvedených důvodů:

([14]) Co se týká podpor na vzdělávání, v 10. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001 se uvádí: „Vzdělávání má obvykle pozitivní vnější účinky na společnost jako celek, jelikož zvyšuje rezervu kvalifikovaných pracovníků, ze které mohou těžit ostatní firmy, zvyšuje konkurenceschopnost průmyslu Společenství a hraje důležitou roli v strategii zaměstnanosti. S ohledem na skutečnost, že podniky ve Společenství obvykle nedostatečně investují do vzdělávání svých zaměstnanců, státní podpora by mohla tento nedostatek trhu napravit, a proto se za určitých podmínek může považovat za slučitelnou se společným trhem, a tudíž může být vyňata z předběžného oznamování." Pro doplnění se v 11. bodě odůvodnění uvádí, že „za účelem zajištění, aby státní podpora byla omezena na minimum nezbytné k dosažení cíle Společenství, který samotné tržní síly neumožňují, […]".

(52) Nejprve je nutno připomenout, že se podpory na vzdělávání posuzují podle nařízení (ES) č. 68/2001, v němž se v 4. bodě odůvodnění uvádí: „Tímto rozhodnutím není dotčena možnost členských států oznamovat podpory na vzdělávání. Taková oznámení bude Komise hodnotit *zejména* s ohledem na kritéria stanovená v tomto nařízení, nebo v souladu s použitelnými hlavními směry a rámci Společenství, pokud takové směry a rámce existují."

(53) V 16. bodě odůvodnění se mimoto potvrzuje: „Je vhodné, aby velké částky podpory před jejich poskytnutím nadále jednotlivě posuzovala Komise. Proto částky podpory překračující pevně stanovenou výši, která by měla být stanovena na 1 000 000 EUR, jsou vyloučeny z vynětí stanoveného v tomto nařízení a nadále podléhají požadavkům čl. 88 odst. 3 Smlouvy."

(54) Ve 4. bodě odůvodnění se dále uvádí: „Rámec Společenství pro podpory na vzdělávání by měl být zrušen ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost, jelikož jeho obsah je tímto nařízením nahrazen".

(55) Jelikož plánovaná podpora překračuje částku 1 milionu EUR, není pochyb, že musela být oznámena a Komise ji musí schválit. Mimoto je zřejmé, že takováto podpora musí v zásadě splňovat kritéria pro vynětí stanovená v článku 4 nařízení (ES) č. 68/2001.

(56) Německo však zpochybňuje, je-li Komise navíc oprávněna posoudit, zda má podpora motivační účinek. Podle názoru Komise pojem státní podpory, a zejména kritérium nezbytnosti, zahrnuje motivační účinek podpory pro příjemce. Nemůže sloužit společnému zájmu, jestliže stát podporuje opatření (rovněž opatření v oblasti vzdělávání), která by příjemce podpory provedl tak či tak. V souladu s nařízením (ES) č. 68/2001, akčním plánem pro státní podpory a judikaturou týkající se podmínek, za nichž lze podporu prohlásit za slučitelnou se společným trhem, přezkoumala Komise v dřívějších rozhodnutích (*Ford Genk, GM Antwerp*) dotyčné podpory na vzdělávání cíleně rovněž s ohledem na motivační účinek.

(57) K doložení svého postoje Německo za prvé uvádí, že slučitelnost podpory, která podléhá oznamovací povinnosti, se společným trhem je nutno posoudit na základě kritérií stanovených v nařízení, a cituje v této souvislosti 4. bod odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001, v němž se uvádí, že podpory „bude Komise hodnotit zejména s ohledem na kritéria stanovená v tomto nařízení". Přitom Německo nebere v potaz, že výraz „zejména" právě znamená, že jednotlivé posouzení podpory není omezeno na posouzení podpory podle nařízení (ES) č. 68/2001. Jelikož se v 16. bodě odůvodnění výslovně uvádí, že je třeba, aby příslušné podpory byly nadále posuzovány jednotlivě, je nesporné, že toto posouzení není omezeno na kritéria stanovená ve výše uvedeném nařízení a musí být posouzeno přímo podle článku 87 Smlouvy o ES.

(58) Německo za druhé uvádí, že by nařízení (ES) č. 68/2001 mělo být vykládáno na základě rámce Společenství pro podpory na vzdělávání z roku 1998, který se používal před vstupem výše uvedeného nařízení v platnost a v němž byla stanovena kritéria, podle nichž je nutno posoudit v případě velkých částek podpory existenci motivačního účinku. Podle rámce Společenství lze motivační účinek předpokládat zejména tehdy, byl-li projekt vzdělávání uskutečněn v oblasti způsobilé pro podporu podle čl. 87 odst. 3 písm. a) nebo c) Smlouvy o ES. Komise nemůže tuto argumentaci uznat, jelikož 4. bod odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001 neponechává žádné pochybnosti, že rámec Společenství pro podpory na vzdělávání byl při vstupu tohoto nařízení v platnost zrušen. Záměrem Komise bylo nahradit rámec Společenství nařízením (ES) č. 68/2001 a uvedené nařízení mělo tento účinek. To je zřejmé jednak v ostatních jazykových verzích, v nichž se ve 4. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 68/2001 jednoznačně uvádí, že se rámec Společenství „zrušuje", přičemž jeho obsah je „nahrazen". Za druhé se toto výslovně uvádí rovněž v dřívějších rozhodnutích Komise ([15]). V uvedeném nařízení není mimoto z rámce Společenství převzata právní domněnka týkající se existence motivačního účinku, nýbrž místo toho je v obecné formě vědomě stanoveno, že podpory na vzdělávání mohou být za určitých podmínek považovány za slučitelné se společným trhem ([16]). Pokud by však podnik podporovaná opatření provedl v každém případě, zejména i bez podpory, nemá tato podpora motivační účinek.

(59) Německo, a zejména příjemce podpory, za třetí tvrdí, že by dodatečné posouzení nezbytnosti podpory na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES znamenalo, že je celé nařízení (ES) č. 68/2001 v rozporu s tímto ustanovením Smlouvy. Přitom se zjevně předpokládá, že se nezbytnost podpory neposuzuje. Komise nemůže rovněž s tímto tvrzením souhlasit, jelikož se přitom zjevně nebere v úvahu skutečnost, že se u podpor nižších než 1 milion EUR, které splňují kritéria výše uvedeného nařízení, vychází z toho, že je splněno i kritérium týkající se nezbytnosti.

([15]) Viz např. rozhodnutí Komise 2001/698/ES ze dne 18. července 2001, *Sabena*, Úř. věst. L 249, 19.9.2001, s. 21, v němž se v bodě 28 uvádí: „…Tento rámec byl mezitím nahrazen nařízením Komise (ES) č. 68/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podpory na vzdělávání".

([16]) Zjištěními ohledně motivačního účinku uvedenými v nařízení (ES) č. 68/2001 se zabývá blíže 50. bod odůvodnění.

(60) Německo za čtvrté tvrdí, že se Komise odchýlila od postupu v dřívějších případech, v nichž existenci motivačního účinku neověřovala. To je nesporné. Komise však vysvětlila, že svůj postup změnila na základě zdokonaleného hospodářského přístupu. K této změně došlo v rámci podrobného posuzování podpory ve věcech Ford Genk a GM Antwerp, v nichž se výslovně odkazovalo na nový přístup. Německo nicméně uvádí, že postup Komise není soudržný, jelikož po zahájení formálního vyšetřovacího řízení ve věci Ford Genk vydala nejméně ve dvou případech, a sice BMW Rakousko (věc N 304/2005) ([17]) a Webasto (věc N 653/2005), rozhodnutí bez odpovídajícího posouzení, popřípadě na základě jiného posouzení. Komise však podotýká, že tato rozhodnutí byla vydána bez podrobného posouzení a před ukončením prvního ze dvou výše uvedených podrobných šetření, u nichž Komise přešla na jiný přístup. Je nesporné, že Komise může zpřesnit a změnit svůj přístup při posuzování, jestliže pro to existují dostatečné důvody. Tak tomu bylo v případě Ford Genk a GM Antwerp, nikoli však v dřívějších případech týkajících se státních podpor. Komise proto mohla před vydáním konečného rozhodnutí ve věci *Ford Genk* nadále vycházet z dřívější rozhodovací praxe.

(61) Německo a příjemce podpory za páté zpochybňují, že se Komise mohla odvolávat na případy Ford Genk a GM Antwerp, jejichž skutková podstata byla jiná než v případě společnosti DHL. Komise měla místo toho vycházet z rozhodnutí v případě Webasto. V žádném případě nelze tvrdit, že by s podporou pro společnost DHL mělo být nakládáno jinak, jelikož se na rozdíl od druhých dvou případů netýká automobilového odvětví. Rovněž v rozhodnutí ve věci Webasto, na něž se odvolává Německo a příjemce podpory, se jedná o automobilové odvětví. Jediný rozdíl může spočívat v tom, že v prvních dvou případech se jednalo o existující výrobní zařízení, zatímco v případě společnosti DHL a Webasto se jedná o nově zřízené výrobní závody. Komise nemůže přijmout, že zatímco v prvních dvou případech představuje nesporně podpora opatření, která by byla beztoho provedena, provozní podporu, naproti tomu v nově zřízeném výrobním závodě by v případě opatření v oblasti vzdělávání, která by byla provedena i bez podpory, žádná provozní podpora neexistovala. I v tomto případě dostává podnik podporu na opatření, která by musel každopádně provést.

(62) V případě nově zřízeného výrobního závodu nelze opatření v oblasti vzdělávání, která by byla každopádně provedena, odůvodnit úvahami, jež jsou základem pro poskytnutí regionální podpory, jelikož znevýhodnění určité oblasti je napraveno regionálními investičními podporami, nikoli podporami na vzdělávání. V této souvislosti Německo uvádí, že možnost získat státní podporu na potřebná a rozsáhlá opatření v oblasti vzdělávání hrála rozhodující roli v konečném rozhodnutí společnosti DHL o přemístění sídla. Komise však poznamenává, že přemístění podniků je v Evropské unii běžným procesem, pomocí něhož se podniky snaží snížit náklady a zvýšit ziskovost. Podniky, které mají v úmyslu přemístit svou výrobu, zvažují často více konkurenčních míst v různých členských státech. Rozhodnutí o umístění se nakonec řídí nejen očekávanými provozními náklady (včetně nákladů na vzdělávání nově zaměstnaných pracovníků, kteří často nemají odpovídající kvalifikaci) a dalšími hospodářskými výhodami a nevýhodami (např. místní předpisy týkající se provozní doby), nýbrž do jisté míry rovněž možností získat státní podporu (např. regionální podporu). Komise nemůže výše uvedené tvrzení přijmout, jelikož podpory na vzdělávání nemají na rozdíl od regionálních investičních podpor ovlivnit rozhodnutí o umístění, nýbrž napravit nedostatečné investice do vzdělávání ve Společenství. Nižší úroveň kvalifikace v oblasti způsobilé pro podporu představuje regionální problém, jímž se musí zabývat regionální investiční podpora.

(63) Na základě předložených informací dospěla Komise k závěru, že by společnost DHL musela velkou část opatření v oblasti vzdělávání pro své pracovníky provést v každém případě, tudíž i bez podpory. To vyplývá v podstatě ze dvou zjištění, která jsou podrobněji objasněna níže. Za prvé, vzdělávání pracovníků je potřebné, aby bylo možno zahájit provoz logistického centra, a za druhé jsou opatření v oblasti vzdělávání z velké části vyžadována právními předpisy.

a) ***Opatření v oblasti vzdělávání nezbytná pro provoz***

(64) Co se týká nezbytnosti opatření v oblasti vzdělávání, je nutno uvést, že přemístění společnosti DHL na letiště Lipsko-Halle (Německo) má podobné účinky jako založení nového podniku, jelikož společnost DHL musí k zahájení provozu zaměstnat nové pracovníky. Provozní požadavky lze zjevně splnit třemi způsoby: společnost DHL by mohla zaměstnat nové pracovníky, které by musel podnik vyškolit; společnost DHL by mohla přijmout již vyškolené odborné pracovníky, nebo by společnost DHL mohla v případě, že by odpovídající odborní pracovníci nebyli k dispozici, zadat určité služby externě.

([17]) Úř. věst. C 87, 11.4.2006, s. 4.

(65) Německo na jedné straně neposkytlo žádné doplňující informace, aby rozptýlilo pochybnosti Komise ohledně možnosti společnosti DHL získat pro své nové působiště dostatečně vzdělané pracovníky. Německo ve skutečnosti potvrdilo, že pracovníci z Bruselu (dosavadního působiště společnosti DHL) nebyli v zásadě ochotni přestěhovat se do Německa. Společnost DHL za druhé neprokázala, že by byla s to získat na místním nebo evropském pracovním trhu dostatečný počet již vyškolených pracovníků, který je nezbytný pro provoz. Odpovídajícím způsobem vzdělaní pracovníci zjevně nejsou na místním trhu práce k dispozici a rovněž na evropském trhu pro služby letecké přepravy je zjevně obtížné najít odpovídající odborné pracovníky.

(66) Německo dále nepodpořilo přesvědčivě tvrzení společnosti DHL, že bez poskytnutí podpory by byla řada služeb zadána externě místním podnikům, takže by bylo možno upustit od plánovaných opatření v oblasti vzdělávání. Německo mimoto neprokázalo, že na letišti v Lipsku jsou k dispozici odpovídající poskytovatelé služeb. Vzhledem k tomu, že by některá opatření v oblasti vzdělávání byla nezbytná i v případě subdodávek a že celková investice společnosti DHL na letišti Lipsko-Halle byla zaměřená právě na to, zvládnout veškeré služby v oblasti přepravy expresních zásilek s vlastními pracovníky a tyto služby dokonce nabízet ostatním konkurentům působícím na témže letišti, dospěla Komise k závěru, že subdodávky neodpovídají obchodnímu plánu a že by zapříčinily dodatečné náklady.

(67) Německo mimoto tvrdí, že společnost DHL vytváří nová pracovní místa v oblasti způsobilé pro podporu podle čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES, takže se na rozdíl od případu výrobce automobilů v Belgii nejednalo o provozní podporu, nýbrž o podporu pro nově zřízený výrobní závod, pro nějž nebyli k dispozici kvalifikovaní pracovníci. Komise musí toto tvrzení odmítnout, jelikož by společnost DHL musela opatření v oblasti vzdělávání pro nově zřízený výrobní závod mimo Brusel provést v každém případě a nezávisle na novém působišti.

b) ***Opatření v oblasti vzdělávání vyžadovaná právními předpisy***

(68) Podle informací předložených Komisi je většina opatření v oblasti vzdělávání vyžadována podle vnitrostátního, popřípadě evropského práva. Jelikož služby poskytované společností DHL přirozeně zahrnují značné bezpečnostní riziko, platí podle příslušných právních předpisů určité minimální normy a bezpečnostní požadavky pro manipulaci s nákladem a pro kontroly a technické inspekce letadel.

Mechanici a technici společnosti DHL EAT

(69) To platí pro opatření v oblasti vzdělávání týkající se předletových prohlídek a prohlídek na odbavovací ploše, která se plánují pro mechaniky a techniky společnosti DHL EAT. Podle nařízení (ES) č. 2042/2003 musí pracovníci, kteří se podílejí na údržbě letadel, vlastnit průkaz k vydávání osvědčení o uvolnění do provozu. Podmínky takovéto průkazu jsou stanoveny ve výše uvedeném nařízení a vztahují se na rozsah a obsah příslušného vzdělávání.

(70) Plánovaná opatření v oblasti vzdělávání odpovídají výše uvedeným právním předpisům a týkají se dvou profesních skupin: leteckých mechaniků s oprávněním k osvědčování (CAT A) a leteckých techniků/mechaniků s oprávněním k osvědčování (CAT B1). Opatření v oblasti vzdělávání pro tyto dvě profesní skupiny zahrnují tyto moduly:

a) kurz angličtiny (včetně technické angličtiny);

b) základní technické poznatky z oblasti elektriky, elektroniky a aerodynamiky;

c) uplatnění získaných základních technických poznatků v praxi;

d) navazující opatření v oblasti vzdělávání pro CAT B1,

(71) Veškerá opatření společnosti DHL EAT v oblasti vzdělávání jsou doplněna vzděláváním na pracovišti, které značně přesahuje počet pracovních dnů připadajících na teoretickou část výuky.

(72) Německo si je vědomo toho, že společnost DHL nemůže zahájit provoz bez přiměřeně vyškolených pracovníků, kteří vlastní potřebné průkazy. Jelikož jsou veškerá plánovaná opatření v oblasti vzdělávání požadována nařízením (ES) č. 68/2001, německé orgány uznávají, že společnost DHL nemůže provést ve vzdělávacích opatřeních žádné škrty. Uvádějí však, že bez podpory by společnost DHL neprovedla žádná opatření v oblasti vzdělávání, nýbrž využila by pracovníky svých konkurentů, kteří již vlastní potřebné průkazy, nebo by se rozhodla pro subdodávky.

(73) Podle analýzy nákladů předložené Německem jsou náklady na subdodávky nižší než personální náklady a náklady na opatření v oblasti vzdělávání (a to přibližně o [(5–20 %)] pro CAT A a přibližně o [(10–30 %)] pro CAT B1). Německo však neprokázalo, že odpovídající poskytovatelé služeb vůbec existují nebo jsou dostupní.

(74) Co se týká zaměstnání již vyškolených odborných pracovníků konkurentů, je nutno uvést, že Německo nepředložilo žádné důkazy, že na evropském pracovním trhu jsou k dispozici vyškolení a kvalifikovaní pracovníci, kteří by byli ochotni přestěhovat se na letiště Lipsko-Halle. Německo samo přiznává, že na evropském trhu pro služby letecké přepravy chybějí vzdělaní a kvalifikovaní mechanici a technici.

(75) Německo dále předložilo analýzu nákladů na kurzy angličtiny, které jsou plánovány pro mechaniky a techniky společnosti DHL EAT. Německo tvrdí, že se přitom jedná o obecné vzdělávání, které překračuje předepsaná opatření v oblasti vzdělávání. Německo proto vypočetlo způsobilé náklady na tyto kurzy ve výši [(0,5–1)] milionu EUR. Komise však za prvé uvádí, že v těchto kurzech se vyučuje technická angličtina. Za druhé podotýká, že v praxi jsou technické kontroly letadel v celé Evropě standardizované, takže mechanici a technici společnosti DHL EAT musí ovládat technickou angličtinu. Komise má za to, že tyto kurzy technické angličtiny patří ke standardizovanému, povinnému vzdělávacímu programu. Komise proto zastává názor, že by společnost DHL musela poskytnout kurzy technické angličtiny v každém případě, tudíž i bez podpory.

(76) Na základě těchto zjištění vyvozuje Komise závěr, že výše uvedená opatření v oblasti vzdělávání jsou vyžadována právními předpisy a jsou rovněž nezbytná pro bezproblémový chod společnosti DHL EAT a podnik by je provedl v každém případě, tudíž i bez podpory. Komise se proto domnívá, že náklady na vzdělávání mechaniků a techniků společnosti DHL EAT nejsou způsobilé pro podporu.

Pracovníci pro pozemní manipulaci s letecky přepravovanými náklady (manipulační dělníci II)

(77) Manipulační dělníci II jsou pověřeni těmito úkoly: obsluha a řízení vybavení pozemních služeb; nakládka a vykládka letounů; předávání letecké dokumentace; vypracovávání zpráv a komunikace s piloty a letištními orgány. V rámci oznámeného projektu má být vyškoleno 210 manipulačních dělníků II, na což mají být vynaloženy způsobilé výdaje ve výši [(2–3)] milionů EUR.

(78) Podle německého práva mohou manipulační dělníci II pracovat na odbavovací ploše pouze v případě, jsou-li vyškoleni v oblasti „manipulace s vybavením pozemních služeb“ („*Arbeitsschutzgesetz*“) a „bezpečnosti“ (BGV C 10 FBO) a pokud vlastní průkaz pro řízení vysokozdvižných vozíků (BGG 925 – *Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen*). Dále musí být vyškoleni v oblasti manipulace s nebezpečnými předměty a s tím spojenými riziky („*Gefahrstoffeverordnung*“). Manipulační dělníci II musí mimoto absolvovat školení o nebezpečných předmětech podle předpisů IATA týkajících se nebezpečného zboží.

(79) Z vysvětlení uvedeného v bodech 77 a 78 vyplývá, že opatření v oblasti vzdělávání v rámci oznámeného projektu jsou z velké části vyžadována právními předpisy: manipulace se zařízením k posunování letadel, odmrazování (základní kurz), řidičský průkaz pro odbavovací plochu, práce na odbavovací ploše a předpisy pro odbavovací plochu; školení týkající se požární ochrany; manipulace s nákladními dveřmi; první pomoc, průkaz pro prostředky pro pozemní dopravu, IATA PK 7/8, vybavení pozemních služeb (školení týkající se odbavovacího zařízení), nebezpečí při práci na odbavovací ploše, bezpečnostní předpisy pro odbavovací plochu, bezpečnostní předpisy letiště. Kurz „ULD-Build-up“ v souvislosti s konstrukcí dopravních kontejnerů se týká speciálně manipulace s kontejnery společnosti DHL.

(80) Právními předpisy nejsou vyžadovány pouze kurzy „G25/41 Zdravotní prohlídky zaměstnanců“ (4 z celkem 240 hodin školení), „DIN EN 9001:2000 Jakost a procesy“ a „DIN EN 14001 Management životního prostředí a organizační struktura“ (8 z celkem 240 hodin školení). Jelikož však Německo zdůraznilo, že společnost DHL chce poskytovat všechny služby spojené s provozem logistického centra sama a tyto služby dokonce nabízet konkurentům na letišti Lipsko-Halle, a neprokázalo, že by společnost DHL tyto kurzy bez podpory neposkytla, patří kurzy zjevně do vzdělávacího balíčku pro pracovníky společnosti DHL, který je nutný k zajištění bezproblémového zahájení provozu logistického centra. Toto logistické centrum pro leteckou přepravu zásilek je – vedle Hongkongu (Čína) a Wilmingtonu (USA) – celosvětově nejdůležitějším logistickým centrem společnosti DHL. Zdá se, že zejména kurz „Zdravotní prohlídky zaměstnanců“ je nepostradatelný, jelikož se v něm personál učí rozpoznávat, zda určitý pracovník představuje nebezpečí pro své pracovní okolí, poněvadž bezproblémový chod společnosti DHL předpokládá zamezení nepředpokládaným prodlevám a jejich odstranění. Podle dostupných informací jsou manipulační dělníci II, kteří absolvovali tento kurz, schopni ověřovat rovněž obecnou profesní způsobilost

budoucích pracovníků. V souladu s rámcem pro posouzení uvedeným v bodě 25 dospěla Komise k závěru, že opatření v oblasti vzdělávání sice nejsou vyžadována právními předpisy, jsou však nezbytná pro bezproblémový chod logistického centra, proto by je společnost DHL musela každopádně provést. Kurz týkající se norem jakosti sice není rovněž vyžadován právními předpisy, vedení společnosti Deutsche Post jej však stanovilo jako povinný pro všechny pobočky společnosti DHL. Společnost DHL oznámila, že za účelem získání certifikace podle DIN EN 9001 byli všichni pracovníci společnosti DHL cíleně vyškoleni ([18]). Mimoto uvedla, že od července 2008 bude zavedena certifikace podle DIN EN 14001 ([19]). Proto jsou opatření v oblasti vzdělávání, jichž se týká toto rozhodnutí, jednoznačně nezbytná k dosažení obchodní strategie podniku týkající se splnění požadovaných norem, byla by proto provedena i bez podpory. Dceřiné společnosti podniku DHL mimoto inzerují, že jejich služby (jak dokládají příslušné certifikace podle DIN) splňují nejvyšší normy, takže společnost DHL je jako přední poskytovatel zjevně schopna započítat tyto náklady do své cenové strategie. Komise je proto názoru, že by společnost DHL provedla výše uvedená opatření v oblasti vzdělávání i bez podpory.

(81) Na základě těchto zjištění vyvozuje Komise závěr, že některá opatření v oblasti vzdělávání pro manipulační dělníky II jsou vyžadována právními předpisy, jiná jsou součástí strategie podniku týkající se kvality, a proto jsou všechna opatření bez výjimky nezbytná pro bezproblémový chod logistického centra a byla by podnikem provedena v každém případě, a to i bez podpory. Komise proto zastává názor, že náklady na vzdělávání manipulačních dělníků II nejsou způsobilé pro podporu.

Bezpečnostní pracovníci

(82) Tato oblast je upravena nařízením (ES) č. 2320/2002. Podle § 8–9 německého zákona o bezpečnosti letectví jsou provozovatelé letišť a leteckých společností povinni vyškolit své bezpečnostní pracovníky a všechny ostatní zaměstnance.

(83) Kurzy, které společnost DHL plánuje pro bezpečnostní pracovníky, odpovídají z velké části obsahem i počtem hodin školení opatřením v oblasti vzdělávání, která jsou stanovena ve vzorovém učebním plánu pro kontrolory v oblasti bezpečnosti letecké dopravy provádějící kontroly osob a nákladu za účelem provedení nařízení (ES) č. 2320/2002. Rovněž vzdělávací modul IATA PK 7/8 je požadován podle předpisů IATA týkajících se nebezpečného zboží, které byly do německého práva provedeny předpisem NfL II-36/05. Taktéž kurz týkající se první pomoci a požární ochrany patří podle německého zákona o bezpečnosti při práci k povinnému vzdělávání.

(84) Kurzy „Řidičský průkaz pro odbavovací plochu“ a „Řízení jakosti“ (vždy 8 z celkem více než 300 hodin školení) jsou nabízeny zjevně navíc, jelikož nejsou vyžadovány právními předpisy. Jelikož však Německo zdůraznilo, že společnost DHL chce poskytovat všechny služby spojené s provozem logistického centra sama, a neprokázalo, že by společnost DHL bez podpory tyto kurzy neposkytla, zastává Komise názor, že patří do celkového vzdělávacího balíčku. Rovněž kurzy pro bezpečnostní pracovníky „DIN EN 9001:2000“ a „DIN EN 14001“ odpovídají běžné obchodní praxi společnosti Deutsche Post, a jsou proto nezbytné pro všechny zaměstnance společnosti DHL (viz bod 80). Stejně tak kurz k získání řidičského průkazu pro odbavovací plochu se zdá být pro bezpečnostní pracovníky nepostradatelný, jelikož ti musí mít kdykoli přístup k pojezdovým drahám a k odbavovací ploše. Bylo by nesmyslné ohrozit bezproblémový chod logistického centra proto, že některý bezpečnostní pracovník nemá přístup k odbavovací ploše (jak je však uvedeno v bodě 90 a následujících bodech, je v tomto případě možné omezit vzdělávání na určitý počet osob). V souladu s rámcem pro posouzení uvedeným v bodě 25 dospěla Komise v závěru, že opatření v oblasti vzdělávání sice nejsou vyžadována právními předpisy, jsou však nezbytná pro bezproblémový chod logistického centra, proto by je společnost DHL provedla v každém případě. Komise proto uvádí, že by od těchto dvou kurzů nebylo možno upustit ani v případě, že by podpora nebyla poskytnuta.

(85) Jelikož vzdělávací kurzy uvedené v bodech 83 a 84 jsou pro bezpečnostní pracovníky stanoveny právními předpisy, nemůže Komise přijmout tvrzení Německa, že by společnost DHL mohla přijmout pouze minimální počet kvalifikovaných pracovníků, kteří by posléze vyškolili ostatní zaměstnance na pracovišti. Komise se na základě předložených informací domnívá, že výše uvedená opatření v oblasti vzdělávání musí v plném rozsahu absolvovat všichni bezpečnostní pracovníci.

([18]) http://www.dpwn.de/dpwn?skin=hi&check=yes&lang=de_DE&xmlFile=2000910

([19]) http://www.dpwn.de/dpwn%3Ftab%3D1 %26skin%3Dhi%26check%3Dyes%26lang%3Dde_DE%26xmlFile%3D2008898

(86) Na základě těchto zjištění vyvozuje Komise závěr, že náklady na vzdělávání bezpečnostních pracovníků nejsou způsobilé pro podporu.

Operativní řídící pracovníci

(87) Pouze s ohledem na operativní řídící pracovníky dospěla Komise k jinému závěru. Vzdělávání pro tuto kategorii pracovníků zahrnuje angličtinu, základy pracovního práva, komunikaci, vedení jednání, řízení lidských zdrojů, základy koučování, řízení konfliktů, budování týmů, vedení pohovorů s uchazeči a podnikatelské chování. V rámci oznámeného projektu má být vyškoleno 110 operativních řídících pracovníků, přičemž způsobilé náklady činí [(1–2)] miliony EUR. Řídící pracovníci na středním stupni mají pocházet z řad zaměstnanců, kteří se již zúčastnili ostatních opatření v oblasti vzdělávání (tj. manipulační dělníci II a bezpečnostní pracovníci).

(88) Toto vzdělávání řídících pracovníků navazuje na vzdělávání pro manipulační dělníky II, případně bezpečnostní pracovníky a zdá se, že pro bezproblémový chod logistického centra není nezbytně nutné. Představuje spíše možnost postupu pro zaměstnance, které již společnost DHL zaměstnala na místě a jejichž osobní a sociální dovednosti mají být dále rozvinuty. Mimoto se jedná o obecné vzdělávání, které není potřebné jen pro odvětví letecké dopravy, přičemž získané znalosti lze uplatnit bez problémů i v jiných podnicích, a které přispívá ke zlepšení pracovního prostředí a mezilidských vztahů v podniku.

(89) Na základě zjištění uvedených v bodech 87 a 88 vyvozuje Komise závěr, že opatření v oblasti vzdělávání pro operativní řídící pracovníky nejsou vyžadována právními předpisy a přesahují to, co je nezbytné pro bezproblémový chod logistického centra společnosti DHL na letišti Lipsko-Halle. Náklady na tato opatření jsou proto způsobilé pro podporu na vzdělávání.

c) ***Rozsah nezbytného vzdělávání***

(90) Podle nákladové studie předložené Německem (viz bod 37) je možné zajistit bezproblémový chod logistického centra se 134 **manipulačními dělníky II**. Pokud by byli v pozemním týmu čítajícím 6 osob nahrazeni oba manipulační dělníci II působící jako řidiči manipulačními dělníky I, byly by stále splněny právní požadavky a provozní potřeby. Německo uvedlo, že takto by společnost DHL nemusela vyškolit dodatečných 76 manipulačních dělníků II a že by jejich vzdělávání nebylo bez podpory poskytnuto. Způsobilé náklady s ohledem na těchto dodatečných 76 manipulačních dělníků II činí [(0,5–1,5)] milionu EUR v případě obecného vzdělávání a [(0,01–0,03)] milionu EUR v případě specifického vzdělávání.

(91) Pokud by však společnost DHL skutečně nahradila manipulační dělníky II působící jako řidiči manipulačními dělníky I, museli by být i tito manipulační dělníci v určitém rozsahu vyškoleni, a to zejména s ohledem na obsluhu vybavení pozemních služeb (to se týká především řidičského průkazu pro odbavovací plochu, práce na odbavovací ploše a předpisů pro odbavovací plochu, průkazu pro řízení vysokozdvižných vozíků, výcvik týkající se nebezpečí při práci na letištní ploše, požární ochrany, první pomoci atd.). Podle Německa činí náklady na vzdělávání pro tyto dodatečné manipulační dělníky I [(0,1–0,5)] milionu EUR v případě obecného vzdělávání a [(0,01–0,03)] milionu EUR v případě specifického vzdělávání.

(92) Podle názoru Komise je nutno odečíst náklady, které by společnost DHL musela každopádně uhradit s ohledem na doplňující vzdělání dotyčných manipulačních dělníků I, takže způsobilé náklady na vzdělávání dodatečných 76 manipulačních dělníků II činí [(0,4–1) milion EUR. Jelikož pouze tato opatření v oblasti vzdělávání překračují potřebnou míru, kterou by společnost DHL musela každopádně zajistit, dospěla Komise k závěru, že způsobilá pro podporu je pouze tato částka.

(93) Rovněž u **bezpečnostních pracovníků** Německo uvádí, že by logistické centrum společnosti DHL pro leteckou přepravu zásilek bylo možno provozovat pouze se 70 bezpečnostními pracovníky místo původně nahlášených 110 osob. 40 dodatečných pracovníků by bylo možno bez problémů nahradit posíleným kamerovým dohledem, aniž by byla ohrožena bezpečnost logistického centra pro leteckou přepravu zásilek. V příslušné studii je stanoven absolutní minimální počet pracovníků, kteří jsou nezbytní k provádění bezpečnostních kontrol osob a nákladu, a vynásoben počtem směn. Při výpočtech byl zohledněn rovněž celkový počet pracovních dnů v týdnu a nasazení dodatečných pracovníků v případě dovolené nebo nemoci tak, aby bylo možno zajistit nepřetržitý provoz. Ve studii se dospělo k závěru, že při těchto dodatečných opatřeních v oblasti vzdělávání činí způsobilé náklady [(0,05–0,2)] milionu EUR.

(94) Německo však rovněž objasnilo, že společnost DHL plánuje zaměstnat 110 bezpečnostních pracovníků, jelikož jako celosvětově působící podnik s velmi dobrou pověstí musí zabránit případným incidentům souvisejícím s bezpečností. Tyto případy by mohly nepříznivě ovlivnit kvalitu nákladní dopravy, vést k značným prodlevám a mít nepříznivý dopad na vztahy se zákazníky. Aby nebyla ohrožena bezproblémová nákladní doprava, rozhodla se společnost DHL vědomě pro „nadměrné zabezpečení". Za těchto podmínek nemůže Komise uznat tvrzení Německa, že by logistické centrum bylo možno bezproblémově provozovat pouze se 70 bezpečnostními pracovníky namísto 110 pracovníků. V souladu s rámcem pro posouzení uvedeným v bodě 25 vyvozuje Komise závěr, že opatření v oblasti vzdělávání nejsou sice vyžadována právními předpisy, jsou však nezbytná pro bezproblémový chod logistického centra, společnost DHL by je proto musela každopádně provést.

(95) Na základě těchto zjištění lze vyvodit závěr, že by veškerá opatření v oblasti podpory, která mají pro 110 bezpečnostních pracovníků zajistit znalosti, jež jsou nezbytné pro zahájení činnosti a další bezproblémový chod logistického centra pro leteckou přepravu zásilek, byla každopádně provedena. Komise se proto domnívá, že tyto náklady nejsou způsobilé pro podporu na vzdělávání.

Tabulka 3

Profesní skupina	Nahlášený počet	Povinné vzdělávání	Dodatečné vzdělávání
Montážní dělníci II	210	134	76
Bezpečnostní pracovníci	110	110	0
(Operativní) řídící pracovníci	110	0	110
Letečtí mechanici s oprávněním k osvědčování CAT A	97	97	0
Letečtí technici/mechanici s oprávněním k osvědčování CAT B 1	68	68	0

(96) Na základě analýzy nákladů předložené Německem vypočítala Komise náklady na dodatečná opatření v oblasti vzdělávání takto ([20]):

Tabulka 4

(EUR)

Nákladová položka	Manipulační dělníci II (*)	Střední management	Celkem
Školitelé (teorie a praxe)	[…]	[…]	
Správní náklady	[…]	[…]	
Cestovní výdaje	[…] (**)	[…]	
Celkové náklady na školitele	[…]	[…]	[…]
Osobní náklady školených osob	[…]	[…]	[…] (způsobilé pro podporu pouze částečně)
Způsobilé náklady celkem: […]			
Maximální míra podpory: 60 %			
Podpora: 1 578 109			

(*) Od částek uvedených v tabulce již byly odečteny náklady na vzdělávání manipulačních dělníků I. Tyto náklady by vznikly v každém případě, tj. i v případě alternativního scénáře předloženého Německem (nahrazení určitého počtu manipulačních dělníků II méně vzdělanými manipulačními dělníky I).

(**) Na základě informací poskytnutých Německem nejsou v uvedených cestovních výdajích zohledněny cestovní výdaje související se specifickým vzděláváním ve výši […] EUR, které by byly způsobilé pro podporu. Komise vychází z toho, že německé orgány upustily od podpory určené na tuto částku.

([20]) Dodatečné vzdělávání zahrnuje z velké části obecné vzdělávání, pouze pro manipulační dělníky II existuje specifické vzdělávání s náklady ve výši […] EUR. Avšak i vzdělávání manipulačních dělníků I, kteří by (v případě neposkytnutí podpory) nahradili lépe vyškolené pracovníky, zahrnuje specifické vzdělávání v hodnotě […] EUR, takže se obě částky vzájemně vyrovnají.

d) ***Výpočet přípustné částky podpory***

(97) Oznámené opatření (s nahlášenými způsobilými náklady ve výši [(10–15)] milionů EUR) se vztahuje mimo jiné na náklady ve výši [(8–12)] milionů EUR), které by společnost DHL musela každopádně uhradit, tudíž i bez podpory na vzdělávání. Tato část oznámené podpory nevede k dodatečným opatřením v oblasti vzdělávání, nýbrž se týká běžných provozních výdajů podniku, má tudíž za následek snížení nákladů, které musí podnik obvykle hradit. Tuto podporu proto nelze schválit.

(98) U zbývajících opatření činí způsobilé náklady [(2–3)] miliony EUR. To odpovídá částce podpory ve výši 1 578 109 EUR. Pouze tato část podpory splňuje kritéria slučitelnosti se společným trhem.

7. **ZÁVĚR**

(99) Komise vyvozuje závěr, že se oznámená podpora pro společnost DHL Lipsko vztahuje jednak na náklady ve výši [(8–12)] milionů EUR, které by společnost DHL musela uhradit v každém případě, tudíž i bez poskytnutí podpory, a za druhé na náklady ve výši 2 630 182 EUR na opatření v oblasti vzdělávání, která překračují zákonem stanovený rozsah, případně rozsah potřebný pro provoz centra.

(100) Komise se proto domnívá, že část oznámené podpory, která není nezbytná pro dotyčná opatření v oblasti vzdělávání, nevede k dodatečným opatřením v oblasti vzdělávání, nýbrž hradí běžné provozní náklady podniku, a tudíž umožňuje snížení nákladů, které musí podnik obvykle hradit. Proto by podpora podle názoru Komise vedla k narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu, které je v rozporu se společným zájmem. Podporu proto nelze odůvodnit na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES. Jelikož v daném případě nelze uplatnit ani výjimky stanovené v čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES, nesplňuje podpora ve výši 6 175 198 EUR kritéria slučitelnosti se společným trhem.

(101) Zbývající oznámená opatření se způsobilými náklady ve výši [(2–3)] milionů EUR, pro něž se předpokládá podpora ve výši 1 578 109 EUR, splňují kritéria stanovená v čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES, pokud jde o slučitelnost se společným trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora ve výši 6 175 198 EUR, kterou Německo zamýšlí poskytnout společnosti DHL, není slučitelná se společným trhem.

Zbývající část státní podpory ve výši 1 578 109 EUR, kterou Německo zamýšlí poskytnout společnosti DHL, je podle článku 87 Smlouvy o ES slučitelná se společným trhem.

Článek 2

Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Německo Komisi informace o opatřeních přijatých k dosažení souladu s tímto rozhodnutím.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 2. července 2008.

Za Komisi

Neelie KROES

členka Komise