II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

LĒMUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2008. gada 2. jūlijs)

par valsts atbalstu, ko Vācija vēlas īstenot *DHL* labā (paziņots ar numuru C 18/07 (ex N 874/06))

(izziņots ar dokumenta numuru K(2008) 3178)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/878/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta 1. apakšpunktu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pieprasījusi iesaistīto personu apsvērumus attiecībā uz minētajiem noteikumiem [1],

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) 2006. gada 21. decembra vēstulē Vācija pieteica mācību atbalstu, ko paredzēts piešķirt *DHL*.

(2) 2007. gada 27. jūnija vēstulē Komisija darīja zināmu Vācijai savu lēmumu par atbalstu *DHL*, saskaņā ar kuru uzsāka procedūru saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu. Komisijas lēmums par procedūras uzsākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [2]. Vācija pauda savu nostāju 2007. gada 26. septembra vēstulē.

(3) Komisija aicināja ieinteresētās puses paust savus apsvērumus. *DHL* savus apsvērumus pauda 2007. gada 15. oktobra vēstulē, un *UPS Deutschland* tos iesniedza 2007. gada 26. oktobrī. Tie 2007. gada 16. novembra un 2007. gada 20. novembra vēstulēs tika pārsūtīti Vācijai tālāku apsvērumu sniegšanai. Vācija sniedza atbildi 2007. gada 14. decembra vēstulē. Komisija pieprasīja papildu informāciju 2008. gada 12. februārī un 2008. gada 5. jūnijā elektroniskā vēstulē. Vācija sniedza atbildi 2008. gada 14. februāra, 2008. gada 31. marta un 2008. gada 17. jūnija vēstulēs.

2. ATBALSTA APRAKSTS

2.1. Atbalsta saņēmējs

(4) 2005. gadā *DHL* apgrozījums visā pasaulē bija 18,2 miljardi *euro*, kas to ierindo vadošo ekspressūtījumu pārvadātāju skaitā. Uzņēmums ir *Deutsche Post AG* 100 % meitasuzņēmums.

(5) DHL ir ierīkojis jaunu gaisa loģistikas centru ekspressūtījumiem un gaisa kravu pārvadājumiem pie Leipcigas-Halles, kurš bija jānodod ekspluatācijā 2007. gada oktobra beigās. Šā projekta investīcijas kopumā lēšamas uz 250 miljoniem *euro*. 2004. gada aprīlī *DHL* saņēma 70 miljonu *euro* lielu reģionālo investīciju atbalstu, ko Komisija apstiprinājusi kā atbalstu N 608/2003 ar atbalsta maksimālo intensitāti 28 % apmērā.

[1] OV C 213, 12.9.2007., 28. lpp.
[2] Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(6) Ekspressūtījumu un gaisa kravu pārvadājumu centru izmantos abi iesaistītie uzņēmumi *DHL HUB Leipzig GmbH* (turpmāk dēvēts par "*DHL Hub*") un *European Air Transport Leipzig GmbH* (turpmāk dēvēts par "*DHL EAT*"), kas abi ir meitasuzņēmumi un pieder *Deutsche Post AG*. *DHL Hub* nodarbosies ar zemes dispečerdienestiem saistībā ar gaisa kravu pārvadājumiem, kamēr *DHL EAT* būs atbildīgs par *DHL* lidmašīnu flotes tehnisko kontroli.

(7) *DHL Hub* un *DHL EAT* ir iekļauti attīstības apgabalā saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktu.

2.2. **Mācību pasākumi**

(8) Loģistikas centrā *DHL* veic visus pakalpojumus, kas saistīti ar gaisa kravu apstrādi uz zemes, kā piemēram, pirmslidojuma un pēclidojuma pārbaudes visiem ielidojošajiem un izlidojošajiem gaisa kuģiem. Uzņēmums paredz šim darba laukam pakāpeniski iedalīt 1 500 darbiniekus un tos atbilstoši apmācīt. Taču pieteiktais atbalsts attiecas tikai uz apmācību 485 darbiniekiem.

(9) Vācija pieteica tiešas dotācijas piešķiršanu mācību pasākumiem EUR 7 753 307 apmērā, no kuriem pusi sedz Saksijas brīvvalsts un Saksijas-Anhaltes federālā zeme.

(10) DHL plānotos mācību pasākumus veica *DHL Hub* (320 darbinieki) un *DHL EAT* (165 darbinieki) ([3]).

2.2.1. *DHL Hub*

(11) DHL Hub piedāvātajos kvalifikācijas celšanas pasākumos galvenokārt iekļauti vispārēji mācību pasākumi, ar kuru palīdzību darbinieki iegūs zināšanas un prasmes, apgūdami noteiktu darbu. Apmācībā ietilpst teorētiskā daļa un praktisko zināšanu apguve tieši darba vietā. *DHL Hub* gatavojas apmācībā iesaistīt kopumā 320 darbiniekus šādās darbības jomās:

1. tabula

Profesija	Skaits	Uzdevumi
Lidmašīnu dispečeri (pirmslidojuma/ pēclidojuma aģenti II)	210	Gaisa kuģu iekraušana un izkraušana
Drošības dienesta darbinieki	110	Personu un kravu kontrole
(Operatīvās) vadības darbinieki	(110) (*)	Vidējās vadības uzdevumi; personāla vadība un plānošana; vadības uzdevumi

(*) *DH L* 110 darbinieki, kas jau piedalās citos mācību pasākumos, piemēram, pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu II, drošības dienesta darbinieku vai tehniķu/mehāniķu kursos, veic vēl papildu pārvaldības mācību kursus.

([3]) Lēmumā mācību projekts tiks aprakstīts detalizētāk.

a) ***Lidmašīnu dispečers (pirmslidojuma/pēclidojuma aģents II)***

(12) Pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu pienākumos ietilpst savlaicīga lidmašīnu iekraušana un izkraušana, apkalpošana un pārvadāšana ar tā saukto *Ground Service Equipment*, lidojuma dokumentācijas nodošana, ziņojumu sastādīšana, kā arī sazināšanās ar pilotiem un lidostas iestādēm.

(13) Pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu apmācībā ietilpst 19 kursi, ieskaitot praktiskās apmācības, kas noris 77 dienu laikā, no tām 47 darba vietā. Mācību pasākumi ir paredzēti darbiniekiem ar pabeigtu apmācību, kas nav saistīti ar minētajiem mācību pasākumiem. Teorētiskās apmācības daļai jānotiek pirms *Hub* darbības uzsākšanas. Mācībās ietilpst arī kurss ar nosaukumu *Unit load device build up*, kas tiek uzskatīts par specifisku mācību pasākumu, jo tajā tiek aplūkota tikai *DHL* izmantojamo konteineru uzbūve. Kopējos mācību pasākumos ietilpst:

a) vispārējā drošības apmācība, piemēram, ugunsdrošība, apiešanās ar lidmašīnas kravas nodalījuma durvīm, pirmā palīdzība, bīstamo kravu pārvadājumu apmācība, drošības noteikumi lidlaukā;

b) vispārēja profesionālā apmācība, kas ļauj iegūt atbilstošu gatavības apliecību, piemēram, vadītāja apliecību darbam lidlaukā, darbam ar aprīkojumu gaisa kuģu apkalpošanai uz zemes un autokrāvēja vadītāja apliecību;

c) citi tehniskās apmācības pasākumi, piemēram, lidmašīnas pārvadāšana, apledojuma noņemšanas metodes un ievads darbā lidlaukā;

d) daži vispārēji kursi, piemēram, vides pārvaldība (ISO/DIN norma 14001) un kvalitātes vadība un procedūras (ISO/DIN norma 9001).

(14) Atsevišķu valstu un Eiropas tiesību aktos nav paredzēts minimālais darbinieku skaits, nedz arī specifiski apmācības nosacījumi vai profesionālās sagatavotības apliecība pirmslidojuma un pēclidojuma aģenta II darba veikšanai. Taču Vācija norādīja, ka pieci no paredzētajiem kursiem saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem ir saistoši visiem darbiniekiem (citu starpā, ugunsdrošība, pirmā palīdzība, bīstamo kravu pārvadājumu apmācība un drošības noteikumi lidlaukā) un ka papildu kursi, ieskaitot esošo apmācību darba vietā, būtu jābeidz noteiktam minimālam darbinieku skaitam (aptuveni 70) ([4]), tai skaitā apmācību darbā ar lidmašīnas kravas

([4]) Darbiniekiem, kas veic tiešas darbības ar kravu, ir jābūt atbilstīgi tiesību aktu noteikumiem atzītai profesionālās sagatavotības apliecībai darbam ar kravām; visiem, kas lidostā nav nodarbināti sabiedriskajā jomā, jāpabeidz drošības noteikumu apmācība; lidmašīnās nodarbinātiem darbiniekiem ir jāiegūst kvalifikācija darbā ar kravas durvīm; tāpat katrā jomā nodarbinātiem darbiniekiem jābūt kvalifikācijai ierīču apkalpošanai un vadītāja apliecībai, lai vadītu noteiktus transportlīdzekļus.

nodalījuma durvīm un vispārējos mācību pasākumus, kas saistīti ar profesionālās sagatavotības apliecības iegūšanu. Atbilstoši izglītotie darbinieki varētu savas zināšanas mazās apmācību grupās nodot tālāk saviem kolēģiem.

(15) Vācija paziņoja, ka ir iespējama arī ārēju līgumu slēgšana, un sniedza attiecīgo izmaksu analīzi.

b) ***Drošības dienesta darbinieki***

(16) Drošības dienesta darbinieku pienākumos ietilpst cilvēku un kravu kontrole, lai nodrošinātu netraucētu darbību. Drošības dienesta darbinieku apmācībā ietilpst tikai vispārīgs mācību saturs:

a) vispārējā drošības apmācība, piemēram, ugunsdrošība, pirmā palīdzība un bīstamo kravu pārvadājumu kursi;

b) drošības dienesta darbiniekiem likumā paredzētā profesionāli orientēta drošības apmācība, kā piemēram, aizsardzība pret teroristu draudiem, pieejas kontrole, kontrolpārbaude un pārmeklēšana, bagāžas un kravas drošība, ieroči un jomas, kas saistītas ar drošību;

c) citi vispārēji profesionāli orientēti mācību pasākumi, kas ļauj iegūt attiecīgas profesionālās sagatavotības apliecības, piemēram, vadītāja apliecību darbam lidlaukā;

d) vispārēja, profesionāli orientēta drošības apmācība šādās jomās: likumdošana, ieroči, sprāgstvielas, kontrolpārbaudes pamati un rentgenuzņēmumu izvērtēšana;

e) daži vispārēji mācību pasākumi, piemēram, kvalitātes vadība un procedūras (ISO/DIN norma 9001).

(17) Mācību pasākumi atbilst attiecīgajiem valstu un Eiropas tiesību aktiem. *DHL* plāno visiem drošības dienesta darbiniekiem plašu drošības noteikumu apmācību, kas bez valsts atbalsta saruktu līdz vispārējam drošības noteikumu kursam. Tāpat ir paredzēts, ka vispārējo drošības apmācību apgūs ierobežots darbinieku skaits, kas vēlāk zināšanas nodos citiem kolēģiem.

(18) Arī šajā gadījumā Vācija uzskata, ka ir iespējama apakšlīgumu slēgšana, ar kuriem saistītās izmaksas būtu aptuveni par [(15–30 %)] (*) zemākas nekā *DHL* personāla izmaksas.

c) ***Vidējā līmeņa vadības darbinieku apmācība***

(19) Vidējā līmeņa operatīvā vadības darbinieku apmācība attiecas uz darbiniekiem, kas nodarbināti visā loģistikas centrā. Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju sākotnēji šiem darbiniekiem ir jāapgūst iepriekšminētie mācību pasākumi, pirms sākt padziļināt zināšanas jomās, kurās tiem jāīsteno vadība. Apmācības pasākumos ietilpst arī tādi kursi kā darba tiesības, saskarsmes pamati, personāla un konfliktu pārvaldība, svešvalodas un komandas veidošana.

2.2.2. *DHL EAT*

(20) DHL EAT darbinieku pienākumos galvenokārt ietilpst lidmašīnas apkalpošana pirms pacelšanās atļaujas. *DHL EAT* mācību pasākumi attiecas uz turpmāk minētajām darbībām un kopumā uz 165 darbiniekiem:

2. tabula

Darba grupa	Skaits	Uzdevumi
Lidmašīnas mehāniķi ar tiesībām izdot sertifikātu A kat.	97	Vienkāršā plānveida apkalpe (*Line Maintenance*) un sīku defektu novēršana pirms pacelšanās atļaujas sniegšanas
Lidmašīnas tehniķi/ mehāniķi ar tiesībām izdot sertifikātu B1 kat.	68	Lidmašīnas uzturēšanas darbi, ieskaitot lidmašīnas struktūras, dzinēju un elektrisko sistēmu pārbaudi pirms pacelšanās atļaujas sniegšanas

2.3. **Attaisnotās mācību izmaksas un plānotais atbalsts**

(21) Vācija pieteikumā pievienoja pārskatu par attaisnotajām izmaksām, kas tika paziņotas lēmumā. Attaisnotās kopējās pieļaujamās izmaksas apmācību projekta ietvaros lēšamas uz [(10–15)] miljoniem *euro*, un plānotā mācību atbalsta kopējā summa ir EUR 7 753 307.

3. **LĒMUMS SĀKT OFICIĀLO PĀRBAUDES PROCEDŪRU**

(22) Oficiālā pārbaudes procedūra tika uzsākta tāpēc, ka Komisijai bija šaubas, vai mācību atbalsts ir saderīgs ar kopējo tirgu.

(*) Kvadrātiekavās norādīta konfidenciāla informācija.

(23) Komisija jo īpaši apšaubīja to, vai atbalsts tiešām bija nepieciešams mācību projekta īstenošanai. Tā norādīja, ka mācību atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu tikai tad, ja tas tieši nepieciešams atbalsta saņēmēja uzņēmuma darbībai. Šajā sakarā Komisija atsaucās uz savu iepriekšējo lēmumu praksi ([5]). Turklāt Komisijai ir iemesls uzskatīt, ka arī atbalsta nesniegšanas gadījumā atbalsta saņēmējam būtu jānodrošina līdzīga apmācība saviem darbiniekiem.

(24) Pirmkārt, *DHL* acīmredzami bija veicis lielus ieguldījumus gaisa loģistikas centrā un vēlējās sākt to izmantot. Vācija apliecināja, ka darba ņēmēji no Beļģijas principā nebija gatavi pārcelties uz darbu Vācijā. Lai uzsāktu darbību, *DHL* bija jāmeklē jauni darbinieki.

(25) Otrkārt, loģistikas centra darbībai acīmredzot bija nepieciešama noteikta, lielākoties specifiska darbinieku kvalifikācija, kam bija jāaptver šādas jomas:

a) **Uzņēmumam nepieciešamu, specifisku zināšanu nodošana**: t. i., zināšanas par noteiktām, *DHL* pielāgotām kravas pārvadāšanas sistēmām.

b) **Noteiktas, uzņēmuma darbībai ar likumu paredzētas kvalifikācijas iegūšana**: Citiem vārdiem sakot, noteiktam darbinieku skaitam jāiepazīstas ar drošības noteikumiem un standartiem. Tas ir paredzēts likumā, un šim nolūkam nepieciešams arī oficiāls sertifikāts. Šī prasība attiecināma uz to, ka *DHL* pakalpojumi ir nenovēršami saistīti ar ievērojamu drošības risku.

c) **Loģistikas centra darbībai nepieciešamas vispārējas profesionālas apmācības sniegšana**: tas attiecas uz kursiem pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem (*Ramp Agent II*), kuros apgūst lidmašīnas pārvadāšanu, atledošanu, iegūst vadītāja apliecību darbam lidlaukā, autokrāvēja vadītāja apliecību un apgūst drošības pasākumus lidlaukā.

d) **Apmācība darba vietā, lai nodrošinātu gaisa satiksmes mezgla netraucētu darbību**. Šīs apmācības ietvaros darbinieki tiek iepazīstināti ar darba procesiem, kas gaisa pārvadājumu uzņēmumā ir īpaši svarīgi, jo lidmašīnu iekraušanai jānotiek pēc stingra grafika un pat niecīga kļūda var novest pie ilgstošiem kavējumiem.

e) **Noteiktas vispārējas informācijas sniegšana**, kas neietilpst b) līdz d) apakšpunktos.

(26) Treškārt, Komisija apšaubīja, vai *DHL* spēs atrast vietējā vai Eiropas darba tirgū uzņēmumam nepieciešamo darbinieku skaitu ar iepriekšminēto kvalifikāciju.

(27) Ceturtkārt, Komisija apšaubīja, vai jau kvalificēta darba spēka pieņemšana darbā varētu būt piemērota alternatīva uzņēmuma iekšējai apmācībai. Komisija uzskatīja, ka *DHL* pašam būtu jāsniedz vismaz minimālo profesionālo un drošības noteikumu apmācība, jo citos uzņēmumos apmācīti darbinieki nevar sniegt *DHL* darbiniekiem nepieciešamās specifiskās zināšanas, un *DHL* ir jānodrošina adekvāta drošības noteikumu apmācība.

(28) Piektkārt, Komisijai bija šaubas, vai *DHL* patiešām varētu atteikties no kādiem kursiem, kas iekļauti mācību pasākumos, jo saskaņā ar pieteikumu jo īpaši attiecībā uz lidmašīnu dispečeriem ir paredzēts, kas arī tiem darbiniekiem, kam ir atbilstoša sertifikācija, viss apmācības kurss būtu jāatkārto. Turklāt nav skaidrs, vai patiešām varētu apmācīt tikai ierobežotu darbinieku skaitu, jo tad tas varētu ietekmēt uzņēmuma netraucētu darbību. Pie tam *DHL* jau bija apzināti pieņēmis darbā visu personālu, lai tādējādi zustu jēga atteikties no plānotajiem mācību pasākumiem un maksāt tiem darbiniekiem, kas nav iesaistīti nekādās darbībās.

(29) Sestkārt, Komisijai bija šaubas par *DHL* apgalvojumu, ka bez atbalsta dažādi pakalpojumi ar apakšlīgumiem tiktu nodoti citiem uzņēmumiem, lai tādējādi izvairītos no plānotajiem mācību pasākumiem, jo, no vienas puses, pat tādā gadījumā būtu papildus nepieciešami daži a), b) un d) apakšpunktā minētie mācību pasākumi un, no otras puses, *DHL* Leipcigā-Hallē veikto kopējo ieguldījumu konkrētais mērķis ir visus ekspressūtījumu pakalpojumus veikt, izmantojot savus darbiniekus, un – kā Komisija saprata no sarunām ar Vācijas iestādēm – pat piedāvāt šos pakalpojumus citiem konkurējošiem uzņēmumiem, kas darbojas tajā pašā lidostā.

(30) Tomēr, izņemot vienu punktu, Komisijai nebija nekādu šaubu, ka mācību izmaksas pamatos ir aprēķinātas pareizi. Komisijas vienīgās bažas bija saistītas ar apsvērumu, ka lielāko daļu apmācību vajadzētu veikt darba vietā un tādējādi, iespējams, atrēķināt no apmācības dalībnieku izmaksām kā produktīvās stundas.

([5]) Sk. Komisijas 2007. gada 4. aprīļa Lēmumu 2007/612/EK, *General Motors Belgium in Antwerpen*, OV L 243, 18.9.2007., 71. lpp., un Komisijas 2006. gada 4. jūlija Lēmumu 2006/938/EK, *Ford Genk*, OV L 366, 21.12.2006., 32. lpp.

4. VĀCIJAS APSVĒRUMI

(31) Vācija norāda, ka paziņotais mācību atbalsts atbilst visiem tirgus saderības nosacījumiem, kas paredzēti Komisijas 2001. gada 12. janvāra Regulā (EK) Nr. 68/2001 par EK līguma 87. un 88. punkta piemērošanu mācību atbalstam ([6]). Pirmkārt, Vācija sniedza pietiekamu informāciju, kas apliecina, ka mācību ietvaros darba vietā netiek zaudētas produktīvā darba stundas.

(32) Otrkārt, Vācija apstrīd to, ka Komisija šajā lietā ir tiesīga piemērot nepieciešamības kritēriju, jo tādējādi tā pārkāpj nediskriminācijas principu. Šai jaunajai pieejai nav tiesisku pamatu, un tā ir pretrunā attiecīgajiem EK tiesību aktiem vai Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei.

(33) Vācija norāda, ka Regulas (EK) Nr. 68/2001 11. apsvērumā ir minēti trīs kritēriji, pēc kuriem jāpārbauda, vai atbalsts nepārsniedz nepieciešamo minimumu: mācību projekta veids, uzņēmuma lielums un uzņēmuma atrašanās vieta. Pamatojoties uz šiem trim kritērijiem, tiek lemts, vai atbalsta pasākumiem bijis stimulējošs efekts un vai tie ir samērīgi. Saskaņā ar Kopienas mācību atbalsta sistēmu ([7]) stimulējošais efekts nav konstatējams tikai tādos gadījumos, kad atbalsts piešķirts par labu lieliem uzņēmumiem specifiskiem mācību pasākumiem ārpus atbalstāmajiem reģioniem saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta a) vai c) apakšpunktu. Tā kā vairāk nekā 80 % paziņotā mācību projekta veido vispārēji mācību pasākumi un uzņēmums atrodas atbalstāmā reģionā saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktu, mācību atbalsts tomēr veicina stimulējošu efektu. Turklāt, tā kā paziņotā atbalsta gadījumā nav pārsniegta atbalsta pieļaujamā maksimālā intensitāte, mācību atbalsta pozitīvā ietekme ir proporcionāla konkurences kropļojumam, un tādējādi ir ievērots proporcionalitātes kritērijs.

(34) Treškārt, Vācija uzsver, ka, pārbaudot arī obligāti paziņojamos projektus, Komisijai ir jāpiemēro 32. punktā minētie saderības kritēriji. Vācija atzīmē, ka atbalstiem, uz kuriem neatteicas paziņošanas pienākums, un atbalstiem, kas pārsniedz 1 miljona euro slieksni un tādēļ ir jāpaziņo, nedrīkstētu piemērot atšķirīgus saderības kritērijus; obligāti paziņojamo projektu pārbaude nedrīkstētu būt ierobežojošāka nekā projektiem, uz kuriem paziņošanas pienākums neattiecas. Tāpēc mācību atbalsts ir saderīgs ar kopējo tirgu, ja tas atbilst visiem Regulā (EK) Nr. 68/2001 paredzētajiem nosacījumiem. Pēc Vācijas domām to apliecina arī Komisijas daudzu gadu lēmumu pieņemšanas prakse, kā piemēru minot *Volvo Gent* lietu ([8]). Kā uzsver Vācija, Komisijai ir jāņem vērā, ka *DHL* mācību projekts atbilst *Webasto* Lēmumā ([9]) noteiktajiem nosacījumiem.

(35) Ceturtkārt, dažādu pārbaužu kritēriju piemērošana ir pretrunā ar tiesiskās noteiktības un vienlīdzīgas attieksmes principiem.

(36) Piektkārt, Vācija atzīmē, ka Komisijas Lēmumi *Ford Genk* un *GM Antwerp* atbalstu lietās nav precedenti, uz kuriem atsaukties šajā gadījumā, jo šo lietu pamatā esošie apstākļi ir citādi. Abās minētajās lietās mācību atbalstu bija plānots izmantot jauna modeļa ieviešanai un tālākai darbinieku nodarbināšanai, savukārt *DHL* gadījumā mācību atbalsts plānots, lai apmācītu jaunos darbiniekus, kas strādās jaunuzceltajā loģistikas centrā. *DHL* projekts no pārējiem gadījumiem atšķiras sekojoši: Vairāk nekā 80 % no *DHL* mācību pasākumiem ir vispārējās apmācības pasākumi; uzņēmums atrodas atbalstāmā reģionā saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktu; jaunajā gaisa loģistikas centrā *DHL* vēlas radīt jaunas darba vietas; turklāt aviācijas nozarē atšķirībā no autoindustrijas nav vērojams jaudas pārpalikums, lielas izaugsmes iespējas.

(37) Sestkārt, Vācija sniedz papildu informāciju par jautājumiem, kas uzdoti Komisijas lēmumā, ar ko uzsāk procedūru. Vācija paskaidro, ka attiecīgajos tiesību aktos ir norādīti apmācības līmeņa minimālie standarti. Taču tajos nav norādīts minimālais atbilstoši izglītotu darbinieku skaits, kuri uzņēmumam būtu jāpieņem darbā. Vienlaikus Vācija norāda, cik darbinieku varētu būt nepieciešams, lai loģistikas centru varētu nodot ekspluatācijā, un secina, ka mācību pasākumi papildu darbiniekiem pārsniedz uzņēmuma darbībai nepieciešamās prasības. Saskaņā ar Vācijas iesniegtā mācību konsultanta veiktā pētījuma rezultātiem *DHL* varētu veiksmīgi uzsākt Leipcigas-Halles loģistikas centra darbību arī ar mazāku darbinieku skaitu, nekā plānots paziņotajā mācību projektā.

([6]) OV L 10, 13.1.2001., 20. lpp.
([7]) OV C 343, 11.11.1998., 10. lpp.
([8]) Komisijas 2008. gada 11. marta Lēmums par valsts atbalstu C 35/07, *Volvo Cars Gent*, vēl nav publicēts.
([9]) Komisijas 2006. gada 16. maija Lēmums par valsts atbalstu N 635/05, *Webasto Portugal*, OV C 306, 15.12.2006., 12. lpp.

5. IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMI

(38) Arī atbalsta saņēmējs *DHL* pauda atzinumu, kurā līdzīgi Vācijai norāda, ka Komisija, veicot saderības pārbaudi, atkāpjas no savas agrākajos gadījumos piemērotās vispārējās lēmumu pieņemšanas prakses. Turklāt paziņotais atbalsts atbilst visiem Regulā (EK) Nr. 68/2001 izklāstītiem kritērijiem. Komisijas pieeja ir pretrunā tiesiskās noteiktības un vienlīdzīgas attieksmes principiem; tā nedrīkstētu rīkoties citādi kā iepriekšējos lēmumos par mācību atbalsta piešķiršanu, kuros jautājums par to nepieciešamību netika detalizēti pārbaudīts. Turklāt lēmumi par atbalstu *Ford Genk* un *GM Antwerp* lietās neatspoguļo vispārējo lēmumu pieņemšanas praksi, jo šajos gadījumos apstākļi bija citādi un tos nevar pēc analoģijas attiecināt uz *DHL Leipzig* gadījumu. Tāpat *DHL* norāda uz Komisijas 2006. gada jūnija lēmumu par mācību atbalsta piešķiršanu *Webasto* atbilstoši noteiktajiem kritērijiem, saskaņā ar kuriem arī *DHL* mācību projektam jābūt saderīgam ar kopējo tirgu. Visbeidzot *DHL* atkārto, ka atšķirīga pieeja pieteiktā mācību projekta gadījumā rada nepieļaujamu *DHL* diskrimināciju.

(39) DHL sniedz arī papildu informāciju par Komisijas Lēmumā uzdotajiem jautājumiem. Pirmkārt, attiecīgajos valsts, Eiropas un starptautiskajos tiesību aktos ir noteiktas prasības, kas attiecas tikai uz apmācības saturu un darbinieku kvalifikāciju darbam ar kravu un gaisa kuģiem, taču nav noteikts minimālais darbinieku skaits. Otrkārt, plānotie mācību pasākumi nebūtu paredzēti tikai likumos paredzēto nosacījumu izpildei, bet gan pārsniegtu obligātās prasības. Tāpēc visiem pasākumiem, kas pārsniedz tiesību aktos paredzētās prasības, varētu apsvērt arī alternatīvas iespējas (piemēram, ārpakalpojumi un apakšlīgumu slēgšana). Tomēr, tā kā šīs alternatīvas ir tikai projektu līmenī, *DHL* nav uzdevis veikt sīki izstrādātu izmaksu analīzi, kurā būtu iekļautas izmaksas par nepieciešamo obligāto un minimālo apmācību, kā arī papildu izmaksas saistībā ar apakšlīgumiem, un/vai jau izglītotu profesionāļu pieņemšanu darbā. *DHL* nav arī informācijas par konkrētajā jomā parasti piedāvāto apmācības līmeni.

(40) Vēl savus apsvērumus, pievienojoties Komisijas viedoklim, sniedz *DHL* konkurents *UPS*. Pirmkārt, *UPS* uzsver, ka gadījumā, ja *DHL Hub* un *DHL EAT* pieņems darbā jaunus darbiniekus, uzņēmumam tik un tā vajadzēs veikt noteiktus mācību un instruktāžas pasākumus. Tādējādi mācību pasākumi noteiktā apmērā ir nepieciešami, un uzņēmumam tie ir jāveic arī bez atbalsta piešķiršanas.

(41) Otrkārt, *UPS* atzīmēja, ka *DHL* saskaņā ar attiecīgiem valsts un Eiropas tiesību aktiem ir pienākums piedāvāt minimālo apmācību saviem darbiniekiem, piemēram, pilnvarotiem pārstāvjiem. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regulu (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā ([10]) pilnvarotos pārstāvjus iecelj, pilnvaro un atzīst kompetentā iestāde (šajā gadījumā Federālā aviācijas iestāde [*Luftfahrt-Bundesamt*]). Šim nolūkam Federālā aviācijas iestāde ir pieņēmusi vadlīnijas un izdevusi mācību plāna paraugu, kurā ir noteikti obligātie mācību pasākumi. Obligātā apmācība attiecībā uz *DHL EAT* darbiniekiem ir noteikta Komisijas 2003. gada 20. novembra Regulā (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu ([11]). Treškārt, *DHL* ir saņēmis reģionālu atbalstu jaunu darba vietu radīšanai, tāpēc nevarētu būt runa par to, ka *DHL* atteiktos no mācību pasākumiem un pieņemtu skaitu mazāku darbinieku, bet tā vietā izšķirtos par apakšlīgumu slēgšanu vai ārpakalpojumiem.

6. TIESISKAIS IZVĒRTĒJUMS

6.1. Valsts atbalsta esība

(42) Komisija uzskata, ka pasākums ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē, kas tiek piešķirts dotācijas formā no valsts līdzekļiem. Pasākumam ir selektīvs raksturs, jo tas attiecas tikai uz *DHL*. Selektīvās dotācijas draud izkropļot konkurenci, jo tādējādi *DHL* gūst priekšrocības attiecībā pret konkurējošiem uzņēmumiem, kuri nesaņem atbalstu. Visbeidzot, jāņem vērā, ka ekspressūtījumu tirgū, kurā *DHL* tiek uzskatīts par vienu no vadošajiem uzņēmumiem, starp dalībvalstīm notiek intensīva tirdzniecība.

(43) Vācija pieprasa atļauju piešķirt atbalstu, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 68/2001.

(44) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 68/2001 5. pantu atbalstam, kas pārsniedz 1 miljonu euro vienam uzņēmuma mācību projektam, nepiemēro atbrīvojumu no paziņošanas pienākuma saskaņā ar EK līguma 88. panta 3. punktu. Komisija atzīmē, ka plānotais atbalsts ir EUR 7 753 307 apmērā un to plānots piešķirt vienam uzņēmumam, un ka mācību pasākumi ir vienots projekts. Pēc Komisijas domām plānotajam atbalstam tādējādi piemērojams paziņošanas pienākums, un Vācijai to ir izpildījusi.

([10]) OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.
([11]) OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.

(45) Regulas (EK) Nr. 68/2001 16. apsvērumā ir apstiprināts 5. panta pamatā esošais mērķis un norādīts, ka šādus atbalstus nevar atbrīvot no paziņošanas pienākuma: "Ir lietderīgi, lai lielas atbalsta summas Komisija novērtētu atsevišķi pirms to izmantošanas."

(46) Novērtējot konkrēto mācību atbalstu, kuram nav piemērojams atbrīvojums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 68/2001, Komisijai, pirms apstiprināt atbalsta piešķiršanu, saskaņā ar iepriekšējiem lēmumiem ([12]) ir jāveic atsevišķs novērtējums ([13]), pamatojoties uz EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Šajās individuālajās pārbaudēs Komisija pēc analoģijas balstās uz Regulas (EK) Nr. 68/2001 pamatprincipiem. Tas jo īpaši nozīmē, ka tiek pārbaudīts, vai ir izpildīti atbrīvojuma piešķiršanas kritēriji saskaņā ar minētās Regulas 4. pantu un vai atbalsts ir nepieciešams kā stimuls, lai atbalsta saņēmējs varētu īstenot mācību pasākumus.

6.2. **Saderība ar kopējo tirgu**

(47) Komisija jau lēmumā par procedūras uzsākšanu ir pārbaudījusi, vai paziņotais projekts atbilst atbrīvojuma piešķiršanas kritērijiem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 68/2001 4. pantu.

(48) Pirmkārt, ir noskaidrots, ka norādītā atbalsta intensitāte nepārsniedz Regulas (EK) Nr. 68/2001 4. panta 2. un 3. punktā noteiktās atbalsta robežvērtības – 35 % apmērā speciāliem mācību pasākumiem (35 % no […] = [(apm. 5–25 %)]) un 60 % apmērā vispārējiem mācību pasākumiem (60 % no […] = [(apm. 75–95 %)]). Tā kā projekts atrodas atbalstāmā reģionā saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktu, Vācija drīkst paaugstināt maksimālā atbalsta robežu no 25 % un 50 % attiecīgi vēl par 10 procentu punktiem.

(49) Otrkārt, mācību pasākumu attaisnotās izmaksas ir saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 68/2001 4. panta 7. punktu. Pētījums apliecināja, ka attaisnotās personāla izmaksas mācību pasākumos iesaistītajiem darbiniekiem acīmredzami nepārsniedz kopējo pārējo attaisnoto izmaksu summu. Vācija atzīmēja, ka, lai arī liela daļa mācību notiek darba vietā, produktīvās darba stundas netiek samazinātas.

6.3. **Atbalsta nepieciešamība**

(50) Lēmuma uzsākt procedūru galvenais arguments bija tas, ka mācību pasākumu var atzīt par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu tikai tad, ja tas nav tieši nepieciešams atbalsta saņēmēja uzņēmuma darbībai. Komisija atzina, ka atbalsta nepieciešamība ir vispārējs saderības kritērijs, un nonāca pie šāda secinājuma: ja atbalsts neveicina papildu pasākumu nepieciešamību, kā tas būtu tikai tirgus konjunktūras ietekmē, nav sagaidāms, ka atbalstam būs pozitīvi un tirdzniecības kropļojumu izlīdzinoši rezultāti, un tāpēc to nevar apstiprināt. Ja uzņēmums veiktu atbalstītos pasākumus jebkurā gadījumā, tātad arī bez minētā atbalsta, attiecīgā mācību atbalsta gadījumā nevarētu būt runa par to, ka tas kalpo ekonomiskās attīstības "veicināšanai" EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunkta izpratnē vai ka tas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 68/2001 10. apsvērumu palīdz izlīdzināt tirgus nepilnības, kā rezultātā savukārt uzņēmums kopumā pārāk maz investē darbinieku apmācībā ([14]). Tas neskar Regulā (EK) Nr. 68/2001 pieminētos no paziņošanas pienākuma atbrīvotos atbalstus, no kuriem *prima facie* izriet, ka tie kalpo ekonomiskās attīstības veicināšanai.

(51) Tas, ka Komisija pārbauda stimulējoša efekta esību un noraida likumā paredzētos mācību pasākumus, pēc Vācijas domām ir jauna pieeja, kas nav saskaņā ar EK tiesību aktiem, patvaļīga atkāpe no līdzšinējās lēmumu pieņemšanas prakses, kuras rezultātā mācību atbalsta piešķiršana reģionālās politikas mērķiem kļūst neiespējama. Komisija nevar piekrist šiem argumentiem šādu iemeslu dēļ:

([12]) Sk. Komisijas Lēmumu *Ford Genk* lietā, Komisijas Lēmumu *General Motors Belgium* lietā, Komisijas Lēmumu *Auto-Europa Portugal* lietā, Komisijas Lēmumu *Volvo Cars Gent* lietā.

([13]) Tas izriet arī no Regulas (EK) Nr. 68/2001 16. apsvēruma.

([14]) Attiecībā uz mācību atbalstiem Regulas (EK) Nr. 68/2001 10. apsvērumā teikts "Mācībām parasti ir pozitīva ārējā ietekme uz sabiedrību kopumā, jo tā palielina kvalificētu darbinieku kopumu, no kura var izvēlēties citi uzņēmumi, uzlabo Kopienas ražošanas konkurētspēju, un tai ir ievērojama loma nodarbinātības stratēģijā. Ņemot vērā faktu, ka Kopienas uzņēmumi parasti savu darbinieku izglītībā iegulda pārāk maz, valsts atbalsts var sekmēt šīs tirgus nepilnības izlabošanu, tādēļ ar noteiktiem nosacījumiem valsts atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu un tādēļ atbrīvot no iepriekšējas paziņošanas." 11. apsvēruma pie tam tiek konstatēts: "Lai nodrošinātu, ka valsts atbalsts ir ierobežots līdz minimumam, kāds vajadzīgs Kopienas mērķa sasniegšanai, kuru nav iespējams sasniegt ar tirgus spēkiem vien, atbrīvotā atbalsta pieļaujamā intensitāte būtu jākoriģē saskaņā ar paredzēto mācību veidu, uzņēmuma lielumu un tā ģeogrāfisko atrašanās vietu […]."

(52) Vispirms jāatgādina, ka mācību atbalsti tiek pārbaudīti, pamatojoties uz Regulu (EK) 68/2001, kuras 4. apsvērumā ir minēts: "Šī regula neskar dalībvalstu iespēju paziņot par mācību atbalstu. Šādus paziņojumus Komisija vērtēs, *jo īpaši* ņemot vērā šajā regulā izklāstītos kritērijus vai saskaņā ar piemērojamām Kopienas pamatnostādnēm un sistēmām, ja tādas pamatnostādnes un sistēmas pastāv."

(53) Turklāt 16. apsvērumā ir uzsvērts: "Ir lietderīgi, lai lielas atbalsta summas Komisija novērtētu atsevišķi pirms to izmantošanas. Tādēļ uz atbalstu, kas pārsniedz noteiktu summu, kurš būtu jānosaka EUR 1 000 000 apmērā, *neattiecina šajā regulā paredzēto atbrīvojumu*, un tas paliek pakļauts Līguma 88. panta 3. punkta prasībām."

(54) Visbeidzot, 4. apsvērumā ir norādīts: "Mācību atbalsta sistēma būtu jāatceļ no šīs regulas spēkā stāšanās dienas, jo sistēmas saturu aizstāj šī regula."

(55) Tā kā plānotais atbalsts pārsniedz 1 miljonu *euro*, nav šaubu, ka tas ir jāpaziņo un Komisijai tas ir jāapstiprina. Turklāt ir skaidrs, ka šādam atbalstam principā būtu jāatbilst Regulas (EK) Nr. 68/2001 4. pantā iekļautajiem atbrīvojuma piešķiršanas kritērijiem.

(56) Vācija apšauba, ka Komisija ir kompetenta pārbaudīt, vai atbalstam ir stimulējošs efekts. Pēc Komisijas domām valsts atbalsta koncepcija un jo īpaši nepieciešamības kritērijs paredz to, ka atbalstam piemīt stimulējošs efekts attiecībā uz saņēmēju. Tas nevar kalpot kopējām interesēm, ja valsts atbalsta pasākumus (arī mācību pasākumus), kurus atbalsta saņēmējs veiktu arī bez atbalsta. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 68/2001, rīcības plānu "Valsts atbalsts" un Tiesas nolēmumu par nosacījumiem, ar kuriem atbalsts var tikt atzīts par saderīgu ar kopējo tirgu, Komisija savos jaunākajos lēmumos (*Ford Genk, GM Antverp*) attiecīgos mācību atbalstus ir mērķtiecīgi pārbaudījusi arī attiecībā uz stimulējošā efekta esību.

(57) Lai nostiprinātu savu nostāju, Vācija norāda, ka atbalsta, uz kuru attiecas paziņošanas pienākums, saderība ar kopējo tirgu būtu jāpārbauda saskaņā ar Regulā minētajiem kritērijiem, un šajā sakarā citē Regulas (EK) Nr. 68/2001 4. apsvērumu, kurā sacīts, ka "Šādus paziņojumus Komisija vērtēs, jo īpaši ņemot vērā šajā regulā izklāstītos kritērijus". Tomēr Vācija neievēro to, ka vārdi "jo īpaši" nozīmē tieši to, ka atsevišķu gadījumu pārbaude neaprobežojas ar Regulā (EK) Nr. 68/2001 paredzēto atbalsta pārbaudi. Tā kā 16. apsvērumā ir skaidri norādīts, ka attiecīgie atbalsti ir jāpārbauda atsevišķi, nevar būt runa par to, ka šī pārbaude aprobežotos ar Regulā noteiktajiem kritērijiem, un tā jāveic, tieši pamatojoties uz EK līguma 87. pantu.

(58) Otrkārt, Vācija atzīmē, ka Regula (EK) Nr. 68/2001 būtu jāinterpretē, balstoties uz 1998. gada Kopienas mācību atbalsta sistēmu, kuru piemēroja pirms minētās regulas spēkā stāšanās un kurā tika definēti kritēriji, pēc kuriem jāpārbauda liela apjoma atbalsta stimulējošais efekts. Jo īpaši Vācija norāda, ka saskaņā ar šo Kopienas sistēmu stimulējošais efekts ir panākams tad, ja mācību projekts tiek īstenots atbalstāmā reģionā atbilstīgi EK līguma 87. panta 3. punkta a) vai c) apakšpunktam. Komisija nevar piekrist šādam uzskatam, jo Regulas (EK) Nr. 68/2001 4. apsvērums neatstāj nekādas šaubas par to, ka Kopienas mācību atbalsta sistēma tiek atcelta līdz ar minētās Regulas stāšanos spēkā. Komisijas nolūks bija aizstāt Kopienas sistēmu ar Regulu (EK) Nr. 68/2001, un tāda arī bija minētās Regulas darbība. Tas ir acīmredzams citu valodu versijās, kurās Regulas (EK) Nr. 68/2001 4. apsvērumā viennozīmīgi teikts, ka Kopienas mācību atbalsta sistēma "jāatceļ", bet tās saturu "aizstāj". Turklāt tas ir viennozīmīgi noteikts arī agrākos Komisijas lēmumos ([15]). Turklāt minētajā Regulā nav pārņemta šīs Kopienas sistēmas tiesiskā prezumpcija par stimulējoša efekta esību, bet tajā apzināti norādīts, ka mācību atbalsti noteiktos apstākļos var būt saderīgi ar kopējo tirgu ([16]). Taču, ja uzņēmējs nepieciešamos pasākumus būtu veicis arī bez atbalsta, tad šādam atbalstam nav stimulējoša efekta.

(59) Treškārt, Vācija un jo īpaši atbalsta saņēmējs atzīmē, ka papildu pārbaude par atbalsta nepieciešamību, balstoties uz EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, nozīmētu, ka visa Regula (EK) Nr. 68/2001 ir pretrunā ar šo EK līguma noteikumu. Tādējādi tiek acīmredzami pieņemts, ka atbalsta nepieciešamība nav jāpārbauda. Komisija nevar piekrist šim argumentam, jo tajā acīmredzami nav ņemts vērā, ka gadījumā, ja atbalsts ir mazāks par 1 miljonu euro un atbilst minētās Regulas kritērijiem, tiek pieņemts, ka ir izpildīts arī nepieciešamības kritērijs.

([15]) Sk., piemēram, Komisijas 2001. gada 18. jūlija Lēmumu 2001/698/EK, *Sabena* OV L 249, 19.9.2001., 21. lpp., kur 28. apsvērumā teikts: "Kopienas mācību atbalsta sistēma tiek grozīta ar Komisijas 2001. gada 12. janvāra Regulu (EK) Nr. 68/2001 par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu mācību atbalstiem."

([16]) 50. apsvērumā tiek tuvāk aplūkoti Regulā (EK) Nr. 68/2001 iekļautie konstatējumi par stimulējošo efektu.

(60) Ceturtkārt, Vācija apgalvo, ka Komisija nav piemērojusi tādu pašu pieeju kā agrākos gadījumos, kuros netika pārbaudīta stimulējošā efekta pastāvēšana. Tas ir pareizs apgalvojums. Taču Komisija paskaidroja, ka tās piemērotā pieeja ir mainīta, pamatojoties uz precīzāk izstrādātu ekonomisko pieeju. Pieeja tika mainīta un viennozīmīgi atzīta, veicot detalizētas pārbaudes *Ford Genk* un *GM Antwerp* atbalsta lietās. Tomēr Vācija atzīmē, ka Komisijas piemērotā pieeja nav konsekventa, jo pēc oficiālās pārbaudes procedūras uzsākšanas *Ford Genk* lietā lēmums vismaz divās citās lietās, proti, *BMW Österreich* (Lieta Nr. 304/2005) ([17]) un *Webasto* (Lieta Nr. 653/2005) tika pieņemts bez atbilstošas pārbaudes vai balstoties uz kādu citu pārbaudi. Komisija atzīmēja, ka šie lēmumi bez detalizētas pārbaudes tika pieņemti pirms pirmās no abu iepriekšminēto lietu detalizēto pārbaužu beigšanas, sākot ar kurām Komisija ieviesa diferencētu pieeju. Protams, Komisija var uzlabot un mainīt pārbaužu pieeju, ja tam ir pietiekams pamatojums. Tas attiecas uz *Ford Genk* un *GM Antwerp* gadījumiem, taču ne uz agrākām atbalsta lietām. Tādējādi Komisija pirms lēmuma pieņemšanas *Ford Genk* lietā varēja balstīties uz savu iepriekšējo lēmumu praksi.

(61) Piektkārt, Vācija un atbalsta saņēmējs apstrīd, ka Komisija varētu atsaukties uz Ford *Genk* un *GM Antwerp* atbalsta lietām, jo to pamatā ir citi apstākļi nekā *DHL* gadījumā. Komisijai būtu jābalstās vairāk uz savu Lēmumu atbalsta lietas *Webasto* gadījumā. To nevar nekādā gadījumā attiecināt uz *DHL* gadījumu, jo tajā, atšķirībā no šiem abiem gadījumiem, nav runa par automobiļu nozari. Arī Lēmumā par atbalsta piešķiršanu *Webasto*, uz kuru atsaucas Vācija un atbalsta saņēmējs, runa ir par automobiļu nozari. Vienīgā atšķirība, iespējams, ir apstāklī, ka pirmos divos gadījumos runa bija par jau esošajām uzņēmuma struktūrām, bet *DHL* un *Webasto* gadījumi attiecās uz jaunu uzņēmuma struktūru izveidošanu. Lai gan abos pirmos gadījumos jebkurš atbalsts pasākumiem, kuri tiktu veikti arī bez atbalsta palīdzības, ir darbības atbalsts, Komisija neredz iemeslu, kāpēc par darbības atbalstu nebūtu uzskatāms atbalsts mācību pasākumam jaunizveidotā struktūrā, kas tiktu veikts jebkurā gadījumā. Arī šajā gadījumā uzņēmums saņem atbalstu pasākumiem, kas tam būtu jāveic jebkurā gadījumā.

(62) Turklāt jaunizveidotas struktūras gadījumā mācību pasākumi, kas būtu jāveic arī bez atbalsta, nav attaisnojami ar apsvērumiem, kas ir reģionālā atbalsta piešķiršanas pamatā, jo reģionālie nelabvēlīgie apstākļi jākompensē ar reģionālajiem investīciju atbalstiem, nevis mācību atbalstiem. Šajā sakarā Vācija piezīmē, ka izredzēm saņemt valsts atbalstu vajadzīgiem un plašiem mācību pasākumiem bijusi izšķirošā loma *DHL* galīgā lēmuma pieņemšanā par loģistikas centra vietas izvēli. Komisija tomēr uzskata, ka Eiropas Savienībā uzņēmumi parasti lēmumus pieņem, cenšoties samazināt izdevumus un paaugstināt rentabilitāti. Uzņēmumi, kas plāno pārvietot ražotnes, bieži vien apsver vairākus konkurējošus izvietojumus dažādās dalībvalstīs. Lēmums par atrašanās vietas izvēli balstās ne tikai uz gaidāmajām uzņēmuma darbības izmaksām (tostarp mācību izmaksām pieņemtajiem darbiniekiem, kam bieži vien nav atbilstošas kvalifikācijas) un citiem saimnieciskiem ieguvumiem vai zaudējumiem (piemēram, vietējie noteikumi par darba laiku), bet arī uz iespēju iegūt valsts atbalsta līdzekļus (t. i., reģionālo atbalstu). Komisija nevar piekrist minētajam argumentam, jo mācību atbalsti atšķirībā no reģionāliem investīciju atbalstiem nav paredzēti, lai ietekmētu izvietojuma izvēli, bet gan, lai kompensētu Kopienā trūkstošos ieguldījumus mācību pasākumos. Zems profesionālās kvalifikācijas līmenis atbalstāmā reģionā ir reģionāla problēma, kas risināma ar reģionālo investīciju atbalstu palīdzību.

(63) Balstoties uz iepriekš izklāstīto informāciju, Komisija ir nākusi pie slēdziena, ka *DHL* liela daļa no mācību pasākumiem saviem darbiniekiem būtu jāveic jebkurā gadījumā arī bez atbalsta piešķiršanas. Tas izriet galvenokārt no diviem secinājumiem, kas sīkāk izklāstīti tālāk tekstā. Pirmkārt, darbinieku apmācība ir vajadzīga, lai gaisa loģistikas centrs uzsāktu savu darbību, otrkārt, mācību pasākumi lielākoties ir paredzēti tiesību aktos.

a) ***Uzņēmumam nepieciešamie mācību pasākumi***

(64) Attiecībā uz mācību pasākumu nepieciešamību ir konstatēts, ka *DHL* pārvietošanai uz Leipcigu-Halli (Vācija) ir līdzīgas sekas kā jauna uzņēmuma dibināšanai, jo *DHL*, lai uzsāktu darbību, ir jāpieņem darbā jauni darbinieki. Uzņēmuma darbības vajadzību apmierināšanai acīmredzot iespējami trīs risinājumi: *DHL* varētu pieņemtu darbā darbiniekus, kuri uzņēmumam būtu jāapmāca; *DHL* varētu pieņemt darbā jau apmācītus darbiniekus; ja nebūtu pieejami atbilstoši kvalificēti darbinieki, *DHL* par noteiktiem pakalpojumiem varētu noslēgt apakšlīgumus.

([17]) OV C 87, 11.4.2006., 4. lpp.

(65) Vācija nav iesniegusi papildu informāciju, lai pilnībā kliedētu Komisijas šaubas attiecībā uz *DHL* iespējām savā jaunajā darbības vietā pieņemt darbā pietiekamu daudzumu apmācītu darbinieku. Vācija turklāt ir apstiprinājusi, ka darbinieki no Briseles, t.i., līdzšinējās *DHL* atrašanās vietas, nav gatavi mainīt darba vietu uz Vāciju. *DHL* arī nav norādījis, vai uzņēmums ir spējīgs atrast pietiekamu jau apmācītu darbinieku skaitu vietējā vai Eiropas darba tirgū, lai varētu sākt darbību. Acīmredzami vietējā darba tirgū atbilstoši apmācīti darbinieki nav pieejami, un arī Eiropas gaisa satiksmes pakalpojumu darba tirgū ir samērā grūti atrast atbilstošus profesionāļus.

(66) Turklāt Vācija nav pārliecinoši pamatojusi *DHL* argumentu, ka bez atbalsta piešķiršanas vairāku pakalpojumu veikšana tiktu uzticēta apakšuzņēmumiem un tādējādi varētu būt jāatsakās no plānotajiem mācību pasākumiem. Tāpat Vācija nav pierādījusi, ka Leipcigas lidostā ir pieejami attiecīgo pakalpojumu sniedzēji. Pirmkārt, pat apakšlīgumu slēgšanas gadījumā būtu nepieciešami daži mācību pasākumi un, otrkārt, veicot kopējās *DHL* un Leipcigas-Halles investīcijas, jau ir paredzēts, ka visus ekspressūtījumu dienestu pakalpojumus veiks paša uzņēmuma darbinieki un *DHL* pat piedāvās savus pakalpojumus arī konkurējošiem, tajā pašā lidostā esošiem uzņēmumiem. Tāpēc Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka pakalpojumu nodošana apakšuzņēmumiem neietilpst *DHL* plānos un tā radītu papildu izdevumus.

(67) Turklāt Vācija norādījusi, ka *DHL* saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punktu atbalstāmā reģionā radīs jaunas darba vietas, tādēļ atšķirībā no gadījuma ar automobiļu ražotājiem Beļģijā runa nav tikai par atbalsta sniegšanu uzņēmumam, bet gan par atbalstu jaunizveidotam uzņēmumam, kuram nav atbilstoši apmācītu darbinieku. Komisijai ir jānoraida šis arguments, jo *DHL*, pārceļoties ārpus Briseles, jaunā uzņēmuma vajadzībām jebkurā gadījumā būtu jāveic mācību pasākumi, neraugoties uz jaunā uzņēmuma izvietojumu.

b) ***Tiesību akots paredzētie mācību pasākumi***

(68) Saskaņā ar Komisijai pieejamo informāciju lielākā daļa mācību pasākumu ir obligāti saskaņā ar valsts un Eiropas tiesību aktiem. Tā kā *DHL* veiktie pakalpojumi pēc savas būtības ir saistīti ar paaugstinātu drošības risku, saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem ir spēkā noteikti minimāli standarti un drošības prasības par apiešanos ar kravu, kā arī lidmašīnu pārbaudi un tehnisko kontroli.

DHL EAT mehāniķi un tehniskie darbinieki

(69) Tas attiecas uz mācību pasākumiem pirmslidojuma un lidlauka pārbaužu jomā, kas ir paredzēti *DHL EAT* mehāniķiem un tehniskajiem darbiniekiem. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003, darbiniekiem, kas piedalās lidaparātu uzturēšanā, ir jābūt licencētiem, lai varētu izdot gaisa kuģa izmantošanas sertifikātus. Nosacījumi šādas licences saņemšanai ir izklāstīti minētajā Regulā un attiecas uz atbilstošo mācību pasākumu apjomu un saturu.

(70) Iecerētie mācību pasākumi atbilst iepriekšminētajiem tiesību aktu noteikumiem un attiecas uz divām profesiju grupām: lidmašīnas mehāniķi ar tiesībām izdot sertifikātu par tehnisko apkopi (A kategorija) un lidmašīnas tehniķi/mehāniķi ar tiesībām izdot sertifikātu (kategorija B1). Šīm abām profesiju grupām mācību pasākumi noris šādā veidā:

a) angļu valodas kursi (ieskaitot angļu valodas tehniskos terminus);

b) pamata tehniskās zināšanas par elektrības, elektronikas un aerodinamikas jautājumiem;

c) iegūto pamata tehnisko zināšanu praktiska izmantošana;

d) padziļināti mācību pasākumi B1 kategorijas darbiniekiem.

(71) Atsevišķi *DHL EAT* mācību pasākumi tiks papildināti ar mācību dienām darba vietā, kas būtiski pārsniegs teorētiskajai apmācību daļai veltīto darba dienu skaitu.

(72) Vācija apzinās, ka *DHL* nevar uzsākt darbību bez atbilstoši izglītota personāla, kam ir atbilstošas licences. Tā kā visi paredzētie mācību pasākumi ir paredzēti atbilstoši Regulai (EK) Nr. 68/2001, Vācijas iestādes norāda, ka *DHL* nevar veikt nekādus ierobežojumus mācību pasākumos. Tomēr tās atzīmē, ka *DHL* bez atbalsta neveiks vispār nekādus mācību pasākumus, bet gan pieņems darbā darbiniekus no konkurējošiem uzņēmumiem, kam jau ir nepieciešamā sertifikācija, vai arī lems par apakšlīgumu slēgšanu.

(73) Saskaņā ar Vācijas veikto izdevumu analīzi apakšlīgumu slēgšanas izmaksas ir zemākas nekā personāla izmaksas, ieskaitot izdevumus par mācību pasākumiem (par [(5–20 %)] zemāki A kategorijas darbiniekiem un aptuveni par [(10–30 %)] B1 kategorijas darbiniekiem). Tomēr Vācija nav pierādījusi, ka atbilstošs pakalpojumu sniedzējs vispār ir pieejams.

(74) Attiecībā uz iespēju pieņemt darbā jau apmācītus darbiniekus no konkurējošiem uzņēmumiem Vācija nav iesniegusi pierādījumus tam, ka Eiropas darba tirgū ir pieejami kvalificēti un apmācīti darbinieki, kas būtu gatavi mainīt darba vietu uz Leipcigas-Halles loģistikas centru. Vācija uzskata, ka Eiropas darba tirgū trūkst apmācītu un kvalificētu mehāniķu un tehnisko darbinieku gaisa transporta pakalpojumu jomā.

(75) Turklāt Vācija ir iesniegusi izdevumu analīzi par angļu valodas kursiem, kas paredzēti *DHL EAT* mehāniķiem un tehniķiem. Vācija uzskata, ka šajā gadījumā runa ir par vispārējiem mācību pasākumiem, kas pārsniedz tiesību aktos paredzētos obligātos mācību pasākumus. Tāpēc Vācija ir novērtējusi kursu attaisnotās izmaksas uz [(0,5–1)] miljoniem euro. Komisija tomēr secina, ka šajos kursos galvenokārt tiks mācīti tehniskie termini angļu valodā. Otrkārt, tā norāda, ka lidaparātu tehniskā kontrole praksē ir standartizēta visā Eiropā, tādējādi *DHL EAT* mehāniķiem un tehniķiem būtu jāpārvalda tehniskie termini angļu valodā. Turklāt, pēc Komisijas domām, šie tehnisko terminu angļu valodas kursi pieder pie obligātās standarta mācību programmas. Tāpēc Komisija uzskata, ka *DHL* jebkurā gadījumā būtu jāpiedāvā tehnisko terminu angļu valodas kursi arī bez atbalsta piešķiršanas.

(76) Balstoties uz šiem atzinumiem, Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka pieminētie mācību pasākumi ir gan paredzēti tiesību aktos, gan nepieciešami, lai nodrošinātu *DHL EAT* veiksmīgu darbību, tādēļ uzņēmumam tie būtu jāveic jebkurā gadījumā arī bez atbalsta piešķiršanas. Tāpēc Komisija uzskata, ka mācību izmaksas *DHL EAT* mehāniķiem un tehniķiem nav attaisnotās izmaksas atbalsta saņemšanai.

Lidmašīnu dispečers (pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II)

(77) Pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem II ir sekojoši pienākumi: *Ground Service Equipment* (zemes pakalpojumu iekārtu) apkalpošana un vadīšana; lidaparātu iekraušana un izkraušana; lidojuma dokumentācijas nodošana; ziņojumu sastādīšana, kā arī saziņa ar pilotiem un lidostas iestādēm. Paziņotā projekta ietvaros plānots apmācīt 210 pirmslidojuma/pēclidojuma aģentus II, kam paredzētas attaisnotās izmaksas [(2–3)] miljonu *euro* apjomā.

(78) Saskaņā ar Vācijas likumiem pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II drīkst uzsākt darbu lidlaukā tikai tad, kad pabeiguši apmācības kursus "Darbs ar *Ground Service Equipment*" ("*Arbeitsschutzgesetz*") un "Drošība" (*BGV C 10 FBO*) un saņēmuši autokrāvēja vadītāja apliecību (*BGG* 925 – autokrāvēja vadītāju apmācība un pieņemšana darbā). Tiem jābūt apmācītiem arī par darbu ar bīstamām kravām un ar to saistīto risku ("*Gefahrstoffeverordnung*"). Visbeidzot, pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem II ir jābeidz apmācība par darbu ar bīstamām kravām saskaņā ar *IATA* prasībām.

(79) Saskaņā ar 77. un 78. punkta paskaidrojumiem var secināt, ka pieteiktajā projektā paredzētie mācību pasākumi lielā mērā ir paredzēti tiesību aktos: darbs ar ierīcēm, lai pārvietotu lidmašīnas, lidmašīnu atledošana (pamatkurss), lidmašīnu atledošana (atkārtošanas kurss), vadītāja apliecība darbam lidlaukā, darbs un tā nosacījumi lidlaukā; ugunsdrošības noteikumi; darbs ar kravas nodalījuma durvīm; pirmā palīdzība, autokrāvēja vadīšanas apliecība, *IATA* PK 7/8, *Ground Service Equipment*, briesmas darbā lidlaukā; drošības noteikumi lidlaukā, lidostas drošības noteikumi. *ULD-Build-up* kurss ievadam kravas konteineru uzbūvē, kas attiecas tikai uz darbu ar speciālajiem *DHL* konteineriem.

(80) Kursi "G25/41 profesionālā medicīniskā pārbaude" (4 no kopumā 240 mācību stundām), "DIN EN 9001:2000 kvalitātes vadība un procedūras" un "DIN EN 14001 vides aizsardzība un organizācijas struktūra" (8 no kopumā 240 mācību stundām) nav noteikti kā obligāti tiesību aktos. Tā kā Vācija ir uzsvērusi, ka *DHL* pats veiks visus ar loģistikas centra darbību saistītos pakalpojumus un pat piedāvās tos citiem konkurentiem, kas atrodas Leipcigas-Halles lidostā, un nav pierādījusi, ka *DHL* šos kursus bez atbalsta nepiedāvātu, tad, acīmredzot, tie pieder pie *DHL* darbinieku mācību paketes, kas ir nepieciešama, lai nodrošinātu veiksmīgu loģistikas centra darbību. Šis gaisa loģistikas centrs līdzās Honkongai (Ķīna) un Vilmingtonai (ASV) ir pasaulē nozīmīgākais *DHL* loģistikas centrs. Jo sevišķi no kursa "Profesionālā medicīniskā pārbaude" šobrīd nevarētu atteikties, jo darbinieki tajā tiek apmācīti, kā atpazīt, vai kāds darbinieks neapdraud paša darba vietas drošību, jo sekmīgai *DHL* darbībai jānovērš neparedzami kavējumi. Saskaņā ar pieejamo informāciju pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II, kas ir pabeiguši šādu apmācību, ir spējīgi pārbaudīt jauno darbinieku profesionālo atbilstību. Saskaņā ar 25. punktā izklāstītajiem vērtējuma pamatnosacījumiem Komisija nonākusi pie secinājuma, ka mācību pasākumi gan nav tiesību aktos paredzēti, taču ir būtiski loģistikas

centra netraucētai darbībai, un tādēļ *DHL* tie būtu jāveic jebkurā gadījumā. Kurss par kvalitātes standartiem nav tiesību aktos paredzēts, taču *Deutsche Post* vadība to ir noteikusi kā obligāto nosacījumu visām *DHL* filiālēm. *DHL* ir paziņojis, ka visi darbinieki tiek mērķtiecīgi apmācīti, lai iegūtu DIN EN 9001 sertifikātu ([18]). Turklāt tika norādīts, ka DIN EN 14001 sertificēšana notiks no 2008. gada jūlija ([19]). Tādējādi mācību pasākumi, kas ir šā lēmuma priekšmets, ir viennozīmīgi nepieciešami, lai sasniegtu uzņēmuma stratēģijā plānotos standartus, un tādēļ būtu jāveic arī bez atbalsta piešķiršanas. Turklāt *DHL* meitasuzņēmumi reklamē, ka to pakalpojumiem ir visaugstākie standarti, kā apliecina arī attiecīgie DIN sertifikāti. Tāpēc *DHL* kā vadošais pakalpojuma sniedzējs acīmredzami spēj šīs izmaksas iekļaut savas cenu stratēģijas ietvaros. Tāpēc Komisija uzskata, ka *DHL* minētos mācību pasākumus veiktu arī bez atbalsta piešķiršanas.

(81) Balstoties uz konstatētajiem faktiem, Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka daži no mācību pasākumiem pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem II ir obligāti saskaņā ar tiesību aktiem, taču citi ir daļa no uzņēmuma kvalitātes stratēģijas, tādējādi visi pasākumi nepieciešami gaisa loģistikas centra darbībai un tādēļ veicami arī bez atbalsta saņemšanas. Tāpēc Komisija uzskata, ka mācību izmaksas pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem II nav iekļaujamas attaisnotajās izmaksās.

Drošības darbinieki

(82) Šo jomu regulē Regula (EK) Nr. 2320/2002. Saskaņā ar Vācijas Gaisa drošības likuma 8. un 9. pantu lidlauka ekspluatantam un gaisa satiksmes uzņēmumam ir pienākums apmācīt savus drošības dienesta darbiniekus un arī visus pārējos darbiniekus.

(83) DHL drošības dienestu kursi lielākoties gan saturiski, gan apmācības stundu skaita ziņā atbilst mācību pasākumiem, kas saskaņā ar Gaisa satiksmes drošības apmācības plānu darbiniekiem un kravu kontrolei paredzēti Regulā (EK) Nr. 2320/2002. Apmācības modelis *IATA* PK 7/8 balstās uz *IATA* bīstamo kravu pārvadāšanas noteikumiem, kas Vācijas likumos ir aizvietots ar *NfL* II-36/05. Arī pirmās palīdzības kursi un ievads ugunsdrošības noteikumos saskaņā ar Vācijas likumu par darba drošības noteikumiem ir iekļauti obligātajā apmācībā.

(84) Tikai kursi "vadītāja apliecības iegūšana darbam lidlaukā" un "kvalitātes pārvaldība") (8 no kopumā 300 apmācību stundām) ir piedāvāti papildus, t. i., tie nav paredzēti tiesību aktos. Tā kā Vācija ir uzsvērusi, ka *DHL* visu pakalpojumus, kas saistīti ar loģistikas centra darbību, veiks pats, un nav norādījusi, ka *DHL* šos kursus bez atbalsta palīdzības neveiktu, Komisija uzskata, ka tie pieder kopējai apmācību paketei. Arī drošības dienesta darbiniekiem paredzētie kursi "DIN EN 9001:2000" un "DIN EN 14001" atbilst parastajai *Deutsche Post* darbības praksei un tādējādi ir *DHL* kopējās darbības neatņemama sastāvdaļa (sk. 80. punktu). Kursi transportlīdzekļa vadītāja apliecības iegūšanai darbam lidlaukā jebkurā gadījumā arī šķiet esam obligāta drošības darbinieku darbam, jo tiem jebkurā laikā jābūt pieejai skrejceļiem un lidlaukam. Nebūtu nozīmes apdraudēt loģistikas centra netraucētu darbību, ja drošības dienesta darbiniekiem nebūtu pieejas lidlaukam (kā izklāstīts 90. un nākamajos punktos, šajā gadījumā ir iespējams ierobežot apmācību līdz noteiktam darbinieku skaitam). Saskaņā ar 25. punktā izklāstītajiem vērtējuma pamatnosacījumiem Komisija nonākusi pie secinājuma, ka mācību pasākumi gan nav tiesību aktos paredzēti, taču ir būtiski loģistikas centra netraucētai darbībai, un tādēļ *DHL* tie būtu jāveic jebkurā gadījumā. Tādēļ Komisija uzskata, ka *DHL* no šiem diviem kursiem neatteiktos arī bez atbalsta piešķiršanas.

(85) Tā kā 83. un 84. punktā minētie drošības dienesta darbinieku apmācību kursi ir obligāti, Komisija nevar piekrist Vācijas argumentam, ka *DHL* varētu nodarbināt tikai minimālu kvalificēto darbinieku skaitu, kas pārējos darbiniekus apmācītu darba vietā. Kā uzskata Komisija, no sniegtās informācijas izriet, ka visiem drošības dienesta darbiniekiem ir jāiegūst pilnīga apmācība iepriekšminētajos mācību pasākumos.

([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) Balstoties uz šiem konstatējumiem, Komisija nonākusi pie secinājuma, ka mācību izmaksas drošības dienesta darbiniekiem nav attaisnojamas atbalsta saņemšanai.

Operatīvās vadības darbinieki

(87) Tikai attiecībā uz operatīvās vadības darbiniekiem Komisija ir nonākusi pie citādiem secinājumiem. Šīs kategorijas darbinieku apmācība ietver angļu valodu, darba tiesību pamatus, saziņu, sarunu vadību, personāla vadību, praktisko apmācību, konfliktu pārvaldību, komandas veidošanu, sarunas vadīšanu darbinieku pieņemšanai darbā, kā arī darījuma sarunu vadīšanu. Pieteiktā projekta ietvaros ir jāapmāca 110 operatīvās vadības darbinieki, kam tiktu paredzētas attaisnojamās izmaksas [(1–2)] miljonu euro apmērā. Vidējā līmeņa vadības darbinieki tiktu atlasīti no esošā darbinieku vidus, kas jau būtu beiguši pārējos mācību pasākumus (t. i., pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II un drošības dienesta darbinieki).

(88) Šī vadības apmācība pievienojas pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu un drošības dienesta darbinieku mācību pasākumiem un nešķiet gaisa loģistikas centra darbībai būtiski nepieciešama. Lielākoties tā sniedz iespēju darba devējam paaugstināt amatā darbiniekus, kurus *DHL* jau nodarbina un kuru personīgās un sociālās prasmes būtu jāattīsta. Turklāt kopumā runa ir par vispārējiem, ne tikai gaisa satiksmes nozarei nepieciešamiem mācību pasākumiem, kuros iegūtās zināšanas var viegli izmantot arī citos uzņēmumos un kuri kopumā veicinātu darba vides un darbinieku savstarpējo attiecību uzlabošanos uzņēmumā.

(89) Balstoties uz apsvērumiem 87. un 88. punktā, Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka mācību pasākumi operatīvās vadības darbiniekiem nav likumos paredzēti un pārsniedz *DHL* Leipcigas-Halles gaisa loģistikas centra uzņēmuma netraucētai darbībai nepieciešamos pasākumus. Tādēļ šīs izmaksas ir attaisnotas mācību atbalsta saņemšanai.

c) ***Vajadzīgo mācību pasākumu apjoms***

(90) Saskaņā ar Vācijas iesniegto izmaksu pētījumu (sk. 37. punktu), gaisa loģistikas centra darbību varētu nodrošināt 134 pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II. Ja krāvēju grupu no 6 darbiniekiem abus par šoferiem strādājošos pirmslidojuma/pēclidojuma aģentus II aizvietotu ar un pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem I, tas vēl joprojām atbilstu gan likumā noteiktām prasībām, gan arī uzņēmuma vajadzībām. Vācija norādījusi, ka tādējādi papildus 76 pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II *DHL* nebūtu jāapmāca un ka viņu apmācība bez mācību atbalsta netiktu turpināta. Attaisnotās izmaksas šiem papildu 76 pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem II ir [(0,5–1,5)] miljoni *euro* par vispārējiem mācību pasākumiem un [(0,01–0,03)] miljoni *euro* par specifiskiem mācību pasākumiem.

(91) Ja *DHL* tomēr patiešām aizvietotu pirmslidojuma/pēclidojuma aģentus II, kas strādātu par šoferiem, ar pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem I, pēdējie arī būtu jāapmāca līdz noteiktam līmenim, un jo īpaši attiecībā uz lidmašīnu iekraušanu un izkraušanu, *Ground Service Equipment* apkalpošanu (tas galvenokārt attiecas uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību darbam lidlaukā, darbu un darba uzdevumiem lidlaukā, autokrāvēja vadīšanas apliecību, apmācību lidlauka drošības noteikumos, ugunsdrošības noteikumiem, pirmo palīdzību utt.). Saskaņā ar Vācijas iesniegto pētījumu mācību izmaksas papildu pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu I apmācībai būtu [(0,1–0,5)] miljoni *euro* par vispārējiem mācību pasākumiem un [(0,01–0,03)] miljoni *euro* par specifiskiem mācību pasākumiem.

(92) Pēc Komisijas domām šīs izmaksas, kuras *DHL* tik un tā būtu jāsedz, lai pabeigtu attiecīgo pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu I apmācību, būtu jāsamazina, lai attaisnojamās izmaksas par papildu 76 pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu II apmācību būtu [(0,4–1) miljoni] *euro*. Tā kā tikai šie mācību pasākumi pārsniedz nepieciešamo pasākumu apmēru, kas *DHL* būtu jānosedz jebkurā gadījumā, Komisija nonākusi pie secinājuma, ka tikai šī summa ir attaisnota atbalsta saņemšanai.

(93) Arī attiecībā uz drošības darbiniekiem Vācija norāda, ka gaisa loģistikas centrs varētu nodarbināt 70 darbiniekus sākotnēji minēto 110 vietā. Papildu 40 darbinieku iztrūkumu varētu kompensēt ar pastiprinātu novērošanas kameru uzraudzību, tādējādi gaisa loģistikas centra drošība neciestu. Attiecīgā pētījumā tika noskaidrots minimālais darbinieku skaits, kas ir nepieciešams personu un kravu drošības kontrolei, un pareizināts ar maiņu skaitu. Aprēķinā ņemts vērā arī kopējais darba dienu skaits nedēļā, kā arī papildu darbinieku iesaistīšana atvaļinājumu vai slimības gadījumā, lai nodrošinātu nepārtrauktu uzņēmuma darbību un drošību. Pētījumā tika nonākts pie secinājuma, ka papildu mācību pasākumu izmaksas veidotu attaisnotās izmaksas [(0,05–0,2)] miljonu *euro* apmērā.

(94) Taču Vācija arī piemetināja, ka *DHL* plāno nodarbināt 110 drošības dienesta darbinieku, jo uzņēmumam ar augstu reputāciju, kas darbojas visā pasaulē, ir jāizvairās no incidentiem drošības jomā. Šādi starpgadījumi varētu ietekmēt kravu transporta kvalitāti, novest pie būtiskiem kavējumiem un rezultātā ietekmēt attiecības ar klientiem. Lai neapdraudētu kravu transporta darbību, *DHL* ir apzināti izlēmis par "papildu nodrošinājumu". Balstoties uz šiem apsvērumiem, Komisija neatbalsta Vācijas izvirzītos argumentus, ka gaisa loģistikas centra sekmīgu darbību varētu nodrošināt 70, nevis 110 drošības dienesta darbinieki. Saskaņā ar 25. punktā izklāstītajiem vērtējuma pamatnosacījumiem Komisija nonākusi pie secinājuma, ka mācību pasākumi gan nav tiesību aktos paredzēti, taču ir būtiski loģistikas centra netraucētai darbībai, un tādēļ *DHL* tie būtu jāveic jebkurā gadījumā.

(95) Balstoties uz šiem konstatētajiem faktiem, var secināt, ka kopējie mācību pasākumi, kuru ietvaros tiktu apmācīti 110 drošības dienesta darbinieki, lai gaisa loģistikas centru varētu nodot ekspluatācijā un, darbību uzsākot, varētu iegūtās zināšanas nodot arī tālāk, būtu jāveic jebkurā gadījumā. Tādēļ Komisija uzskata, ka šīs izmaksas nevar attiecināt uz mācību atbalstu.

3. tabula

Profesiju grupa	Pieteiktais skaits	Obligātā apmācība	Papildu apmācība
Pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II	210	134	76
Drošības darbinieki	110	110	0
(Operatīvās) vadības darbinieki	110	0	110
Lidmašīnas tehniķi/mehāniķi ar tiesībām izdot sertifikātu A kategorija	97	97	0
Lidmašīnas tehniķi/mehāniķi ar tiesībām izdot sertifikātu B1 kategorija	68	68	0

(96) Pamatojoties uz Vācijas iesniegto izmaksu analīzi, Komisija aprēķinājusi izmaksas papildu mācību pasākumiem šādi ([20]):

4. tabula

(EUR)

Izmaksu pozīcija	Pirmslidojuma/pēclidojuma aģenti II (*)	Vidējā līmeņa vadība	Kopā
Instruktors (teorija un prakse)	[…]	[…]	
Administratīvās izmaksas	[…]	[…]	
Ceļojumu izmaksas	[…] (**)	[…]	
Kopējās izmaksas saistībā ar mācībspēkiem	[…]	[…]	[…]
Personāla izmaksas saistībā ar apmācāmajiem darbiniekiem	[…]	[…]	[…] (tikai daļēji attaisnotas)
Attaisnotās izmaksas kopā: […] EUR			
Atbalsta maksimālā intensitāte: 60 %			
Atbalsts: 1 578 109			

(*) Tabulās pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu I mācību izmaksas ir ieturētas no kopējām izmaksām. Šīs izmaksas būtu jāpiemēro jebkurā gadījumā, t. i., arī Vācijas piedāvātajā alternatīvajā scenārijā (noteiktu pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu II skaitu aizvietot ar mazāk apmācītajiem pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem I).

(**) No Vācijas piedāvātās informācijas izriet, ka uzrādītās ceļojumu izmaksas neņem vērā ceļojumu izmaksas saistībā ar specifiskiem mācību pasākumiem […] *euro* apmērā, ko segtu no atbalsta līdzekļiem. Komisija pieņem, ka Vācijas iestādes ir nolēmušas nepiešķirt atbalstu šīs summas segšanai.

([20]) Papildu apmācība lielā mērā iekļauj vispārīgos mācību pasākumus, tikai pirmslidojuma/pēclidojuma aģentiem II ir paredzēti specifiski mācību pasākumi […] *euro* apmērā. Taču arī pirmslidojuma/pēclidojuma aģentu I apmācībā, kurus gadījumā, ja atbalsts netiks piešķirts, aizvietos labāk apmācītie darbinieki, ir iekļauti specifiski mācību pasākumi […] *euro* vērtībā, tā, lai abas kopsummas abpusēji aizstāj viena otru.

d) ***Pieļaujamā atbalsta apjoma aprēķins***

(97) Paziņotais pasākums (ar pieteiktām atbalsta izmaksām [(10–15)] miljonu apmērā) ietver arī izmaksas [(8–12)] miljonu apmērā, kas *DHL* jāsedz jebkurā gadījumā arī bez mācību atbalsta piešķiršanas. Šī paziņotā atbalsta daļa nerada papildu mācību pasākumus, bet gan attiecas uz parastām uzņēmuma darbības izmaksām, un tādējādi varētu pazemināt uzņēmuma parastās izmaksas. Tādēļ atbalstu nevar apstiprināt.

(98) Pārējiem pasākumiem attaisnotās izmaksas ir [(2–3)] miljonu *euro* apmērā. Tas atbilst atbalstam EUR 1 578 109 apmērā. Tikai šī atbalsta daļa atbilst kopējā tirgus saderības kritērijiem.

7. **SECINĀJUMI**

(99) Komisija nonākusi pie secinājuma, ka *DHL* pieteiktais atbalsts *DHL Leipzig* vajadzībām plānots [(8–12)] miljonu *euro* apmērā, ko *DHL* jebkurā gadījumā, arī atbalsta nepiešķiršanas gadījumā, būtu jāuzņemas, un arī izmaksas mācību pasākumiem 2 630 182 *euro* apmērā, kas nav paredzēti tiesību aktos un tādējādi neietilpst uzņēmuma nepieciešamo pasākumu klāstā.

(100) Tādēļ Komisija uzskata, ka daļa pieteiktā atbalsta, kas attiecīgajiem mācību pasākumiem nav nepieciešami, neveicina papildu mācību pasākumu ieviešanu, bet gan sedz parastos uzņēmuma izdevumus un tādējādi ļauj uzņēmumam pazemināt esošās izmaksas. Tādēļ pēc Komisijas domām atbalsts būtu pretrunā vispārējām interesēm un kropļotu konkurenci, kā arī traucētu tirdzniecības nosacījumus. Tāpēc atbalsta piešķiršanu nevar attaisnot ar EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā noteikto. Tā kā nav iespējams piemērot nekādus citus izņēmumus saskaņā ar EK līguma 87. panta 2. un 3. punktu, atbalsts 6 175 198 *euro* apmērā neatbilst kopējā tirgus saderības kritērijiem.

(101) Pārējie pieteiktie pasākumi ar attaisnotajām izmaksām [(2–3)] miljonu *euro* apmērā, kam paredzēts atbalsts EUR 1 578 109 apmērā, atbilst EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā izklāstītajiem kritērijiem par kopējā tirgus saderību,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Vācija vēlas īstenot par labu *DHL*, EUR 6 175 198 apmērā nav saderīgs ar kopējo tirgu.

Valsts atbalsta pārējā daļa EUR 1 578 109 apmērā, ko Vācija vēlas īstenot par labu *DHL*, ir saderīga ar kopējo tirgu saskaņā ar EK līguma 87. pantu.

2. pants

Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma publicēšanas Vācija paziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu šo lēmumu.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2008. gada 2. jūlijā

Komisijas vārdā —
Komisijas locekle
Neelie KROES