II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Ιουλίου 2008

σχετικά με την κρατική ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η Γερμανία υπέρ της DHL [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C 18/07 (πρώην N 874/06)]

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 3178]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/878/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου 2006, η Γερμανία κοινοποίησε μία ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση υπέρ της DHL.

(2) Με επιστολή της 27ης Ιουνίου 2007, η Επιτροπή γνωστοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της για έναρξη της διαδικασίας βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, λόγω της ενίσχυσης υπέρ της DHL. Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Γερμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 26ης Σεπτεμβρίου 2007.

(3) Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Η DHL υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 15ης Οκτωβρίου 2007 και η UPS Deutschland με επιστολή της 26ης Οκτωβρίου 2007. Τα αντίστοιχα υπομνήματα διαβιβάστηκαν στη Γερμανία με επιστολές της 16ης Νοεμβρίου 2007 και της 20ής Νοεμβρίου 2007 για την υποβολή παρατηρήσεων. Η Γερμανία απάντησε με επιστολή της 14ης Δεκεμβρίου 2007. Η Επιτροπή ζήτησε στις 12 Φεβρουαρίου 2008 και στις 5 Ιουνίου 2008 μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου πρόσθετες πληροφορίες. Η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 14ης Φεβρουαρίου 2008, της 31ης Μαρτίου 2008 και της 17ης Ιουνίου 2008.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

2.1. Ο δικαιούχος

(4) Η DHL, με παγκοσμίως πραγματοποιηθέντα κύκλο εργασιών που ανέρχεται στα 18,2 δισεκατ. ευρώ για το έτος 2005, ανήκει στις ηγετικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ταχυμεταφορών. Η επιχείρηση είναι κατά 100 % θυγατρική της Deutsche Post AG.

(5) Η DHL έχει ιδρύσει στον αερολιμένα Leipzig-Halle, στη Γερμανία, ένα νέο κέντρο διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων για ταχυμεταφορές και αεροπορική μεταφορά φορτίων, το οποίο θα ετίθετο σε λειτουργία στα τέλη Οκτωβρίου 2007. Το κόστος επένδυσης για το έργο αυτό ανέρχεται συνολικά στα 250 εκατ. ευρώ. Τον Απρίλιο του 2004 χορηγήθηκε στην DHL περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση ύψους περίπου 70 εκατ. ευρώ, η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή ως ενίσχυση υπ' αριθ. 608/2003 με ανώτατο όριο έντασης ενίσχυσης 28 %.

[1] ΕΕ C 213 της 12.9.2007, σ. 28.
[2] Βλ. υποσημείωση 1.

(6) Η διαχείριση του κέντρου για τις ταχυμεταφορές και την αεροπορική μεταφορά φορτίων γίνεται από τις δυο δικαιούχες επιχειρήσεις DHL Hub Leipzig GmbH (εφεξής «DHL Hub») και European Air Transport Leipzig GmbH (εφεξής «DHL EAT»), οι οποίες ανήκουν, μέσω άλλων θυγατρικών εταιρειών, κατά 100 % στην ιδιοκτησία της Deutsche Post AG. Η DHL Hub εκτελεί υπηρεσίες εδάφους σχετικές με τις αεροπορικές μεταφορές φορτίων, ενώ η DHL EAT είναι αρμόδια για τον τεχνικό έλεγχο του στόλου των αεροσκαφών της DHL.

(7) Τόσο η DHL Hub όσο και η DHL EAT εδρεύουν σε ενισχυόμενη περιφέρεια σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ.

2.2. **Το σχέδιο επαγγελματικής εκπαίδευσης**

(8) Η DHL εκτελεί στο κέντρο διαχείρισης διακίνησης εμπορευμάτων όλες τις υπηρεσίες εδάφους, καθώς και ελέγχους προ πτήσεως και ελέγχους διαδρόμου για όλες τις πτήσεις αφίξεων και αναχωρήσεων. Η επιχείρηση προτίθεται να προσλάβει σταδιακά για τους εν λόγω τομείς εργασιών περίπου 1 500 άτομα και να τα εκπαιδεύσει ανάλογα. Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αφορά ωστόσο μόνο τα μέτρα για την επαγγελματική εκπαίδευση 485 απασχολουμένων.

(9) Η Γερμανία ανήγγειλε σχετικά με τα μέτρα για την επαγγελματική εκπαίδευση άμεση επιχορήγηση ύψους 7 753 307 ευρώ, η οποία παρέχεται αντίστοιχα κατά το ήμισυ από το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας και το ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας-Άνχαλτ.

(10) Τα προγραμματισμένα μέτρα της DHL για επαγγελματική εκπαίδευση εκτελούνται από την DHL Hub (320 άτομα) και την DHL EAT (165 άτομα) ([3]).

2.2.1. *DHL Hub*

(11) Τα μέτρα εξειδίκευσης που παρέχει η DHL Hub είναι κυρίως γενικά μέτρα επαγγελματικής εκπαίδευσης, μέσω των οποίων πρέπει να μεταδίδονται στους εργαζομένους οι γνώσεις και οι ικανότητες για την άσκηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων. Η επαγγελματική εκπαίδευση περιλαμβάνει ένα θεωρητικό μέρος και τη μετάδοση πρακτικών γνώσεων απευθείας στο χώρο εργασίας. Τα μέτρα επαγγελματικής εκπαίδευσης της DHL Hub απευθύνονται συνολικά σε 320 απασχολούμενους στους τομείς εργασίας που αναφέρονται κατωτέρω:

Πίνακας 1

Επαγγελματική ομάδα	Αριθμός	Καθήκοντα
Υπεύθυνος υποστήριξης αεροσκαφών (Ramp Agent II)	210	Φόρτωση και εκφόρτωση αεροσκαφών
Προσωπικό ασφάλειας	110	Έλεγχος προσώπων και εμπορευμάτων
(λειτουργικά) Διοικητικά στελέχη	(110) (*)	Καθήκοντα μεσαίου επιπέδου διοίκησης, διοίκηση και προγραμματισμός προσωπικού, διοικητικά καθήκοντα

(*) Η DHL προτίθεται να διοργανώσει επιπλέον πρόγραμμα επαγγελματικής εκπαίδευσης στον τομέα της διοίκησης επιχειρήσεων για 110 εργαζομένους, οι οποίοι ήδη έχουν λάβει μέρος σε άλλα προγράμματα, όπως π.χ. για το Ramp Agent II, τις δυνάμεις ασφαλείας ή τους τεχνικούς/μηχανικούς.

([3]) Το σχέδιο κατάρτισης περιγράφεται αναλυτικότερα στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας.

α) ***Υπεύθυνος υποστήριξης αεροσκαφών (Ramp Agents II)***

(12) Στα κύρια καθήκοντα των Ramp Agents περιλαμβάνεται η έγκαιρη φόρτωση και εκφόρτωση των αεροσκαφών, ο χειρισμός και η οδήγηση του εξοπλισμού για τις υπηρεσίες εδάφους (του λεγόμενου «Ground Service Equipment»), η παράδοση εγγράφων πτήσης, η σύνταξη αναφορών, καθώς και η επικοινωνία με τους πιλότους και τις υπηρεσίες του αερολιμένα.

(13) Η εκπαίδευση για τους Ramp Agents περιλαμβάνει 19 μαθήματα, συμπεριλαμβανομένου ενός πρακτικού μέρους και ολοκληρώνεται σε 77 ημέρες, 47 εκ των οποίων πραγματοποιούνται στο χώρο εργασίας. Η επαγγελματική εκπαίδευση απευθύνεται σε εργατικό δυναμικό με ολοκληρωμένη κατάρτιση, η οποία ωστόσο δεν έχει σχέση με την εν λόγω επαγγελματική εκπαίδευση. Το θεωρητικό μέρος πρέπει να ολοκληρωθεί πριν από την έναρξη λειτουργίας του κέντρου διαχείρισης. Η εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης ένα μάθημα με τίτλο «Unit load device build up», το οποίο θεωρείται ειδική εκπαίδευση, διότι αφορά την κατασκευή συγκεκριμένων εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιεί μόνο η DHL. Η γενική εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης:

α) γενική εκπαίδευση ασφάλειας, όπως πυροπροστασία, χειρισμός εισόδων φορτίων, πρώτες βοήθειες, εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα και διατάξεις ασφαλείας στο χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών·

β) γενική τεχνική εκπαίδευση με σκοπό την απόκτηση αντίστοιχου πιστοποιητικού ικανοτήτων, όπως επί παραδείγματι διπλώματος οδήγησης για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, ή σε σχέση με εξοπλισμό υπηρεσιών εδάφους (εισαγωγή στις συσκευές υπηρεσιών εδάφους) και πιστοποιητικού υποστήριξης διαδρόμου αποσκευών·

γ) λοιπή τεχνική επαγγελματική εκπαίδευση, όπως ρυμούλκηση αεροσκαφών, μέθοδοι αποπάγωσης και εισαγωγή στην εργασία στο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών, καθώς και

δ) γενική εκπαίδευση, όπως σε θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης (πρότυπο ISO/DIN 14001) και διαχείρισης ποιότητας και διαδικασιών (πρότυπο ISO/DIN 9001).

(14) Στις εθνικές και ευρωπαϊκές νομοθεσίες δεν προβλέπονται καταρχήν ούτε ελάχιστος αριθμός εργαζομένων ούτε συγκεκριμένες απαιτήσεις κατάρτισης ούτε πιστοποιητικά κατάρτισης για την άσκηση της εργασίας του Ramp Agent II. Η Γερμανία ωστόσο δήλωσε ότι πέντε εκ των προβλεπόμενων προγραμμάτων είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις υποχρεωτικά για όλους τους εργαζομένους (μεταξύ άλλων, πυροπροστασία, πρώτες βοήθειες, εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα και διατάξεις ασφάλειας στο χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών) ([4]) και ότι τα πρόσθετα προγράμματα —συμπεριλαμβανομένης της εκάστοτε εκπαίδευσης στο χώρο εργασίας— πρέπει να ολοκληρώνονται από έναν συγκεκριμένο ελάχιστο αριθμό ατόμων (περίπου

([4]) Οι εργαζόμενοι οι οποίοι απασχολούνται άμεσα με τη διεκπεραίωση φορτίων πρέπει να κατέχουν αναγνωρισμένο πιστοποιητικό επαρκούς εξοικείωσης με φορτία σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις. Όσοι απασχολούνται σε μη δημόσιους χώρους του αερολιμένα πρέπει να ολοκληρώσουν την απαιτούμενη εκπαίδευση ασφαλείας. Οι εργαζόμενοι στα αεροσκάφη πρέπει να ολοκληρώνουν επιτυχώς ένα πρόγραμμα χειρισμού εισόδων φορτίων. Εκτός αυτού, οι εργαζόμενοι θα πρέπει —ανάλογα με τη δραστηριότητά τους— να διαθέτουν τα απαιτούμενα προσόντα για το χειρισμό μηχανημάτων και τον έλεγχο αεροσκαφών.

70), ιδίως μάλιστα ο χειρισμός εισόδων φορτίων, καθώς και η γενική επαγγελματική εκπαίδευση που συνδέεται με πιστοποιητικό ικανοτήτων. Τα καταλλήλως εκπαιδευμένα άτομα θα μπορούσαν εν συνεχεία να μεταδώσουν τις γνώσεις τους σε συναδέλφους τους στο πλαίσιο μικρών ομάδων εκπαίδευσης.

(15) Η Γερμανία ανακοίνωσε ότι υπάρχει επίσης δυνατότητα για εξωτερική ανάθεση και διαβίβασε σχετική ανάλυση κόστους.

β) ***Προσωπικό ασφάλειας***

(16) Η δραστηριότητα του προσωπικού ασφαλείας περιλαμβάνει τον έλεγχο προσώπων και φορτίων για την εξασφάλιση απρόσκοπτης λειτουργίας. Η εκπαίδευση για το προσωπικό ασφάλειας έχει μόνο γενικό εκπαιδευτικό περιεχόμενο:

α) γενική εκπαίδευση περί ασφάλειας, όπως πυρασφάλεια, πρώτες βοήθειες και εκπαίδευση σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα·

β) νομικώς καθορισμένη για το προσωπικό ασφαλείας γενική τεχνική εκπαίδευση, όπως αποτροπή τρομοκρατικών απειλών, έλεγχος εισόδου, έλεγχος και έρευνα, ασφάλεια αποσκευών και φορτίων, όπλα και τομείς ασφαλείας·

γ) λοιπή γενική τεχνική επαγγελματική εκπαίδευση με σκοπό την απόκτηση του αντίστοιχου πιστοποιητικού ικανοτήτων, όπως επί παραδείγματι διπλώματος οδήγησης για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών·

δ) λοιπή γενική τεχνική εκπαίδευση στον τομέα της ασφάλειας και ιδίως στα ακόλουθα πεδία (μεταξύ άλλων): δίκαιο, όπλα και εκρηκτικές ύλες, βάσεις για τη διενέργεια ελέγχων και την ανάλυση των εικόνων ακτίνων·

ε) γενική επαγγελματική εκπαίδευση, όπως διαχείριση ποιότητας και διαδικασιών (πρότυπο ISO/DIN 9001).

(17) Η επαγγελματική εκπαίδευση ανταποκρίνεται στις σχετικές εθνικές και ευρωπαϊκές νομικές διατάξεις. Η DHL σχεδιάζει για όλο το προσωπικό ασφάλειας ευρεία κατάρτιση στις έννοιες ασφάλειας, η οποία ωστόσο λόγω της απουσίας της κρατικής ενίσχυσης περιοριζόταν στο ελάχιστο, δηλαδή στη γενική τεχνική εκπαίδευση ασφάλειας. Στο σημείο αυτό προβλέπεται επίσης η προσφορά λοιπών γενικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων μόνο για περιορισμένο αριθμό εργαζομένων, που στη συνέχεια θα πρέπει να μεταδώσουν τις γνώσεις τους στους υπόλοιπους εργαζομένους.

(18) Σε αυτήν την περίπτωση επίσης, σύμφωνα με στοιχεία της Γερμανίας, είναι δυνατή η εξωτερική ανάθεση, ενώ το σχετικό κόστος θα ανερχόταν περίπου σε [(15-30 %)] (*) κάτω από το κόστος προσωπικού της DHL.

γ) ***Εκπαίδευση για το μεσαίο επίπεδο διοίκησης***

(19) Η εκπαίδευση για λειτουργικά στελέχη μεσαίου επιπέδου διοίκησης απευθύνεται σε εργαζομένους οι οποίοι απασχολούνται συνολικά στο κέντρο διαχείρισης εμπορευμάτων. Κατά την αντίληψη της Επιτροπής, περνούν αρχικά την προαναφερθείσα εκπαίδευση και κατόπιν αποκτούν περισσότερες γνώσεις στον τομέα που ορίζουν οι ίδιοι. Η επαγγελματική εκπαίδευση καλύπτει επίσης περιεχόμενο, όπως: εργατικό δίκαιο, αρχές επικοινωνίας, διαχείριση προσωπικού και συγκρούσεων, ξένες γλώσσες και συγκρότηση ομάδων.

2.2.2. *DHL EAT*

(20) Οι δραστηριότητες της DHL EAT αφορούν κυρίως τη συντήρηση αεροσκαφών πριν από την άδεια πτήσεως. Η επαγγελματική εκπαίδευση της DHL EAT σχετίζεται με τις ακόλουθες εργασίες και απευθύνεται συνολικά σε 165 εργαζομένους:

Πίνακας 2

Επαγγελματική Ομάδα	Αριθμός	Καθήκοντα
Αρμόδιοι για πιστοποίηση μηχανικοί αεροσκαφών CAT A	97	Απλή συστηματική συντήρηση («Line Maintenance») και αποκατάσταση απλών ελαττωμάτων προ της έκδοσης πιστοποιητικών διάθεσης σε χρήση
Αρμόδιοι για πιστοποίηση τεχνικοί και μηχανικοί αεροσκαφών CAT B 1	68	Εργασίες συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων εργασιών που αφορούν τη δομή του αεροσκάφους, κινητήρες και ηλεκτρικά συστήματα προ της έκδοσης πιστοποιητικών διάθεσης σε χρήση

2.3. **Κόστος επαγγελματικής εκπαίδευσης που είναι επιλέξιμο για ενίσχυση και σχεδιαζόμενη ενίσχυση**

(21) Στην κοινοποίηση της Γερμανίας παρουσιάζεται σύνοψη του κόστους που είναι επιλέξιμο για ενίσχυση, η οποία παρατίθεται στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας. Το συνολικό κόστος με δυνατότητα παροχής ενίσχυσης στο πλαίσιο του σχεδίου κατάρτισης ανέρχεται σε [(10-15)] εκατ. ευρώ και η προγραμματισμένη ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση σε 7 753 307 ευρώ.

3. **ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

(22) Η επίσημη διαδικασία έρευνας κινήθηκε, διότι η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα της ενίσχυσης για επαγγελματική εκπαίδευση με την κοινή αγορά.

(*) Οι πληροφορίες που βρίσκονται στις αγκύλες υπόκεινται στο επαγγελματικό απόρρητο.

(23) Η Επιτροπή είχε αμφιβολίες κυρίως ως προς το κατά πόσον η ενίσχυση ήταν πράγματι απαραίτητη για την εφαρμογή του σχεδίου κατάρτισης και υπέδειξε ότι μια ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την κοινή αγορά μόνο σε περίπτωση που δεν απαιτείται άμεσα για την επιχειρηματική δραστηριότητα του δικαιούχου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παρέπεμψε για το θέμα αυτό σε παλαιότερες αποφάσεις της ([5]). Η Επιτροπή είχε λόγους για να πιστεύει ότι ο δικαιούχος θα έπρεπε — τουλάχιστον ως έναν ορισμένο βαθμό— να προσφέρει στους εργαζομένους παρόμοια επαγγελματική εκπαίδευση ακόμα και χωρίς ενίσχυση.

(24) Κατ' αρχάς, η DHL είχε κάνει προφανώς σημαντικές επενδύσεις στο κέντρο διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων και ήθελε να το θέσει σε λειτουργία. Η Γερμανία επιβεβαίωσε ότι οι εργαζόμενοι από το Βέλγιο δεν ήταν ουσιαστικά έτοιμοι για μετεγκατάσταση στη Γερμανία. Προκειμένου να μπορεί να αρχίσει η λειτουργία της, η DHL έπρεπε να προσλάβει νέο προσωπικό.

(25) Δεύτερον, για τη λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εμπορευμάτων φαινόταν απαραίτητη μια συγκεκριμένη, αρκετά εξειδικευμένη τεχνική κατάρτιση των εργαζομένων, η οποία θα κάλυπτε τα εξής:

α) **Παροχή ειδικών επιχειρησιακών γνώσεων που απαιτούνται για τη λειτουργία της επιχείρησης**, δηλαδή γνώσεων για συγκεκριμένα συστήματα φορτίων σχεδιασμένων ειδικά για την DHL.

β) **Απόκτηση ορισμένων προσόντων που προβλέπονται από συγκεκριμένες νομικές διατάξεις για τη λειτουργία της επιχείρησης**. Με άλλα λόγια αυτό σημαίνει ότι ένας συγκεκριμένος αριθμός εργαζομένων πρέπει να έχει εξοικειωθεί με θέματα ασφαλείας. Αυτό ορίζεται από τις σχετικές νομικές διατάξεις και χρειάζεται επίσημη πιστοποίηση. Η εν λόγω απαίτηση οφείλεται στο γεγονός ότι η παροχή υπηρεσιών από την DHL εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους ασφαλείας.

γ) **Παροχή της γενικής τεχνικής κατάρτισης που απαιτείται άμεσα για τη λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εμπορευμάτων**. Πρόκειται για τμήματα για Ramp Agent II τα οποία αφορούν περιεχόμενο κατάρτισης όπως ρυμούλκηση αεροσκαφών, αποπάγωση αεροσκαφών, δίπλωμα οδήγησης για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, χειρισμό περονοφόρου ανυψωτικού μηχανήματος και διατάξεις ασφαλείας στο χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών.

δ) **Κατάρτιση στο χώρο εργασίας για τη διατήρηση της απρόσκοπτης λειτουργίας του κέντρου διαχείρισης αερομεταφερόμενων φορτίων**. Στο πλαίσιο της εν λόγω κατάρτισης, οι συμμετέχοντες εξοικειώνονται με τις διαδικασίες, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την αεροπορική μεταφορά φορτίων, καθώς η φόρτωση των αεροσκαφών πρέπει να επιτυγχάνεται εντός αυστηρού χρονικού πλαισίου και το παραμικρό λάθος μπορεί να επιφέρει τεράστιες καθυστερήσεις.

ε) **Παροχή λοιπών γενικών γνώσεων** που δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες των στοιχείων β) έως δ).

(26) Τρίτον, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς το αν η DHL ήταν σε θέση να προσελκύσει τον απαιτούμενο αριθμό εργαζομένων με τις προαναφερθείσες ικανότητες από την τοπική και ευρωπαϊκή αγορά εργασίας.

(27) Τέταρτον, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες για το αν η προσέλκυση ήδη ειδικευμένου προσωπικού θα αποτελούσε εύλογη εναλλακτική λύση σε σχέση με την εκπαίδευση εντός της επιχείρησης. Η Επιτροπή δέχθηκε ότι τουλάχιστον η ειδική επαγγελματική εκπαίδευση και η εκπαίδευση στον τομέα της ασφάλειας σε κάθε περίπτωση τίθενται σε εφαρμογή από την DHL, διότι η ειδική τεχνική κατάρτιση δεν μπορεί να παρασχεθεί από εξωτερικούς εκπαιδευτές και η DHL πρέπει να αποδείξει επαρκή εκπαίδευση στον τομέα της ασφάλειας.

(28) Πέμπτον, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς το αν η DHL μπορούσε πραγματικά να εξαιρέσει τα δικά της τμήματα από το πακέτο κατάρτισης, διότι, σύμφωνα με την αναγγελία, ιδιαίτερα οι διεκπεραιωτές αεροσκαφών, καθώς ακόμα και άτομα που διαθέτουν ήδη κατάλληλο πιστοποιητικό ικανοτήτων οφείλουν να παρακολουθήσουν εκ νέου το σύνολο της εκπαίδευσης. Εκτός αυτού, ετίθετο το ερώτημα αν πράγματι ήταν δυνατό να εκπαιδευτεί μόνον ένας περιορισμένος αριθμός εργαζομένων, διότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να παρεμποδίσει την απρόσκοπτη λειτουργία. Άλλωστε η DHL είχε ήδη προσλάβει εσκεμμένα το σύνολο του προσωπικού προσβλέποντας στην εκπαίδευση και ως εκ τούτου σχεδόν δεν θα είχε νόημα να παραλείψει την προγραμματισμένη κατάρτιση και να πληρώνει προσωπικό που δεν εργάζεται.

(29) Έκτον, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς τον ισχυρισμό της DHL ότι σε περίπτωση απουσίας της ενίσχυσης θα γινόταν ανάθεση των διαφόρων παρεχόμενων υπηρεσιών σε εξωτερικές εταιρείες, ώστε να αποφύγουν τη σχεδιασμένη επαγγελματική εκπαίδευση, γιατί αφενός σε αυτήν την περίπτωση κάποια από τα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης που εμπίπτουν στα ανωτέρω στοιχεία α), β) και δ) θα γίνονταν περισσότερο απαραίτητα, αφετέρου οι συνολικές επενδύσεις της DHL στην περιοχή Leipzig-Halle προσανατολίζονται όχι μόνο στην παροχή όλων των υπηρεσιών επείγουσας παράδοσης δεμάτων από δικούς της εργαζομένους αλλά, όπως συμπέρανε η Επιτροπή από τις συνομιλίες με τις αρμόδιες γερμανικές αρχές, και στην παροχή των εν λόγω υπηρεσιών ακόμα και σε ανταγωνιστικές εταιρείες δραστηριοποιούμενες στον ίδιο αερολιμένα.

(30) Εντούτοις, η Επιτροπή, με εξαίρεση ένα σημείο, δεν είχε αμφιβολίες ως προς τον ορθό κατ' αρχήν υπολογισμό του κόστους για την επαγγελματική εκπαίδευση. Ο μοναδικός ενδοιασμός που πρόβαλε η Επιτροπή αφορούσε το γεγονός ότι μεγάλο μέρος της εκπαίδευσης πρέπει να πραγματοποιηθεί στο χώρο εργασίας και συνεπώς θα αφαιρεθούν ενδεχομένως οι παραγωγικές ώρες από τις δαπάνες για τους εκπαιδευόμενους.

([5]) Βλ. απόφαση 2007/612/ΕΚ της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2007, σχετικά με την General Motors Belgium στην Αμβέρσα (ΕΕ L 243 της 18.9.2007, σ. 71), και απόφαση 2006/938/ΕΚ της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 2006, σχετικά με την Ford Genk (ΕΕ L 366 της 21.12.2006, σ. 32).

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

(31) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση πληροί όλες τις προϋποθέσεις συμβατότητας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση ([6]). Πρώτον, η Γερμανία απέδειξε επαρκώς ότι η εκπαίδευση στο χώρο εργασίας δεν επαυξάνει τις παραγωγικές ώρες.

(32) Δεύτερον, η Γερμανία αρνείται ότι η Επιτροπή στην εν λόγω περίπτωση μπορεί να κάνει χρήση του κριτηρίου αναγκαιότητας, γιατί με τον τρόπο αυτό θα παραβίαζε την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Κατά τις γερμανικές αρχές, για τη νέα αυτή τοποθέτηση δεν υφίσταται καμία νομική βάση, είναι δε αυτή αντίθετη στις σχετικές διατάξεις της ΕΚ και στην πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής.

(33) Η Γερμανία επικαλείται ότι στην αιτιολογική σκέψη 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 αναφέρονται τα τρία κριτήρια σύμφωνα με τα οποία πρέπει να διερευνάται εάν η εκάστοτε ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο: είδος του σχεδίου κατάρτισης, μέγεθος της επιχείρησης και έδρα της επιχείρησης. Βάσει αυτών των τριών κριτηρίων αποφασίζεται εάν τα μέτρα ενίσχυσης θα μπορούσαν να αποτελέσουν κίνητρο και αν συνάδουν με την αρχή της αναλογικότητας. Σύμφωνα με το πλαίσιο των ενισχύσεων για επαγγελματική εκπαίδευση ([7]), η επενέργεια ως κίνητρο δεν τεκμαίρεται μόνο στην περίπτωση των ενισχύσεων για ειδική επαγγελματική εκπαίδευση προς όφελος μεγάλων επιχειρήσεων εκτός των ενισχυόμενων περιοχών σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή γ) της συνθήκης ΕΚ. Επειδή όμως το κοινοποιηθέν σχέδιο κατάρτισης αφορά σε ποσοστό που υπερβαίνει το 80 % γενική επαγγελματική εκπαίδευση και αφορά μια επιχείρηση που εδρεύει σε ενισχυόμενη περιοχή σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ, η ικανότητα της ενίσχυσης για επαγγελματική εκπαίδευση να λειτουργήσει ως κίνητρο είναι δεδομένη. Επιπλέον, με την κοινοποιηθείσα ενίσχυση δεν θα προκαλείτο υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπτής έντασης ενίσχυσης και με τον τρόπο αυτό οι θετικές επιδράσεις της ενίσχυσης για επαγγελματική εκπαίδευση θα είχαν μια λογική αναλογία με τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και θα εκπληρωνόταν το κριτήριο της αναλογικότητας.

(34) Τρίτον, η Γερμανία υπογραμμίζει ότι η Επιτροπή ακόμα και στην περίπτωση ελέγχου σχεδίων που υπόκεινται στην υποχρέωση κοινοποίησης δεσμεύεται στο πλαίσιο των κριτηρίων συμβατότητας που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 32. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι για τις ενισχύσεις που απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης, καθώς και για τις ενισχύσεις που υπερβαίνουν το όριο του 1 εκατ. ευρώ και συνεπώς πρέπει να κοινοποιούνται, δεν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά κριτήρια συμβατότητας. Ο έλεγχος των υποχρεωτικώς δηλουμένων ενισχύσεων δεν επιτρέπεται να είναι αυστηρότερος από τον έλεγχο των ενισχύσεων για τις οποίες δεν ισχύει υποχρέωση κοινοποίησης. Επομένως, μια ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση είναι συμβατή με την κοινοτική αγορά, εάν πληροί όλες τις προϋποθέσεις που τίθενται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001. Κατά την άποψη των γερμανικών αρχών, η πολύχρονη πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής επιβεβαιώνει αυτήν την ερμηνεία, όπως επί παραδείγματι στην υπόθεση Volvo Gent ([8]). Η Γερμανία υποδεικνύει ρητά ότι η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη ότι το σχέδιο κατάρτισης της DHL πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζει η απόφαση Webasto ([9]).

(35) Τέταρτον, η χρήση διαφορετικών κριτηρίων ελέγχου θα παραβίαζε την αρχή της ασφάλειας δικαίου και την αρχή της ίσης μεταχείρισης.

(36) Πέμπτον, η Γερμανία θεωρεί ότι οι αποφάσεις της Επιτροπής στις υποθέσεις ενίσχυσης Ford Genk και GM Antwerp δε δημιουργούν δεσμευτικό προηγούμενο για την παρούσα υπόθεση, αφού τα πραγματικά τους περιστατικά ήταν διαφορετικά. Καθώς και στις δυο προαναφερθείσες περιπτώσεις η ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση προβλεπόταν για τη δημιουργία ενός νέου μοντέλου και την περαιτέρω απασχόληση εργαζομένων, η ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση στην περίπτωση της DHL θα εξυπηρετούσε την εκπαίδευση νέου προσωπικού για τη λειτουργία ενός νεοαναγερθέντος κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων. Το σχέδιο της DHL διαφέρει επιπλέον στα ακόλουθα σημεία από τις άλλες δυο περιπτώσεις: η επαγγελματική εκπαίδευση της DHL αφορά σε ένα ποσοστό πάνω από 80 % γενική επαγγελματική εκπαίδευση, η επιχείρηση είναι εγκατεστημένη σε μια ενισχυόμενη περιοχή σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ, με την ανέγερση του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων της DHL θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και ο κλάδος της αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων, σε αντίθεση με εκείνον της αυτοκινητοβιομηχανίας, δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα πλεονάζουσας ικανότητας, αλλά σημειώνει υψηλό βαθμό ανάπτυξης.

(37) Έκτον, η Γερμανία παρέχει επιπλέον πληροφορίες για τα ερωτήματα που διατυπώνονται στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας. Η Γερμανία εξηγεί ότι στις σχετικές νομικές διατάξεις ορίζονται τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης. Ωστόσο, δεν ορίζεται κανένας ελάχιστος αριθμός καταλλήλως εκπαιδευμένων εργαζομένων για τη στελέχωση μιας επιχείρησης. Η Γερμανία ορίζει πόσοι εργαζόμενοι απαιτούνται για την έναρξη της λειτουργίας του κέντρου μεταφορών και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επαγγελματική εκπαίδευση για τους επιπλέον εργαζομένους υπερβαίνει τον λειτουργικώς απαιτούμενο βαθμό. Σύμφωνα με μια μελέτη που υπεβλήθη από τη Γερμανία και εκπονήθηκε από εξωτερικό σύμβουλο σε θέματα επαγγελματικής εκπαίδευσης, η λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εμπορευμάτων της DHL στην περιοχή Leipzig-Halle θα μπορούσε να ξεκινήσει χωρίς προβλήματα με αριθμό εκπαιδευμένων εργαζομένων μικρότερο από αυτόν που προβλέπεται στο κοινοποιηθέν σχέδιο κατάρτισης.

([6]) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 20.
([7]) ΕΕ C 343 της 11.11.1998, σ. 10.
([8]) Απόφαση της Επιτροπής της 11ης Μαρτίου 2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 35/2007, Volvo Cars Gent, δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα.
([9]) Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2006 σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 635/2005, Webasto Portugal, ΕΕ C 306 της 15ης Δεκεμβρίου 2006, σ. 12.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

(38) Ακόμα και ο δικαιούχος της ενίσχυσης, η DHL, εξέφρασε τη γνώμη, όπως και η Γερμανία, ότι η Επιτροπή κατά τον έλεγχο της συμβατότητας παρεκκλίνει από τη γενική πρακτική λήψης αποφάσεων που τηρούσε σε προηγούμενες περιπτώσεις. Κατά την DHL, η κοινοποιηθείσα ενίσχυση πληροί όλα τα κριτήρια που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001. Αυτή η προσέγγιση αντιβαίνει την αρχή της ασφάλειας δικαίου και την αρχή της ίσης μεταχείρισης, οι οποίες δεν επιτρέπουν να συμβαίνει τίποτα διαφορετικό απ' ό,τι σε προηγούμενες αποφάσεις σχετικά με ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση, στις οποίες δεν γινόταν λεπτομερής έλεγχος για το ζήτημα της αναγκαιότητας. Εξάλλου, οι αποφάσεις στις υποθέσεις ενίσχυσης Ford Genk και GM Antwerp δεν αντανακλούν τη γενική πρακτική λήψης αποφάσεων, αφού αποτελούν διαφορετικές περιπτώσεις και τα πραγματικά τους περιστατικά δεν είναι επιδεκτικά κατ' αναλογία εφαρμογής στην περίπτωση της DHL Λειψίας. Αντ' αυτού, η DHL παραπέμπει στα κριτήρια που έθεσε η Επιτροπή τον Ιούνιο του 2006 στην απόφασή της περί έγκρισης της ενίσχυσης για επαγγελματική εκπαίδευση προς όφελος της Webasto, σύμφωνα με τα οποία και το σχέδιο κατάρτισης της DHL πρέπει ομοίως να θεωρηθεί συμβατό με την κοινή αγορά. Τέλος η DHL επαναλαμβάνει ότι η αποκλίνουσα τακτική στην περίπτωση του κοινοποιηθέντος σχεδίου κατάρτισης θα συνιστούσε ανεπίτρεπτη διακριτική μεταχείριση σε βάρος της DHL.

(39) Επίσης, η DHL παρέχει πρόσθετες πληροφορίες για τα ερωτήματα που εγείρονται στην απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας. Πρώτον, στις σχετικές εθνικές, ευρωπαϊκές και διεθνείς διατάξεις καθορίζονται απαιτήσεις εκπαίδευσης και κατάρτισης των εργαζομένων σε ό,τι αφορά την εξοικείωση με τα φορτία και τα αεροσκάφη μόνο σε επίπεδο περιεχομένου, χωρίς να αναφέρεται ελάχιστος αριθμός εργαζομένων. Δεύτερον, η σχεδιασμένη επαγγελματική εκπαίδευση δεν θα συντελούσε μόνο στην εκπλήρωση των νομικών προϋποθέσεων, αλλά θα επεκτεινόταν και πέρα από τα προκαθορισμένα. Για όλα τα εκπαιδευτικά προγράμματα που ξεπερνούσαν τις καθορισμένες απαιτήσεις, θα μπορούσαν επομένως να ληφθούν υπόψη εναλλακτικές λύσεις (π.χ. εξωτερική ανάθεση). Δεδομένου ωστόσο ότι αυτές οι εναλλακτικές λύσεις είναι απλώς πιθανές παραλλαγές, η DHL δεν έχει προβεί σε λεπτομερή ανάλυση του κόστους, στην οποία θα συμπεριλαμβάνονταν οι δαπάνες για κάθε περίπτωση απαραίτητης υποχρεωτικής ή ελάχιστης εκπαίδευσης, ενώ ταυτόχρονα θα αποδεικνυόταν το επιπρόσθετο κόστος για εξωτερική ανάθεση και/ή για την πρόσληψη ήδη εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού. Η DHL δεν έχει πληροφορίες για τον συνήθη βαθμό εκπαίδευσης στον κλάδο.

(40) Εξάλλου η UPS, ανταγωνιστική εταιρεία προς την DHL, υπέβαλε παρατηρήσεις που συμφωνούσαν με την άποψη της Επιτροπής. Κατ' αρχάς, η UPS επισημαίνει ότι σε περίπτωση πρόσληψης νέων εργαζομένων για την DHL Hub και την DHL EAT θα πρέπει οπωσδήποτε να πραγματοποιηθούν ορισμένα εισαγωγικά προγράμματα επαγγελματικής εκπαίδευσης. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα θα ήταν έως ένα βαθμό απαραίτητα και θα έπρεπε να διεξαχθούν από την επιχείρηση ακόμη και χωρίς ενίσχυση.

(41) Δεύτερον, η UPS επικαλείται το ότι η DHL υποχρεούται σύμφωνα με τις σχετικές εθνικές και ευρωπαϊκές νομικές διατάξεις να προσφέρει ελάχιστη εκπαίδευση στους εργαζομένους της, επί παραδείγματι στους εντεταλμένους της για τους οποίους ισχύουν κανονιστικές ρυθμίσεις. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ([10]), οι εντεταλμένοι θα πρέπει να ορίζονται από την αρμόδια αρχή (στην προκειμένη περίπτωση από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), να εξουσιοδοτούνται και να αναγνωρίζονται. Για το σκοπό αυτό η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές και έχει εκδώσει ένα πρότυπο εκπαίδευσης, με το οποίο καθορίζονται τα προγράμματα εκπαίδευσης. Η υποχρεωτική εκπαίδευση για τους εργαζομένους της DHL EAT ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα ([11]). Τρίτον, η DHL έχει λάβει μια περιφερειακή ενίσχυση για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και ως εκ τούτου δεν προκύπτει ότι η DHL θα αρνείτο τα εκπαιδευτικά μέτρα, θα προσελάμβανε λιγότερους υπαλλήλους και αντ' αυτού θα αποφάσιζε την προσφυγή σε εξωτερικές αναθέσεις.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

6.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(42) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αποτελεί κρατική ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και παρέχεται με τη μορφή επιδότησης από κρατικούς πόρους. Το μέτρο είναι επιλεκτικό, αφού περιορίζεται στην DHL. Η επιλεκτική επιδότηση συνιστά απειλή διαστρέβλωσης του ανταγωνισμού, καθώς ευνοεί την DHL σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της, οι οποίοι δεν λαμβάνουν παρόμοια στήριξη. Τελικά πρέπει να επισημανθεί ότι στην αγορά παροχής υπηρεσιών επείγουσας μεταφοράς, όπου η DHL συγκαταλέγεται μεταξύ των ηγετικών επιχειρήσεων, διεξάγονται εντατικές εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(43) Η Γερμανία υποβάλλει αίτηση για έγκριση χορήγησης ενίσχυσης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001.

(44) Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, οι ενισχύσεις που υπερβαίνουν το 1 εκατ. EUR για ένα μόνο σχέδιο κατάρτισης δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Η Επιτροπή διαπιστώνει αφενός ότι η επιδιωκόμενη ενίσχυση ανέρχεται σε 7 753 307 ευρώ και προβλέπεται να δοθεί σε μια μόνο επιχείρηση, αφετέρου ότι η συγκεκριμένη επαγγελματική εκπαίδευση συνιστά ένα μόνο σχέδιο. Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η επιδιωκόμενη ενίσχυση υπόκειται σε υποχρεωτική κοινοποίηση και η Γερμανία συμμορφώθηκε με την εν λόγω υποχρέωση.

([10]) ΕΕ L 355 της 30.12.2002, σ. 1.
([11]) ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1.

(45) Στην αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 επιβεβαιώνεται η άποψη που βασίζεται στο άρθρο 5 και επεξηγείται ότι τέτοιες ενισχύσεις δεν είναι δυνατόν να τυγχάνουν απαλλαγής: «Είναι σκόπιμο να εξακολουθήσει η Επιτροπή να αξιολογεί μεμονωμένα τις μεγάλου ύψους ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση προτού χορηγηθούν».

(46) Κατά την εξέταση μιας μεμονωμένης ενίσχυσης για επαγγελματική εκπαίδευση που δεν υπόκειται στην απαλλακτική ρύθμιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, η Επιτροπή, εναρμονιζόμενη με προηγούμενες αποφάσεις της ([12]), πρέπει να προβεί σε ξεχωριστή εκτίμηση ([13]) βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ προτού εγκρίνει ενδεχομένως τη χορήγηση της ενίσχυσης. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτής της αξιολόγησης, η Επιτροπή στηρίζεται αναλόγως στις βασικές αρχές του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001. Αυτό σημαίνει κυρίως ότι εξετάζεται κατά πόσον πληρούνται τα τυπικά κριτήρια απαλλαγής που καθορίζονται στο άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού και κατά πόσον η ενίσχυση είναι απαραίτητη ως κίνητρο προκειμένου ο δικαιούχος της να πραγματοποιήσει την επαγγελματική εκπαίδευση.

6.2. **Συμβατότητα με την κοινή αγορά**

(47) Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας, έχει ήδη εξετάσει εάν το κοινοποιηθέν σχέδιο πληροί τα κριτήρια απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001.

(48) Πρώτον, πρέπει να επισημανθεί ότι η καθορισθείσα ένταση ενίσχυσης δεν υπερβαίνει τα ανώτατα όρια ενίσχυσης που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, δηλαδή 35 % για ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα {35 % από […] = [(περίπου 5-25 %)]} και 60 % για γενικά εκπαιδευτικά προγράμματα {60 % από […] = [(περίπου 75-95 %)]}. Καθώς το σχέδιο υλοποιείται σε ενισχυόμενη περιοχή σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ, η Γερμανία επιτρέπεται να αυξήσει τα ανώτατα όρια του 25 % και 50 % κατά 10 εκατοστιαίες μονάδες κάθε φορά.

(49) Δεύτερον, οι επιλέξιμες δαπάνες του μέτρου εναρμονίζονται με το άρθρο 4 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001. Από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι οι επιλέξιμες δαπάνες προσωπικού για τους συμμετέχοντες στα εκπαιδευτικά προγράμματα προφανώς περιορίζονται στο συνολικό ποσό των υπολοίπων επιλέξιμων δαπανών. Η Γερμανία απέδειξε ότι, αν και ένα μεγάλο μέρος της εκπαίδευσης πραγματοποιείται στο χώρο εργασίας, εντούτοις δεν συνεπάγεται περισσότερες παραγωγικές ώρες.

6.3. **Αναγκαιότητα της ενίσχυσης**

(50) Το κύριο επιχείρημα της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας ήταν ότι ένα μέτρο επαγγελματικής εκπαίδευσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ μπορεί να κηρυχθεί συμβατό με την κοινή αγορά μόνο αν δεν είναι άμεσα απαραίτητο για την επιχειρηματική δραστηριότητα του δικαιούχου. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η αναγκαιότητα της ενίσχυσης αποτελεί γενικό κριτήριο συμβατότητας και κατέληξε στο εξής συμπέρασμα: όταν η ενίσχυση δεν συντελεί στη χορήγηση περισσότερων μέτρων για επαγγελματική εκπαίδευση, σε σύγκριση με τι θα συνέβαινε υπό την επίδραση αποκλειστικά και μόνο των δυνάμεων της αγοράς, δεν αναμένεται η ενίσχυση να έχει θετικά αποτελέσματα ούτε να επιφέρει εξισορρόπηση στη διαστρέβλωση της αγοράς και γι' αυτό δεν είναι δυνατό να εγκριθεί. Εάν η επιχείρηση υλοποιούσε τα επιδοτούμενα προγράμματα σε κάθε περίπτωση, ακόμα και χωρίς ενίσχυση, δεν μπορεί να συναχθεί από τη σχετική ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση ότι εξυπηρετεί τη «στήριξη» της οικονομικής ανάπτυξης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ ούτε ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, συντελεί στη διόρθωση ατελειών της αγοράς, οι οποίες οδηγούν σε ανεπαρκείς επενδύσεις εν γένει από πλευράς επιχειρήσεων στην εκπαίδευση προσωπικού ([14]). Αυτό δεν θίγει τις απαλλαγμένες από την υποχρέωση κοινοποίησης ενισχύσεις σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001, για τις οποίες γίνεται δεκτό εκ προοιμίου ότι συμβάλλουν στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης.

(51) Το γεγονός ότι η Επιτροπή ελέγχει την ύπαρξη κινήτρου και δεν τη δέχεται στην περίπτωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων που ορίζονται από συγκεκριμένες διατάξεις αποτελεί κατά τη γνώμη της Γερμανίας νέα τακτική που δεν εναρμονίζεται με τις διατάξεις της ΕΚ, παρεκκλίνει αυθαίρετα από την πρακτική των έως τώρα αποφάσεων και καθιστά αδύνατη τη χορήγηση ενισχύσεων για επαγγελματική εκπαίδευση στο πλαίσιο της άσκησης περιφερειακής πολιτικής. Η Επιτροπή δεν μπορεί να συμφωνήσει με τη συγκεκριμένη επιχειρηματολογία για τους ακόλουθους λόγους:

([12]) Βλ. απόφαση της Επιτροπής για την υπόθεση Ford Genk, απόφαση της Επιτροπής για την υπόθεση General Motors Belgium, απόφαση της Επιτροπής για την υπόθεση Auto-Europa Portugal, απόφαση της Επιτροπής για την υπόθεση Volvo Cars Gent.

([13]) Αυτό προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001.

([14]) Σχετικά με τις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση η αιτιολογική σκέψη 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 αναφέρει: «Συνήθως η επαγγελματική εκπαίδευση έχει πολύ θετικά εξωτερικά αποτελέσματα για την κοινωνία, δεδομένου ότι αυξάνει το ειδικευμένο εργατικό δυναμικό από το οποίο άλλες επιχειρήσεις δύνανται να αντλήσουν προσωπικό, βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη στρατηγική απασχόλησης. Λαμβανομένου υπόψη ότι οι επιχειρήσεις της Κοινότητας γενικότερα επενδύουν σε περιορισμένο βαθμό στην εκπαίδευση των εργαζομένων τους, οι κρατικές ενισχύσεις δύνανται να συμβάλλουν στη διόρθωση της ατέλειας αυτής της αγοράς, και ως εκ τούτου να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά και άρα να απαλλάσσονται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης.». Συμπληρωματικά στην αιτιολογική σκέψη 11 διαπιστώνεται ότι «Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι κρατικές ενισχύσεις περιορίζονται στο ελάχιστο απαραίτητο μέτρο για την επίτευξη του κοινοτικού στόχου, πράγμα το οποίο θα ήταν ανέφικτο αν βασιζόταν αποκλειστικά στις δυνάμεις της αγοράς […]».

(52) Κατ' αρχάς, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι οι ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση ελέγχονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, ο οποίος στην αιτιολογική σκέψη 4 ορίζει τα εξής: «Ο παρών κανονισμός δεν αποκλείει τη δυνατότητα των κρατών μελών να κοινοποιούν τις ενισχύσεις επαγγελματικής εκπαίδευσης οι οποίες θα αξιολογούνται από την Επιτροπή κυρίως με βάση τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού ή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές και τα ισχύοντα κοινοτικά πλαίσια, εφόσον υπάρχουν τέτοιες κατευθυντήριες γραμμές και κοινοτικά πλαίσια.».

(53) Επιπλέον η αιτιολογική σκέψη 16 επιβεβαιώνει: «Είναι σκόπιμο να εξακολουθήσει η Επιτροπή να αξιολογεί μεμονωμένα τα μεγάλα ποσά ενισχύσεων προτού χορηγηθούν. Ως εκ τούτου, οι ενισχύσεις που υπερβαίνουν δεδομένο ποσό, το οποίο πρέπει να ορισθεί σε 1 εκατ. ευρώ, θα αποκλείονται από την απαλλαγή που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό και θα εξακολουθήσουν να εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.».

(54) Η αιτιολογική σκέψη 4 καταλήγει ως εξής: «Το πλαίσιο για τις ενισχύσεις κατάρτισης πρέπει να καταργηθεί από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, δεδομένου ότι το περιεχόμενό του αντικαθίσταται από αυτόν.».

(55) Δεδομένου ότι η προγραμματισμένη ενίσχυση υπερβαίνει το 1 εκατ. ευρώ, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι απαιτείται κοινοποίηση και έγκριση από την Επιτροπή. Επιπλέον ορίζεται ότι μια τέτοια ενίσχυση θα πρέπει ουσιαστικά να πληροί τα απαλλακτικά κριτήρια που ορίζει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001.

(56) Η Γερμανία θέτει ωστόσο υπό αμφισβήτηση το γεγονός ότι η Επιτροπή είναι επίσης εξουσιοδοτημένη να ελέγχει εάν η ενίσχυση αποτελεί κίνητρο. Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, στο σχέδιο της κρατικής ενίσχυσης και ιδιαίτερα στο κριτήριο της αναγκαιότητας θεωρείται δεδομένο ότι η ενίσχυση αποτελεί κίνητρο για τον παραλήπτη. Το κοινό συμφέρον δεν προάγεται εάν η πολιτεία επιδοτεί μέτρα (ακόμα και εκπαιδευτικά προγράμματα), τα οποία θα υλοποιούνταν ούτως ή άλλως από τον αποδέκτη της ενίσχυσης. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001, το σχέδιο δράσης «κρατικές ενισχύσεις» και τη νομολογία για τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες μια ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, η Επιτροπή έχει εξετάσει με τις τελευταίες αποφάσεις της (Ford Genk, GM Antwerp) τις σχετικές ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση συγκεκριμένα ως προς το ζήτημα του κινήτρου.

(57) Η Γερμανία υποστηρίζει εν πρώτοις προς επίρρωση της επιχειρηματολογίας της ότι θα έπρεπε να εξεταστεί το κατά πόσο συμβιβάζεται η υποχρεωτικώς κοινοποιουμένη ενίσχυση με την κοινή αγορά βάσει των κριτηρίων που ορίζονται στον κανονισμό και παραθέτει σχετικά την αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001, όπου αναφέρεται ότι οι ενισχύσεις «θα αξιολογούνται από την Επιτροπή κυρίως με βάση τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού». Εν προκειμένω, η Γερμανία παραβλέπει το γεγονός ότι η χρήση της λέξης «κυρίως» σημαίνει ακριβώς ότι η εξέταση μεμονωμένων περιπτώσεων δεν περιορίζεται στη νομική αξιολόγηση των ενισχύσεων που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001. Καθώς στην αιτιολογική σκέψη 16 τονίζεται κατηγορηματικά ότι οι σχετικές ενισχύσεις πρέπει επίσης να αξιολογηθούν μεμονωμένα, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η εν λόγω αξιολόγηση δεν περιορίζεται στα κριτήρια που τίθενται στον εν λόγω κανονισμό και πρέπει να γίνεται άμεσα, βάσει του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ.

(58) Δεύτερον, η Γερμανία εξηγεί ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001, πρέπει να ερμηνευθεί λαμβάνοντας υπόψη το κοινοτικό πλαίσιο του 1998 σχετικά με τις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση, που είχε εφαρμογή πριν τεθεί σε ισχύ ο εν λόγω κανονισμός. Εκεί καθορίζονταν τα κριτήρια βάσει των οποίων, σε μεγάλες ενισχύσεις, πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ύπαρξης κινήτρου. Σύμφωνα με το κοινοτικό πλαίσιο, η ύπαρξη κινήτρου γίνεται δεκτή ιδίως αν το σχέδιο κατάρτισης εφαρμόζεται σε ενισχυόμενη περιοχή σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή γ). Η Επιτροπή δεν μπορεί να ακολουθήσει την πρόταση αυτή, διότι η αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 δεν αφήνει κανένα περιθώριο αμφιβολίας ότι το κοινοτικό πλαίσιο για τις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση καταργήθηκε, όταν τέθηκε σε ισχύ ο εν λόγω κανονισμός. Πρόθεση της Επιτροπής ήταν η αντικατάσταση του κοινοτικού πλαισίου από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001, ο οποίος είχε και την παραπάνω συνέπεια. Αυτό αφενός προκύπτει με σαφήνεια από ορισμένες άλλες γλωσσικές αποδόσεις όπου στην αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 ξεκαθαρίζεται ότι το κοινοτικό πλαίσιο «καταργείται» επειδή το περιεχόμενό του «αντικαθίσταται», αφετέρου διαπιστώνεται σαφώς ([15]) και σε προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής. Επιπλέον στον κανονισμό αυτό δεν υιοθετείται το νομικό τεκμήριο του κοινοτικού πλαισίου ότι το κίνητρο είναι δεδομένο, αλλά σκοπίμως προβλέπεται πιο γενικόλογα ότι οι ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση υπό ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά ([16]). Εάν ωστόσο μια επιχείρηση θα υλοποιούσε σε κάθε περίπτωση τα ενισχυόμενα μέτρα —ακόμα και χωρίς ενίσχυση— τότε η ενίσχυση αυτή δεν αποτελεί κίνητρο.

(59) Τρίτον, η Γερμανία και ιδίως ο παραλήπτης της ενίσχυσης θεωρούν ότι μια πρόσθετη εξέταση της αναγκαιότητας μιας ενίσχυσης βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ θα σήμαινε ότι ο συνολικός κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 68/2001 θα ερχόταν σε αντίθεση με τη συγκεκριμένη διάταξη της συνθήκης. Εν προκειμένω γίνεται σαφώς δεκτό ότι δεν ελέγχεται η αναγκαιότητα της ενίσχυσης. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί ούτε αυτό το επιχείρημα, διότι προφανώς παραβλέπεται το γεγονός ότι για ενισχύσεις ύψους κάτω του 1 εκατ. ευρώ, οι οποίες πληρούν τα κριτήρια του ρηθέντος κανονισμού, γίνεται δεκτό ότι ικανοποιείται και το κριτήριο της αναγκαιότητας.

([15]) Βλ. π.χ. απόφαση 2001/698/ΕΚ της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2001, Sabena, ΕΕ L 249 της 19.9.2001, σ. 21, όπου στην αιτιολογική σκέψη 28 αναφέρεται: «Το εν λόγω πλαίσιο που έχει από την εποχή εκείνη αντικατασταθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, όσον αφορά την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις επαγγελματικής εκπαίδευσης.».

([16]) Στην αιτιολογική σκέψη 50 αναλύονται λεπτομερέστερα οι διαπιστώσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 68/2001 ως προς το ζήτημα του κινήτρου.

(60) Τέταρτον, η Γερμανία πιστεύει ότι η Επιτροπή παρεκκλίνει από την τακτική που ακολουθούσε σε προηγούμενες περιπτώσεις, κατά τις οποίες δεν είχε εξετάσει την ύπαρξη κινήτρου. Αυτό ισχύει. Η Επιτροπή, ωστόσο, εξήγησε ότι η τακτική της άλλαξε βάσει του βελτιωμένου τρόπου οικονομικής θεώρησης. Η αλλαγή αυτή επήλθε στο πλαίσιο της λεπτομερούς εξέτασης της υπόθεσης ενίσχυσης Ford Genk και GM Antwerp, στην οποία γινόταν σαφώς λόγος για τη νέα προσέγγιση. Ωστόσο η Γερμανία θεωρεί ότι η προσέγγιση της Επιτροπής δεν είχε συνοχή, αφού μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας στην υπόθεση Ford Genk οι αποφάσεις της σε τουλάχιστον δυο περιπτώσεις και πιο συγκεκριμένα στην BMW Österreich (BMW Αυστρίας) (υπόθεση N 304/2005) ([17]) και Webasto (υπόθεση N 653/2005), εκδόθηκαν χωρίς να διεξαχθεί σχετικός έλεγχος ή έστω βάσει άλλης εξέτασης. Η Επιτροπή επισημαίνει ωστόσο ότι οι εν λόγω αποφάσεις εκδόθηκαν χωρίς λεπτομερή έλεγχο και προ της ολοκλήρωσης του πρώτου από τους δυο προαναφερόμενους λεπτομερείς ελέγχους, με τους οποίους η Επιτροπή πέρασε σε μια διαφορετική προσέγγιση. Αναμφισβήτητα η Επιτροπή δύναται να βελτιώνει και να μεταβάλλει την προσέγγισή της σχετικά με τους ελέγχους, εφόσον υπάρχουν επαρκείς λόγοι για κάτι τέτοιο. Αυτό ίσχυε στις υποθέσεις ενίσχυσης Ford Genk και GM Antwerp, αλλά όχι σε προηγούμενες υποθέσεις. Επομένως η Επιτροπή μπορούσε προ της έκδοσης της οριστικής απόφασης στην υπόθεση ενίσχυσης Ford Genk να βασιστεί ξανά στην παλαιότερη πρακτική της για τη λήψη αποφάσεων.

(61) Πέμπτον, η Γερμανία και ο παραλήπτης της ενίσχυσης αρνούνται ότι η Επιτροπή θα μπορούσε να στηριχθεί στις υποθέσεις ενίσχυσης Ford Genk και GM Antwerp, αφού τα πραγματικά περιστατικά σε αυτές διέφεραν πολύ από την υπόθεση της DHL. Η Επιτροπή θα έπρεπε να βασιστεί μάλλον στην απόφαση της υπόθεσης ενίσχυσης Webasto. Δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση της DHL θα έπρεπε να τύχει διαφορετικής αντιμετώπισης λόγω του ότι δεν αφορά τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως οι άλλες δυο περιπτώσεις. Ακόμα και η απόφαση για την υπόθεση ενίσχυσης Webasto, την οποία επικαλούνται η Γερμανία και ο παραλήπτης της ενίσχυσης, αφορά τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η μοναδική διαφορά έγκειται ενδεχομένως στο γεγονός ότι στις δυο πρώτες περιπτώσεις πρόκειται για ήδη υφιστάμενες μονάδες παραγωγής, ενώ οι υποθέσεις DHL και Webasto αφορούν νέες μονάδες. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αντιληφθεί ότι, ενώ στις δυο πρώτες περιπτώσεις αναμφισβήτητα η παροχή ενίσχυσης για μέτρα που θα έπρεπε ούτως ή άλλως να εφαρμοσθούν συνιστά ενίσχυση λειτουργίας, στην περίπτωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε μια νεοσύστατη μονάδα, τα οποία ούτως ή άλλως θα υλοποιούνταν, δεν τίθεται θέμα ενίσχυσης λειτουργίας. Ακόμα και στην περίπτωση αυτή, η επιχείρηση λαμβάνει στήριξη για μέτρα τα οποία θα υλοποιούσε σε κάθε περίπτωση.

(62) Εκτός αυτού, στην περίπτωση μιας νεοσύστατης μονάδας, η επαγγελματική εκπαίδευση, η οποία σε κάθε περίπτωση επρόκειτο να υλοποιηθεί, δεν μπορεί να δικαιολογηθεί με την επίκληση λόγων στους οποίους είναι δυνατό να στηριχθεί η χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων, αφού τα μειονεκτήματα μιας περιφέρειας ισοσκελίζονται με περιφερειακές επενδυτικές ενισχύσεις και όχι με ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση. Σχετικά με το θέμα αυτό, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η προοπτική κρατικής ενίσχυσης για αναγκαία και πλήρη επαγγελματική εκπαίδευση έπαιξε ουσιαστικό ρόλο στην οριστική απόφαση της DHL για την αλλαγή έδρας. Η Επιτροπή ωστόσο επιμένει ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση συνηθίζεται οι επιχειρήσεις να αποφασίζουν περί έδρας και αλλαγής έδρας στην προσπάθειά τους να χαμηλώσουν το κόστος τους και να αυξήσουν την αποδοτικότητά τους. Οι επιχειρήσεις που σκοπεύουν να προβούν σε μετεγκατάσταση της παραγωγής τους συχνά μελετούν περισσότερα ανταγωνιστικά μέρη σε διαφορετικά κράτη μέλη. Η απόφαση περί έδρας εξαρτάται τελικά όχι μόνο από τις αναμενόμενες λειτουργικές δαπάνες (συμπεριλαμβανομένου του κόστους εκπαίδευσης για νεοπροσληφθέντες υπαλλήλους, οι οποίοι συχνά δεν διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα) και από άλλα οικονομικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα (π.χ. τοπικές διατάξεις για τα ωράρια λειτουργίας της επιχείρησης), αλλά σε ένα βαθμό και από τη δυνατότητα κρατικής ενίσχυσης (δηλ. περιφερειακής ενίσχυσης). Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το ανωτέρω επιχείρημα, καθώς οι ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση, σε αντίθεση με τις περιφερειακές επενδυτικές ενισχύσεις, δεν αποσκοπούν στον επηρεασμό της απόφασης περί έδρας, αλλά στην κάλυψη των ανεπαρκών επενδύσεων για επαγγελματική εκπαίδευση στην Κοινότητα. Το χαμηλό επίπεδο δεξιοτήτων σε μια ενισχυόμενη περιοχή αποτελεί περιφερειακό πρόβλημα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί με περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση.

(63) Βάσει των παραπάνω πληροφοριών, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η DHL θα έπρεπε να χορηγήσει ένα μεγάλο μέρος της επαγγελματικής εκπαίδευσης για τους εργαζομένους της σε κάθε περίπτωση, ακόμα και χωρίς να λάβει ενίσχυση. Αυτό προκύπτει ουσιαστικά από δυο διαπιστώσεις, οι οποίες αναλύονται λεπτομερέστερα ακολούθως. Καταρχάς, η εκπαίδευση των εργαζομένων είναι απαραίτητη προκειμένου να μπορεί να ξεκινήσει η λειτουργία του κέντρου διαχείρισης αεροπορικών μεταφορών. Κατά δεύτερον, η επαγγελματική εκπαίδευση κατά ένα μεγάλο μέρος προβλέπεται από σχετικές νομικές διατάξεις.

α) ***Απαραίτητη για την επιχείρηση επαγγελματική εκπαίδευση***

(64) Σχετικά με την αναγκαιότητα της επαγγελματικής εκπαίδευσης, διαπιστώνεται ότι η μετακίνηση της DHL στην περιοχή Leipzig-Halle (Γερμανία) έχει παρόμοιες επιπτώσεις με την ίδρυση μιας νέας επιχείρησης, αφού η DHL θα πρέπει να προσλάβει νέο προσωπικό προκειμένου να ξεκινήσει η λειτουργία. Η ανταπόκριση στις λειτουργικές ανάγκες φαίνεται ότι μπορεί να διασφαλιστεί με τρεις τρόπους: η DHL θα μπορούσε να προσλάβει καινούριο προσωπικό, το οποίο θα πρέπει να εκπαιδευτεί από την επιχείρηση, η DHL θα μπορούσε να προσλάβει ήδη εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό ή η DHL θα μπορούσε να προβεί σε εξωτερική ανάθεση ορισμένων υπηρεσιών σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμο κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό.

([17]) ΕΕ C 87 της 11.4.2006, σ. 4.

(65) Αφενός η Γερμανία δεν έχει παρουσιάσει συμπληρωματικές πληροφορίες προκειμένου να διαλύσει τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη δυνατότητα της DHL να προσλάβει επαρκώς εκπαιδευμένους υπαλλήλους για τις νέες της εγκαταστάσεις. Αντ' αυτού, η Γερμανία έχει επιβεβαιώσει ότι οι εργαζόμενοι από τις Βρυξέλλες, όπου μέχρι σήμερα βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις της DHL, δεν είναι διατεθειμένοι να μεταφερθούν στη Γερμανία. Εξάλλου η DHL δεν έχει αποδείξει ότι θα ήταν σε θέση να προσελκύσει τον απαιτούμενο για την επιχείρηση αριθμό ήδη εκπαιδευμένων εργαζομένων από την τοπική ή την ευρωπαϊκή αγορά εργασίας. Προφανώς δεν είναι διαθέσιμοι κατάλληλα εκπαιδευμένοι εργαζόμενοι στην τοπική αγορά εργασίας, ενώ και στην ευρωπαϊκή αγορά για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών φαίνεται ότι είναι σχετικά δύσκολο να βρεθεί το κατάλληλο προσωπικό.

(66) Αφετέρου η Γερμανία δεν έχει θεμελιώσει με πειστικό τρόπο το επιχείρημα της DHL ότι χωρίς τη χορήγηση της ενίσχυσης θα γίνονταν εξωτερικές αναθέσεις ορισμένων υπηρεσιών σε τοπικές επιχειρήσεις και ως εκ τούτου θα μπορούσε να καταστεί περιττή η σχεδιαζόμενη επαγγελματική εκπαίδευση. Η Γερμανία επίσης δεν έχει αποδείξει ότι στον αερολιμένα της Λειψίας υπάρχουν κατάλληλοι πάροχοι υπηρεσιών. Εφόσον λοιπόν, αφενός, ακόμη και σε περίπτωση εξωτερικής ανάθεσης θα απαιτούνταν μέτρα για επαγγελματική εκπαίδευση και, αφετέρου, η συνολική επένδυση της DHL στην περιοχή της Leipzig-Halle προσανατολίζεται ακριβώς στην παροχή όλων των υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων με δικό της προσωπικό και στην προσφορά των εν λόγω υπηρεσιών ακόμα και προς άλλους ανταγωνιστές δραστηριοποιούμενους στον ίδιο αερολιμένα, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι εξωτερικές αναθέσεις δεν ταιριάζουν στο επιχειρηματικό σχέδιο της DHL και θα επέφεραν πρόσθετες δαπάνες.

(67) Επίσης η Γερμανία υποστηρίζει ότι η DHL θα δημιουργούσε νέες θέσεις εργασίας σε ενισχυόμενη περιοχή σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, ώστε αντίθετα απ' ό,τι στην περίπτωση της κατασκευαστικής Kfz στο Βέλγιο, δεν θα επρόκειτο απλώς για μια ενίσχυση λειτουργίας, αλλά για μια ενίσχυση για νεοσύστατη μονάδα, για την οποία δεν υπήρχε διαθέσιμο εκπαιδευμένο προσωπικό. Η Επιτροπή πρέπει να αντικρούσει το επιχείρημα αυτό, διότι η DHL θα έπρεπε να υλοποιήσει τα μέτρα για επαγγελματική εκπαίδευση για τη νέα μονάδα εκτός Βρυξελλών σε κάθε περίπτωση, ανεξαρτήτως πού θα βρίσκονταν οι νέες εγκαταστάσεις.

β) ***Επαγγελματική εκπαίδευση που προβλέπεται από νομικές διατάξεις***

(68) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, τα περισσότερα μέτρα για επαγγελματική εκπαίδευση ορίζονται από το εθνικό και το ευρωπαϊκό δίκαιο. Καθώς οι παρεχόμενες υπηρεσίες της DHL ως εκ της φύσεώς τους εμπεριέχουν σημαντικούς κινδύνους από άποψη ασφάλειας, ισχύουν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις ορισμένες ελάχιστες προδιαγραφές και απαιτήσεις σε επίπεδο ασφάλειας σε ό,τι αφορά τη διαχείριση φορτίων, καθώς και την επιθεώρηση και τον έλεγχο των αεροσκαφών από τεχνική άποψη.

Μηχανικοί και Τεχνικοί της DHL EAT

(69) Αυτό ισχύει για την επαγγελματική εκπαίδευση στον τομέα των ελέγχων προ πτήσεως και ελέγχων διαδρόμου, η οποία προβλέπεται για τους μηχανικούς και τους τεχνικούς της DHL EAT. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, το προσωπικό που απασχολείται στους σταθμούς συντήρησης των αεροσκαφών πρέπει να κατέχει αντίστοιχη άδεια για την έκδοση πιστοποιητικών. Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να χορηγηθεί τέτοια άδεια καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό και σχετίζονται με την έκταση και το περιεχόμενο των σχετικών μέτρων για επαγγελματική εκπαίδευση.

(70) Η σχεδιαζόμενη επαγγελματική εκπαίδευση ανταποκρίνεται στις προαναφερθείσες νομικές διατάξεις και αφορά δυο επαγγελματικές ομάδες: τους αρμόδιους για πιστοποίηση μηχανικούς αεροσκαφών (CAT A) και τους αρμόδιους για πιστοποίηση τεχνικούς-μηχανικούς αεροσκαφών (CAT B1). Η εκπαίδευση για αμφότερες τις επαγγελματικές ομάδες περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενότητες:

α) μαθήματα αγγλικών (συμπεριλαμβανομένης τεχνικής ορολογίας στα αγγλικά)·

β) βασικές τεχνικές γνώσεις, όπως ηλεκτρισμός, ηλεκτρονική και αεροδυναμική·

γ) πρακτική εφαρμογή των αποκτούμενων βασικών τεχνικών γνώσεων·

δ) εμβάθυνση επαγγελματικής εκπαίδευσης για την CAT B1.

(71) Η συνολική επαγγελματική εκπαίδευση της DHL EAT συμπληρώνεται με ημερήσια σεμινάρια στο χώρο εργασίας, τα οποία σαφώς υπερβαίνουν σε αριθμό ημερών το αντίστοιχο θεωρητικό μέρος της εκπαίδευσης.

(72) Η Γερμανία γνωρίζει ότι η λειτουργία της DHL δεν είναι δυνατό να ξεκινήσει χωρίς ειδικό προσωπικό με κατάλληλη κατάρτιση και σχετική άδεια. Καθώς όλα τα προβλεπόμενα προγράμματα επαγγελματικής εκπαίδευσης καθορίζονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2001, οι γερμανικές αρχές παραδέχονται ότι η DHL δεν μπορεί να κάνει την παραμικρή περικοπή στην επαγγελματική εκπαίδευση. Θεωρούν ωστόσο ότι η DHL χωρίς την ενίσχυση δεν θα μπορούσε να υλοποιήσει την επαγγελματική εκπαίδευση και θα στηριζόταν σε προσωπικό από τους ανταγωνιστές το οποίο ήδη θα διέθετε την απαιτούμενη άδεια ή θα αποφάσιζε να καταφύγει σε εξωτερικές αναθέσεις.

(73) Σύμφωνα με την ανάλυση κόστους που παρουσίασε η Γερμανία, οι δαπάνες για εξωτερικές αναθέσεις είναι χαμηλότερες από τις δαπάνες προσωπικού, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της επαγγελματικής εκπαίδευσης (κατά περίπου [(5-20 %)] για την CAT A και περίπου [(10-30 %)] για την CAT B1). Η Γερμανία ωστόσο δεν έχει αποδείξει ούτε αν υπάρχουν ούτε αν είναι διαθέσιμοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών.

(74) Σε ό,τι αφορά την πρόσληψη ήδη καταρτισμένου προσωπικού από τους ανταγωνιστές, πρέπει να σημειωθεί ότι η Γερμανία δεν έχει παρουσιάσει αποδείξεις ότι στην ευρωπαϊκή αγορά εργασίας υπάρχει καταρτισμένο και εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό που να είναι διατεθειμένο να μεταφερθεί στις εγκαταστάσεις Leipzig-Halle. Η ίδια η Γερμανία παραδέχεται ότι στην ευρωπαϊκή αγορά εργασίας υπάρχει έλλειψη μηχανικών και τεχνικών κατηρτισμένων και εξειδικευμένων στον τομέα των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.

(75) Επιπλέον η Γερμανία υπέβαλε ανάλυση κόστους για τα μαθήματα αγγλικής γλώσσας που προβλέπονται για τους μηχανικούς και τους τεχνικούς της DHL EAT. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι πρόκειται για γενική επαγγελματική εκπαίδευση, η οποία υπερβαίνει την προβλεπόμενη εκπαίδευση. Γι' αυτό η Γερμανία εκτίμησε τις επιλέξιμες δαπάνες αυτών των μαθημάτων στα [(0,5-1)] εκατ. ευρώ. Η Επιτροπή ωστόσο παρατηρεί εν πρώτοις ότι στα μαθήματα αυτά διδάσκεται τεχνική γλώσσα και ορολογία. Κατά δεύτερον επισημαίνει ότι ο τεχνικός έλεγχος των αεροσκαφών στην πράξη έχει τυποποιηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε οι μηχανικοί και οι τεχνικοί της DHL EAT να χρειάζεται να κατέχουν την αγγλική τεχνική γλώσσα και ορολογία. Άλλωστε, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω μαθήματα αγγλικής τεχνικής γλώσσας εντάσσονται στην τυποποιημένη προκαθορισμένη επαγγελματική εκπαίδευση. Η Επιτροπή υποστηρίζει ως εκ τούτου ότι η DHL οφείλει να προσφέρει τα μαθήματα αγγλικής τεχνικής ορολογίας σε κάθε περίπτωση, ακόμα και χωρίς ενίσχυση.

(76) Βάσει αυτών των παρατηρήσεων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα εν λόγω προγράμματα κατάρτισης όχι μόνο καθορίζονται από τις σχετικές διατάξεις, αλλά και απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία της DHL EAT και θα διεξάγοντο από την επιχείρηση σε κάθε περίπτωση, ακόμα και χωρίς την παροχή ενίσχυσης. Ως εκ τούτου η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι δαπάνες για την κατάρτιση των μηχανικών και των τεχνικών της DHL EAT δεν είναι επιλέξιμες για ενίσχυση.

Υπεύθυνος αναχώρησης πτήσεων (Ramp Agent II)

(77) Στους Ramp Agents II ανατίθενται τα ακόλουθα καθήκοντα: χειρισμός και λειτουργία του εξοπλισμού υπηρεσιών εδάφους (Ground Service Equipment), φόρτωση και εκφόρτωση αεροσκαφών, παράδοση εγγράφων πτήσεων, κατάρτιση εκθέσεων και επικοινωνία με τους πιλότους και με τις αρχές του αεροδρομίου. Στο πλαίσιο του κοινοποιηθέντος σχεδίου προβλέπεται να καταρτιστούν 210 Ramp Agents II, ενώ οι επιλέξιμες δαπάνες ανέρχονται σε [(2-3)] εκατ. ευρώ.

(78) Σύμφωνα με τη γερμανική νομοθεσία, οι Ramp Agents II επιτρέπεται να απασχολούνται στην περιοχή στάθμευσης των αεροσκαφών μόνο εάν έχουν κατάλληλη κατάρτιση σε ό,τι αφορά τα πεδία «χρήση Ground Service Equipment» («διατάξεις για την προστασία της εργασίας») και «ασφάλεια» (BGV C 10 FBO), καθώς και πιστοποιητικά για οχήματα μεταφοράς φορτίων (BGG 925 — Κατάρτιση και ανάθεση εντολών στους οδηγούς οχημάτων μεταφοράς φορτίων). Επιπλέον θα πρέπει να έχουν εξοικειωθεί με επικίνδυνα εμπορεύματα και τους κινδύνους που απορρέουν από αυτά («Κανονισμός για επικίνδυνες ύλες»). Τέλος, οι Ramp Agents II θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει πρόγραμμα κατάρτισης σχετικό με επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις διατάξεις της IATA για επικίνδυνα εμπορεύματα.

(79) Από τις επεξηγήσεις των αιτιολογικών σκέψεων 77 και 78 προκύπτει το συμπέρασμα ότι τα μέτρα επαγγελματικής εκπαίδευσης που προβλέπονται στο πλαίσιο του κοινοποιηθέντος σχεδίου καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από σχετικές διατάξεις: χειρισμός μηχανημάτων για ελιγμούς αεροσκαφών, συστήματα αποπάγωσης (βασική ενότητα), συστήματα αποπάγωσης (ενότητα ανανέωσης), δίπλωμα οδήγησης για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, εργασία στην περιοχή κίνησης των αεροσκαφών και διατάξεις για την περιοχή κίνησης αεροσκαφών, εκπαίδευση πυρασφάλειας, χειρισμός επικίνδυνων φορτίων, πρώτες βοήθειες, πιστοποίηση χειρισμού για οχήματα μεταφοράς φορτίων, IATA PK 7/8, Ground Service Equipment (εισαγωγή σε μηχανήματα διεκπεραίωσης), κίνδυνοι κατά την εργασία στην περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, διατάξεις ασφαλείας για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, διατάξεις ασφαλείας του αεροδρομίου. Η εκπαιδευτική ενότητα ULD-Build-up για την εισαγωγή στην οργάνωση εμπορευματοκιβωτίων αφορά ιδιαίτερα την εξοικείωση με τα εμπορευματοκιβώτια της DHL.

(80) Μόνο οι ενότητες «G25/41 ιατρική έρευνα εργασίας» (4 από τις συνολικά 240 ώρες εκπαίδευσης), «DIN EN 9001:2000 Ποιότητα και Διαδικασίες» και «DIN EN 14001 Διαχείριση περιβάλλοντος και δομή της οργάνωσης» (8 επί συνόλου 240 εκπαιδευτικών ωρών) δεν προβλέπονται από σχετικές διατάξεις. Δεδομένου, ωστόσο, ότι η Γερμανία έχει υπογραμμίσει πως η DHL ήθελε να παρέχει η ίδια όλες τις υπηρεσίες που συνδέονται με τη λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εμπορευμάτων και να τις προσφέρει ακόμα και στους ανταγωνιστές της στον αερολιμένα Leipzig-Halle, ενώ δεν έχει βεβαιώσει ότι η DHL χωρίς την ενίσχυση δεν θα προσέφερε τις εν λόγω εκπαιδευτικές ενότητες, οι ενότητες αυτές προφανώς ανήκουν στο εκπαιδευτικό πακέτο για τους εργαζομένους της DHL, το οποίο απαιτείται για την εξασφάλιση της ομαλής έναρξης λειτουργίας του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων. Το εν λόγω κέντρο διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων είναι —μαζί με εκείνο του Χονγκ Κονγκ (Κίνα) και του Wilmington (ΗΠΑ)— το σημαντικότερο παγκοσμίως κέντρο διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων της DHL. Ιδιαίτερα η ενότητα «ιατρική έρευνα εργασίας» φαίνεται απαραίτητη, καθόσον το προσωπικό εκεί εκπαιδεύεται στην αναγνώριση κινδύνων που προκύπτουν από τους εργαζομένους

στο περιβάλλον εργασίας, αφού η ομαλή λειτουργία της DHL προϋποθέτει την αποφυγή και την εξάλειψη απρόοπτων καθυστερήσεων. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, οι Ramp Agents II, οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει τη σχετική εκπαίδευση, είναι σε θέση να ελέγξουν τη γενική επαγγελματική καταλληλότητα υποψηφίων υπαλλήλων. Σύμφωνα με το πλαίσιο αξιολόγησης που παρουσιάζεται στην αιτιολογική σκέψη 25, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα υπόψη μέτρα επαγγελματικής εκπαίδευσης ναι μεν δεν καθορίζονται από σχετικές διατάξεις, αλλά είναι απαραίτητα για την ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων και κατά συνέπεια θα διεξάγονταν από την DHL σε κάθε περίπτωση. Η ενότητα για τα ποιοτικά πρότυπα ομοίως δεν προβλέπεται από σχετικές διατάξεις, αλλά η διοίκηση της Deutsche Post την έχει καταστήσει υποχρεωτική για όλα τα υποκαταστήματα της DHL. Η DHL έχει ανακοινώσει ότι εν όψει της πιστοποίησης σύμφωνα με το DIN EN 9001, όλοι οι εργαζόμενοι της DHL δέχονται στοχευμένη εκπαίδευση ([18]). Υποδεικνύεται επίσης ότι η πιστοποίηση σύμφωνα με το DIN EN 14001 θα πραγματοποιηθεί από τον Ιούλιο του 2008 ([19]). Συνεπώς, η επαγγελματική εκπαίδευση που αποτελεί αντικείμενο αυτής της απόφασης είναι σαφώς απαραίτητη προκειμένου να επιτευχθούν τα επιδιωκόμενα πρότυπα της στρατηγικής της επιχείρησης και επομένως θα πραγματοποιείτο ακόμα και χωρίς ενίσχυση. Άλλωστε, επιδίωξη των θυγατρικών εταιρειών της DHL είναι οι υπηρεσίες τους —όπως αποδεικνύεται με τις σχετικές πιστοποιήσεις DIN— να ανταποκρίνονται στα υψηλότερα πρότυπα, ούτως ώστε η DHL ως ηγετικός φορέας παροχής υπηρεσιών να είναι προφανώς σε θέση να υπολογίσει το ανάλογο κόστος στο πλαίσιο της στρατηγικής της ως προς τις τιμές. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή υποστηρίζει την άποψη ότι η DHL θα υλοποιούσε τα προγράμματα κατάρτισης ακόμα και χωρίς ενίσχυση.

(81) Επί τη βάσει των ανωτέρω παρατηρήσεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ορισμένα από τα προγράμματα κατάρτισης για Ramp Agents II προβλέπονται από σχετικές διατάξεις, ενώ άλλα αποτελούν μέρος της στρατηγικής ποιότητας της επιχείρησης και συνεπώς όλα ανεξαιρέτως τα προγράμματα είναι απαραίτητα για την ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων και θα διεξάγονταν ούτως ή άλλως από την επιχείρηση, ακόμα και χωρίς ενίσχυση. Επομένως η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι δαπάνες κατάρτισης των Ramp Agents II δεν είναι επιλέξιμες για ενίσχυση.

Προσωπικό ασφαλείας

(82) Ο τομέας αυτός ρυθμίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2320/2002. Σύμφωνα με τα άρθρα 8-9 του γερμανικού νόμου για την ασφάλεια εναερίων μεταφορών, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, καθώς και οι επιχειρήσεις εναερίων μεταφορών, έχουν την υποχρέωση να εκπαιδεύουν το προσωπικό που απασχολείται στον τομέα της ασφάλειας, καθώς και όλους τους υπόλοιπους εργαζομένους.

([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) Οι εκπαιδευτικές ενότητες που έχει σχεδιάσει η DHL για το προσωπικό που απασχολείται στον τομέα της ασφάλειας ανταποκρίνονται σε μεγάλο βαθμό τόσο από άποψη περιεχομένου, όσο και με βάση τον αριθμό εκπαιδευτικών ωρών στα προγράμματα κατάρτισης που προβλέπονται από το σχέδιο διδακτικού προγράμματος για το προσωπικό ελέγχου ασφάλειας εναερίων μεταφορών για έλεγχο προσώπων και εμπορευμάτων με σκοπό την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002. Η εκπαιδευτική ενότητα IATA PK 7/8 καθορίζεται επίσης από τις διατάξεις της IATA για επικίνδυνα εμπορεύματα, οι οποίες ενσωματώθηκαν στο γερμανικό δίκαιο με το νόμο NfL II-36/05. Επιπροσθέτως, η ενότητα των πρώτων βοηθειών και της εισαγωγής στην πυρασφάλεια ανήκουν σύμφωνα με το γερμανικό νόμο για την ασφάλεια στην εργασία στην υποχρεωτική εκπαίδευση.

(84) Μόνο οι ενότητες «Δίπλωμα οδήγησης για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών» και «Διαχείριση Ποιότητας» (καθεμία εκ των οποίων αντιστοιχεί σε 8 επί συνόλου 300 ωρών εκπαίδευσης) προσφέρονται προφανώς προαιρετικά, δηλαδή δεν ορίζονται από τις σχετικές διατάξεις. Δεδομένου ότι η Γερμανία όμως έχει υπογραμμίσει ότι η DHL θα ήθελε να αναλάβει όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες που συνδέονται με τη λειτουργία του κέντρου διαχείρισης διακινήσεων και δεν έχει αποδείξει ότι η DHL δεν επρόκειτο να προσφέρει τις ενότητες αυτές χωρίς την ενίσχυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι συμπεριλαμβάνονται στο συνολικό πακέτο κατάρτισης. Επίσης, οι ενότητες «DIN EN 9001:2000» και «DIN EN 14001», οι οποίες προβλέπονται για το προσωπικό ασφαλείας, αντιστοιχούν στη συνηθισμένη επιχειρηματική πρακτική της Deutsche Post και κατά συνέπεια είναι απαραίτητες για όλους τους εργαζομένους της DHL (βλ. αιτιολογική σκέψη 80). Η ενότητα για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών φαίνεται ότι είναι εξίσου απαραίτητη για το προσωπικό ασφαλείας, αφού ανά πάσα στιγμή πρέπει αυτό να έχει δυνατότητα πρόσβασης στους τροχιοδρόμους και στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών. Δεν θα είχε κανένα νόημα να τεθεί σε κίνδυνο η ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων λόγω αδυναμίας πρόσβασης ενός μέλους του προσωπικού ασφαλείας στην περιοχή κίνησης των αεροσκαφών (όπως αναφέρεται παρακάτω στην αιτιολογική σκέψη 90, σε αυτήν την περίπτωση είναι γενικά δυνατόν να περιοριστεί ο αριθμός των καταρτιζόμενων ατόμων). Σύμφωνα με το πλαίσιο αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 25, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η επαγγελματική εκπαίδευση δεν προβλέπεται μεν από σχετικές διατάξεις, αλλά απαιτείται για την ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων και ως εκ τούτου θα χορηγείτο ούτως ή άλλως από την DHL. Επομένως η Επιτροπή παρατηρεί ότι ακόμη και σε περίπτωση μη λήψης ενίσχυσης, οι δυο αυτές ενότητες δεν θα ήταν δυνατό να παραλειφθούν.

(85) Δεδομένου ότι οι εκπαιδευτικές ενότητες που αναφέρονται στις σκέψεις 83 και 84 προβλέπονται για το προσωπικό ασφαλείας, η Επιτροπή δεν μπορεί να κάνει δεκτό το επιχείρημα της Γερμανίας ότι η DHL θα μπορούσε να απασχολήσει μόνο έναν ελάχιστο αριθμό ειδικευμένων υπαλλήλων, οι οποίοι με τη σειρά τους θα εκπαίδευαν τους υπολοίπους εργαζομένους στο χώρο εργασίας. Η Επιτροπή από τις προαναφερθείσες πληροφορίες συμπεραίνει ότι το σύνολο του προσωπικού ασφαλείας πρέπει υποχρεωτικά να ολοκληρώσει τα ανωτέρω προγράμματα κατάρτισης στην πλήρη μορφή τους.

(86) Επί τη βάσει των ανωτέρω παρατηρήσεων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι δαπάνες επαγγελματικής εκπαίδευσης για το προσωπικό ασφαλείας δεν είναι επιλέξιμες για ενίσχυση.

Διευθυντικά στελέχη διαχείρισης λειτουργίας

(87) Μόνο αναφορικά με τα διευθυντικά στελέχη διαχείρισης λειτουργίας καταλήγει η Επιτροπή σε διαφορετικό συμπέρασμα. Η εκπαίδευση για την εν λόγω κατηγορία εργαζομένων περιλαμβάνει: αγγλικά, αρχές εργατικού δικαίου, επικοινωνία, διαχείριση συνομιλιών, διοίκηση προσωπικού, αρχές καθοδήγησης προσωπικού, διαχείριση συγκρούσεων, ανάπτυξη ομάδων, πραγματοποίηση συνεντεύξεων με υποψηφίους και επιχειρηματικές πρακτικές. Στο πλαίσιο του κοινοποιηθέντος σχεδίου, προβλέπεται να εκπαιδευτούν 110 διευθυντικά στελέχη διαχείρισης λειτουργίας και οι σχετικές επιλέξιμες δαπάνες εκτιμώνται σε [(1-2)] εκατ. ευρώ. Τα μέσα διευθυντικά στελέχη πρέπει να προέρχονται από τον κύκλο των εργαζομένων που ήδη έχουν ολοκληρώσει τα υπόλοιπα προγράμματα κατάρτισης (δηλαδή Ramp Agents II και το προσωπικό ασφαλείας).

(88) Η εν λόγω διοικητική εκπαίδευση συμπληρώνει την επαγγελματική εκπαίδευση για τους Ramp Agents, καθώς και για το προσωπικό ασφαλείας και δεν φαίνεται κατ' ανάγκη απαραίτητη για την ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων. Συνιστά μάλλον δυνατότητα ενίσχυσης για τους εργαζομένους που ήδη απασχολούνται στην περιοχή και των οποίων οι προσωπικές και κοινωνικές ικανότητες πρέπει να αναπτυχθούν. Επιπλέον, πρόκειται για γενική επαγγελματική εκπαίδευση, απαραίτητη όχι μόνο για τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, ενώ οι γνώσεις που αποκτώνται μπορούν να αξιοποιηθούν χωρίς κανένα πρόβλημα σε άλλες επιχειρήσεις, αλλά και να συντελέσουν στη βελτίωση του εργασιακού περιβάλλοντος και των σχέσεων μεταξύ των εργαζομένων στις επιχειρήσεις.

(89) Επί τη βάσει των παρατηρήσεων που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 87 και 88, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επαγγελματική εκπαίδευση για διευθυντικά στελέχη διαχείρισης λειτουργίας δεν προβλέπεται από σχετικές διατάξεις και υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων της DHL στον αερολιμένα Leipzig-Halle. Συνεπώς, το κόστος των συγκεκριμένων μέτρων είναι επιλέξιμο για ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση.

γ) ***Εύρος των απαιτούμενων μέτρων για την επαγγελματική εκπαίδευση***

(90) Σύμφωνα με τη μελέτη του κόστους που παρουσίασε η Γερμανία (βλ. αιτιολογική σκέψη 37), με 134 **Ramp Agents II** εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων. Εάν σε μια ομάδα διακίνησης εμπορευμάτων 6 ατόμων αντικατασταθούν και οι δυο δραστηριοποιούμενοι ως οδηγοί Ramp Agents II από Ramp Agents I, και πάλι θα ικανοποιούντο οι απαιτήσεις που καθορίζονται από τις σχετικές διατάξεις, καθώς και οι λειτουργικές ανάγκες. Η Γερμανία θεωρεί ότι δεν θα έπρεπε επομένως να εκπαιδευτούν από την DHL επιπλέον 76 Ramp Agents II. Άλλωστε η κατάρτισή τους θα παραλειπόταν χωρίς την ανάλογη ενίσχυση. Οι επιλέξιμες δαπάνες για τους επιπλέον 76 Ramp Agents II ανέρχεται σε [(0,5-1,5)] εκατ. ευρώ για γενικά προγράμματα κατάρτισης και στα [(0,01-0,03)] εκατ. ευρώ για ειδικά προγράμματα κατάρτισης.

(91) Ωστόσο, εάν πράγματι η DHL αντικαθιστούσε με Ramp Agents I τους Ramp Agents II που έχει οριστεί να απασχολούνται ως οδηγοί, θα έπρεπε και οι Ramp Agents I ως ένα βαθμό να εκπαιδευτούν, ιδίως εν όψει της χρήσης του Ground Service Equipment (αυτό ισχύει πρωτίστως για το δίπλωμα οδήγησης για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, για εργασία στην περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, διατάξεις για την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, πιστοποιητικά για οχήματα μεταφοράς φορτίων, παροχή οδηγιών σχετικά με κινδύνους στην περιοχή κίνησης των αεροσκαφών, παροχή οδηγιών πυρασφάλειας, πρώτες βοήθειες κτλ). Σύμφωνα με τη Γερμανία, το κόστος κατάρτισης για αυτούς τους επιπλέον Ramp Agents I ανέρχεται σε [(0,1-0,5)] εκατ. ευρώ για γενικά προγράμματα κατάρτισης και [(0,01-0,03)] εκατ. ευρώ για ειδικά προγράμματα κατάρτισης.

(92) Κατά την άποψη της Επιτροπής, πρέπει να αφαιρεθεί το κόστος με το οποίο ούτως ή άλλως θα επιβαρυνόταν η DHL για την ολοκληρωμένη κατάρτιση των αναγκαίων Ramp Agent I, ώστε οι επιλέξιμες δαπάνες των επιπλέον 76 Ramp Agents II να ανέρχονται σε [(0,4-1) εκατ.] ευρώ. Αφού μόνο αυτά τα προγράμματα κατάρτισης υπερβαίνουν το απαιτούμενο επίπεδο που θα έπρεπε σε κάθε περίπτωση να καλύψει η DHL, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μόνο γι' αυτό το ποσό μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση.

(93) Ακόμα και για το προσωπικό ασφαλείας η Γερμανία δηλώνει ότι το κέντρο διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων της DHL θα μπορούσε να λειτουργήσει ομαλά μόνο με 70 αντί των 110 εργαζομένων που είχαν αρχικά δηλωθεί. Η περικοπή 40 επιπλέον υπαλλήλων θα μπορούσε να αντισταθμιστεί ομαλά με ενισχυμένη παρακολούθηση με κάμερες, χωρίς να μειωθεί η ασφάλεια του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων. Στη σχετική μελέτη αναφέρεται ο απολύτως ελάχιστος αριθμός εργαζομένων που απαιτείται για την πραγματοποίηση των ελέγχων ασφαλείας για πρόσωπα και φορτία και πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό που αντιστοιχεί στις βάρδιες. Στον υπολογισμό λαμβάνονται υπόψη αφενός ο συνολικός αριθμός των ημερών εργασίας ανά εβδομάδα και αφετέρου η απασχόληση επιπλέον υπαλλήλων σε περίπτωση διακοπών ή ασθενείας, ώστε να διασφαλίζεται η αδιάκοπη λειτουργία. Από τη μελέτη προκύπτει το συμπέρασμα ότι ως προς αυτήν την πρόσθετη επαγγελματική εκπαίδευση οι επιλέξιμες δαπάνες θα ανέρχονταν σε [(0,05-0,2)] εκατ. ευρώ.

(94) Η Γερμανία εξηγεί συγχρόνως ότι η DHL σχεδιάζει την πρόσληψη 110 ατόμων για τον τομέα της ασφάλειας, αφού ως παγκοσμίως δραστηριοποιούμενη επιχείρηση υψηλού κύρους θα έπρεπε να αποφύγει κάθε επεισόδιο που θα έθιγε την ασφάλεια. Τέτοια περιστατικά θα μπορούσαν να βλάψουν την ποιότητα διακίνησης εμπορευμάτων, να προκαλέσουν σοβαρές καθυστερήσεις και να ζημιώσουν τη σχέση με τους πελάτες. Προκειμένου να μην τεθεί σε κίνδυνο η ομαλή διακίνηση εμπορευμάτων, η DHL έχει δημιουργήσει σκοπίμως συνθήκες «υπερασφάλειας». Συνεπώς η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα της Γερμανίας ότι το κέντρο διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων θα μπορούσε να λειτουργήσει ομαλά ακόμα και με 70 υπαλλήλους αντί των 110 στον τομέα της ασφάλειας. Σύμφωνα με το πλαίσιο αξιολόγησης που παρουσιάζεται στην αιτιολογική σκέψη 25, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επαγγελματική εκπαίδευση, αν και δεν προβλέπεται από σχετικές διατάξεις, είναι αναγκαία για την ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων και ως εκ τούτου η DHL θα την χορηγούσε σε κάθε περίπτωση.

(95) Με βάση το προεκτεθέν σκεπτικό μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι όλα τα προγράμματα κατάρτισης διά των οποίων 110 υπάλληλοι στον τομέα της ασφάλειας αποκτούν τις απαραίτητες γνώσεις για την έναρξη της δραστηριότητας και την περαιτέρω ομαλή λειτουργία του κέντρου διαχείρισης εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων πρέπει να διεξαχθούν σε κάθε περίπτωση. Επομένως, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι σχετικές δαπάνες δεν είναι επιλέξιμες για ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση.

Πίνακας 3

Επαγγελματική Ομάδα	Δηλωθείς αριθμός	Κατάρτιση υποχρεωτική για	Κατάρτιση προαιρετική για
Ramp Agent II	210	134	76
Προσωπικό τομέα ασφαλείας	110	110	0
Διευθυντικά στελέχη (διαχείρισης λειτουργίας)	110	0	110
Μηχανικοί αεροσκαφών με αρμοδιότητα πιστοποίησης CAT A	97	97	0
Μηχανικοί και τεχνικοί αεροσκαφών με αρμοδιότητα πιστοποίησης CAT B 1	68	68	0

(96) Βάσει της ανάλυσης κόστους που υπέβαλε η Γερμανία, η Επιτροπή υπολόγισε το κόστος για τα πρόσθετα μέτρα επαγγελματικής εκπαίδευσης ως εξής ([20]):

Πίνακας 4

(σε ευρώ)

Προσδιορισμός δαπάνης	Ramp Agent II (*)	Μεσαίο επίπεδο διοίκησης	Σύνολο
Εκπαιδευτές (Θεωρία και πράξη)	[…]	[…]	
Διοικητικά έξοδα	[…]	[…]	
Έξοδα κίνησης	[…] (**)	[…]	
Συνολικό κόστος εκπαιδευτών	[…]	[…]	[…]
Δαπάνες προσωπικού (εκπαιδευμένου)	[…]	[…]	[…] (με δυνατότητα μόνο για μερική ενίσχυση)
Σύνολο επιλέξιμων δαπανών: […]			
Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: 60 %			
Ενίσχυση: 1 578 109			

(*) Από τα ποσά που αναφέρονται στους πίνακες έχουν ήδη αφαιρεθεί οι δαπάνες κατάρτισης για τους Ramp Agents I. Οι δαπάνες που αναφέρονται τελευταίες υφίστανται σε κάθε περίπτωση, δηλαδή ακόμα και στο εναλλακτικό σενάριο που παραθέτει η Γερμανία (αντικατάσταση ορισμένου αριθμού Ramp Agents II από μικρότερο αριθμό Ramp Agents I με πληρέστερη κατάρτιση).

(**) Με βάση τις πληροφορίες που έχει υποβάλει η Γερμανία, για τα ανωτέρω έξοδα κίνησης δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα έξοδα κίνησης που σχετίζονται με ειδικά προγράμματα κατάρτισης ύψους […] ευρώ, για τα οποία υπάρχει δυνατότητα ενίσχυσης. Η Επιτροπή συμπεραίνει εξ αυτού ότι οι γερμανικές αρχές δεν σκοπεύουν να ζητήσουν ενίσχυση για το ποσό αυτό.

([20]) Η επιπλέον κατάρτιση περιλαμβάνει σε μεγάλο βαθμό γενική επαγγελματική εκπαίδευση, ενώ μόνο για τους Ramp Agents II προβλέπονται μέτρα ειδικής επαγγελματικής εκπαίδευσης ύψους […] ευρώ. Εντούτοις η κατάρτιση των Ramp Agents I, οι οποίοι —σε περίπτωση μη ενίσχυσης— θα αντικαθιστούσαν τους καλύτερα καταρτισμένους υπαλλήλους, περιλαμβάνει μέτρα ειδικής επαγγελματικής εκπαίδευσης της τάξεως των […] ευρώ, με αποτέλεσμα τον συμψηφισμό των εν λόγω δυο ποσών.

δ) ***Υπολογισμός επιτρεπόμενου ποσού ενίσχυσης***

(97) Το κοινοποιηθέν μέτρο {με δηλωθείσες επιλέξιμες δαπάνες ύψους [(10-15)] εκατ. ευρώ} αφορά, μεταξύ άλλων, δαπάνες ύψους [(8-12)] εκατ. ευρώ, τις οποίες θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να αναλάβει η DHL, ακόμα και χωρίς την ενίσχυση για επαγγελματική εκπαίδευση. Αυτό το τμήμα της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης δεν οδηγεί σε πρόσθετα μέτρα κατάρτισης, αλλά αφορά κανονικά λειτουργικά έξοδα της επιχείρησης και έχει επομένως ως επακόλουθο τη μείωση των συνηθισμένων δαπανών της επιχείρησης. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση δεν είναι δυνατόν να εγκριθεί.

(98) Ως προς τα υπόλοιπα μέτρα, οι επιλέξιμες δαπάνες ανέρχονται στα [(2-3)] εκατ. ευρώ. Αυτό αντιστοιχεί σε ποσό ενίσχυσης ύψους 1 578 109 ευρώ. Μόνο το εν λόγω τμήμα της ενίσχυσης ανταποκρίνεται στα κριτήρια συμβατότητας με την κοινή αγορά.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(99) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση για την DHL Λειψίας αφορά αφενός δαπάνες ύψους [(8-12)] εκατ. ευρώ, τις οποίες η DHL θα ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει ούτως ή άλλως, δηλαδή ακόμα και σε περίπτωση μη χορήγησης ενίσχυσης, και αφετέρου δαπάνες ύψους 2 630 182 ευρώ για επαγγελματική εκπαίδευση που υπερβαίνει το επίπεδο που απαιτείται από τις σχετικές διατάξεις και τις ανάγκες λειτουργίας της επιχείρησης.

(100) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι το τμήμα της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης που δεν απαιτείται για τη σχετική επαγγελματική εκπαίδευση δεν οδηγεί σε πρόσθετα μέτρα επαγγελματικής εκπαίδευσης, αλλά καλύπτει κανονικά λειτουργικά έξοδα της επιχείρησης και επομένως καθιστά δυνατή τη μείωση των δαπανών που συνήθως βαρύνουν την επιχείρηση. Ως εκ τούτου, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η ενίσχυση θα προκαλούσε στρέβλωση του ανταγωνισμού και θα επηρέαζε τους όρους των συναλλαγών σε βάρος του κοινού συμφέροντος. Επομένως, η ενίσχυση δεν μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Επειδή δεν ισχύει καμία από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης ΕΚ, η ενίσχυση ύψους 6 175 198 ευρώ δεν πληροί τα κριτήρια συμβατότητας με την κοινή αγορά.

(101) Τα υπόλοιπα κοινοποιηθέντα μέτρα με επιλέξιμες δαπάνες ύψους [(2-3)] εκατ. ευρώ, για τα οποία προβλέπεται ενίσχυση ύψους 1 578 109 ευρώ, πληρούν τα κριτήρια που ορίζει το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ για τη συμβατότητα με την κοινή αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση ύψους 6 175 198 ευρώ που προτίθεται να χορηγήσει η Γερμανία στην DHL δεν είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

Το υπόλοιπο μέρος της κρατικής ενίσχυσης ύψους 1 578 109 ευρώ που προτίθεται να χορηγήσει η Γερμανία στην DHL είναι κατά το άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

Η Γερμανία καλείται να ενημερώσει την Επιτροπή εντός δυο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 2 Ιουλίου 2008.

Για την Επιτροπή

Neelie KROES

Μέλος της Επιτροπής