II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2008 m. liepos 2 d.

dėl valstybės pagalbos, kurią Vokietija ketina suteikti bendrovei DHL (pranešta dokumentu C 18/07 (ex N 874/06))

(pranešta dokumentu Nr. C(2008) 3178)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/878/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal minėtų straipsnių nuostatas [1],

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2006 m. gruodžio 21 d. raštu Vokietija pranešė apie pagalbą mokymui bendrovei DHL.

(2) 2007 m. birželio 27 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos mokymui bendrovei DHL. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* [2]. Vokietija, atsakydama į tai, 2007 m. rugsėjo 26 d. rašte išdėstė savo nuomonę.

(3) Komisija pakvietė suinteresuotuosius asmenis pateikti pastabas. DHL 2007 m. spalio 15 d. raštu ir *UPS Deutschland* 2007 m. spalio 26 d. raštu išdėstė savo nuomonę. Šios pastabos pateiktos Vokietijai 2007 m. lapkričio 16 d. ir 2007 m. lapkričio 20 d. raštais, dėl kurių pastaroji galėjo pareikšti savo nuomonę. Vokietija atsakymą pateikė 2007 m. gruodžio 14 d. raštu. Komisija 2008 m. vasario 12 d. ir 2008 m. birželio 5 d. elektroniniu laišku paprašė papildomos informacijos. Vokietija atsakė 2008 m. vasario 14 d., 2008 m. kovo 31 d. ir 2008 m. birželio 17 d. raštais.

2. PROJEKTO APRAŠYMAS

2.1. Pagalbos gavėjas

(4) DHL bendrovė, kurios apyvarta visame pasaulyje 2005 m. siekė 18,2 mlrd. EUR, yra viena iš pirmaujančių skubių siuntų gabenimo paslaugų įmonių. Įmonė 100 proc. pavaldi bendrovei *Deutsche Post AG*.

(5) DHL bendrovė Leipcigo-Halės vietovėje (Vokietija) pastatė naują skubių siuntų ir oro krovinių transporto logistikos centrą, kuris turėjo pradėti veikti 2007 m. spalio mėn. pabaigoje. Šio projekto investicinės išlaidos iš viso sudarė 250 mln. EUR. 2004 m. balandžio mėn. DHL bendrovei suteikta maždaug 70 mln. EUR regioninė investicinė pagalba, kurią Komisija patvirtino kaip pagalbą N 608/2003, nustatydama didžiausią leistiną 28 % valstybės pagalbos intensyvumą.

[1] OL C 213, 2007 9 12, p. 28.
[2] Žr. 1 išnašą.

(6) Skubių siuntų ir oro krovinių centrą valdo dvi pagalbą gaunančios įmonės *DHL Hub Leipzig GmbH* (toliau – *DHL Hub*) ir *European Air Transport Leipzig GmbH* (toliau – DHL EAT), kurios per kitas pavaldžiąsias bendroves nuosavybės teise 100 proc. priklauso bendrovei *Deutsche Post AG*. *DHL Hub* teiks antžeminio aptarnavimo paslaugas, susijusias su oro krovinių gabenimu, o *DHL EAT* bus atsakinga už techninę DHL bendrovės lėktuvų parko priežiūrą.

(7) Abi bendrovės – *DHL Hub* ir DHL EAT – įsisteigusios regione, kuriame gali būti skatinama ekonomikos plėtra, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punkte.

2.2. **Mokymo projektas**

(8) DHL bendrovė logistikos centre teikia visas antžeminio aptarnavimo paslaugas, taip pat atlieka visų atvykstančių ir išvykstančių lėktuvų skrydžių parangos ir perono techninę kontrolę. Šiuose darbo sektoriuose įmonė ketina palaipsniui įdarbinti maždaug 1 500 asmenų ir juos atitinkamai parengti. Tačiau pagalba, apie kurią pranešta, susijusi tik su mokymo priemonėmis, skirtomis 485 darbuotojams.

(9) Vokietija pranešė apie mokymo priemonėms skirtą tiesioginę 7 753 307 EUR dotaciją, kurią lygiomis dalimis teikia Saksonijos ir Saksonijos-Anhalto žemės.

(10) DHL bendrovės planuojamas mokymo priemones įgyvendina *DHL Hub* (320 asmenų) ir DHL EAT (165 asmenims) ([3]).

2.2.1. *DHL Hub*

(11) *DHL Hub* siūlomos kvalifikacijos kėlimo priemonės daugiausia yra bendrosios mokymo priemonės, kuriomis darbuotojams suteikiama žinių ir diegiami gebėjimai atlikti tam tikrus darbus. Mokymą sudaro teorinė dalis ir praktinių žinių perteikimas tiesiogiai darbo vietoje. *DHL Hub* mokymo priemonės skirtos iš viso 320 darbuotojų, dirbančių toliau išsamiau aprašytus darbus:

1 lentelė

Profesinė grupė	Skaičius	Uždaviniai
Antžemines paslaugas teikiantys darbuotojai (rampos darbuotojai II)	210	Lėktuvų pakrovimas ir iškrovimas
Saugumo darbuotojai	110	Keleivių ir krovinių kontrolė
(Operatyviniai) vadovaujantys darbuotojai	(110) (*)	Viduriniosios grandies vadovybės uždaviniai; personalo vadyba ir planavimas; vadovavimas

(*) DHL bendrovė papildomai mokys vadybos 110 darbuotojų, kurie jau dalyvavo kitoje mokymo programoje, skirtoje, pavyzdžiui, rampos darbuotojams II, saugumo darbuotojams arba technikams (mechanikams).

([3]) Sprendime pradėti procedūrą mokymo projektas aprašytas išsamiau.

a) ***Antžemines paslaugas teikiantys darbuotojai (rampos darbuotojai II)***

(12) Pagrindiniai rampos darbuotojų uždaviniai – laiku pakrauti ir iškrauti lėktuvo krovinius, aptarnauti ir valdyti vadinamąją antžeminio aptarnavimo įrangą (angl. *ground service equipment*), perduoti skrydžio dokumentaciją, parengti ataskaitas ir palaikyti ryšį su pilotais bei oro uosto tarnybomis.

(13) Rampos darbuotojų mokymą sudaro 19 kursų ir praktinė mokymo dalis; jis trunka 77 mokymo dienas, iš jų 47 dienas mokoma darbo vietoje. Mokymo priemonė skirta darbuotojams, kurių profesinis išsilavinimas nesusijęs su nagrinėjama mokymo priemone. Teorinė mokymo dalis turi būti įsisavinta iki priimant dirbti į *Hub*. Į mokymą taip pat įtrauktas važtos pakavimo įrangos kursas (angl. *unit load device build up*), kuris laikomas specialiąja mokymo priemone, supažindinančia su tam tikrų vien tik DHL bendrovės naudojamų konteinerių konstrukcija. Be to, į bendrąjį mokymą įtraukta:

a) bendrasis saugumo mokymas, pavyzdžiui, priešgaisrinė apsauga, pakrovimo durų valdymas, pirmoji pagalba, mokymas apie pavojingus krovinius ir saugos nuostatos oro uosto perone;

b) bendrasis specializuotas mokymas, kurį baigus gaunamas atitinkamas kvalifikacijos pažymėjimas, pavyzdžiui, oro uosto perono vairuotojo pažymėjimas; antžeminio aptarnavimo įranga (supažindinimas su aptarnavimo prietaisais) ir specializuotas mokymas, kurį baigus gaunamas krautuvų vairuotojo pažymėjimas;

c) kitos techninės mokymo priemonės, pavyzdžiui, lėktuvų transportavimas, ledo (sniego) šalinimo būdai ir įvadas į darbą oro uosto perone; bei

d) kai kurie bendrieji praktiniai mokymai, pavyzdžiui, aplinkos vadyba (ISO/DIN standartas 14001) ir kokybės vadyba bei procesai (ISO/DIN standartas 9001).

(14) Nacionaliniuose ir Europos teisės aktuose iš esmės nėra numatyta nei mažiausio rampos darbuotojų II skaičiaus, nei jų specialiųjų mokymo reikalavimų ar kvalifikacijos pažymėjimų. Tačiau Vokietija nurodė, kad penki iš numatytų kursų pagal galiojančias nuostatas yra privalomi visiems darbuotojams (tarp jų – priešgaisrinė apsauga, pirmoji pagalba, mokymas apie pavojingus krovinius ir saugos nuostatos oro uosto perone) ([4]) ir kad tam tikras mažiausias asmenų skaičius (maždaug 70) privalo baigti

([4]) Darbuotojai, tiesiogiai užsiimantys krovinių tvarkymu, pagal įstatymo nuostatas privalo turėti valstybės pripažintą kvalifikacijos pažymėjimą, įrodantį gebėjimą tvarkyti krovinius; visi darbuotojai, dirbantys ne viešajame oro uosto sektoriuje, turi išklausyti saugumo mokymo kursą; lėktuve dirbantys darbuotojai privalo baigti pakrovimo durų valdymo kursą; be to, darbuotojai – atsižvelgiant į darbo pobūdį – privalo turėti prietaisų ir transporto priemonių valdymo kvalifikaciją.

papildomus kursus, įskaitant atitinkamą mokymą darbo vietoje, t. y. pakrovimo durų valdymą ir su kvalifikacijos pažymėjimu susijusias bendrąsias mokymo priemones. Atitinkamai parengti asmenys savo žinias galiausiai per trumpus mokymus gali perduoti kolegoms.

(15) Vokietija pranešė, kad galimas ir išorės paslaugų pirkimas, ir pateikė atitinkamą išlaidų įvertinimą.

b) ***Saugumo darbuotojai***

(16) Saugumo darbuotojo veikla apima keleivių ir krovinių kontrolę siekiant užtikrinti sklandų darbą. Saugumo darbuotojų mokymą sudaro tik bendrojo pobūdžio mokymas:

a) bendrasis saugumo mokymas, pavyzdžiui, priešgaisrinė apsauga, pirmoji pagalba, mokymas apie pavojingus krovinius;

b) saugumo darbuotojams pagal įstatymą privalomi bendrieji specializuoti saugumo mokymai, pavyzdžiui, teroristinių išpuolių užkardymas, prieigos kontrolė, patikra ir apieška, bagažo ir krovinio saugumas, ginklai ir su saugumu susijusios sritys;

c) kitos bendrosios specializuotos mokymo priemonės, kurias baigus gaunamas kvalifikacijos pažymėjimas, pavyzdžiui, oro uosto perono vairuotojo pažymėjimas;

d) kiti bendrieji specializuoti saugumo mokymai šiose srityse: teisė, mokslas apie ginklus ir sprogias medžiagas, kontrolės pagrindai ir rentgeno nuotraukų vertinimas;

e) kai kurios bendrosios mokymo priemonės, pavyzdžiui, kokybės vadyba ir procesai (ISO/DIN standartas 9001).

(17) Mokymo priemonės atitinka specialius nacionalinius ir Europos teisės aktus. DHL planuoja išsamų visų saugumo darbuotojų saugumo mokymą, tačiau negavus valstybės pagalbos, tektų apsiriboti siauresniu, tai yra bendruoju specializuotu saugumo mokymu. Taip pat numatoma organizuoti ir kitus bendruosius saugumo mokymus, tačiau tik ribotam darbuotojų skaičiui, o šie savo žinias turėtų perteikti kitiems darbuotojams.

(18) Vokietijos duomenimis, šiuo atveju kaip alternatyva taip pat galimas išorės paslaugų pirkimas, o su tuo susijusios išlaidos būtų maždaug [(15–30 %)] (*) mažesnės už DHL personalo išlaidas.

c) ***Viduriniosios grandies vadovų mokymas***

(19) Operatyvinių viduriniosios grandies vadovų mokymas skirtas darbuotojams, kurie dirba visame logistikos centre. Komisijos manymu, pirmiausia jie dalyvauja minėtose mokymo programose, o paskui jiems perteikiamos išsamesnės žinios apie jų vadovaujamas sritis (sektorius). Mokymo priemonėse numatyti dalykai apima darbo teisę, komunikacijos pagrindus, personalo ir konfliktų vadybą, užsienio kalbas ir darbo grupių sudarymą.

2.2.2. *DHL EAT*

(20) DHL EAT bendrovės veikla iš esmės susijusi su lėktuvų techninе priežiūra iki išleidimo skrydžiui. Mokymo priemonės DHL EAT bendrovėje susijusios su tokia veikla ir skirtos iš viso 165 darbuotojams:

2 lentelė

Profesinė grupė	Skaičius	Uždaviniai
Lėktuvų mechanikai, turintys teisę išleisti skrydžiui lėktuvą (CAT A kategorijos licencija)	97	Paprasta planinė techninė priežiūra (angl. *line maintenance*) ir paprastų trūkumų pašalinimas iki skrydžio leidimo išdavimo
Lėktuvų technikai ir mechanikai, turintys teisę išleisti skrydžiui lėktuvą (CAT B1 kategorijos licencija)	68	Techninio aptarnavimo darbai, įskaitant oro transporto priemonių struktūros, variklių ir elektros sistemų darbus, iki skrydžio leidimo išdavimo

2.3. **Tinkamos finansuoti mokymo išlaidos ir planuojama pagalba**

(21) Vokietija pranešime pateikė tinkamų finansuoti mokymo išlaidų apžvalgą, kuri išdėstyta sprendime pradėti procedūrą. Bendros tinkamos finansuoti mokymo projekto išlaidos siekė [(10–15)] mln. EUR, o planuojama pagalba mokymui – 7 753 307 EUR.

3. **SPRENDIMAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ**

(22) Pradėta oficiali tyrimo procedūra, nes Komisija abejojo, ar pagalba mokymui yra suderinama su bendrąja rinka.

(*) Duomenys, pateikti laužtiniuose skliaustuose, yra profesinė paslaptis.

(23) Komisija ypač suabejojo, ar iš tikrųjų reikalinga pagalba mokymo projektui vykdyti. Ji nurodė, kad pagalba mokymui gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą tik tada, jei ji nėra tiesiogiai reikalinga pagalbos gavėjo veiklai. Todėl Komisija atkreipė dėmesį į ankstesnę savo sprendimų priėmimo praktiką ([5]). Komisija turėjo pagrindo manyti, kad pagalbos gavėjas ir neskyrus pagalbos vis tiek turėtų rengti savo darbuotojams tam tikros apimties panašias mokymo priemones.

(24) Pirma, DHL, akivaizdžiai daug investavusi į oro transporto logistikos centrą, taip pat norėjo, kad jis pradėtų veikti. Vokietija patvirtino, kad darbuotojai iš Belgijos iš esmės nebuvo pasirengę vykti dirbti į Vokietiją. Todėl, norėdama pradėti veiklą, DHL bendrovė turėjo įdarbinti naujų darbuotojų.

(25) Antra, logistikos centro veiklai vykdyti reikalingas tam tikras, daugiausia specializuotas darbuotojų mokymas, apimantis šias sritis:

a) **veiklai vykdyti reikalingų specialių verslo žinių perteikimas**: tai yra žinių apie tam tikras būtent DHL bendrovei būdingas krovinių sistemas;

b) **tam tikros veiklai vykdyti įstatymų reikalaujamos kvalifikacijos įgijimas**: kitaip tariant, tai reiškia, kad tam tikras skaičius darbuotojų turi būti susipažinęs su saugumo reikalavimais. Tai privaloma pagal įstatymus ir turi būti patvirtinta oficialiais sertifikatais. Toks reikalavimas keliamas todėl, kad DHL paslaugos iš esmės susijusios su didele saugumo rizika;

c) **logistikos centro veiklai vykdyti tiesiogiai reikalingo bendrojo specializuoto mokymo organizavimas**: tai yra rampos darbuotojų II kursai, kuriuose numatyti mokymai, susiję su lėktuvų transportavimu, ledo pašalinimu nuo lėktuvo, oro uosto perono ir keltuvų vairuotojo pažymėjimų išdavimu, taip pat saugumu oro uosto perone;

d) **mokymas darbo vietoje siekiant užtikrinti sklandžią krovinių pristatymo oro transportu centro veiklą**: per šį mokymą dalyviai supažindinami su darbo procesais, kurie oro krovinių gabenimui itin svarbūs, nes lėktuvai turi būti pakraunami pagal griežtą grafiką ir vienintelė klaida gali tapti didelių vėlavimų priežastimi;

e) **kitų bendrųjų žinių**, kurios nepatenka į b–d punktus, *perteikimas*.

(26) Trečia, Komisija suabejojo, ar DHL bendrovė vietos ir Europos darbo rinkoje pajėgs rasti tiek veiklai reikalingų darbuotojų, turinčių minėtų gebėjimų.

(27) Ketvirta, Komisija suabejojo, ar darbuotojų, jau turinčių reikiamą kvalifikaciją, įdarbinimas būtų tinkama alternatyva įmonės vidaus mokymams. Komisija manė, kad bent jau specialiąsias mokymo priemones ir saugumo mokymus DHL bendrovė vis tiek turėtų organizuoti, nes specialiojo profesinio mokymo nepriklausomi lektoriai pasiūlyti negali, o DHL turi įrodyti galinti suteikti adekvatų praktinį saugumo mokymą.

(28) Penkta, Komisijai kėlė abejonių tai, ar iš tikrųjų DHL galėtų atsisakyti kai kurių mokymo pakete esančių kursų, nes pagal pranešimą ypač antžeminio aptarnavimo paslaugas teikiantiems darbuotojams numatyta, kad net ir tie asmenys, kurie jau turi atitinkamą kvalifikacijos pažymėjimą, turės dar kartą dalyvauti visoje mokymo programoje. Be to, suabejota ir tuo, ar iš tikrųjų galima mokyti tik ribotą skaičių darbuotojų, nes tai galėtų pakenkti sklandžiai veiklai. Be to, DHL, atsižvelgdama į mokymus, sąmoningai įdarbino visus darbuotojus, todėl nebūtų prasmės nevykdyti planuoto mokymo ir mokėti darbuotojams, kurie nevykdo jokios veiklos.

(29) Šešta, Komisijai kėlė abejonių DHL teiginys, kad nesuteikus pagalbos įvairios paslaugos būtų pavestos išorės įmonėms, taip siekiant išvengti planuotų mokymo priemonių, nes, viena vertus, net ir šiuo atveju kai kurios a, b ir d punktuose nurodytos mokymo priemonės būtų papildomai reikalingos, ir, kita vertus, visa DHL investicija Leipcigo-Halės vietovėje yra skirta tam, kad visas skubių siuntų pristatymo paslaugas teiktų jos pačios darbuotojai ir – kaip Komisija suprato iš pokalbių su Vokietijos valdžios institucijomis – šios paslaugos būtų teikiamos netgi tame pačiame oro uoste dirbantiems konkurentams.

(30) Tačiau Komisija, išskyrus vieną punktą, neabejojo, kad mokymo išlaidos iš esmės apskaičiuotos teisingai. Vienintelė Komisijos išsakyta abejonė susijusi su tuo, kad didžioji dalis mokymų turėtų vykti darbo vietoje ir todėl apskaičiuojant išlaidas mokymo dalyviams galbūt reikėtų neįtraukti gamyboje praleistų valandų.

([5]) Žr. 2007 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimą 2007/612/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Belgija numato suteikti Antverpene įsikūrusiai įmonei *General Motors Belgium*, OL L 243, 2007 9 18, p. 71 ir 2006 m. liepos 4 d. Komisijos sprendimą 2006/938/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Belgija ketina skirti *Ford Genk*, OL L 366, 2006 12 21, p. 32.

4. **VOKIETIJOS PASTABOS**

(31) Vokietija teigia, kad pagalba mokymui, apie kurią pranešta, atitinka visas 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 68/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo pagalbai mokymui ([6]) nurodytas suderinamumo sąlygas. Pirma, Vokietija įtikinamai įrodė, kad mokant darbo vietoje neįtraukiamos gamyboje praleistos valandos.

(32) Antra, Vokietija nesutinka, kad nagrinėjamu atveju Komisija turi teisę taikyti būtinumo kriterijų, nes taip pažeistų vienodo požiūrio principą. Tokiam naujam požiūriui nėra jokio teisinio pagrindo, ir jis prieštarauja atitinkamiems EB teisės aktams bei Komisijos sprendimų praktikai.

(33) Vokietija teigia, kad Reglamento (EB) Nr. 68/2001 11 konstatuojamojoje dalyje nurodyti trys kriterijai, pagal kuriuos reikia patikrinti, ar pagalba apsiriboja būtinu mažiausiu dydžiu: planuojamo mokymo rūšis, įmonės dydis ir jos geografinė vietovė. Atsižvelgiant į šiuos tris kriterijus sprendžiama, ar pagalbos priemonės turėtų skatinamąjį poveikį ir ar būtų proporcingos. Pagal Bendrijos rekomendaciją dėl valstybės pagalbos mokymui ([7]) skatinamasis poveikis nepreziumuojamas tik pagalbos specialiosioms mokymo priemonėms atveju, kai pagalba teikiama didelėms įmonėms, įsikūrusioms ne remtinuose regionuose pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a arba c punktus. Kadangi mokymo projektą, apie kurį pranešta, sudaro daugiau kaip 80 % bendrųjų mokymo priemonių, ir jis skirtas įmonei, įsisteigusiai pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punktą remtiname regione, pagalba mokymui turi skatinamąjį poveikį. Be to, pagalbos, apie kurią pranešta, didžiausias leistinas intensyvumas nėra viršijamas, todėl mokymo pagalbos teigiamas poveikis proporcingas konkurencijos iškreipimui ir atitinka proporcingumo kriterijų.

(34) Trečia, Vokietija pabrėžia, kad Komisija, vertindama projektus, apie kuriuos privaloma pranešti, taip pat turi laikytis 32 punkte minėtų suderinamumo kriterijų. Vokietija teigia, kad pagalbai, apie kurią nėra privaloma pranešti, ir pagalbai, kuri viršija 1 mln. EUR ribą ir todėl apie ją būtina pranešti, nederėtų taikyti skirtingų suderinamumo kriterijų; projektų, apie kuriuos privaloma pranešti, vertinimas neturėtų būti labiau ribotas negu projektų, apie kuriuos pranešti nereikia. Todėl pagalba mokymui suderinama su bendrąja rinka, jei ji atitinka visas Reglamente (EB) Nr. 68/2001 nurodytas sąlygas. Vokietijos nuomone, ilgametė Komisijos sprendimų praktika tokį aiškinimą patvirtina Sprendime dėl pagalbos bendrovei *Volvo Gent* ([8]). Vokietija aiškiai nurodo, kad Komisija taip pat turėtų atkreipti dėmesį į tai, kad DHL mokymo projektas atitinka sprendime *Webasto* ([9]) nustatytas sąlygas.

(35) Ketvirta, skirtingų vertinimo kriterijų taikymas pažeidžia teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus.

(36) Penkta, Vokietija teigia, kad Komisijos sprendimai dėl pagalbos bendrovėms *Ford Genk* ir *GM Antwerp* šiuo atveju nesudaro precedento, nes minėtų atvejų aplinkybės kitokios. Abiem minėtais atvejais pagalba mokymui numatyta naujam modeliui diegti ir darbuotojų užimtumui palaikyti, o pagalba mokymui DHL bendrovės atveju skirta naujų darbuotojų, kurie dirbs naujame oro krovinių logistikos centre, mokymui. Be to, DHL projektas nuo abiejų minėtų atvejų skiriasi tuo, kad: DHL mokymo priemones daugiau kaip 80 % sudaro bendrosios mokymo priemonės; įmonė įsikūrusi remtiname regione, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punkte; DHL, įsteigdama oro krovinių logistikos centrą, nori sukurti naujų darbo vietų; be to, oro krovinių vežimo oro transportu sektoriui, priešingai nei automobilių pramonei, būdingas ne pajėgumų perteklius, o didelis augimo tempas.

(37) Šešta, Vokietija pateikia papildomos informacijos sprendime pradėti procedūrą iškeltais klausimais. Vokietija teigia, kad atitinkamuose teisės aktuose nustatyti minimalūs parengimo laipsnio standartai. Tačiau juose nėra nurodytas mažiausias atitinkamai išmokytų darbuotojų, kuriuos turi įdarbinti įmonė, skaičius. Vokietija taip pat nurodo, kad logistikos centro veiklai vykdyti reikia priimti daug darbuotojų, ir daro išvadą, kad mokymo priemonės papildomiems darbuotojams viršija centro veiklai būtiną mažiausią dydį. Pagal Vokietijos pateiktą nepriklausomo mokymo konsultanto tiriamąją studiją DHL bendrovė Leipcigo-Halės logistikos centro veiklą galėtų nesunkiai pradėti ir su mažesniu, negu numatyta mokymo projekte, išmokytų darbuotojų skaičiumi.

([6]) OL L 10, 2001 1 13, p. 20.
([7]) OL C 343, 1998 11 11, p. 10.
([8]) 2008 m. kovo 11 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos C 35/07, kurią Belgija ketina suteikti *Volvo Cars* Gente (dar nepaskelbtas OL).
([9]) 2006 m. gegužės 16 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos N 635/05, kurią Portugalija ketina suteikti *Webasto*, OL C 306, 2006 12 15, p. 12.

5. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(38) Pagalbos gavėja DHL taip pat pateikė pastabų, kuriose panašiai kaip Vokietija teigia, kad Komisija vertindama suderinamumą nukrypsta nuo savo ankstesnės bendrosios sprendimų praktikos. Pagalba, apie kurią pranešta, atitinka visus Reglamente (EB) Nr. 68/2001 nurodytus kriterijus. Toks požiūris pažeidžia teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus, neleidžiančius vertinti kitaip, nei ankstesniuose sprendimuose dėl pagalbos mokymui, kur būtinumo klausimas išsamiai tirtas nebuvo. Be to, sprendimai dėl pagalbos bendrovėms *Ford Genk* ir *GM Antwerp* neatspindi bendrosios sprendimų praktikos, nes minėti atvejai buvo susiklostę kitaip ir jų aplinkybės nėra tokios pačios kaip DHL bendrovės Leipcige atveju. DHL atkreipia dėmesį į 2006 m. birželio mėn. Komisijos sprendime dėl pagalbos mokymui *Webasto* patvirtinimo nustatytus kriterijus, pagal kuriuos ir DHL mokymo projektas turėtų būti suderinamas su bendrąja rinka. Galiausiai DHL pakartoja, kad nukrypstantis mokymo projekto, apie kurį pranešta, vertinimas neleistinai pažeidžia DHL bendrovės interesus.

(39) Be to, DHL pateikia papildomos informacijos Komisijos sprendime pradėti procedūrą iškeltais klausimais. Pirma, atitinkamuose nacionaliniuose, Europos ir tarptautiniuose teisės aktuose darbuotojų mokymui ir kvalifikacijai oro krovinių vežimo ir oro transporto priemonių aptarnavimo sektoriuje nustatyti tik turinio reikalavimai, bet ne mažiausias darbuotojų skaičius. Antra, numatomos mokymo priemonės ne tik atitiktų teisines sąlygas, bet ir viršytų privalomą mokymo apimtį. Todėl galėtų būti svarstomos visų priemonių, kurios viršija teisinius reikalavimus, alternatyvos (pavyzdžiui, užsakomosios paslaugos ir išorės paslaugų pirkimas). Tačiau, kadangi šios alternatyvos yra tik įsivaizduojami variantai, DHL nepavedė atlikti detalesnio išlaidų įvertinimo, kuriame būtų nurodytos išlaidos, reikalingos bet kuriuo atveju privalomam ir (arba) mažiausios apimties mokymui, ir kartu nurodytos papildomos išlaidos išorės paslaugoms pirkti ir (arba) jau išmokytiems specialistams įdarbinti. DHL neturi informacijos ir apie sektoriui būdingą mokymo apimtį.

(40) Be to, DHL konkurentė, įmonė UPS, pateikė pastabų, kuriose ji palaiko Komisijos nuomonę. Pirma, UPS aiškina, kad įdarbinant naujus darbuotojus *DHL Hub* ir DHL EAT bendrovėse bet kuriuo atveju būtina organizuoti tam tikrą mokymą ir instruktažą. Tam tikros apimties mokymas vis tiek reikalingas, ir įmonė turėtų jį organizuoti ir neskyrus pagalbos.

(41) Antra, UPS teigia, kad DHL pagal atitinkamus nacionalinius ir Europos teisės aktus privalo savo darbuotojams – pavyzdžiui, reguliuojamosioms agentūroms – rengti mažiausios reikiamos apimties mokymus. Pagal 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2320/2002, nustatantį civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles ([10]), reguliuojamąsias agentūras turi įvardyti, įgalioti ir pripažinti kompetentingos valdžios institucijos (šiuo atveju Federalinė aviacijos tarnyba, vok. *Luftfahrt-Bundesamt*). Šiuo tikslu Federalinė aviacijos tarnyba *Luftfahrt-Bundesamt* patvirtino gaires ir pavyzdinį mokymo planą, kuriame nustatyti privalomi mokymai. Privalomas mokymas DHL EAT bendrovės darbuotojams nustatytas 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo ([11]). Trečia, DHL yra gavusi regioninę pagalbą naujoms darbo vietoms kurti, todėl nėra pagrindo manyti, jog DHL atsisakytų mokymo priemonių, įdarbintų mažiau darbuotojų ir nuspręstų naudotis kitų teikiamomis išorės ar užsakomosiomis paslaugomis.

6. PAGALBOS VERTINIMAS

6.1. Valstybės pagalbos buvimas

(42) Komisija mano, kad priemonė yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, ir teikiama subsidijos forma iš valstybės išteklių. Priemonė yra selektyvi, nes pagalba teikiama tik DHL bendrovei. Selektyvi subsidija gali iškreipti konkurenciją, nes ja DHL bendrovei suteikiamas pranašumas pagalbos negaunančių konkurentų atžvilgiu. Galiausiai reikia pabrėžti, kad skubių siuntų pristatymo paslaugų rinkoje, kurioje DHL laikoma viena pirmaujančių įmonių, tarp valstybių narių vyksta intensyvi prekyba.

(43) Vokietija teikia paraišką dėl pagalbos patvirtinimo, remdamasi Reglamentu (EB) Nr. 68/2001.

(44) Pagal Reglamento (EB) Nr. 68/2001 5 straipsnį pagalbai, kuri vienos įmonės vienam mokymo projektui viršija 1 mln. EUR sumą, nėra taikoma išimtis atleisti nuo pareigos pranešti, bet taikomi EB sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatyti reikalavimai. Komisija konstatuoja, kad ketinama suteikti pagalba siekia 7 753 307 EUR ir turi būti mokama vienai įmonei ir kad mokymo priemonės yra vienas projektas. Todėl, Komisijos nuomone, apie ketinamą suteikti pagalbą privaloma pranešti; Vokietija pareigą pranešti atliko.

([10]) OL L 355, 2002 12 30, p. 1.
([11]) OL L 315, 2003 11 28, p. 1.

(45) Reglamento (EB) Nr. 68/2001 16 konstatuojamojoje dalyje patvirtinamas 5 straipsnyje nurodytas ketinimas ir išaiškinta, kad tokiai pagalbai negali būti taikoma išimtis: „Komisija ir toliau turėtų atskirai vertinti kiekvieną didelės apimties pagalbą, prieš pradedant ją įgyvendinti."

(46) Vertindama konkrečią pagalbą mokymui, kuriai netaikoma išimtis pagal Reglamentą (EB) Nr. 68/2001, Komisija, atsižvelgdama į savo ankstesnius sprendimus ([12]), turi vertinti ją atskirai ([13]), vadovaudamasi EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktu – dar iki pagalbos įgyvendinimo patvirtinimo. Vis dėlto, tirdama šį konkretų atvejį, Komisija analogiškai vadovaujasi pagrindiniais Reglamento (EB) Nr. 68/2001 principais. Tai rodo, jog vertinama, ar įvykdyti minėto Reglamento 4 straipsnyje nustatyti oficialūs išimčių kriterijai ir ar pagalba yra reikalinga kaip paskata pagalbos gavėjui organizuoti mokymo priemones.

6.2. **Derėjimas su bendrąja rinka**

(47) Komisija, jau priimdama sprendimą pradėti procedūrą patikrino, ar projektas, apie kurį pranešta, atitinka išimties kriterijus pagal Reglamento (EB) Nr. 68/2001 4 straipsnį.

(48) Pirma, konstatuotina, kad nurodytas pagalbos intensyvumas neviršija Reglamento (EB) Nr. 68/2001 4 straipsnio 2 bei 3 dalyse nustatytų viršutinių ribų: 35 % specialiosioms mokymo priemonėms (35 % nuo […] = [(maždaug 5–25 %)]) ir 60 % bendrosioms mokymo priemonėms (60 % nuo […] = [(maždaug 75–95 %)]). Atsižvelgiant į tai, kad projektas įgyvendinamas remtiname regione, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punkte, Vokietija turi teisę viršutines 25 % ir 50 % ribas atitinkamai padidinti po 10 procentinių punktų.

(49) Antra, tinkamos finansuoti priemonės išlaidos atitinka Reglamento (EB) Nr. 68/2001 4 straipsnio 7 dalyje nustatytus reikalavimus. Vertinimo metu patvirtinta, kad tinkamos finansuoti išlaidos, skirtos mokymo dalyviams, aiškiai apribotos iki likusių tinkamų finansuoti išlaidų bendros sumos. Vokietija įrodė, kad didžioji dalis mokymo vyks darbo vietoje, tačiau gamyboje praleistos valandos neįtrauktos.

6.3. **Pagalbos būtinumas**

(50) Pagrindinis sprendimo pradėti procedūrą argumentas buvo tas, kad mokymo priemonę galima laikyti suderinama su bendrąja rinka pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą, jei ji nėra tiesiogiai reikalinga pagalbos gavėjo veiklai vykdyti. Komisija nustatė, kad pagalbos būtinumas yra bendrasis suderinamumo kriterijus ir padarė tokią išvadą: jei pagalba nepaskatinama įgyvendinti daugiau priemonių, negu vien rinkos jėgomis, negalima tikėtis, kad pagalba turės teigiamą ir prekybos iškreipimą kompensuojamą poveikį, todėl jos patvirtinti negalima. Jei įmonė remiamas priemones būtų turėjusi įgyvendinti bet kuriuo atveju, taigi ir nesuteikus valstybės pagalbos, negalima laikyti, kad atitinkama pagalba mokymui skirta ekonomikos plėtrai „skatinti" pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą arba kad ji pagal Reglamento (EB) Nr. 68/2001 10 konstatuojamąją dalį padeda ištaisyti rinkos trūkumus, kurie lemia, jog įmonės apskritai per mažai investuoja į savo darbuotojų mokymą ([14]). Tai netaikoma pagalbai, kuriai pagal Reglamentą (EB) Nr. 68/2001 galioja išimtis apie ją nepranešti, ir remiamasi *prima facie* įrodymu, kad ji skirta ekonomikos plėtrai skatinti.

(51) Tai, kad Komisija vertina, ar yra skatinamasis poveikis, ir neigia jį esant pagal įstatymus privalomų mokymo priemonių atveju, Vokietijos nuomone, formuoja naują vertinimo praktiką, nederančią su EB nuostatomis, savavališkai nukrypstančią nuo ligšiolinės sprendimų praktikos ir užkertančią kelią pagalbos mokymui teikimui regiono politiniais tikslais. Komisija nesutinka su šiais argumentais dėl tokių priežasčių:

([12]) Žr. Komisijos sprendimą *Ford Genk*; Komisijos sprendimą *General Motors Belgium*; Komisijos sprendimą *Auto-Europa Portugal*; Komisijos sprendimą *Volvo Cars Gent*.

([13]) Kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 68/2001 16 konstatuojamojoje dalyje.

([14]) Dėl pagalbos mokymui Reglamento (EB) Nr. 68/2001 10 konstatuojamojoje dalyje teigiama: „Mokymas dažniausiai turi teigiamą išorinį poveikį visai visuomenei, kadangi mokymo dėka susidaro didesnis kvalifikuotų darbuotojų ratas, iš kurių gali pasirinkti kitos įmonės, kyla Bendrijos pramonės konkurencingumas, mokymas yra svarbus veiksnys formuojant užimtumo strategiją. Atsižvelgiant į tai, kad įmonės Bendrijoje paprastai nepakankamai investuoja į jų darbininkų mokymą, valstybės pagalba gali padėti ištaisyti šiuos rinkos trūkumus, todėl tam tikromis sąlygomis ji gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, ir jai netaikomas išankstinio pranešimo reikalavimas." 11 konstatuojamojoje dalyje taip pat teigiama, jog (reikia) „užtikrinti, kad valstybės pagalba būtų tik būtino mažiausio dydžio, kokio reikia pasiekti Bendrijos tikslams, kurių vien tik rinkos jėgos negalėtų pasiekti […]".

(52) Pirmiausia reikia prisiminti, kad pagalba mokymui vertinama vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 68/2001, kurio 4 konstatuojamojoje dalyje nurodyta: „Šis reglamentas neriboja valstybių narių galimybių pranešti apie pagalbą mokymui. Komisija tokius pranešimus vertins ypač atsižvelgdama į šiame reglamente pateiktus kriterijus, arba pagal taikomas Bendrijos rekomendacijas bei gaires, jeigu tokios rekomendacijos ar gairės yra."

(53) Be to, 16 konstatuojamojoje dalyje pabrėžiama: „Komisija ir toliau turėtų atskirai vertinti kiekvieną didelės apimties pagalbą, prieš pradedant ją įgyvendinti. Atitinkamai pagalbai, viršijančiai nustatytą dydį, kuris turėtų būti 1 000 000 eurų, negali būti taikoma šiuo reglamentu nustatyta išimtis, ir jai taikomi Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatyti reikalavimai."

(54) Galiausiai 4 konstatuojamojoje dalyje teigiama: „Rekomendacija dėl valstybės pagalbos mokymui turėtų būti panaikinta nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, kadangi šio reglamento turinys pakeičia tos rekomendacijos turinį."

(55) Kadangi planuojama pagalba viršija 1 mln. EUR, nekyla abejonių, kad apie ją reikia pranešti ir ją turi patvirtinti Komisija. Be to, nustatyta, kad tokia pagalba iš esmės turi atitikti Reglamento (EB) Nr. 68/2001 4 straipsnyje nurodytus išimties taikymo kriterijus.

(56) Tačiau Vokietija abejoja tuo, kad Komisija yra įgaliota įvertinti, ar pagalba turi skatinamąjį poveikį. Komisijos nuomone, valstybės pagalbos koncepcija ir ypač būtinumo kriterijus suponuoja, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį gavėjui. Bendram interesui negali būti naudinga, kai valstybė remia priemones (taip pat ir mokymo priemones), kurias pagalbos gavėjas būtų vis tiek organizavęs ir nesuteikus pagalbos. Atsižvelgdama į Reglamentą (EB) Nr. 68/2001, „valstybės pagalbos" veiksmų planą ir teismų praktiką dėl sąlygų, pagal kurias pagalba gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, Komisija savo paskesniuose sprendimuose (*Ford Genk, GM Antwerp*) tikslingai ištyrė atitinkamų mokymo priemonių skatinamąjį poveikį.

(57) Vokietija, pagrįsdama savo nuomonę, pirmiausia teigia, kad reikia vertinti pagalbos, apie kurią būtina pranešti, derėjimą su bendrąja rinka remiantis reglamente nurodytais kriterijais, ir šiame kontekste cituoja Reglamento (EB) Nr. 68/2001 4 konstatuojamąją dalį, kurioje teigiama, kad pagalbą „Komisija […] vertins ypač atsižvelgdama į šiame reglamente pateiktus kriterijus". Tačiau Vokietija neatsižvelgia į tai, jog žodis „ypač" reiškia tai, kad konkretaus atvejo vertinimas neapsiriboja Reglamente (EB) Nr. 68/2001 numatytu valstybės pagalbos vertinimu. Kadangi 16 konstatuojamojoje dalyje aiškiai nurodyta, kad atitinkamą pagalbą reikia vertinti atskirai, savaime suprantama, kad toks vertinimas neapsiriboja minėtame reglamente nurodytais kriterijais ir turi būti atliekamas remiantis EB sutarties 87 straipsniu.

(58) Antra, Vokietija aiškina, kad Reglamentą (EB) Nr. 68/2001 teisiškai reikia aiškinti atsižvelgiant į 1998 m. Bendrijos rekomendaciją dėl valstybės pagalbos mokymui, kuri buvo taikoma iki įsigaliojo minėtas reglamentas ir kurioje nustatyti kriterijai, pagal kuriuos esant didelės apimties pagalbai reikėjo įvertinti skatinamojo poveikio buvimą. Pagal Bendrijos rekomendaciją skatinamasis poveikis buvo preziumuojamas visų pirma tada, kai mokymo projektas vykdomas remtiname regione, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a arba c punktuose. Komisija su šiuo aiškinimu sutikti negali, nes atsižvelgiant į Reglamento (EB) Nr. 68/2001 4 konstatuojamąją dalį nekyla abejonių, kad Bendrijos rekomendacija dėl valstybės pagalbos mokymui įsigaliojus šiam reglamentui panaikinta. Komisija ketino Bendrijos rekomendaciją pakeisti Reglamentu (EB) Nr. 68/2001, o reglamentu siekiama šio tikslo. Viena vertus, tai yra aišku iš kitų kalbų versijų, kurių Reglamento (EB) Nr. 68/2001 4 konstatuojamojoje dalyje vienareikšmiškai teigiama, kad Bendrijos rekomendacija „panaikinama", nes reglamento turinys „pakeičia" tos rekomendacijos turinį. Kita vertus, tai aiškiai nustatyta ir ankstesniuose Komisijos sprendimuose ([15]). Be to, minėtame reglamente iš Bendrijos rekomendacijos nėra perimta teisinė prielaida, kad esama skatinamojo poveikio, veikiau priešingai – joje visiškai tikslingai apibendrintai nustatyta, kad valstybės pagalba mokymui esant tam tikroms sąlygoms gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka ([16]). Tačiau, jei įmonė organizuotų remiamas priemones bet kuriuo atveju, taigi net nesuteikus pagalbos, tokia pagalba jokio skatinamojo poveikio neturi.

(59) Trečia, Vokietija, ir ypač pagalbos gavėjas, pareiškia, kad papildomas pagalbos būtinumo vertinimas remiantis EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktu reikštų, kad visas Reglamentas (EB) Nr. 68/2001 prieštarauja minėtai sutarties nuostatai. Todėl veikiausiai daroma prielaida, kad pagalbos būtinumas nėra vertinamas. Komisija su šiuo argumentu taip pat negali sutikti, nes šiuo atveju neatkreiptas dėmesys į tai, kad pagalba, kurios suma yra mažesnė negu 1 mln. EUR ir kuri atitinka minėto reglamento kriterijus, yra laikoma atitinkanti ir būtinumo kriterijų.

([15]) Žr., pavyzdžiui, 2001 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimą dėl pagalbos mokymui, kurią Belgija suteikė bendrovei *Sabena* (OL L 249, 2001 9 19, p. 21), kurio 28 punkte nustatyta: „[…] Ši rekomendacija nuo to laiko pakeista 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 68/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo pagalbai mokymui."

([16]) 50 punkte detaliau nagrinėjami Reglamento (EB) Nr. 68/2001 teiginiai, susiję su skatinamuoju poveikiu.

(60) Ketvirta, Vokietija tvirtina, kad Komisija keičia savo vertinimo praktiką palyginti su ankstesniais atvejais, kai ji nevertino, ar būta skatinamojo poveikio. Tai tiesa. Tačiau Komisija paaiškino, kad ji savo vertinimo praktiką pakeitė atsižvelgdama į išsamesnį ekonomikos vertinimo būdą. Praktika pasikeitė atliekant išsamesnį pagalbos bendrovėms *Ford Genk* ir *GM Antwerp* vertinimą, kai buvo aiškiai taikytas naujas požiūris. Taigi Vokietija teigia, kad Komisijos vertinimo praktika nenuosekli, nes ji, pradėjusi oficialią tyrimo procedūrą dėl pagalbos bendrovei *Ford Genk*, savo sprendimus mažiausiai dviem atvejais, t. y. bendrovės *BMW Österreich* (pagalba N 304/2005) ([17]) ir bendrovės *Webasto* (pagalba N 653/2005), priėmė neatlikusi atitinkamo vertinimo ar remdamasi kito tyrimo pagrindu. Tačiau Komisija, atsakydama į tai, nurodo, kad šie sprendimai buvo priimti neatlikus išsamesnio vertinimo ir dar prieš baigiant pirmąjį iš abiejų minėtų išsamesnių vertinimų, kuriuose Komisija pradėjo taikyti diferencijuotą vertinimo būdą. Neginčytina, kad Komisija savo vertinimo būdą gali patikslinti ir pakeisti, jei tam yra pakankamai priežasčių. Taip buvo pagalbos bendrovėms *Ford Genk* ir *GM Antwerp* atvejais, bet ne ankstesnės pagalbos atvejais. Todėl Komisija, prieš paskelbdama galutinį sprendimą dėl pagalbos bendrovei *Ford Genk*, ir toliau galėjo remtis savo sena sprendimų praktika.

(61) Penkta, Vokietija ir pagalbos gavėjas ginčija, kad Komisija galinti remtis pagalbos bendrovėms *Ford Genk* ir *GM Antwerp* bylomis, nes jų aplinkybės yra kitokios negu DHL bendrovės atveju. Komisija veikiau turėjo remtis sprendimu dėl pagalbos bendrovei *Webasto*. Jokiu būdu negalima teigti, kad pagalba bendrovei DHL turėtų būti vertinama kitaip, nes ji, priešingai nei abiem kitais atvejais, nesusijusi su automobilių sektoriumi. Sprendime dėl pagalbos bendrovei *Webasto*, kuriuo remiasi Vokietija ir pagalbos gavėjas, taip pat nagrinėjamas automobilių sektorius. Galbūt vienintelis skirtumas yra tas, kad abiem pirmaisiais atvejais buvo nagrinėjamos jau esamos gamybos įmonės, o DHL ir *Webasto* atveju – naujos įkurtos įmonės. Komisija negali suprasti, kodėl abiem pirmaisiais atvejais bet kokia parama priemonėms, kurios būtų organizuojamos ir neskyrus pagalbos, neginčijamai yra pagalba veiklai, o naujoje įkurtoje įmonėje mokymo priemonės, kurios vis tiek, ir nesuteikus pagalbos, būtų organizuojamos, neturėtų būti laikomos pagalba veiklai. Ir šiuo atveju įmonė gauna paramą priemonėms, kurias bet kuriuo atveju turėtų organizuoti.

(62) Be to, ir naujos įkurtos įmonės mokymo priemonių, kurios ir neskyrus pagalbos vis tiek turėtų būti organizuojamos, negalima pateisinti priežastimis, kuriomis grindžiamas regioninės pagalbos teikimas, nes regioniniai sunkumai kompensuojami regionine pagalba investicijoms, bet ne pagalba mokymui. Todėl Vokietija teigia, kad perspektyva gauti valstybės pagalbą būtinoms ir didelės apimties mokymo priemonėms buvo labai svarbi DHL bendrovei priimant galutinį sprendimą dėl įmonės perkėlimo į kitą vietą. Tačiau Komisija tvirtai laikosi nuomonės, jog Europos Sąjungoje įprasta, kad įmonės priima sprendimus dėl įsisteigimo vietos arba persikėlimo į kitą vietovę, siekdamos sumažinti savo išlaidas ir padidinti pelningumą. Įmonės, kurios savo gamybą ketina perkelti į kitą vietovę, dažnai svarsto keletą konkuruojančių verslo vietų įvairiose valstybėse narėse. Pagaliau priimant sprendimą dėl verslo vietos pasirinkimo atsižvelgiama ne vien į numatomas veiklos išlaidas (įskaitant mokymo išlaidas naujiems įdarbintiems darbuotojams, kurie dažnai neturi atitinkamo profesinio pasirengimo) ir kitus ekonominius privalumus ir trūkumus (pavyzdžiui, vietos darbo laiko taisykles), bet tam tikru mastu ir į galimybę gauti valstybės remiamų lėšų (tai yra regioninę pagalbą). Komisija negali sutikti su minėtu argumentu, nes pagalba mokymui, priešingai negu regionine pagalba investicijoms, nesiekiama daryti įtakos priimant sprendimą dėl verslo vietos pasirinkimo, o siekiama kompensuoti Bendrijoje nepakankamas investicijas į mokymo priemones. Žemesnis kvalifikacijos lygis remtiname regione yra regiono problema, kurią galima išspręsti teikiant regioninę pagalbą investicijoms.

(63) Remdamasi pateikta informacija, Komisija daro išvadą, kad DHL didelę dalį mokymo priemonių bet kuriuo atveju turėtų organizuoti savo darbuotojams, taigi net ir neskyrus jai valstybės pagalbos. Iš esmės tai matyti iš dviejų toliau išsamiau aprašytų aplinkybių. Pirma, darbuotojų mokymas yra reikalingas, kad oro krovinių logistikos centras pradėtų vykdyti savo veiklą, ir, antra, mokymo priemonės didžiąja dalimi privalomos pagal įstatymus.

a) ***Veiklai vykdyti reikalingos mokymo priemonės***

(64) Dėl mokymo priemonių reikalingumo konstatuotina, kad DHL perkėlimas į Leipcigo-Halės (Vokietija) vietovę turi panašų poveikį, kaip naujos įmonės įsteigimas, nes DHL bendrovė, norėdama pradėti veiklą, turi įdarbinti naujų darbuotojų. Tam tikslui įmonės veiklos poreikiai gali būti patenkinami trim būdais: DHL galėtų įdarbinti naujų darbuotojų, kuriuos turėtų išmokyti įmonė; DHL galėtų ieškoti jau išmokytų specialistų; arba, jei nepavyktų rasti atitinkamų specialistų, DHL galėtų pirkti tam tikras išorės paslaugas.

([17]) OL C 87, 2006 4 11, p. 4.

(65) Pirmiausia, Vokietija nepateikė papildomos informacijos išsklaidyti Komisijos abejonėms dėl DHL galimybių naujoje vietoje įdarbinti pakankamai išmokytų darbuotojų. Priešingai, Vokietija tvirtina, kad darbuotojai iš Briuselio, kur ligi šiol buvo įsikūrusi DHL, iš esmės nėra pasirengę vykti dirbti į Vokietiją. Be to, DHL neįrodė, kad ji galėtų rasti reikiamą jau išmokytų darbuotojų skaičių vietos arba Europos darbo rinkoje. Akivaizdu, kad atitinkamai išmokytų darbuotojų vietos darbo rinkoje nėra, o ir Europos oro transporto paslaugų rinkoje rasti atitinkamų specialistų gana sunku.

(66) Kita vertus, Vokietija neįtikinamai pritarė DHL bendrovės argumentui, kad nesuteikus pagalbos daugiau paslaugų būtų perduota vietos įmonėms, taigi ketinamų organizuoti mokymo priemonių nereikėtų. Tačiau Vokietija neįrodė, kad Leipcigo oro uoste yra atitinkamų paslaugų teikėjų. Kadangi, pirma, perkant išorės paslaugas kai kurių mokymo priemonių vis dėlto reikėtų, o, antra, visa DHL bendrovės investicija Leipcigo-Halės vietovėje skirta tam, kad visas skubių siuntų pristatymo paslaugas teiktų jos pačios darbuotojai ir šias paslaugas teiktų netgi tame pačiame oro uoste dirbantiems konkurentams, Komisija daro išvadą, kad išorės paslaugų pirkimas neatitinka įmonės verslo plano ir sudarytų papildomų išlaidų.

(67) Be to, Vokietija pareiškia, kad DHL bendrovė remtiname regione, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 3 dalyje, sukurs naujų darbo vietų, todėl kitaip negu automobilių gamintojo Belgijoje atveju kalbama ne šiaip apie pagalbą įmonės veiklai, o apie pagalbą naujai įkurtai įmonei, kuri neturi išmokytų darbuotojų. Komisija atmeta šį argumentą, nes DHL bendrovė bet kuriuo atveju ir neatsižvelgiant į naują verslo vietą būtų turėjusi organizuoti mokymo priemones naujai veiklai vykdyti ne Briuselyje.

b) ***Pagal įstatymą privalomos mokymo priemonės***

(68) Pagal Komisijos turimą informaciją dauguma mokymo priemonių yra privalomos pagal nacionalinę ir Europos teisę. Kadangi DHL bendrovės teikiamos paslaugos iš esmės susijusios su didele saugumo rizika, pagal atitinkamus teisės aktus taikomi tam tikri krovinių tvarkymo, lėktuvų patikrinimo ir techninės priežiūros būtinieji standartai ir saugumo reikalavimai.

DHL EAT mechanikai ir technikai

(69) Tai pasakytina apie mokymo priemones skrydžių parangos ir perono techninės priežiūros srityje, numatytas bendrovės DHL EAT mechanikams ir technikams. Pagal Reglamentą (EB) Nr. 2042/2003 darbuotojai, kurie atlieka techninės orlaivių priežiūros darbus, privalo turėti licenciją, kad turėtų teisę išduoti orlaivio išleidimo eksploatuoti leidimą. Sąlygos tokiai licencijai gauti nustatytos minėtame reglamente ir yra susijusios su atitinkamų mokymo priemonių apimtimi ir turiniu.

(70) Numatomos mokymo priemonės atitinka minėtus pagal įstatymus privalomus reikalavimus ir yra skirtos dviem profesinėms grupėms: lėktuvų mechanikams, turintiems teisę lėktuvą išleisti skrydžiui (turintiems CAT A kategorijos licenciją) bei lėktuvų technikams ir mechanikams, turintiems teisę lėktuvą išleisti skrydžiui (turintiems CAT B1 kategorijos licenciją). Mokymo priemonės šioms abiem profesinėms grupėms apima šiuos modulius:

a) anglų kalbos kursus (įskaitant techninę anglų kalbą);

b) pagrindines technikos žinias, pvz., elektrotechnikos, elektronikos ir aerodinamikos žinias;

c) praktinį įgytų pagrindinių techninių žinių pritaikymą;

d) žinias ir įgūdžius tobulinančias mokymo priemones, skirtas CAT B1 kategorijai.

(71) Į visas DHL EAT bendrovės mokymo programas įtrauktos praktinio mokymo darbo vietoje dienos, kurių skaičius gerokai viršija darbo dienų, tenkančių teoriniam mokymui, skaičių.

(72) Vokietija supranta, kad DHL be tinkamai išmokytų specialistų, kurie turi atitinkamas licencijas, savo veiklos pradėti negali. Kadangi visos numatytos mokymo priemonės privalomos pagal Reglamentą (EB) Nr. 68/2001, Vokietijos valdžios institucijos pripažįsta, kad DHL negali nieko išbraukti iš mokymo priemonių. Tačiau jos teigia, kad DHL, neskyrus jai valstybės pagalbos, neorganizuotų jokių mokymo priemonių ir įdarbintų konkurentų darbuotojus, kurie jau turi privalomas licencijas, arba nuspręstų pirkti išorės paslaugas.

(73) Pagal Vokietijos pateiktą išlaidų įvertinimą išlaidos išorės paslaugoms pirkti yra mažesnės negu personalo išlaidos, įskaitant išlaidas mokymo priemonėms (t. y. maždaug [(5–20 %)] CAT A kategorijai ir maždaug [(10–30 %)] CAT B1 kategorijai). Tačiau Vokietija neįrodė, kad atitinkamų paslaugų teikėjų apskritai esama ir ar jų paslaugomis būtų galima pasinaudoti.

(74) Dėl konkurentų jau išmokytų specialistų įdarbinimo konstatuotina, jog Vokietija nepateikė jokių įrodymų, kad Europos darbo rinkoje yra išmokytų ir kvalifikuotų darbuotojų, kurie būtų pasirengę keisti darbo vietą ir vykti dirbti į Leipcigo-Halės vietovę. Vokietija pati pripažino, kad Europos darbo rinkoje oro transporto paslaugų sektoriui trūksta išmokytų ir kvalifikuotų mechanikų ir technikų.

(75) Be to, Vokietija pateikė anglų kalbos kursų išlaidų, kurios numatytos DHL EAT bendrovės mechanikų ir technikų mokymui, įvertinimą. Vokietija teigia, kad tai yra bendrosios mokymo priemonės, kurios viršija privalomų mokymo priemonių apimtį. Todėl Vokietija šiems kursams numatė [(0,5–1)] mln. EUR tinkamų finansuoti išlaidų. Tačiau, pirma, Komisija konstatuoja, kad šiuose kursuose mokoma techninės anglų kalbos. Antra, ji pastebi, kad techninė orlaivių priežiūra praktiškai standartizuota visoje Europoje, todėl DHL EAT bendrovės mechanikai ir technikai turi mokėti techninę anglų kalbą. Be to, šie techninės anglų kalbos kursai, Komisijos manymu, įeina į standartizuotą, privalomą mokymo programą. Todėl Komisija mano, kad DHL bendrovė bet kuriuo atveju turėtų organizuoti techninės anglų kalbos kursus, taigi ir nesuteikus jai valstybės pagalbos.

(76) Remdamasi šiais teiginiais, Komisija daro išvadą, kad minėtos mokymo priemonės yra ir privalomos pagal įstatymus, ir reikalingos sklandžiai DHL EAT bendrovės veiklai vykdyti, todėl įmonė jas organizuotų bet kuriuo atveju, taigi ir nesuteikus jai valstybės pagalbos. Todėl Komisija mano, kad mokymo išlaidos DHL EAT bendrovės mechanikams ir technikams nėra tinkamos finansuoti.

Antžemines paslaugas teikiantys darbuotojai (rampos darbuotojai II)

(77) Rampos darbuotojams II pavestos šios užduotys: aptarnauti ir valdyti antžeminio aptarnavimo įrangą; pakrauti ir iškrauti lėktuvus; perduoti skrydžio dokumentaciją; parengti ataskaitas ir palaikyti ryšį su pilotais ir oro uosto tarnybomis. Pagal projektą, apie kurį pranešta, turėtų būti išmokyta 210 rampos darbuotojų II, ir šio projekto tinkamos finansuoti išlaidos siektų [(2–3)] mln. EUR.

(78) Pagal Vokietijos teisę rampos darbuotojai II oro uosto perone gali dirbti tik tada, jei yra išmokyti „valdyti antžeminio aptarnavimo įrangą“ (Darbo saugos įstatymas), yra supažindinti su „saugumo“ reikalavimais (BGV C10 FBO, Profesinės darbo saugos taisyklės, Oro uosto naudojimo taisyklės) ir turi krautuvų vairuotojo pažymėjimą (BGG 925 – *Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen*, Profesiniai darbo saugos principai – krautuvų vairuotojų mokymas ir pavedimas atlikti darbą). Be to, jie turi būti išmokyti elgtis su pavojingais kroviniais ir žinoti apie su tuo susijusią riziką (vok. *Gefahrstoffverordnung*, Pavojingų medžiagų taisyklės). Galiausiai rampos darbuotojai II turi būti baigę praktinius mokymus apie pavojingus krovinius pagal IATA pavojingų krovinių taisykles.

(79) Iš paaiškinimų, pateiktų 77 ir 78 punktuose, aišku, kad pagal projektą, apie kurį pranešta, numatytos mokymo priemonės didele dalimi privalomos pagal įstatymus: prietaisų valdymas rikiuojant lėktuvus, ledo pašalinimas (pagrindinis kursas), ledo pašalinimas (atnaujinamasis kursas), oro uosto perono vairuotojo pažymėjimas, darbas perone ir perono taisyklės; priešgaisrinė apsauga; pakrovimo durų valdymas; pirmoji pagalba, krautuvų vairuotojo pažymėjimas, IATA profesinė kategorija 7/8, antžeminio aptarnavimo įranga (supažindinimas su aptarnavimo prietaisais), pavojai dirbant perone, perono saugos taisyklės, oro uosto saugos taisyklės. Važtos pakavimo įrangos (angl. ULD) mokymo kursas, suteikiantis įvadines žinias apie krovinių konteinerių konstrukcijas, skirtas specialiai darbui su DHL konteineriais.

(80) Tik kursai „G25/41 darbuotojų medicininis patikrinimas“ (4 iš 240 mokymo valandų), „DIN EN 9001:2000 kokybės ir procesai“ ir „DIN EN 14001 aplinkos vadyba ir organizacinė struktūra“ (8 iš 240 mokymo valandų) nėra privalomi pagal įstatymus. Tačiau kadangi Vokietija pabrėžė, kad DHL visas su logistikos centro veikla susijusias paslaugas teiks pati, ir jas ketina teikti net konkurentams Leipcigo-Halės oro uoste, ir neįrodė, kad DHL nesuteikus jai pagalbos šių kursų neorganizuotų, akivaizdu, kad kursai įeina į DHL darbuotojų mokymo paketą, kuris reikalingas, kad nuo pat pradžių būtų galima užtikrinti sklandžią oro krovinių logistikos centro veiklą. Šis oro krovinių logistikos centras – be centrų Honkonge (Kinija) ir Vilmingtone (JAV) – yra svarbiausias visame pasaulyje DHL logistikos centras. Ypač „darbuotojų medicininio patikrinimo“ kursas atrodytų būtinas, jei personalas jame būtų mokomas atpažinti, ar kuris nors iš darbuotojų kelia pavojų savo darbo aplinkai, nes sklandi DHL veikla yra sąlyga nenumatytiems delsimams išvengti ir jiems pašalinti. Pagal turimą informaciją rampos darbuotojai II, kurie tokį mokymą baigė, taip pat gali patikrinti būsimųjų darbuotojų bendrąjį profesinį tinkamumą. Atsižvelgdama į 25 punkte nurodytą savo vertinimo pagrindą, Komisija daro išvadą, kad mokymo priemonės nėra privalomos pagal įstatymus, tačiau reikalingos sklandžiam logistikos centro darbui, ir todėl

DHL bendrovė bet kuriuo atveju jas vis tiek organizuotų. Kokybės standartų kursas taip pat nėra privalomas pagal įstatymus, tačiau jį Vokietijos pašto *Deutsche Post* vadovybė padarė privalomą visiems DHL filialams. DHL pranešė, kad siekdama sertifikuoti pagal DIN EN 9001 DHL bendrovė būtų tikslingai mokiusi visus darbuotojus ([18]). Be to, nurodė, kad sertifikavimas pagal DIN EN 14001 bus atliekamas nuo 2008 m. liepos mėn ([19]). Taigi mokymo priemonės, kurios yra šio sprendimo objektas, vienareikšmiškai reikalingos, siekiant atitikti įmonės verslo strategijoje numatytus standartus, ir todėl būtų organizuojamos ir be valstybės pagalbos. Be to, pavaldžiosios DHL įmonės reklamuojasi, kad jų paslaugos – kaip patvirtinta atitinkamais DIN sertifikatais – atitinka griežčiausius standartus, todėl DHL, kaip pirmaujanti paslaugų teikėja, be abejo, šias išlaidas gali įtraukti į savo kainų strategiją. Todėl Komisija mano, kad DHL bendrovė minėtas mokymo priemones būtų organizavusi ir nesuteikus jai valstybės pagalbos.

(81) Remdamasi šiomis aplinkybėmis, Komisija daro išvadą, kad kai kurios iš mokymo priemonių, skirtų rampos darbuotojams II, yra privalomos pagal įstatymus, tačiau kitos yra dalis įmonės kokybės strategijos ir todėl visos priemonės be išimties reikalingos sklandžiai oro krovinių logistikos centro veiklai, ir įmonė jas būtų organizavusi bet kuriuo atveju, taigi ir neskyrus jai valstybės pagalbos. Todėl Komisija mano, kad mokymo išlaidos rampos darbuotojams II netinkamos finansuoti.

Saugumo darbuotojai

(82) Šis sektorius reguliuojamas Reglamentu (EB) Nr. 2320/2002. Pagal Vokietijos aviacijos saugumo įstatymo (*Luftsicherheitsgesetz*) 8 ir 9 straipsnius aerodromų eksploatuotojai ir aviacijos įmonės privalo išmokyti savo saugumo personalą ir visus kitus darbuotojus.

(83) DHL bendrovės planuojami kursai saugumo darbuotojams ir turiniu, ir mokymo valandų skaičiumi didžiąja dalimi atitinka mokymo priemones, kurios pagal tipinį aviacijos saugumo kontrolės darbuotojų mokymo planą yra numatytos personalo ir prekių kontrolei įgyvendinant Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002. Mokymo modulis IATA PK 7/8 taip pat privalomas pagal IATA pavojingų krovinių taisykles, kurios įgyvendintos Vokietijos teisėje paskelbus jas leidinyje *Nachrichten für Luftfahrer* (NfL) II-36/05. Pirmosios pagalbos kursas ir įvadas į priešgaisrinę apsaugą pagal Vokietijos darbo saugos įstatymą (*Arbeitsschutzgesetz*) taip pat įeina į privalomą mokymą.

(84) Tik kursai „oro uosto perono vairuotojo pažymėjimas“ ir „kokybės vadyba“ (atitinkamai po 8 mokymo valandas iš daugiau kaip 300 mokymo valandų) aiškiai organizuojami papildomai, tai yra jie nėra privalomi pagal įstatymus. Tačiau, kadangi Vokietija pabrėžė, kad DHL visas su logistikos centro veikla susijusias paslaugas nori teikti pati, ir neįrodė, kad šių kursų be suteiktos valstybės pagalbos nebūtų organizavusi, Komisija mano, kad jie sudaro bendrą mokymo paketą. Saugumo darbuotojams numatyti kursai „DIN EN 9001:2000“ ir „DIN EN 14001“ taip pat atitinka įprastinę Vokietijos pašto *Deutsche Post* verslo praktiką, ir todėl visiems DHL bendrovės darbuotojams yra būtini (žr. 80 punktą). Kursas, skirtas oro uosto perono vairuotojo pažymėjimui gauti, taip pat būtinas saugumo darbuotojams, nes jie bet kuriuo metu privalo turėti priėjimą prie riedėjimo takų ir perono. Nebūtų jokios prasmės trikdyti sklandų logistikos centro darbą dėl to, kad saugumo darbuotojas negali patekti į peroną (kaip nurodyta 90 ir tolesniuose punktuose, šiuo atveju mokymas vis dėlto gali būti ribojamas iki tam tikro asmenų skaičiaus). Atsižvelgdama į 25 punkte nurodytus vertinimo pagrindus Komisija daro išvadą, kad mokymo priemonės nėra privalomos pagal įstatymus, tačiau reikalingos sklandžiai logistikos centro veiklai vykdyti, taigi DHL jas organizuotų bet kuriuo atveju. Todėl Komisija konstatuoja, kad ir nesuteikus valstybės pagalbos šių abiejų kursų nebūtų atsisakyta.

(85) Kadangi 83 ir 84 punktuose nurodyti mokymo kursai privalomi saugumo darbuotojams, Komisija negali sutikti su Vokietijos argumentu, kad DHL galėtų įdarbinti tik mažiausią kvalifikuotų darbuotojų skaičių, o šie paskui mokytų kitus darbuotojus darbo vietoje. Komisijai iš pateiktos informacijos aišku, kad visi saugumo darbuotojai privalo baigti minėtas visos apimties mokymo priemones.

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

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

(86) Remdamasi šiais aiškinimais, Komisija daro išvadą, kad mokymo išlaidos saugumo darbuotojams netinkamos finansuoti.

Operatyviniai vadovaujantys darbuotojai

(87) Tik operatyvinių vadovaujančių darbuotojų atžvilgiu Komisija daro kitokią išvadą. Šios kategorijos darbuotojų mokymas apima anglų kalbą, darbo teisės pagrindus, komunikaciją, pokalbio meną, personalo vadybą, vadovavimo pagrindus, konfliktų valdymą, darbo grupių sudarymą, darbuotojų atrankos pokalbius ir verslo strategijas. Pagal projektą, apie kurį pranešta, turi būti mokoma 110 operatyvinių vadovaujančių darbuotojų, o šiam projektui skiriama [(1–2)] mln. EUR tinkamų finansuoti išlaidų. Viduriniosios grandies vadovaujantys darbuotojai turi būti parinkti iš tų darbuotojų, kurie jau yra baigę kitas mokymo programas, tarpo (tai yra rampos darbuotojai II ir saugumo darbuotojai).

(88) Toks vadybos mokymas papildo kitas mokymo priemones, skirtas rampos ir saugumo darbuotojams, ir oro krovinių logistikos centro sklandžiai veiklai vykdyti veikiausiai nėra būtinas. Tai veikiau yra galimybė skatinti darbuotojus, kuriuos DHL jau yra įdarbinusi centre ir kurių asmeninė bei socialinė kompetencija turi būti gilinama. Be to, tai yra bendrosios, ne vien tik aviacijos sektoriui reikalingos mokymo priemonės, kuriose įgytos žinios nesunkiai gali būti pritaikomos ir kitose įmonėse ir kurios, be kita ko, padeda gerinti įmonėje darbo aplinką ir žmonių santykius.

(89) Remdamasi 87 ir 88 punktuose nurodytomis aplinkybėmis, Komisija daro išvadą, kad mokymo priemonės operatyviniams vadovaujantiems darbuotojams nėra privalomos pagal įstatymą ir viršija tai, kas yra reikalinga DHL bendrovės oro krovinių logistikos centro, esančio Leipcige-Halėje, sklandžiai veiklai. Todėl išlaidos šioms priemonėms atitinka valstybės pagalbos mokymui kriterijus.

c) ***Būtinų mokymo priemonių apimtis***

(90) Pagal Vokietijos pateiktą išlaidų įvertinimą (žr. 37 punktą) sklandžią logistikos centro veiklą būtų galima užtikrinti dirbant 134 **rampos darbuotojams II**. Jei krovos grupėje, kuri susideda iš 6 darbuotojų, abu vairuotojais dirbančius rampos darbuotojus II pakeistų rampos darbuotojai I, tai vis dar atitiktų įstatymų reikalavimus ir įmonės veiklos poreikius. Vokietija teigia, kad ne DHL turėtų išmokyti dar 76 rampos darbuotojus II ir kad jų mokymas nesuteikus valstybės pagalbos mokymui nebūtų įmanomas. Tinkamos finansuoti išlaidos šiems papildomiems 76 rampos darbuotojams II siekia [(0,5–1,5)] mln. EUR bendrosioms mokymo priemonėms ir [(0,01–0,03)] mln. EUR specialiosioms mokymo priemonėms.

(91) Jei DHL vis dėlto iš tikrųjų pakeistų numatytus vairuotojais dirbti rampos darbuotojus II rampos darbuotojais I, pastariesiems taip pat reikėtų tam tikros apimties mokymų, ypač dirbti su antžeminio aptarnavimo įranga (tai pirmiausia pasakytina apie oro uosto perono vairuotojo pažymėjimą, darbą perone ir perono saugos taisykles, krautuvų vairuotojo pažymėjimą, instruktažą apie pavojus dirbant perone, priešgaisrinės apsaugos instruktažą, pirmąją pagalbą ir kt.). Pasak Vokietijos, mokymo išlaidos šiems papildomiems rampos darbuotojams I išmokyti siekia [(0,1–0,5)] mln. EUR bendrosioms mokymo priemonėms ir [(0,01–0,03)] mln. EUR specialiosioms mokymo priemonėms.

(92) Komisijos nuomone, išlaidas, kurių DHL vis tiek patirtų organizuodama papildomą atitinkamų rampos darbuotojų I mokymą, reikia atimti, nes tinkamos finansuoti išlaidos papildomiems 76 rampos darbuotojams II išmokyti siekia [(0,4–1) mln.] EUR. Kadangi tik šios mokymo priemonės viršija reikiamą dydį, kurį DHL turėtų padengti bet kuriuo atveju, Komisija daro išvadą, kad tik ši suma tinkama finansuoti.

(93) **Saugumo darbuotojų atžvilgiu** Vokietija taip pat nurodo, kad DHL bendrovės oro krovinių logistikos centras sklandžiai galėtų dirbti ir su 70 vietoj pranešime apie priemonę nurodytų 110 darbuotojų. 40 papildomų darbuotojų trūkumą nesunkiai būtų galima išspręsti sustiprinus stebėjimą kameromis, nepakenkiant oro krovinių logistikos centro saugumui. Atitinkamoje tiriamojoje studijoje apskaičiuotas absoliutus mažiausias darbuotojų, kurie reikalingi keleivių ir krovinių saugumo kontrolei atlikti, skaičius ir padaugintas iš pamainų skaičiaus. Apskaičiuojant taip pat atsižvelgta į bendrą darbo dienų per savaitę skaičių ir papildomai įdarbintų darbuotojų skaičių atostogų ar ligos atveju, todėl sklandus centro darbas yra užtikrinamas. Tiriamojoje studijoje daroma išvada, kad šioms papildomoms mokymo priemonėms tektų [(0,05–0,2)] mln. EUR tinkamų finansuoti išlaidų.

(94) Tačiau Vokietija taip pat teigia, kad DHL planuoja įdarbinti 110 saugumo darbuotojų, nes ji, kaip visame pasaulyje veikianti puikios reputacijos įmonė turi vengti bet kokių su saugumu susijusių incidentų. Tokie incidentai pakenktų krovinių transporto kokybei, lemtų didelius vėlavimus ir turėtų neigiamos įtakos santykiams su klientais. Siekdama neleisti trikdyti sklandaus krovinių gabenimo, DHL sąmoningai nusprendė „apsidrausti“. Tokiomis sąlygomis Komisija negali sutikti su Vokietijos argumentu, kad logistikos centras su 70 saugumo darbuotojų vietoj 110 galėtų sklandžiai vykdyti veiklą. Atsižvelgdama į 25 punkte išdėstytą savo vertinimo pagrindą, Komisija daro išvadą, kad mokymo priemonės nėra privalomos pagal įstatymą, tačiau reikalingos sklandžiai logistikos centro veiklai, todėl DHL jas organizuotų bet kuriuo atveju.

(95) Remiantis šiomis aplinkybėmis galima daryti išvadą, kad visos mokymo priemonės, kuriomis 110 saugumo darbuotojų reikia suteikti žinių, reikalingų oro krovinių logistikos centro veiklai pradėti ir toliau ją sklandžiai vykdyti, būtų organizuojamos bet kuriuo atveju. Todėl Komisija mano, kad šios išlaidos neatitinka valstybės pagalbos mokymui kriterijų.

3 lentelė

Profesinė grupė	Skaičius, apie kurį pranešta	Skaičius, kuriam mokymas privalomas	Skaičius, kuriam mokymas papildomas
Rampos darbuotojai II	210	134	76
Saugumo darbuotojai	110	110	0
(Operatyviniai) vadovaujantys darbuotojai	110	0	110
Lėktuvų mechanikai, turintys teisę išleisti skrydžiui lėktuvą (CAT A kategorijos licencija)	97	97	0
Lėktuvų technikai ir mechanikai, turintys teisę išleisti skrydžiui lėktuvą (CAT B1 kategorijos licencija)	68	68	0

(96) Remdamasi Vokietijos pateiktu išlaidų įvertinimu, Komisija apskaičiavo tokias išlaidas, reikalingas papildomoms mokymo priemonėms ([20]):

4 lentelė

(EUR)

Išlaidų pozicija	Rampos darbuotojas II (*)	Viduriniosios grandies vadovaujantys darbuotojai	Iš viso
Mokymo personalas (teorijai ir praktikai)	(…)	(…)	
Administravimo išlaidos	(…)	(…)	
Kelionės išlaidos	(…) (**)	(…)	
Bendros išlaidos mokymo personalui	(…)	(…)	(…)
Personalo išlaidos besimokantiems	(…)	(…)	(…) (tik iš dalies tinkamos finansuoti)
Iš viso tinkamų finansuoti išlaidų: (…)			
Didžiausias pagalbos intensyvumas: 60 %			
Valstybės pagalba: 1 578 109			

(*) Iš lentelėje nurodytų sumų jau atimtos mokymo išlaidos, skirtos rampos darbuotojams I. Toliau nurodytos išlaidos susidarytų bet kuriuo atveju, tai yra ir taikant Vokietijos nurodytą alternatyvų scenarijų (pakeičiant tam tikrą skaičių rampos darbuotojų II mažiau išmokytais rampos darbuotojais I).

(**) Pagal Vokietijos pateiktą informaciją nurodytose kelionės išlaidose nėra atsižvelgta į (…) EUR dydžio su specialiosiomis mokymo priemonėmis susijusias kelionės išlaidas, kurios yra tinkamos finansuoti. Komisija mano, kad Vokietijos valdžios institucijos remti šią sumą atsisakė.

([20]) Papildomą mokymą didžiąja dalimi sudaro bendrosios mokymo priemonės, tik rampos darbuotojams II reikalingos specialiosios mokymo priemonės, siekiančios – (…) EUR. Tačiau ir mokymas, skirtas rampos darbuotojams I, kurie – ir be valstybės pagalbos – pakeistų geriau išmokytus darbuotojus, apima specialiuosius mokymo dalykus, siekiančius (…) EUR, todėl abi sumos viena kitą kompensuoja.

d) ***Leistinos pagalbos sumos apskaičiavimas***

(97) Priemonė, apie kurią pranešta (su nurodytomis tinkamomis finansuoti [(10–15)] mln. EUR išlaidomis), be kita ko, susijusi su [(8–12)] mln. EUR dydžio išlaidomis, kurias DHL būtų turėjusi apmokėti bet kuriuo atveju, taigi ir nesuteikus jai valstybės pagalbos mokymui. Ši dalis pagalbos, apie kurią pranešta, nelemia papildomų mokymo priemonių, bet yra susijusi su įprastomis įmonės veiklos sąnaudomis, todėl paprastai sumažina įmonės patiriamas išlaidas. Todėl valstybės pagalbos patvirtinti negalima.

(98) Kitų priemonių tinkamos finansuoti išlaidos sudaro [(2–3)] mln. EUR. Tai atitinka 1 578 109 EUR pagalbos sumą. Tik ši pagalbos dalis atitinka derėjimo su bendrąja rinka kriterijus.

7. **IŠVADA**

(99) Komisija daro išvadą, kad pagalba DHL bendrovei Leipcige, apie kurią pranešta, viena vertus, yra susijusi su [(8–12)] mln. EUR dydžio išlaidomis, kurias DHL turėtų patirti bet kuriuo atveju, taigi ir nesuteikus jai valstybės pagalbos, ir, kita vertus, susijusi su 2 630 182 EUR dydžio išlaidomis, skirtomis mokymo priemonėms, kurios viršija įstatymų nustatytą ir veiklai reikalingą dydį.

(100) Todėl Komisija mano, kad pagalbos, apie kurią pranešta, dalis, kuri atitinkamoms mokymo priemonėms nėra būtina, nelemia papildomų mokymo priemonių, bet padengia įprastas įmonės veiklos sąnaudas, ir taip sudaro galimybę sumažinti įmonės paprastai patiriamas išlaidas. Todėl ši pagalba, Komisijos manymu, iškreipia konkurenciją, o tai prieštarauja bendram interesui ir gali pakenkti prekybos sąlygoms. Todėl negalima tokios pagalbos pateisinti, vadovaujantis EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktu. Atsižvelgiant į tai, kad nėra nė vienos iš išimčių sąlygų, nurodytų EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalyse, 6 175 198 EUR dydžio pagalba nėra suderinama su bendrąja rinka.

(101) Kitos priemonės, apie kurias pranešta ir kurių tinkamos finansuoti išlaidos sudaro [(2–3)] mln. EUR, kurioms numatyta 1 578 109 EUR dydžio pagalba, atitinka EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkte nurodytus derėjimo su bendrąja rinka kriterijus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

6 175 198 EUR valstybės pagalba, kurią Vokietija ketina suteikti bendrovei DHL, yra nesuderinama su bendrąja rinka.

Likusi 1 578 109 EUR valstybės pagalba, kurią Vokietija ketina suteikti bendrovei DHL, pagal EB sutarties 87 straipsnį yra suderinama su bendrąja rinka.

2 straipsnis

Vokietija per du mėnesius nuo šio sprendimo paskelbimo praneša Komisijai apie priemones, kurių imtasi šiam sprendimui įgyvendinti.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2008 m. liepos 2 d.

Komisijos vardu

Neelie KROES

Komisijos narė