II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 2. juli 2008

om statsstøtte som Tyskland påtænker at yde til DHL (meddelt under nummer C 18/07 (ex N 874/06))

(meddelt under nummer K(2008) 3178)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2008/878/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 21. december 2006 indgav Tyskland en anmeldelse om uddannelsesstøtte til DHL.

(2) Ved brev af 27. juni 2007 underrettede Kommissionen Tyskland om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for støtten til DHL. Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i sagen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]). Tyskland fremsatte sine bemærkninger hertil ved brev af 26. september 2007.

(3) Kommissionen opfordrede de interesserede parter til at fremsætte bemærkninger. DHL fremsatte bemærkninger ved brev af 15. oktober 2007 og UPS Deutschland ved brev af 26. oktober 2007. De relevante argumenter blev fremsendt til Tyskland ved brev af 16. november 2007 og 20. november 2007 med anmodning om fremsættelse af bemærkninger. Tyskland svarede ved brev af 14. december 2007. Kommissionen udbad sig pr. e-mail yderligere oplysninger den 12. februar 2008 og 5. juni 2008. Tyskland svarede ved brev af 14. februar 2008, 31. marts 2008 og 17. juni 2008.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

2.1. Støttemodtageren

(4) DHL hører med en global omsætning på 18,2 mia. EUR i 2005 til en af de førende ekspresoperatører for pakker. Virksomheden er et 100 %-ejet datterselskab af Deutsche Post AG.

(5) DHL har opført et nyt speditions- og luftfragtcenter i Leipzig-Halle, Tyskland, som forventedes at blive taget i brug i slutningen af oktober 2007. Investeringsomkostningerne til dette projekt beløber sig til i alt 250 mio. EUR. I april 2004 blev der ydet regional investeringsstøtte til DHL på ca. 70 mio. EUR, som Kommissionen godkendte som støtte N 608/2003 med en maksimal støtteintensitet på 28 %.

([1]) EUT C 213 af 12.9.2007, s. 28.
([2]) Se fodnote 1.

(6) Speditions- og luftfragtcentret drives af de to støttemodtagende virksomheder DHL Hub Leipzig GmbH (i det følgende benævnt »DHL Hub«) og European Air Transport Leipzig GmbH (i det følgende benævnt »DHL EAT«), der begge er 100 %-ejede datterselskaber af Deutsche Post AG. DHL Hub vil udføre ground handling af luftfragt, mens DHL EAT bliver ansvarlig for den tekniske kontrol med DHL's flyflåde.

(7) DHL Hub og DHL EAT er begge beliggende i et støtteberettiget område i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a).

2.2. **Uddannelsesforanstaltningen**

(8) DHL udfører i logistikcentret alle former for landtransport, samt preflight- og rampekontrol for alle indkommende og udgående fly. Virksomheden påtænker gradvis at ansætte og uddanne ca. 1 500 mennesker inden for disse områder. Den anmeldte støtte vedrører imidlertid kun uddannelsesforanstaltninger for 485 ansatte.

(9) Tyskland anmeldte et direkte tilskud på 7 753 307 EUR til uddannelsesforanstaltninger, som skal dækkes af fristaten Sachsen og delstaten Sachsen-Anhalt med 50 % til hver.

(10) De af DHL planlagte uddannelsesforanstaltninger skal gennemføres af DHL Hub (320 personer) og DHL EAT (165 personer) ([3]).

2.2.1. *DHL Hub*

(11) De kvalificeringsforanstaltninger, som DHL Hub tilbyder, vedrører primært generelle uddannelsestiltag, som skal give arbejdstagerne viden og færdigheder, så de kan udøve visse aktiviteter. Uddannelsen omfatter en teoretisk del og formidling af praktisk kendskab på selve arbejdspladsen. Uddannelsesaktiviteterne i DHL Hub vedrører i alt 320 ansatte i de nedenfor nærmere beskrevne indsatsområder:

Tabel 1

Faggruppe	Antal	Opgaver
Groundhandler af fly (Ramp Agent II)	210	Lastning og losning af luftfartøjer
Sikkerhedspersonale	110	Person- og fragtkontrol
(Operativ) ledelse	(110) (*)	Opgaver på mellemlederniveau; personaleledelse og –planlægning; ledelsesopgaver

(*) DHL ønsker at gennemføre yderligere lederuddannelse for 110 ansatte, der allerede har deltaget i andre uddannelsesforanstaltninger, f.eks. til Ramp Agent II, sikkerhedspersonale eller teknikere/mekanikere.

([3]) Uddannelsestiltaget beskrives nærmere i beslutningen om at indlede proceduren.

a) ***Groundhandler af fly (Ramp Agent II)***

(12) Til Ramp Agents' hovedopgaver hører lastning og losning af luftfartøjer til tiden, betjening og kørsel af såkaldt »Ground Service Equipment«, udlevering af flydokumenter, udarbejdelse af rapporter samt kommunikation med piloterne og lufthavnsmyndighederne.

(13) Uddannelsen til Ramp Agent omfatter 19 kurser, herunder en praktisk uddannelsesdel, som er fordelt over 77 uddannelsesdage, hvoraf 47 på arbejdspladsen. Uddannelsesforanstaltningen vedrører personale med en afsluttet uddannelse, der ikke har noget at gøre med den pågældende uddannelsesforanstaltning. Den teoretiske uddannelsesdel skal finde sted inden opstart af Hub's aktiviteter. Uddannelsen omfatter tillige et kursus med titlen »Unit load device build up«, der betragtes som en specifik uddannelsesforanstaltning, som vedrører indretningen af visse containere, der kun anvendes af DHL. Den generelle uddannelse omfatter derudover:

a) generel sikkerhedstræning, som f.eks. brandbeskyttelse, håndtering af fragtdøre, førstehjælp, håndtering af farligt gods samt sikkerhedsbestemmelser på forpladsen;

b) generel faglig træning, der fører til erhvervelsen af relevante kvalifikationsbeviser, f.eks. forpladskørekort, Ground Service udstyr samt gaffeltruckkørekort;

c) øvrige tekniske uddannelsesforanstaltninger, såsom transport af luftfartøjer, afisningsmetoder og introduktion til arbejde på forpladsen, samt

d) anden form for uddannelse, f.eks. miljøstyring (ISO/DIN standard 14001) og kvalitetsstyring og processer (ISO/DIN standard 9001).

(14) I national og europæisk lovgivning er der i princippet hverken fastsat noget laveste antal medarbejdere, specifikke uddannelseskrav eller kvalifikationsbeviser for udøvelsen af hvervet som Ramp Agent II. Tyskland anførte imidlertid, at fem af de påtænkte kurser i henhold til de gældende bestemmelser er obligatoriske for alle medarbejdere (bl.a. brandbeskyttelse, førstehjælp, oplæring i håndtering af farligt gods og sikkerhedsbestemmelser på forpladsen) ([4]), og at der skulle gennemføres yderligere kurser ud over den pågældende

([4]) Medarbejdere, der er direkte involveret i fragtafviklingen, skal være i besiddelse af et lovligt anerkendt kvalifikationsbevis til håndtering af fragt; alle personer, der ikke er beskæftiget på lufthavnens officielle område, skal gennemgå sikkerhedstræning; medarbejdere, der arbejder på/ved luftfartøjet, skal gennemgå et kursus i håndtering af fragtdøre; derudover skal medarbejderne — alt efter aktivitet — være i besiddelse af kvalifikationer til betjening af udstyr og til styring af køretøjer.

uddannelse på arbejdspladsen af mindst et vist antal personer (ca. 70), nemlig i håndtering af fragtdøre samt de generelle uddannelsesforanstaltninger, der er forbundet med et kvalifikationsbevis. De således uddannede personer vil efterfølgende kunne formidle deres viden videre til deres kolleger under korte uddannelsesforløb.

(15) Tyskland meddelte, at også en udlicitering kunne komme på tale, og fremsendte i den forbindelse en omkostningsanalyse.

b) ***Sikkerhedspersonale***

(16) En sikkerhedsmedarbejder tager sig af kontrol af personer og fragt for at sikre en velfungerende drift. Uddannelsen af sikkerhedspersonale indeholder kun generelle uddannelseselementer:

a) en generel sikkerhedsuddannelse, herunder brandbeskyttelse, førstehjælp og håndtering af farligt gods

b) den lovpligtige faglige, generelle sikkerhedsuddannelse af sikkerhedsmedarbejdere, som f.eks. afværgelse af terrorangreb, adgangskontrol, kontrol og gennemsøgning, sikkerhed af bagage og fragt, våben og sikkerhedsrelaterede områder

c) andre generelle faglige uddannelsesforanstaltninger, der fører frem til tilsvarende kvalifikationsbeviser som forpladskørekortet

d) anden generel, faglig sikkerhedsuddannelse bl.a. på følgende områder: lovgivning, våben- og sprængstofteknik, kendskab til kontroller og analyse af røntgenbilleder

e) nogle generelle uddannelsesforanstaltninger, såsom kvalitetsstyring og processer (ISO/DIN standard 9001).

(17) Uddannelsesforanstaltningerne er i overensstemmelse med relevant national og europæisk lovgivning. DHL planlægger en omfattende uddannelse af alle sikkerhedsmedarbejdere i sikkerhedsanliggender, der imidlertid vil begrænse sig til et minimum uden statsstøtte, dvs. til den generelle, faglige sikkerhedstræning. Det er ligeledes tanken, at den øvrige generelle, faglige sikkerhedstræning kun tilbydes til et begrænset antal medarbejdere, som så skal formidle deres viden videre til de øvrige medarbejdere.

(18) Også i dette tilfælde kan der efter de af Tyskland forelagte oplysninger alternativt blive tale om udlicitering, hvor de dermed forbundne omkostninger vil ligge ca. [(15-30 %)] (*) under DHL's personaleomkostninger.

c) ***Uddannelse af mellemledere***

(19) Uddannelsen af operative mellemledere er rettet mod medarbejdere, der er beskæftiget i hele logistikcentret. Sådan som Kommissionen har forstået det, gennemgår mellemlederne først ovennævnte uddannelsesforanstaltninger, inden de får en mere indgående oplæring i de områder, som de skal stå i spidsen for. Uddannelsesforanstaltningerne dækker ligeledes forskellige uddannelsesforløb, f.eks. arbejdsret, grundlæggende kommunikation, personalestyring og konflikthåndtering, fremmedsprog og teambuilding.

2.2.2. *DHL EAT*

(20) DHL EAT beskæftiger sig primært med vedligeholdelse af luftfartøjer, før disse frigives til flyvning. Uddannelsesforanstaltningerne i DHL EAT vedrører følgende aktiviteter og i alt 165 medarbejdere:

Tabel 2

Faggruppe	Antal	Opgaver
Flymekaniker, der kan frigive fly til flyvning KAT A	97	Simpel løbende vedligeholdelse (Line Maintenance) og afhjælpning af simple mangler inden frigivelse til flyvning
Flyteknikere/-mekanikere, der kan frigive fly til flyvning KAT B 1	68	Vedligeholdelsesarbejder, herunder arbejder på luftfartøjets struktur, motorer og elektriske systemer inden frigivelse til flyvning

2.3. **Støtteberettigede uddannelsesomkostninger og planlagt støtte**

(21) Tyskland fremlagde i anmeldelsen en oversigt over de støtteberettigede omkostninger, som er gengivet i beslutningen om at indlede proceduren. De samlede støtteberettigede omkostninger inden for rammerne af uddannelsesprojektet beløber sig til [(10-15)] mio. EUR, og den planlagte uddannelsesstøtte til 7 753 307 EUR.

3. **BESLUTNING OM INDLEDNING AF EN FORMEL UNDERSØGELSESPROCEDURE**

(22) Den formelle undersøgelsesprocedure blev indledt, fordi Kommissionen nærede tvivl om, hvorvidt uddannelsesstøtten var forenelig med fællesmarkedet.

(*) Oplysninger, der er erstattet af kantede parenteser, er fortrolige.

(23) Kommissionen var især i tvivl om, hvorvidt støtten rent faktisk var nødvendig for gennemførelsen af uddannelsesprojektet. Den pegede på, at uddannelsesstøtte kun kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), såfremt den ikke direkte er nødvendig for støttemodtagerens aktiviteter. I denne forbindelse henviste Kommission til sin tidligere beslutningspraksis ([5]). Kommissionen mente, at den støtteberettigede, selv uden støtte, i det mindste i et vist omfang måtte tilbyde sine ansatte lignende uddannelsesaktiviteter.

(24) For det første havde DHL tilsyneladende investeret massivt i logistikcentret og ønskede også at tage det i brug. Tyskland bekræftede, at arbejdstagerne fra Belgien principielt ikke var indstillet på at flytte til Tyskland. For at tage centret i brug blev DHL derfor nødt til at ansætte nye medarbejdere.

(25) For det andet forekom nødvendigt for driften af logistikcentret, at medarbejderne var i besiddelse af en vis, for det meste fagspecifik uddannelse, der skulle dække følgende områder:

a) **Formidling af viden, der er nødvendig for virksomhedens drift:** dvs. viden om visse fragtsystemer, der specielt bruges af DHL.

b) **Erhvervelse af visse lovpligtige kvalifikationer i forbindelse med virksomhedens drift:** Sagt på en anden måde betyder det, at et vist antal medarbejdere skal være fortrolige med sikkerhedsanliggender. Dette er lovfæstet og kræver en formel certificering. Dette krav skyldes, at DHL's tjenesteydelser i sagens natur indebærer en betydelig sikkerhedsrisiko.

c) **Formidling af en generel, fagspecifik uddannelse, der er direkte nødvendig for logistikcentrets drift:** Der er tale om kurser for Ramp Agent II, f.eks. transport af luftfartøjer, afisning af luftfartøjer, forpladskørekort, gaffeltruckkørekort og sikkerhed på forpladsen.

d) **Uddannelse på arbejdspladsen til sikring af en velfungerende drift af luftfragthub'en.** Uddannelsesdeltagerne bliver her gjort fortrolige med arbejdsprocesserne, hvilket er af særlig betydning ved lasteoperationer, da lastningen af luftfartøjerne skal ske efter en stram tidsplan, og fordi en enkelt fejl kan medføre enorme forsinkelser.

e) **Formidling af andre generelle kundskaber**, der ikke falder ind under litra b) til d).

(26) For det tredje tvivlede Kommissionen på, at DHL ville være i stand til at rekruttere det nødvendige antal medarbejdere med ovennævnte færdigheder på det lokale eller det europæiske marked.

(27) For det fjerde tvivlede Kommissionen på, at rekruttering af allerede kvalificerede medarbejdere ville være et relevant alternativ til virksomhedens interne uddannelse. Kommissionen antog, at i det mindste de specifikke uddannelsesforanstaltninger og sikkerhedsuddannelsen skal gennemføres af DHL, da den fagspecifikke uddannelse ikke kan tilbydes af eksterne undervisere, og DHL skal dokumentere at levere en relevant sikkerhedsuddannelse.

(28) For det femte nærede Kommissionen tvivl om, hvorvidt DHL rent faktisk kunne fravælge nogle kurser i uddannelsespakken, især da groundhandlere, der allerede har et relevant kvalifikationsbevis, i henhold til anmeldelsen skal gennemgå hele kursusforløbet endnu en gang. Desuden forekom det tvivlsomt, om der rent faktisk kun kunne uddannes et lille antal medarbejdere, idet dette kunne gå ud over en velfungerende drift. Samtidigt havde DHL allerede bevidst ansat alle de medarbejdere, der skulle inddrages i uddannelsen, således at det ikke rigtig gav nogen mening at undlade at gennemføre den planlagte uddannelse og betale medarbejdere, der ikke er beskæftiget med nogen aktiviteter.

(29) For det sjette tvivlede Kommissionen på DHL's påstand om, at man i tilfælde af manglende støtte ville udlicitere forskellige tjenester til andre virksomheder for dermed at undgå de planlagte uddannelsesforanstaltninger. Dels ville nogle af de uddannelsesforanstaltninger, der er omfattet af litra a), b) og d), selv i dette tilfælde nemlig være yderligere påkrævet, og dels ønsker DHL med sine samlede investeringer i Leipzig-Halle netop at lade samtlige ekspresspakkeforsendelser udføre af egne medarbejdere og — som Kommissionen har tolket ud fra drøftelserne med de tyske myndigheder — endda tilbyde disse tjenester til andre konkurrenter, der er aktive i samme lufthavn.

(30) Derimod var Kommissionen, bortset fra et enkelt punkt, ikke i tvivl om, at uddannelsesomkostningerne i princippet var blevet beregnet korrekt. De eneste forbehold fra Kommissionens side drejede sig om, at en stor del af uddannelsen skulle finde sted på arbejdspladsen og dermed eventuelt måtte fratrækkes som produktionstimer i omkostningerne for uddannelsesdeltagerne.

([5]) Se Kommissionens beslutning 2007/612/EF af 4.4.2007, General Motors Belgium i Antwerpen (EUT L 243 af 18.9.2007, s. 71), og Kommissionens beslutning 2006/938/EF af 4.7.2006, Ford Genk (EUT L 366 af 21.12.2006, s. 32).

4. **BEMÆRKNINGER FRA TYSKLAND**

(31) Tyskland gør gældende, at den anmeldte uddannelsesstøtte opfylder alle betingelser for forenelighed, der er nedfældet i Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 af 12. januar 2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte ([6]). For det første påviste Tyskland i det nødvendige omfang, at der ikke er medregnet produktionstimer for uddannelse på arbejdspladsen.

(32) For det andet bestrider Tyskland, at Kommissionen i det pågældende tilfælde var berettiget til at gøre nødvendighedskriteriet gældende, da den dermed overtræder princippet om ligebehandling. Der findes ikke noget retsgrundlag for denne nye praksis, og det er i modstrid med den relevante EF-lovgivning og/eller Kommissionens beslutningspraksis.

(33) Tyskland gør gældende, at der i betragtning 11 i forordning (EF) nr. 68/2001 er angivet de tre kriterier, hvorefter det skal undersøges, om støtten er begrænset til et minimum: uddannelsens art, samt virksomhedens størrelse og geografiske beliggenhed. Det skal på grundlag af disse tre kriterier afgøres, om støtteforanstaltningerne har en tilskyndelsesvirkning og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen. I henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for støtte til uddannelse ([7]) skal den tilskyndende virkning for støtte til specifik uddannelse, der ydes til store virksomheder uden for de områder, der ydes støtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a) eller c), bevises. Da det anmeldte uddannelsesprojekt imidlertid for mere end 80 %'s vedkommende består af generelle uddannelsesforanstaltninger og vedrører en virksomhed i et støtteberettiget område i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), er tilskyndelsesvirkningen ved uddannelsesstøtten givet. Samtidig vil de tilladte højeste støtteintensiteter ikke blive overskredet for den anmeldte støttes vedkommende, således at de positive virkninger af uddannelsesstøtten står i et passende forhold til de konkurrencefordrejende virkninger, og kriteriet om forholdsmæssighed er således opfyldt.

(34) For det tredje understreger Tyskland, at Kommissionen også ved vurderingen af anmeldelsespligtige projekter er bundet af de i punkt 32 nævnte kriterier for forenelighed. Tyskland gør gældende, at der ikke for støtte, der er fritaget for anmeldelsespligten, og for støtte, der overstiger 1 mio. EUR og dermed vil skulle anmeldes, bør anvendes forskellige kriterier for forenelighed; anmeldelsespligtige projekter bør ikke underkastes strengere kriterier end ikke-anmeldelsespligtige projekter. Uddannelsesstøtte er således forenelig med fællesmarkedet, når alle betingelser i forordning (EF) nr. 68/2001 er opfyldt. Efter Tysklands opfattelse bekræfter Kommissionens mangeårige beslutningspraksis, f.eks. i sag *Volvo Gent* ([8]), denne fortolkning. Tyskland gør udtrykkeligt opmærksom på, at Kommissionen også må tage hensyn til, at DHL's uddannelsesprojekt opfylder de i beslutning *Webasto* ([9]) fastlagte forudsætninger.

(35) For det fjerde udgjorde anvendelsen af forskellige undersøgelseskriterier en overtrædelse af principperne for retssikkerhed og ligebehandling.

(36) For det femte gør Tyskland gældende, at Kommissionens beslutninger i statsstøttesag Ford Genk og GM Antwerp ikke kan lægges til grund i dette tilfælde, idet der var andre forhold, der gjorde sig gældende for disse sager. Hvor uddannelsesstøtten i de to førstnævnte tilfælde skulle bruges til at lancere en ny model og sikre medarbejdernes fortsatte beskæftigelse, har uddannelsesstøtten i DHL's tilfælde til formål at uddanne nye medarbejdere til drift af et nyt logistikcenter. DHL-projektet adskiller sig ligeledes på følgende punkter fra de to øvrige tilfælde: For DHL-uddannelsesforanstaltningerne drejer det sig for mere end 80 %'s vedkommende om generel uddannelse; virksomheden er geografisk beliggende i et støtteområde i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a); DHL ønsker med oprettelsen af sit logistikcenter at skabe nye arbejdspladser; desuden lider luftfragtbranchen i modsætning til automobilindustrien ikke under overkapacitet, men er derimod kendetegnet ved høje vækstrater.

(37) For det sjette fremsender Tyskland yderligere oplysninger om de spørgsmål, der var rejst i beslutningen om at indlede proceduren. Tyskland anfører, at der i den gældende lovgivning er fastlagt minimumsstandarder for uddannelsesgraden. Derimod er der ikke noget lovkrav om det antal medarbejdere med en relevant uddannelse, som en virksomhed mindst skal ansætte. Samtidig anfører Tyskland, hvor mange medarbejdere der er nødvendige for at tage logistikcentret i brug, og konkluderer, at uddannelsesforanstaltningerne for de yderligere medarbejdere går ud over, hvad der er nødvendigt for driften. Ifølge en af Tyskland fremlagt undersøgelse fra en ekstern uddannelsesvejleder kan DHL uden problemer starte driften af logistikcentret i Leipzig-Halle op med færre end det i det anmeldte uddannelsesprojekt anførte antal uddannede medarbejdere.

([6]) EFT L 10 af 13.1.2001, s. 20.
([7]) EFT C 343 af 11.11.1998, s. 10.
([8]) Kommissionens beslutning af 11.3.2008 om statsstøtte C 35/07, Volvo Cars Gent, endnu ikke offentliggjort.
([9]) Kommissionens beslutning af 16.5.2006 om statsstøtte N 635/05, Webasto Portugal (EUT C 306 af 15.12.2006, s. 12).

5. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(38) Også støttemodtageren, DHL, fremsendte sine bemærkninger, hvor selskabet i lighed med Tyskland gør gældende, at Kommissionen ved sin undersøgelse af støttens forenelighed har fraveget sin generelle beslutningspraksis i tidligere tilfælde. I den forbindelse opfylder den anmeldte støtte alle de i forordning (EF) nr. 68/2001 fastlagte kriterier. Denne praksis strider mod principperne for retssikkerhed og ligebehandling, i henhold til hvilke der ikke må gås frem på anden måde end i tidligere beslutninger om uddannelsesstøtte, hvor spørgsmålet om nødvendighed ikke var undersøgt indgående. Desuden ville beslutningerne i statsstøttesag Ford Genk og GM Antwerp ikke afspejle den generelle beslutningspraksis, idet udgangspunktet her var et andet, og sagsforholdet ikke kunne overføres på DHL Leipzig. I stedet henviser DHL til de kriterier, Kommissionen havde lagt til grund i juni 2006 i sin beslutning om godkendelse af uddannelsesstøtte til Webasto, i henhold til hvilke også DHL's uddannelsesprojekt skal være foreneligt med fællesmarkedet. Endelig gentager DHL, at den afvigende praksis i forhold til det anmeldte uddannelsesprojekt vil føre til, at DHL vil blive stillet ringere, hvilket ikke er tilladt.

(39) Desuden fremsender DHL yderligere oplysninger om de spørgsmål, der var rejst i Kommissionens beslutning om at indlede proceduren. For det første er der i den relevante nationale, europæiske og internationale lovgivning kun fastlagt krav til indholdet af uddannelsen og til medarbejdernes kvalifikationer med hensyn til håndteringen af luftfragt og luftfartøjer, men ikke til et mindste antal medarbejdere. For det andet vil de påtænkte uddannelsesforanstaltninger ikke alene opfylde lovkravene, men vil også gå videre. For alle foranstaltninger, der går ud over lovkravene, kan man således overveje alternativer (f.eks. outsourcing og udlicitering). Da disse alternativer imidlertid kun er mulige varianter, har DHL ikke bestilt nogen detaljeret omkostningsanalyse, hvor omkostningerne til den i hvert enkelt tilfælde påkrævede obligatoriske uddannelse og/eller minimumsuddannelse er medtaget, og hvoraf der samtidig fremgår yderligere omkostninger til udlicitering og/eller rekruttering af allerede uddannede faglærte arbejdere. DHL har heller ikke nogen oplysninger om den uddannelsesdybde, der er kutyme i branchen.

(40) Desuden fremsendte UPS, en konkurrent til DHL, en udtalelse, hvori denne tilslutter sig Kommissionens standpunkt. For det første anfører UPS, at der i tilfælde af, at DHL Hub og DHL EAT ansætter nye medarbejdere, i hvert enkelt tilfælde må gennemføres bestemte uddannelses- og introduktionsforanstaltninger. Uddannelsesforanstaltningerne er således nødvendige indtil et vist omfang og må gennemføres af virksomheden også uden støtte.

(41) For det andet gør UPS gældende, at DHL efter gældende national og europæisk lovgivning er forpligtet til at tilbyde et minimum af uddannelse til sine medarbejdere — f.eks. sikkerhedsgodkendte fragtagenter. I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart ([10]) skal de sikkerhedsgodkendte fragtagenter være udpeget, godkendt eller registreret af den relevante myndighed (i dette tilfælde Luftfahrt-Bundesamt). Til dette formål har Luftfahrt-Bundesamt vedtaget retningslinjer og udarbejdet en uddannelsesplan med en beskrivelse af de obligatoriske fag. Den obligatoriske uddannelse af medarbejdere i DHL EAT er hjemlet i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver ([11]). For det tredje har DHL modtaget regionalstøtte til oprettelsen af nye arbejdspladser, således at det ikke kan antages, at DHL vil fravælge uddannelsesforanstaltninger, ansætte færre medarbejdere og i stedet vælge at udlicitere eller outsource.

6. VURDERING AF STØTTEN

6.1. Spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger statsstøtte

(42) Det er Kommissionens opfattelse, at foranstaltningen udgør statsstøtte i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, som ydes ved hjælp af statsmidler. Foranstaltningen er selektiv, fordi den kun omfatter DHL. Det selektive tilskud truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige DHL i forhold til andre konkurrenter, der ikke modtager støttemidler. Endelig skal det fastholdes, at der på markedet for eksprestjenesteydelser, hvor DHL hører til blandt de førende virksomheder, foregår en intensiv samhandel mellem medlemsstaterne.

(43) Tyskland anmoder om godkendelse af støtten på grundlag af forordning (EF) nr. 68/2001.

(44) I henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 68/2001 finder fritagelsen i medfør af EF-traktatens artikel 88, stk. 3, ikke anvendelse, hvis støtten til en virksomhed til et enkelt uddannelsesprojekt overstiger 1 mio. EUR. Kommissionen konstaterer, at den påtænkte støtte udgør 7 753 307 EUR og skal udbetales til en enkelt virksomhed, og at foranstaltningerne vedrører et enkelt uddannelsesprojekt. Efter Kommissionens opfattelse falder den påtænkte støtte derfor ind under anmeldelsespligten, og Tyskland har opfyldt denne anmeldelsespligt.

([10]) EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.
([11]) EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1.

(45) I betragtning 16 i forordning (EF) nr. 68/2001 bekræftes den intention, der ligger til grund for artikel 5, og det anføres, at sådan støtte ikke kan omfattes af fritagelsen: »Store støttebeløb bør fortsat vurderes individuelt af Kommissionen, før de ydes«.

(46) Ved vurderingen af en enkelt uddannelsesstøtte, der ikke er omfattet af fritagelsen i forordning (EF) nr. 68/2001, skal Kommission derfor i overensstemmelse med tidligere afgørelser ([12]) foretage en individuel vurdering ([13]) på grundlag af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), før den eventuelt kan godkende støtten. Ved denne individuelle vurdering støtter Kommissionen sig imidlertid analogt på de grundlæggende principper i forordning (EF) nr. 68/2001. Det betyder især, at det skal undersøges, om de i omtalte forordnings artikel 4 fastlagte formelle kriterier for fritagelse er opfyldt, og om støtte er nødvendig som tilskyndelse til, at støttemodtageren gennemfører uddannelsesforanstaltningerne.

6.2. **Forenelighed med fællesmarkedet**

(47) Kommissionen har allerede i beslutningen om at indlede proceduren vurderet, om det anmeldte projekt opfylder kriterierne for fritagelse i henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 68/2001.

(48) For det første skal det konstateres, at den angivne støtteintensitet ikke overstiger den i artikel 4, stk. 2 og 3, i forordning (EF) nr. 68/2001 fastlagte grænse på 35 % for individuelle støtteforanstaltninger på uddannelsesområdet (35 % af […] = [(ca. 5-25 %)]) og 60 % for støtte til generel uddannelse (60 % af […] = [(ca. 75-95 %)]). Da projektet er geografisk beliggende i et støtteområde i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), må Tyskland hæve intensiteten på hhv. 25 % og 50 % med 10 procentpoint.

(49) For det andet er de støtteberettigede omkostninger ved projektet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 7, i forordning (EF) nr. 68/2001. Undersøgelsen bekræftede, at de støtteberettigede personaleomkostninger til uddannelsesdeltagere tilsyneladende er begrænset til det samlede beløb af de øvrige støtteberettigede omkostninger. Tyskland dokumenterede, at en stor del af uddannelsen ganske vist foregår på arbejdspladsen, men at der ikke medgår nogen produktionstimer.

6.3. **Støttens nødvendighed**

(50) Hovedargumentet i beslutningen om at indlede proceduren var, at en uddannelsesforanstaltning kun kan erklæres for forenelig med fællesmarkedet i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), såfremt den ikke direkte er nødvendig for støttemodtagerens aktiviteter. Kommissionen fastslog, at støttens nødvendighed er et generelt kriterium for støttens forenelighed, og den konkluderede følgende: Når støtten ikke fører til, at der kan gennemføres flere foranstaltninger, end det var tilfældet alene på grund af markedskræfterne, kan det ikke forventes, at støtten har positive virkninger, der kan fjerne fordrejningen af konkurrencevilkårene med den følge, at den ikke kan godkendes. Hvis virksomheden under alle omstændigheder gennemfører de støtteberettigede foranstaltninger, altså især også uden støtte, kan det for den pågældende uddannelsesstøttes vedkommende ikke udledes, at den tjener til at »*fremme*« den økonomiske udvikling i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), eller at den i henhold til betragtning 10 i forordning (EF) nr. 68/2001 bidrager til at korrigere en ufuldkommenhed på markederne, der medfører, at virksomhederne generelt investerer for lidt i uddannelse af deres medarbejdere ([14]). Dette berører ikke støtte, der er fritaget for at blive anmeldt i medfør af forordning (EF) nr. 68/2001, for hvilken det på forhånd antages, at den tjener til at fremme den økonomiske udvikling.

(51) Det forhold, at Kommissionen vurderer, om der foreligger en tilskyndelsesvirkning og afviser dette, for så vidt angår lovpligtige uddannelsesforanstaltninger, betragter Tyskland som en ny praksis, der ikke er i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, og som vilkårligt fraviger den hidtidige beslutningspraksis og gør ydelse af uddannelsesstøtte til regionalpolitiske formål umulig. Kommission kan ikke tilslutte sig disse argumenter af nedennævnte årsager:

([12]) Se Kommissionens beslutning i sag Ford Genk; Kommissionens beslutning i sag General Motors Belgium; Kommissionens beslutning i sag Auto-Europa Portugal; Kommissionens beslutning i sag Volvo Cars Gent.

([13]) Dette fremgår af betragtning 16 i forordning (EF) nr. 68/2001.

([14]) Med hensyn til uddannelsesstøtte hedder det i 10. betragtning i forordning (EF) nr. 68/2001: »Uddannelse har normalt positive eksterne virkninger for samfundet som helhed, da den forøger antallet af uddannede arbejdstagere, som andre virksomheder kan benytte, forbedrer industriens konkurrenceevne i Fællesskabet og spiller en vigtig rolle i beskæftigelsesstrategien. I betragtning af at virksomhederne i EF generelt investerer for lidt i uddannelse af deres medarbejdere, vil statsstøtte kunne bidrage til at korrigere denne ufuldkommenhed på markederne og derfor under visse omstændigheder kunne betragtes som forenelig med fællesmarkedet og dermed fritaget for forudgående anmeldelse«. Supplerende fastslås det i betragtning 11, at det skal sikres, »at statsstøtte begrænses til det minimum, der er nødvendigt for at nå Fællesskabets mål, hvilket ville være umuligt alene ved markedskræfternes hjælp […]«.

(52) Det skal først bemærkes, at uddannelsesstøtte vurderes på grundlag af forordning (EF) nr. 68/2001, hvor det i betragtning 4 hedder: »Denne forordning påvirker ikke medlemsstaternes mulighed for at anmelde uddannelsesstøtte. Kommissionen vil især vurdere disse anmeldelser efter de kriterier, der er fastsat i denne forordning, eller i henhold til Fællesskabets gældende retningslinjer og rammebestemmelser, hvis der findes sådanne«.

(53) Desuden bekræftes det i betragtning 16: »Store støttebeløb bør fortsat vurderes individuelt af Kommissionen, før de ydes. Støtte, der overstiger et fast beløb, som bør fastsættes til 1 mio. EUR, *er derfor ikke omfattet af fritagelsen ved denne forordning*, men fortsat underlagt kravene i traktatens artikel 88, stk. 3«.

(54) Endelig hedder det i betragtning 4: »Da denne forordning træder i stedet for rammebestemmelserne for støtte til uddannelse, bør disse ophæves fra forordningens ikrafttrædelsestidspunkt«.

(55) Da den planlagte støtte overstiger 1 mio. EUR, er der ikke nogen tvivl om, at den skal anmeldes og godkendes af Kommissionen. Ydermere står det fast, at en sådan støtte principielt skal opfylde de i artikel 4 i forordning (EF) nr. 68/2001 fastlagte kriterier for fritagelse.

(56) Tyskland bestrider imidlertid, at Kommissionen derudover er berettiget til at undersøge, om støtten har en tilskyndelsesvirkning. Efter Kommissionens opfattelse indebærer begrebet statsstøtte og navnlig nødvendighedskriteriet, at støtten skal have en tilskyndelsesvirkning for modtageren. Det kan ikke tjene den fælles interesse, hvis staten støtter foranstaltninger (også uddannelsesforanstaltninger), som en støttemodtager alligevel ville gennemføre. I overensstemmelse med forordning (EG) nr. 68/2001, handlingsplanen »Statsstøtte« og retspraksis for de vilkår, i henhold til hvilke støtte kan erklæres for forenelig med fællesmarkedet, har Kommissionen med sine sidste beslutninger (Ford Genk, GM Antwerpen) derfor også vurderet uddannelsesstøtten efter tilskyndelsesvirkningen.

(57) Tyskland gør til støtte for sit synspunkt for det første gældende, at en anmeldelsespligtig støttes forenelighed med fællesmarkedet skal vurderes på grundlag af de i forordningen fastlagte kriterier, og citerer i den forbindelse betragtning 4 i forordning (EF) nr. 68/2001, i henhold til hvilken Kommissionen især vil vurdere disse anmeldelser efter de nedenstående kriterier. I den forbindelse lader Tyskland det forhold ude af betragtning, at vendingen »især« netop betyder, at vurderingen af det enkelte tilfælde ikke er begrænset til den støtteretlige vurdering, der er fastsat i forordning (EF) nr. 68/2001. Da der i betragtning 16 udtrykkeligt henvises til, at relevante støttebeløb fortsat bør vurderes individuelt, er det hævet over enhver tvivl, at denne vurdering ikke kun er begrænset til de kriterier, der er fastsat i den nævnte forordning, og direkte skal følge af grundlaget for EF-traktatens artikel 87.

(58) For det andet fremfører Tyskland, at forordning (EF) nr. 68/2001 skal fortolkes under hensyntagen til Fællesskabets rammebestemmelser fra 1998 for støtte til uddannelse, der fandt anvendelse inden nævnte forordnings ikrafttrædelse, og hvor der var fastlagt de kriterier, i henhold til hvilke det ved store støttebeløb skulle vurderes, om der forelå en tilskyndelsesvirkning. I henhold til Fællesskabets rammebestemmelser skal der især formodes at foreligge en tilskyndelsesvirkning, når uddannelsesprojektet er blevet gennemført i et støtteområde i henhold til artikel 87, stk. 3, litra a) eller c). Kommissionen kan ikke acceptere dette argument, idet betragtning 4 i forordning (EF) nr. 68/2001 ikke lader nogen tvivl om, at Fællesskabets rammebestemmelser for støtte til uddannelse blev afskaffet med ikrafttrædelsen af denne forordning. Det var Kommissionens intention at erstatte Fællesskabets rammebestemmelser med forordning (EF) nr. 68/2001, og den nævnte forordning havde også denne virkning. Det kommer for det første til udtryk i andre sprogversioner, hvor det i betragtning 4 i forordning (EF) nr. 68/2001 utvetydigt hedder, at Fællesskabets rammebestemmelser »ophæves«, fordi forordningen »træder i stedet for« rammebestemmelserne. For det andet fastslås dette også specifikt i tidligere beslutninger fra Kommissionen ([15]). Den nævnte forordning overtager desuden ikke formodningen fra Fællesskabets rammebestemmelser om, at en tilskyndelsesvirkning er givet, tværtimod udtrykkes det heri ganske bevidst i mere generelle vendinger, at uddannelsesstøtte under visse omstændigheder kan anses for at være forenelig med fællesmarkedet ([16]). Såfremt en virksomhed imidlertid under alle omstændigheder gennemfører de støtteberettigede foranstaltninger, altså især også uden støtte, har denne støtte ikke nogen tilskyndelsesvirkning.

(59) For det tredje gør Tyskland, og især støttemodtageren, gældende, at en yderligere vurdering af nødvendigheden af en støtte på grundlag af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), ville betyde, at forordning (EF) nr. 68/2001 i sin helhed ville være i modstrid med denne traktatbestemmelse. I den forbindelse antages det åbenbart, at nødvendigheden af støtten ikke vurderes. Heller ikke dette argument kan Kommissionen acceptere, fordi det her øjensynligt ikke tages med i betragtning, at der for støtte under 1 mio. EUR, der opfylder kriterierne i den omtalte forordning, tages udgangspunkt i, at også kriteriet om nødvendighed er opfyldt.

([15]) Se f.eks. Kommissionens beslutning 2001/698/EF af 18.7.2001, Sabena (EFT L 249 af 19.9.2001, s. 21, hvor det i betragtning 28 hedder: »Disse rammebestemmelser er siden erstattet af Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2001 af 12.1.2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på uddannelsesstøtte«.

([16]) Betragtning 50 beskæftiger sig mere indgående med konklusionerne i forordning (EF) nr. 68/2001 vedrørende tilskyndelsesvirkningen.

(60) For det fjerde påstår Tyskland, at Kommissionen fraviger sin praksis i tidligere tilfælde, hvor den ikke har vurderet, om der forelå en tilskyndelsesvirkning. Det er korrekt. Kommissionen har imidlertid gjort rede for, at den har ændret praksis på grundlag af den selektive økonomiske indfaldsvinkel. Denne ændring skete i forbindelse med den indgående vurdering af statsstøttesag Ford Genk og GM Antwerp, hvor der udtrykkeligt blev henvist til denne nye praksis. Alligevel gør Tyskland gældende, at Kommissionens praksis ikke er sammenhængende, idet den efter indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure i sag Ford Genk havde truffet beslutninger i mindst to tilfælde, nemlig BMW Österreich (Sag N 304/2005) ([17]) og Webasto (Sag N 653/2005), uden en tilsvarende undersøgelse eller på grundlag af en anden undersøgelse. Kommissionen peger imidlertid på, at disse beslutninger blev truffet uden en indgående undersøgelse og før afslutningen af den første af de to ovennævnte indgående undersøgelser, hvor Kommissionen gik over til en mere differentieret praksis. Det er hævet over enhver tvivl, at Kommissionen kan gøre sin undersøgelsespraksis mere selektiv og ændre den, såfremt der foreligger tilstrækkelige grunde hertil. Dette var tilfældet i statsstøttesag Ford Genk og GM Antwerp, men ikke i tidligere statsstøttesager. Kommissionen kunne således inden sin endelige beslutning i statsstøttesag Ford Genk fortsat støtte sig på sin gamle beslutningspraksis.

(61) For det femte bestrider Tyskland og støttemodtageren, at Kommissionen kan påberåbe sig statsstøttesag Ford Genk og GM Antwerp, idet udgangspunktet her var et andet end for DHL's vedkommende. Kommissionen skulle tværtimod have taget udgangspunkt i beslutningen i statsstøttesag Webasto. Det kan under ingen omstændigheder gøres gældende, at støtten til DHL bør behandles anderledes, fordi den ikke som i de to øvrige tilfælde vedrører automobilsektoren. Også i beslutningen i statsstøttesag Webasto, som Tyskland og støttemodtageren påberåber sig, er der tale om automobilsektoren. Den eneste forskel består muligvis i, at det i de to førstnævnte tilfælde drejede sig om eksisterende produktionssteder, mens DHL og Webasto vedrører nyoprettede virksomheder. Kommissionen er ikke i stand til at følge, at der, mens det i de to første tilfælde er hævet over enhver tvivl, at enhver støtte til foranstaltninger, der alligevel ville blive gennemført, udgør driftsstøtte, derimod ikke skulle foreligge driftsstøtte i en nyetableret virksomhed i tilfælde af uddannelsesforanstaltninger, der alligevel ville blive gennemført. Også i dette tilfælde modtager virksomheden støtte til foranstaltninger, som den under alle omstændigheder skulle gennemføre.

(62) Desuden kan uddannelsesforanstaltninger i forbindelse med en nyoprettet virksomhed, der alligevel ville blive gennemført, ikke kunne begrundes ud fra overvejelser, der er baseret på ydelse af regionalstøtte, idet regionale negative konsekvenser kan korrigeres gennem regional investeringsstøtte og ikke gennem uddannelsesstøtte. I den forbindelse gør Tyskland gældende, at udsigten til at modtage statsstøtte til nødvendige og omfattende uddannelsesforanstaltninger havde spillet en afgørende rolle for DHL's endelige beslutning om den geografiske beliggenhed. Kommissionen fastholder imidlertid, at det er kutyme i EU, at virksomheder træffer deres beslutninger om geografisk placering og beslutninger om flytning af virksomheden ud fra overvejelser om at sænke omkostningerne og forbedre rentabiliteten. Virksomheder, der påtænker at flytte deres produktion, tager ofte flere konkurrerende placeringer i forskellige medlemsstater under overvejelse. Beslutningen om geografisk placering er i sidste instans ikke kun afhængig af de forventede driftsomkostninger (inkl. uddannelsesomkostninger til nyansatte medarbejdere, der ofte ikke besidder nogen relevant uddannelse) og andre økonomiske fordele eller ulemper (f.eks. lokale regler for driftsperioder), men derimod i et vist omfang af muligheden for at modtage statsstøttemidler (dvs. regionalstøtte). Kommissionen kan ikke acceptere ovennævnte argument, da uddannelsesstøtte i modsætning til regional investeringsstøtte ikke tager sigte på at påvirke beslutningen om den geografiske placering, men derimod på at korrigere de utilstrækkelige uddannelsesforanstaltninger i Fællesskabet. Et lavere kvalifikationsniveau i et støtteområde er et regionalt problem, der skal modvirkes gennem regional investeringsstøtte.

(63) På grundlag af de fremlagte oplysninger konkluderer Kommissionen, at DHL må gennemføre en stor del af sine uddannelsesforanstaltninger under alle omstændigheder, altså også uden støtte. Dette fremgår i det væsentlige af to konklusioner, der belyses nærmere i det følgende. For det første er uddannelsen af medarbejdere nødvendig for at kunne tage logistikcentret i brug, og for det andet er uddannelsesforanstaltningerne for en stor dels vedkommende lovpligtige.

a) ***Uddannelsesforanstaltninger, der er nødvendige for driften***

(64) Med hensyn til nødvendigheden af uddannelsesforanstaltningerne skal det fastslås, at flytningen af DHL til Leipzig-Halle (Tyskland) har lignende virkninger som etableringen af en ny virksomhed, for så vidt som at DHL må ansætte nye medarbejdere for at kunne starte op. De driftsmæssige krav kan, så vidt det kan ses, overholdes på tre forskellige måder: DHL kan ansætte nye medarbejdere, som virksomheden skal uddanne; DHL kan rekruttere allerede uddannede faglærte arbejdstagere; eller DHL kan, såfremt der ikke står relevante faglærte arbejdstagere til rådighed, udlicitere visse tjenesteydelser.

([17]) EUT C 87 af 11.4.2006, s. 4.

(65) På den ene side har Tyskland ikke fremlagt nogen supplerende oplysninger, der kan bortvejre Kommissionens tvivl om DHL's muligheder for at ansætte tilstrækkeligt uddannede medarbejdere på den nye beliggenhed. Tværtimod har Tyskland bekræftet, at medarbejderne fra Bruxelles, hvor DHL tidligere har været placeret, principielt ikke var indstillet på at flytte til Tyskland. Samtidig har DHL ikke påvist at være i stand til at rekruttere det nødvendige antal allerede uddannede medarbejdere på det lokale eller europæiske arbejdsmarked. Tilsyneladende findes der ikke relevant uddannede arbejdstagere på det lokale arbejdsmarked, og også på det europæiske arbejdsmarked synes det at være relativt vanskeligt at finde kvalificerede medarbejdere.

(66) På den anden side har Tyskland ikke på overbevisende måde underbygget DHL's argument om, at flere tjenester må udliciteres til lokale virksomheder, såfremt der ikke bliver ydet støtte, og at de påtænkte uddannelsesforanstaltninger således eventuelt kunne bortfalde. Tyskland har heller ikke godtgjort, at der er relevante udbydere til stede på lufthavnen i Leipzig. Da visse uddannelsesforanstaltninger for det første alligevel vil skulle gennemføres selv i tilfælde af en udlicitering, og da DHL's samlede investering i Leipzig-Halle for det andet netop har til formål at afvikle samtlige ekspresforsendelser med egne medarbejdere og endda tilbyde disse tjenester til andre konkurrenter, der er aktive i den samme lufthavn, konkluderer Kommissionen, at en udlicitering ikke passer ind i virksomhedsplanen og vil påføre virksomheden yderligere omkostninger.

(67) Desuden gør Tyskland gældende, at DHL skaber nye arbejdspladser i et støtteområde i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, således at det — i modsætning til situationen med automobilfabrikanterne i Belgien — ikke blot drejer sig om en driftsstøtte, men derimod om støtte til en nyoprettet virksomhed, som der ikke findes uddannet arbejdskraft til. Kommissionen må afvise dette argument, da DHL under alle omstændigheder og uafhængigt af den nye geografiske beliggenhed vil skulle gennemføre uddannelsesforanstaltningerne for den nye virksomhed.

b) ***Lovpligtige uddannelsesforanstaltninger***

(68) Ifølge Kommissionens oplysninger er de fleste uddannelsesforanstaltninger et krav i henhold til national og/eller europæisk ret. Da de af DHL leverede tjenesteydelser i sagens natur udgør en betydelig sikkerhedsrisiko, gælder der i henhold til den eksisterende lovgivning visse minimumsstandarder for og sikkerhedskrav til håndteringen af fragt samt til gennemgangen og den tekniske kontrol af luftfartøjer.

Mekanikere og teknikere i DHL EAT

(69) Det gælder for uddannelsen i preflight- og rampekontrol, der er obligatorisk for mekanikerne og teknikerne i DHL. I henhold til forordning (EF) nr. 2042/2003 skal medarbejdere, der er beskæftiget med vedligeholdelse af luftfartøjer, være i besiddelse af en licens til at udstede certifikater om frigivelse. Betingelserne for en sådan licens er fastlagt i føromtalte forordning og vedrører omfanget og indholdet af de relevante uddannelsesforanstaltninger.

(70) De påtænkte uddannelsesforanstaltninger overholder ovennævnte lovgivning og omfatter to faggrupper: Flymekanikere, der kan frigive fly til flyvning (KAT A) og flyteknikere/-mekanikere, der kan frigive fly til flyvning (KAT B1). Uddannelsesforanstaltningerne for disse to faggrupper omfatter følgende moduler:

a) Engelskkurser (herunder teknisk engelsk).

b) Grundlæggende teknisk viden, såsom elektricitet, elektronik og aerodynamik.

c) Anvendelse af den erhvervede grundlæggende tekniske viden i praksis.

d) Videregående uddannelsesforanstaltninger for KAT B1.

(71) Samtlige uddannelsesforanstaltninger i DHL EAT følges op af uddannelsesdage på selve arbejdspladsen, der klart overstiger antallet af arbejdsdage, der anvendes på den teoretiske del af uddannelsen.

(72) Tyskland er bevidst om, at DHL ikke kan starte sine aktiviteter uden tilstrækkeligt uddannet personale, der er i besiddelse af relevante licenser. Da samtlige påtænkte uddannelsesforanstaltninger er hjemlet i henhold til forordning (EF) nr. 68/2001, erkender de tyske myndigheder, at DHL ikke kan sænke niveauet for uddannelsesforanstaltningerne. Tyskland gør imidlertid gældende, at DHL uden støtten ikke ville gennemføre nogen uddannelsesforanstaltninger, men tværtimod ville ty til medarbejdere hos konkurrenter, der allerede er i besiddelse af de påkrævede licenser, eller ville vælge at udlicitere.

(73) Ifølge den af Tyskland fremlagte analyse er omkostningerne til udlicitering lavere end personaleomkostningerne, herunder omkostningerne til uddannelsesforanstaltninger (nemlig med ca. [(5-20 %)] for KAT A og med ca. [(10-30 %)] for KAT B1). Tyskland har imidlertid ikke påvist, at der overhovedet findes relevante leverandører af serviceydelser, eller at der er adgang til disse.

(74) Med hensyn til ansættelse af allerede uddannede medarbejdere fra konkurrenter skal det fastslås, at Tyskland ikke har fremlagt nogen dokumentation for, at der findes uddannet og kvalificeret arbejdskraft på det europæiske arbejdsmarked, der ville være parat til at flytte til Leipzig-Halle. Tyskland har selv indrømmet, at der mangler uddannede og kvalificerede mekanikere og teknikere på det europæiske arbejdsmarked for lufttrafik.

(75) Desuden har Tyskland fremlagt en omkostningsanalyse for de engelskkurser, der påtænkes gennemført for mekanikere og teknikere i DHL EAT. Tyskland fremfører, at der her er tale om generelle uddannelsesforanstaltninger, der går videre end de foreskrevne uddannelsesforanstaltninger. Derfor skønnede Tyskland de støtteberettigede omkostninger for disse kurser til [(0,5-1)] mio. EUR. Kommissionen konstaterer imidlertid for det første, at der på disse kurser undervises i teknisk engelsk. For det andet noterer den, at den tekniske kontrol af luftfartøjer i praksis er standardiseret, således at mekanikere og teknikere hos DHL EAT skal beherske teknisk engelsk. Desuden hører disse kurser i teknisk engelsk efter Kommissionens opfattelse til det standardiserede, foreskrevne uddannelsesprogram. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at DHL skal tilbyde disse kurser i teknisk engelsk under alle omstændigheder, altså også uden støtten.

(76) Kommissionen konkluderer på dette grundlag, at førnævnte uddannelsesforanstaltninger både er lovfæstet og er nødvendige for en velfungerende drift af DHL EAT, og at de skal gennemføres af virksomheden under alle omstændigheder, altså også uden støtten. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at uddannelsesomkostningerne for mekanikere og teknikere i DHL EAT ikke er støtteberettigede.

Groundhandler af fly (Ramp Agent II)

(77) Ramp Agents II har følgende opgaver: Betjening og kørsel af Ground Service Equipment; lastning og losning af luftfartøjer; udlevering af flydokumenter; udarbejdelse af rapporter samt kommunikation med piloterne og lufthavnsmyndighederne. Inden for rammerne af det anmeldte projekt skal der uddannes 210 Ramp Agents II, som skønnes at ville koste [(2-3)] mio. EUR, der skal ydes som støtte.

(78) Ifølge tysk lovgivning må Ramp Agents II kun indsættes på forpladsen, når de er uddannet inden for områderne »håndtering af Ground Service Equipment« (Arbeitsschutzgesetz) og »sikkerhed« (BGV C 10 FBO), og er i besiddelse af et gaffeltruckkørekort (BGG 925 — Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen). De skal desuden være uddannet i håndtering af farligt gods og dermed forbundne risici (Gefahrstoffeverordnung). Endelig skal Ramp Agents II også have afsluttet en uddannelse i håndtering af farligt gods i henhold til IATA's regler for farligt gods.

(79) Af de forklarende bemærkninger i betragtning 77 og 78 fremgår det, at de inden for rammerne af det anmeldte projekt påtænkte uddannelsesforanstaltninger for en stor dels vedkommende er lovpligtige: håndtering af materiel til rangering af luftfartøjer, afisning (grundkursus), afisning (genopfriskningskursus), forpladskørekort, forpladsarbejde og forpladsbestemmelser; undervisning i brandbeskyttelse; håndtering af fragtdøre; førstehjælp, gaffeltruckkørekort, IATA PK 7/8, Ground Service Equipment, farer ved forpladsarbejde, sikkerhedsbestemmelser for lufthavnen. ULD-Build-up-kurset til introduktion i opbygning af fragtcontainere vedrører specifikt håndteringen af DHL-containere.

(80) Kun kurserne »G25/41 Arbeitsmedizinische Untersuchung« (4 af i alt 240 uddannelsestimer), »DIN EN 9001:2000 Qualität und Prozesse« og »DIN EN 14001 Umweltmanagement und Organisationsstruktur« (otte af i alt 240 uddannelsestimer) er ikke lovpligtige. Da Tyskland imidlertid har understreget, at DHL selv ønsker at stå for alle de serviceydelser, der er forbundet med driften af logistikcentret og sågar ønskede at tilbyde disse til konkurrenter i lufthavnen Leipzig-Halle, og ikke har dokumenteret, at DHL ikke vil tilbyde disse kurser, såfremt der ikke ydes støtte, indgår kurserne tilsyneladende i DHL's beskæftigelsespakke til sine ansatte, som er nødvendig for at sikre en velfungerende drift af logistikcentret. Dette logistikcenter er — sammen med Hongkong (Kina) og Wilmington (USA) — DHL's vigtigste logistikcentrum i verden. Især kurset »Arbeitsmedizinische Untersuchung« synes at være ufravigeligt, da personalet på dette kursus oplæres i at opdage, om en medarbejder udgør en risiko for sine arbejdsomgivelser, idet en velfungerende drift af DHL forudsætter, at uforudsete forsinkelser undgås, og at årsagerne hertil fjernes. Ifølge det oplyste er Ramp Agents II, der har gennemgået en sådan uddannelse, desuden i stand til at vurdere kommende medarbejderes generelle faglige egnethed. Kommissionen konkluderer i overensstemmelse med sin vurderingsramme i betragtning 25, at der ganske vist ikke er noget lovkrav om uddannelsesforanstaltningerne, men at de omvendt er nødvendige for en velfungerende drift af logistikcentret og derfor ville blive gennemført af

DHL under alle omstændigheder. Kurset om kvalitetsstandarder er ganske vist heller ikke lovfæstet, men alligevel har ledelsen i Deutsche Post gjort det obligatorisk for alle DHL-afdelinger. DHL har annonceret, at samtlige medarbejdere skal gennemgå en uddannelse, der er specifikt rettet mod en certificering i henhold til DIN EN 9001 ([18]). Desuden blev der gjort opmærksom på, at certificeringen i henhold til DIN EN 14001 skal ske fra juli 2008 ([19]) Følgelig er de uddannelsesforanstaltninger, der er genstand for denne beslutning, klart nødvendige for at opfylde de i virksomhedens forretningsstrategi tilstræbte standarder, og vil således skulle gennemføres også uden støtte. Desuden reklamerer DHL-dattervelskaber med, at deres serviceydelser — som påvist gennem de relevante DIN-certificeringer — lever op til de højeste standarder, således at DHL som førende serviceudbyder tilsyneladende er i stand til at indkalkulere disse omkostninger i virksomhedens prisstrategi. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at DHL vil gennemføre de føromtalte uddannelsesforanstaltninger også uden støtte.

(81) Kommissionen konkluderer på dette grundlag, at visse af uddannelsesforanstaltningerne for Ramp Agents II er lovpligtige, hvorimod andre foranstaltninger er en del af virksomhedens kvalitetsstrategi, og at alle foranstaltninger således uden undtagelse er nødvendige for en velfungerende drift af logistikcentret og vil blive gennemført af virksomheden under alle omstændigheder, altså også uden støtten. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at uddannelsesomkostningerne for Ramp Agents II ikke er støtteberettigede.

Sikkerhedspersonale

(82) Dette område reguleres ved forordning (EF) nr. 2320/2002. Ifølge paragraf 8-9 i den tyske lov om luftfartssikkerhed er lufthavnsoperatører og luftfartsselskaber forpligtet til at oplære deres sikkerhedspersonale og alle øvrige medarbejdere.

([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

(83) De af DHL planlagte kurser for sikkerhedspersonale svarer både indholdsmæssigt og med hensyn til antallet af uddannelsestimer stort set til de uddannelsesforanstaltninger, der gælder i henhold til undervisningsplanen for sikkerhedsmedarbejdere, der udfører personale- og varekontrol, med henblik på gennemførelse af forordning (EF) nr. 2320/2002. Uddannelsesmodul IATA PK 7/8 er ligeledes obligatorisk i henhold til IATA-forskrifterne for transport af farligt gods, der er blevet gennemført i tysk ret med NfL II-36/05. Også førstehjælpskurset og introduktionskurset i brandbeskyttelse indgår i henhold til den tyske lov om arbejdsbeskyttelse i den obligatoriske uddannelse.

(84) Kun kurset »Forpladskørekort« og kurset »Kvalitetsstyring« (med hver 8 af i alt over 300 uddannelsestimer) tilbydes tilsyneladende som supplement, dvs. de er ikke lovpligtige. Da Tyskland imidlertid har understreget, at DHL selv ønskede at stå for alle de serviceydelser, der er forbundet med driften af logistikcentret, og ikke har dokumenteret, at DHL ikke vil tilbyde disse kurser, såfremt der ikke ydes støtte, er det Kommissionens opfattelse, at disse kurser indgår i den samlede beskæftigelsespakke. Også kurset »DIN EN 9001:2000« og »DIN EN 14001« for sikkerhedspersonalet svarer til sædvanlig forretningspraksis i Deutsche Post og er således obligatorisk for alle ansatte i DHL (se betragtning 80). Ligeledes synes kurset til erhvervelse af forpladskørekortet at være obligatorisk for sikkerhedspersonalet, idet dette personale til enhver tid skal have adgang til rullebanerne og forpladsen. Det ville ikke give nogen mening at bringe en velfungerende drift af logistikcentret i fare, såfremt en sikkerhedsmedarbejder ikke havde adgang til forpladsen (som beskrevet i betragtning 90 ff. kan uddannelsen dog begrænses til et bestemt antal personer). Kommissionen konkluderer i overensstemmelse med sin vurderingsramme i betragtning 23, at der ganske vist ikke er noget lovkrav om uddannelsesforanstaltningerne, men at de omvendt er nødvendige for en velfungerende drift af logistikcentret og derfor vil blive gennemført af DHL under alle omstændigheder. Kommissionen konstaterer således, at disse to kurser fortsat ville blive afholdt, også uden støtte.

(85) Da de i betragtning 83 og 84 nævnte uddannelseskurser for sikkerhedspersonale er obligatoriske, kan Kommissionen ikke acceptere Tysklands argument om, at DHL kun vil kunne beskæftige et minimum af kvalificerede medarbejdere, som så vil uddanne de øvrige medarbejdere på arbejdspladsen. Kommissionen konkluderer ud fra de fremlagte oplysninger, at alle sikkerhedsmedarbejdere skal gennemføre de føromtalte uddannelsesforanstaltninger i fuldt omfang.

(86) Kommissionen konkluderer på dette grundlag, at uddannelsesomkostningerne til sikkerhedspersonale ikke er støtteberettigede.

Operativ ledelse

(87) Kun med hensyn til den operative ledelse kommer Kommissionen til en anden konklusion. Uddannelsen af denne kategori af medarbejdere omfatter engelsk, kendskab til arbejdsret, kommunikation, forhandlingsteknik, personaleledelse, kendskab til coaching, konfliktledelse, teambuilding, gennemførelse af jobsamtaler og arbejdspraksis. Der skal inden for rammerne af det anmeldte støtteprojekt uddannes 110 operative ledere, hvor de støtteberettigede omkostninger skønnes til [(1-2)] mio. EUR. Mellemlederne skal rekrutteres fra kredsen af de medarbejdere, der allerede har gennemgået de øvrige uddannelsesforanstaltninger (dvs. Ramp Agents II og sikkerhedspersonale).

(88) Denne ledelsestræning sker i tilknytning til uddannelsesforanstaltningerne for Ramp Agents, hhv. sikkerhedsmedarbejdere og forekommer ikke tvingende nødvendig for en velfungerende drift af logistikcentret. Den udgør omvendt en mulighed for forfremmelse af medarbejdere, som DHL allerede beskæftiger på stedet, og hvis personlige og sociale kompetencer skal udbygges. Samtidig drejer det sig om generelle uddannelsesforanstaltninger, der ikke kun er nødvendige i luftfartsbranchen, og hvor de erhvervede kundskaber uden videre kan anvendes i andre virksomheder, og som samtidig også bidrager til at forbedre arbejdsmiljøet og relationerne mellem virksomhedens medarbejdere.

(89) Kommissionen konkluderer på grundlag af betragtning 87 og 88, at uddannelsesforanstaltningerne for operative ledere ikke er lovpligtige, og går ud over det, der er nødvendigt for en velfungerende drift af DHL's logistikcenter i Leipzig-Halle. Derfor er omkostningerne til disse foranstaltninger berettiget til uddannelsesstøtte.

c) ***De nødvendige uddannelsesforanstaltningers omfang***

(90) I henhold til den af Tyskland fremlagte omkostningsundersøgelse (se betragtning 37) kan en velfungerende drift af logistikcentret sikres med 134 **Ramp Agents II**. Såfremt de to Ramp Agents II i et lasteteam bestående af seks medarbejdere, der fungerer som chauffører, blev erstattet af Ramp Agents I, ville de lovmæssige krav fortsat være opfyldt. Tyskland gør gældende, at de yderligere 76 Ramp Agents II derfor ikke skal oplæres af DHL, og at deres uddannelse vil bortfalde uden uddannelsesstøtten. De støtteberettigede omkostninger til disse yderligere 76 Ramp Agents II beløber sig til [(0,5-1,5)] mio. EUR til generelle uddannelsesforanstaltninger og [(0,01-0,03)] mio. EUR til specifikke uddannelsesforanstaltninger.

(91) Såfremt DHL imidlertid rent faktisk vil erstatte de Ramp Agents II, der skal fungere som chauffører, med Ramp Agents I, må også sidstnævnte i et vist omfang skulle oplæres, især med henblik på betjening af Ground Service Equipment (dette gælder først og fremmest for forpladskørekort, forpladsarbejde og forpladsbestemmelser, gaffeltruckkørekort, undervisning i farerne ved forpladsarbejde, undervisning i brandbeskyttelse, førstehjælp osv.). Ifølge Tyskland beløber de støtteberettigede omkostninger til disse yderligere 76 Ramp Agents II sig til [(0,1-0,5)] mio. EUR til generelle uddannelsesforanstaltninger og [(0,01-0,03)] mio. EUR til specifikke uddannelsesforanstaltninger.

(92) Efter Kommissionens opfattelse skal de omkostninger, som DHL alligevel vil skulle afholde til den supplerende uddannelse af de pågældende Ramp Agents I, trækkes fra, således at de støtteberettigede omkostninger til uddannelsen af de yderligere 76 Ramp Agents II beløber sig til [(0,4-1) mio.] EUR. Da kun disse uddannelsesforanstaltninger går ud over det, som DHL under alle omstændigheder skal dække, konkluderer Kommissionen, at kun dette beløb er støtteberettiget.

(93) Ligeledes anfører Tyskland med hensyn til **sikkerhedspersonalet**, at DHL's logistikcenter vil kunne drives problemfrit med kun 70 i stedet for de oprindeligt anmeldte 110 medarbejdere. Bortfaldet af de 40 yderligere medarbejdere vil uden problemer kunne kompenseres gennem forstærket kameraovervågning, uden at det vil gå ud over logistikcentrets sikkerhed. I den relevante undersøgelse beregnes det absolut mindste antal medarbejdere, der er nødvendigt for gennemførelsen af sikkerhedskontroller af personer og fragt, og det bliver ganget med antallet af skift. Ved beregningerne tages der ligeledes hensyn til det samlede antal arbejdsdage pr. uge og indsættelsen af yderligere medarbejdere ved ferie eller sygdom, således at der sikres kontinuerlig drift. I undersøgelsen konkluderes det, at der for disse yderligere uddannelsesforanstaltninger vil påløbe støtteberettigede omkostninger på [(0,05-0,2)] mio. EUR.

(94) Tyskland fremfører imidlertid samtidig, at DHL planlægger at ansætte 110 sikkerhedsmedarbejdere, idet man som en verdensomspændende velrenommeret virksomhed må undgå enhver hændelse, der truer sikkerheden. Sådanne hændelser vil kunne gå ud over kvaliteten af fragttrafikken, føre til betydelige forsinkelser og få negative konsekvenser for kunderelationerne. For ikke at bringe den velfungerende fragttrafik i fare har DHL derfor bevidst valgt en »oversikring«. Under disse omstændigheder kan Kommissionen ikke acceptere Tysklands argument om, at logistikcentret også kan drives problemfrit med 70 i stedet for med 110 sikkerhedsmedarbejdere. Kommissionen konkluderer i overensstemmelse med sin vurderingsramme i betragtning 25, at der ganske vist ikke er noget lovkrav om uddannelsesforanstaltningerne, men at de omvendt er nødvendige for en velfungerende drift af logistikcentret og derfor vil blive gennemført af DHL under alle omstændigheder.

(95) Det kan på grundlag heraf konkluderes, at samtlige uddannelsesforanstaltninger, som skal formidle den viden til de 110 sikkerhedsmedarbejdere, der er nødvendig for at tage logistikcentret i brug og for en fortsat velfungerende drift, vil blive gennemført under alle omstændigheder. Det er således Kommissionens opfattelse, at disse omkostninger ikke kommer i betragtning som uddannelsesstøtte.

Tabel 3

Faggruppe	Anmeldt antal	Uddannelse obligatorisk for	Uddannelse supplerende for
Ramp Agent II	210	134	76
Sikkerhedspersonale	110	110	0
(Operativ) ledelse	110	0	110
Flymekaniker, der kan frigive fly til flyvning KAT A	97	97	0
Flyteknikere/-mekanikere, der kan frigive fly til flyvning KAT B 1	68	68	0

(96) På grundlag af den af Tyskland fremlagte omkostningsanalyse har Kommissionen beregnet omkostningerne til de supplerende uddannelsesforanstaltninger som følger ([20]):

Tabel 4

(EUR)

Omkostningsposition	Ramp Agent II (*)	Mellemledere	I alt
Undervisere (teori og praksis)	[…]	[…]	
Administrationsomkostninger	[…]	[…]	
Rejseomkostninger	[…] (**)	[…]	
Samlede omkostninger — underviser	[…]	[…]	[…]
Personaleomkostninger lærlinge	[…]	[…]	[…] (kun delvist støtteberettiget)
Støtteberettigede omkostninger i alt: […]			
Støtteintensitet: 60 %			
Støtte: 1 578 109			

(*) Uddannelsesomkostningerne til Ramp Agents I er allerede fratrukket beløbene i tabellen. De sidstnævnte omkostninger vil under alle omstændigheder opstå, dvs. i det af Tyskland angivne scenarie (erstatning af et vist antal Ramp Agents II med mindre omfattende uddannede Ramp Agents I).

(**) Med udgangspunkt i de oplysninger, som Tyskland har fremlagt, er der i de anførte rejseomkostninger ikke taget hensyn til rejseomkostningerne i forbindelse med de specifikke uddannelsesforanstaltninger på […] EUR, der ville være støtteberettigede. Kommissionen går ud fra, at de tyske myndigheder har undladt at yde støtte til dette beløb.

([20]) Den supplerende uddannelse omfatter for en stor dels vedkommende generel uddannelse, kun for Ramp Agents II påløber der omkostninger til specifik uddannelse på […] EUR. Men også uddannelsen af Ramp Agents I, der — uden støtten — vil skulle erstatte de bedre uddannede medarbejdere, omfatter specifikke uddannelsesforanstaltninger på […] EUR, således at de to beløb gensidigt opvejer hinanden.

d) ***Beregning af det tilladte støttebeløb***

(97) Den anmeldte foranstaltning (med anmeldte støtteberettigede omkostninger på [(10-15)] mio. EUR) vedrører bl.a. omkostninger på [(8-12)] mio. EUR, som DHL under alle omstændigheder vil skulle afholde, altså også uden uddannelsesstøtten. Denne del af den anmeldte støtte medfører ikke yderligere uddannelsesforanstaltninger, men vedrører derimod normale driftsudgifter for virksomheden og reducerer dermed de omkostninger, som virksomheden normalt skal afholde. Støtten kan derfor ikke godkendes.

(98) For de øvrige foranstaltningers vedkommende påløber der støtteberettigede omkostninger på [(2-3)] mio. EUR. Det svarer til et støttebeløb på 1 578 109 EUR. Kun denne del af støtten overholder kriterierne for forenelighed med fællesmarkedet.

7. **KONKLUSION**

(99) Kommissionen konkluderer, at den anmeldte støtte til DHL Leipzig dels vedrører omkostninger på [(8-12)] mio. EUR, som DHL under alle omstændigheder skal afholde, altså også uden støtte, og dels vedrører omkostninger på 2 630 182 EUR til uddannelsesforanstaltninger, der går ud over det, der er lovfæstet, eller ud over det, der er strengt nødvendigt for driften.

(100) Det er derfor Kommissionens opfattelse, at den del af den anmeldte støtte, der ikke er nødvendig for de pågældende uddannelsesforanstaltninger, ikke medfører supplerende uddannelsesforanstaltninger, men derimod dækker normale driftsudgifter for virksomheden og dermed giver mulighed for at reducere de omkostninger, som virksomheden normalt skal afholde. Derfor vil støtten efter Kommissionens opfattelse føre til en konkurrencefordrejning, der strider mod den fælles interesse og påvirker samhandelsvilkårene. Støtten kan derfor ikke begrundes med EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c). Da der heller ikke foreligger nogen af de øvrige i EF-traktatens artikel 87, stk. 2 og 3, nævnte undtagelser, opfylder støtten på 6 175 198 EUR ikke kriterierne om forenelighed med fællesmarkedet.

(101) De øvrige anmeldte foranstaltninger med støtteberettigede omkostninger på [(2-3)] mio. EUR, for hvilke der er påtænkt en støtte på 1 578 109 EUR, opfylder de i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), fastlagte kriterier om forenelighed med fællesmarkedet —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den statsstøtte, som Tyskland ønsker at yde til DHL, er med hensyn til 6 175 198 EUR ikke forenelig med fællesmarkedet.

Den øvrige del af statsstøtten på 1 578 109 EUR, som Tyskland ønsker at yde til DHL, er i henhold til EF-traktatens artikel 87 forenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

Tyskland underretter senest to måneder efter datoen for meddelelsen af denne beslutning Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre den.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Bruxelles, den 2. juli 2008.

På Kommissionens vegne

Neelie KROES

Medlem af Kommissionen