II

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie niet verplicht is)

BESLUITEN/BESCHIKKINGEN

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 2 juli 2008

betreffende de steunmaatregel die Duitsland voornemens is toe te kennen ten gunste van DHL (Steunmaatregel C 18/07 (ex N 874/06))

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2008) 3178)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/878/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [1],

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 21 december 2006 deed Duitsland aanmelding van opleidingssteun voor DHL.

(2) Bij brief van 27 juni 2007 heeft de Commissie Duitsland in kennis gesteld van haar besluit om de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van de steun voor DHL. Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt [2]. Duitsland heeft zijn opmerkingen gemaakt bij schrijven van 26 september 2007.

(3) De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steun te maken. DHL heeft opmerkingen gemaakt bij schrijven van 15 oktober 2007 en UPS Deutschland bij schrijven van 26 oktober 2007. De Commissie heeft deze opmerkingen bij schrijven van 16 november en 20 november 2007 voor een reactie aan Duitsland doorgezonden en heeft bij schrijven van 14 december diens opmerkingen ontvangen. De Commissie heeft op 12 februari en 5 juni 2008 via e-mail om aanvullende inlichtingen verzocht. Duitsland heeft geantwoord bij schrijven van 14 februari, 31 maart en 17 juni 2008.

2. BESCHRIJVING VAN HET STEUNVOORNEMEN

2.1. De begunstigde

(4) Met een mondiale omzet van 18,2 miljard EUR in 2005 behoort DHL tot de leidende aanbieders van expressezendingen voor pakjes. De onderneming is een volledige dochteronderneming van Deutsche Post AG.

(5) DHL heeft op haar locatie Leipzig/Halle (Duitsland) een logistiek luchtvrachtcentrum voor expressezendingen en luchtvracht gebouwd, dat eind oktober 2007 in bedrijf moet komen. De investeringskosten voor dit project bedroegen in totaal 250 miljoen EUR. In april 2004 werd DHL zo'n 70 miljoen EUR regionale-investeringssteun verleend. Deze werd door de Commissie, als Steunmaatregel N 608/2003, goedgekeurd en had een maximum steunintensiteit van 28 %.

[1] PB C 213 van 12.9.2007, blz. 28.
[2] Zie voetnoot 1.

(6) Het centrum voor expressezendingen en luchtvracht wordt door de beide begunstigde ondernemingen, DHL Hub Leipzig GmbH (hierna „DHL Hub" genoemd) en European Air Transport Leipzig GmbH (hierna „DHL EAT" genoemd) geëxploiteerd. Deze zijn — via andere dochterondernemingen — beide voor 100 % eigendom van Deutsche Post AG. DHL Hub zal grondafhandelingsdiensten leveren ten behoeve van luchtvracht, terwijl DHL EAT de technische controle van de vloot DHL-vliegtuigen verzorgt.

(7) DHL Hub en DHL EAT zijn beide in een steungebied ex artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag gevestigd.

2.2. **Het opleidingsproject**

(8) In haar logistieke centrum voert DHL alle grondafhandelingsdiensten uit, alsmede *preflight*- en *ramp-checks* voor alle landende en opstijgende vliegtuigen. De onderneming wil voor deze activiteiten geleidelijk aan zo'n 1 500 werknemers in dienst nemen en deze een passende opleiding geven. De aangemelde steun betreft evenwel alleen de opleidingsinitiatieven voor 485 werknemers.

(9) Duitsland meldde voor deze opleidingsinitiatieven een directe subsidie van 7 753 307 EUR aan, waarvan de Vrijstaat Saksen en de deelstaat Saksen-Anhalt elk de helft beschikbaar zullen stellen.

(10) De door DHL geplande opleidingsmaatregelen worden uitgevoerd door DHL Hub (320 medewerkers) en DHL EAT (165 medewerkers) ([3]).

2.2.1. *DHL Hub*

(11) Bij de door DHL Hub aangeboden opleidingsmaatregelen gaat het voornamelijk om algemene opleiding waarmee de werknemers de kennis en bekwaamheden krijgen die voor de uitoefening van bepaalde activiteiten vereist zijn. De opleiding omvat een theoretisch gedeelte en de overdracht van praktische kennis op de werkplek. De opleidingsmaatregelen van DHL Hub zijn bestemd voor in totaal 320 werknemers, die in de volgende functies actief zijn:

Tabel 1

Functie	Aantal	Taken
Ramp Agent II (grondafhandelaar)	210	Laden en lossen van vliegtuigen
Veiligheidspersoneel	110	Persoons- en vrachtcontrole
(Operational) managers	(110) (*)	Taken in het middenmanagement; personeelsbeheer en -planning; leidinggevende taken

(*) DHL zal 110 werknemers die al aan een andere opleiding (tot grondafhandelaar, veiligheidspersoneel of technicus/mechanicus) hebben deelgenomen, een aanvullende managementopleiding geven.

([3]) In het besluit tot inleiding van de procedure is het opleidingsproject nader beschreven.

a) ***Ramp Agents II (grondafhandelaren)***

(12) De belangrijkste taken van grondafhandelaren zijn: het snel laden en lossen van vliegtuigen, het bedienen en besturen van het zogeheten *ground service equipment* (afhandelingsmaterieel), het overhandigen van boorddocumenten, het maken van rapporten, en de communicatie met de piloten en de luchthavenautoriteiten.

(13) De opleiding tot grondafhandelaar omvat 19 cursussen, plus een gedeelte praktische opleiding; zij loopt over 77 opleidingsdagen, waarvan 47 op de werkplek. Deze opleidingsmaatregel is gericht op arbeidskrachten met een afgesloten opleiding, die evenwel geen verband houdt met de hier te onderzoeken opleidingsmaatregelen. Het gedeelte theoretische opleiding zou moeten plaatsvinden vóór de hub in bedrijf komt. De opleiding omvat ook een cursus „Unit load device build up", die als specifieke opleiding wordt beschouwd, omdat daarin de opbouw van specifieke, alleen door DHL gebruikte containers aan bod komt. Deze algemene opleiding omvat voorts:

a) een algemene veiligheidsopleiding zoals brandveiligheid, hoe om te gaan met vrachtdeuren, ehbo, opleiding gevaarlijke goederen en veiligheidsvoorschriften op het platform;

b) een algemene vakopleiding, die in de verwerving van de vereiste vakbekwaamheidscertificaten resulteert, zoals rijbewijzen voor het platform, ground service equipment (vertrouwd raken met afhandelingsmaterieel) en vorkheftrucks;

c) andere technische opleidingsmaatregelen zoals voor het slepen van vliegtuigen, methoden voor het ijsvrij maken van vliegtuigen, en een introductie tot het werk op het platform, en

d) een aantal algemene opleidingen zoals milieubeheer (ISO/DIN-norm 14001) en kwaliteitsborging en processen (ISO/DIN-norm 9001).

(14) In de nationale en Europese voorschriften zijn in beginsel geen minimumaantal werknemers noch specifieke opleidingseisen of vakbekwaamheidscertificaten vastgesteld voor de uitoefening van de functie van *Ramp Agent II*. Duitsland gaf echter aan dat vijf van de geplande cursussen volgens de geldende voorschriften voor alle medewerkers verplicht zijn (onder meer brandveiligheid, ehbo, opleiding gevaarlijke goederen en veiligheidsvoorschriften op het platform) ([4]) en dat verdere cursussen, zoals de desbetreffende opleiding op de werkplek, door een

([4]) Medewerkers die direct met de vrachtafhandeling te maken hebben, moeten beschikken over een volgens de wettelijke voorschriften erkend bekwaamheidscertificaat voor het omgaan met vracht; alle medewerkers die in de niet voor het publiek toegankelijke delen van de luchthaven werken, moeten een veiligheidsopleiding volgen; medewerkers die rond de vliegtuigen werken moeten een cursus volgen hoe om te gaan met vrachtdeuren; bovendien moeten de medewerkers, afhankelijk van hun taken, over kwalificaties beschikken voor het bedienen van toestellen en voertuigen voor het slepen van vliegtuigen.

bepaald minimumaantal personen (zo'n zeventig) moeten zijn gevolgd — daarbij gaat het om de cursus hoe om te gaan met vrachtdeuren en de algemene opleidingsmaatregelen die een vakbekwaamheidscertificaat opleveren. De zo opgeleide medewerkers zouden daarna hun kennis via korte opleidingssessies aan hun collega's kunnen doorgeven.

(15) Duitsland deelde mee dat ook outsourcing mogelijk is, en deelde daarvoor een kostenanalyse mee.

b) ***Veiligheidspersoneel***

(16) De taak van veiligheidsmedewerkers bestaat erin personen en vracht te controleren, zodat de activiteiten soepel kunnen verlopen. De opleiding van veiligheidsmedewerkers bestaat alleen uit algemene opleiding:

a) een algemene veiligheidsopleiding zoals brandveiligheid, ehbo en omgaan met gevaarlijke producten;

b) de wettelijk verplichte algemene vakopleiding voor veiligheidsmedewerkers zoals bescherming tegen terreurdreiging, toegangscontrole, controle en fouillering, veiligheid van bagage en vracht, wapens en veiligheidszones;

c) overige algemene vakopleiding, die de nodige vakbekwaamheidscertificaten (zoals rijbewijs voor het platform) oplevert;

d) overige algemene veiligheidsopleiding, voor onder meer recht, wapen- en springstofkennis, basiskennis voor het verloop van controles en interpretatie van röntgenbeelden;

e) enkele algemene opleidingsmaatregelen zoals kwaliteitsborging en processen (ISO/DIN-norm 9001).

(17) Deze opleidingsmaatregelen voldoen aan de nationale en Europese normen. DHL plant voor alle veiligheidsmedewerkers een omvattende opleiding over veiligheidskwesties; deze zou, wanneer geen staatssteun wordt verleend, tot het minimum beperkt moeten blijven — dus tot de algemene vakopleiding veiligheid. Ook hier is het de bedoeling dat de overige algemene veiligheidsopleiding slechts aan een beperkt aantal medewerkers wordt aangeboden, die dan hun kennis aan de overige medewerkers kunnen doorgeven.

(18) Ook in dit geval is, volgens de verklaringen van Duitsland, outsourcing mogelijk, waarbij de daaraan verbonden kosten zo'n [15-30 %] (*) onder de personeelskosten van DHL zouden liggen.

c) ***Opleiding voor het middenmanagement***

(19) De opleiding van het operationele middenmanagement is bedoeld voor medewerkers die overal in het logistieke centrum kunnen worden ingezet. Naar de Commissie heeft begrepen, doorlopen deze medewerkers eerst de hierboven genoemde opleidingen, waarna zij, daarbij aansluitend, grondigere kennis krijgen voor de sector die zij moeten gaan leiden. Deze opleiding dekt ook opleidingsonderdelen zoals arbeidsrecht, basiscommunicatie, personeels- en conflictbeheer, vreemde talen en teambuilding.

2.2.2. *DHL EAT*

(20) De activiteiten van DHL EAT betreffen in hoofdzaak het onderhoud vóór het vliegtuig wordt vrijgegeven (d.w.z. een *Certificate of Release* (CRS) krijgt). De opleidingen bij DHL EAT betreffen de volgende activiteiten en zijn bestemd voor in totaal 165 werknemers.

Tabel 2

Functie	Aantal	Taken
Line maintenance certifying mechanic CAT A	97	*Minor scheduled line maintenance* en *simple defect rectification* vóór afgifte CRS
Line maintenance certifying mechanic CAT B 1	68	Instandhoudingswerkzaamheden, onder meer ten behoeve van constructie, motoren en mechanische en elektrische systemen, vóór afgifte CRS

2.3 **Subsidiabele opleidingskosten en geplande steun**

(21) Duitsland gaf bij de aanmelding een overzicht van de subsidiabele kosten dat in het besluit tot inleiding van de procedure is weergegeven. De totale subsidiabele kosten bedroegen in het kader van het opleidingsproject [10-15] miljoen EUR, terwijl de voorgenomen opleidingssteun 7 753 307 EUR bedroeg.

3. BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKPROCEDURE

(22) De formele onderzoekprocedure werd ingeleid omdat de Commissie betwijfelde dat de opleidingssteun met de gemeenschappelijke markt verenigbaar was.

(*) Op bepaalde plaatsen in deze tekst is bedrijfsgevoelige informatie weggelaten; het weggelaten gedeelte wordt aangegeven met vierkante haken en een asterisk.

(23) De Commissie had met name twijfel of de steun daadwerkelijk noodzakelijk was voor het ten uitvoer leggen van het opleidingsproject. Zij wees er op dat opleidingssteun alleen op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar kan worden verklaard wanneer deze niet onmiddellijk voor de bedrijfsactiviteiten van de begunstigde nodig is. In dat verband verwees de Commissie naar haar vroegere beschikkingspraktijk ([5]). De Commissie had redenen om aan te nemen dat de begunstigde zijn werknemers ook zonder steun ten minste in bepaalde mate vergelijkbare opleidingen had moeten geven.

(24) Ten eerste heeft DHL kennelijk massaal in het logistieke centrum voor de luchtvaart geïnvesteerd en wilde het dit ook in bedrijf nemen. Duitsland bevestigde dat de werknemers uit België in beginsel niet bereid waren naar Duitsland te verhuizen. Om operationeel te kunnen worden, moest DHL dus nieuwe medewerkers in dienst nemen.

(25) Ten tweede leek voor het exploiteren van het logistieke centrum een zekere, grotendeels vaktechnische opleiding van de medewerkers vereist te zijn, die de volgende sectoren moest bestrijken:

a) **overdracht van voor de activiteiten vereiste, ondernemingsspecifieke kennis**: kennis van bepaalde, op DHL toegesneden vrachtsystemen;

b) **verwerving van bepaalde, voor de activiteiten wettelijk verplichte kwalificaties**: het gaat er met andere woorden om dat een zeker aantal medewerkers met veiligheidsvraagstukken vertrouwd moet zijn. Dit is een wettelijke verplichting en behoeft een bepaalde formele certificering. Dit vereiste volgt ook uit het feit dat de door DHL aangeboden diensten, naar hun aard, een aanzienlijk veiligheidsrisico inhouden;

c) **overdracht van voor de exploitatie van het logistieke centrum direct noodzakelijke algemene vakopleiding**: hierbij gaat het om cursussen voor *Ramp Agent II*, met opleidingsonderdelen als grondafhandeling, ijsvrij maken van vliegtuigen, rijbewijs platform, rijbewijs vorklift en veiligheid op het platform;

d) **opleiding op de werkplek met het oog op het soepele functioneren van de luchtvrachthub**: in het kader van deze opleiding worden de op te leiden medewerkers vertrouwd gemaakt met het werkproces, hetgeen van bijzonder belang is bij luchtvrachtactiviteiten, omdat het laden van de vliegtuigen volgens een strak tijdschema moet verlopen en één fout tot enorme vertragingen kan leiden;

e) **overdracht van andere algemene kennis** die niet onder de punten b), c) of d) valt.

(26) Ten derde betwijfelde de Commissie dat DHL in staat was om op de lokale of Europese arbeidsmarkt het voor haar activiteiten vereiste aantal medewerkers met bovengenoemde kennis aan te trekken.

(27) Ten vierde betwijfelde de Commissie dat de indienstneming van al gekwalificeerde werknemers een passend alternatief voor de bedrijfsinterne opleiding is. De Commissie ging ervan uit dat ten minste de specifieke opleidingsmaatregelen en de veiligheidsopleidingen in ieder geval door DHL moeten worden gegeven, omdat de specifieke vakopleiding niet door externe opleiders kan worden gegeven en omdat DHL moet kunnen aantonen over een passende veiligheidsopleiding te beschikken.

(28) Ten vijfde betwijfelde de Commissie dat DHL daadwerkelijk sommige cursussen uit het opleidingspakket kon schrappen, al was het maar omdat, volgens de aanmelding, met name voor grondafhandelaren gepland is dat ook medewerkers die al over een desbetreffende vakbekwaamheidscertificaat beschikken, de volledige opleiding nog eens moeten doorlopen. Bovendien blijft het de vraag of daadwerkelijk slechts een beperkt aantal medewerkers kan worden opgeleid, omdat dit ten koste kan gaan van het soepele functioneren. Bovendien had DHL het voltallige personeel, met het oog op de opleiding, al in dienst genomen, zodat het weinig zin had om de geplande opleiding te schrappen en medewerkers te betalen die niet actief zijn.

(29) Ten zesde twijfelde de Commissie aan de verklaring van DHL dat zonder de steun verschillende diensten aan externe ondernemingen zouden worden toegewezen om zo de voorgenomen opleidingsmaatregelen te kunnen vermijden. Niet alleen had immers ook in dat geval nog een aantal van de in de punten a), b) en d) genoemde opleidingen moeten worden gegeven, maar bovendien is de volledige investering van DHL op de locatie Leipzig-Halle erop gericht om alle diensten voor expresselevering van pakjes met eigen medewerkers te verrichten en, zoals de Commissie tijdens het overleg met de Duitse autoriteiten heeft vernomen, deze diensten zelfs aan andere, op dezelfde luchthaven gevestigde concurrenten aan te bieden.

(30) Daarentegen betwijfelde de Commissie, één punt niet te na gesproken, niet dat de opleidingskosten in beginsel correct waren berekend. Het enige bezwaar van de Commissie betrof het feit dat een groot deel van de opleiding op de werkplek zou plaatsvinden en dat deze dus eventueel als productieve uren op de kosten voor de deelnemers aan de opleiding in mindering moesten worden gebracht.

([5]) Zie Beschikking 2007/612/EG van de Commissie van 4 april 2007 betreffende Staatssteunmaatregel C 14/06 die België voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van General Motors Belgium in Antwerpen (PB L 243 van 18.9.2007, blz. 71) en Beschikking 2006/938/EG van de Commissie van 4 juli 2006 betreffende de staatssteun nr. C 40/2005 (ex N 331/2005) die België voornemens is toe te kennen aan Ford Genk (PB L 366 van 21.12.2006, blz. 32).

4. **OPMERKINGEN VAN DUITSLAND**

(31) Duitsland voert aan dat de aangemelde opleidingssteun voldoet aan alle verenigbaarheidsvoorwaarden die worden genoemd in Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun ([6]). Ten eerste heeft Duitsland in voldoende mate aangetoond dat in het kader van de opleiding op de werkplek geen sprake is van productieve uren.

(32) Ten tweede mag de Commissie volgens Duitsland in de onderhavige zaak niet het noodzaakcriterium toepassen, aangezien haar handelen dan strijdig is met het beginsel van gelijke behandeling. Deze nieuwe benadering is niet gebaseerd op een rechtsgrond en niet in overeenstemming met de relevante EG-wetgeving of de beschikkingspraktijk van de Commissie.

(33) Duitsland voert aan dat in overweging 11 van Verordening (EG) nr. 68/2001 de drie criteria worden genoemd op basis waarvan moet worden nagegaan of steun zich beperkt tot het strikt noodzakelijk minimum: het type opleiding dat wordt verstrekt, de omvang van de onderneming en haar vestigingsplaats. Aan de hand van deze drie criteria wordt besloten of de steunmaatregelen een stimulerend effect hebben en proportioneel zijn. Overeenkomstig de kaderregeling inzake opleidingssteun ([7]) moet het stimulerende effect worden bewezen voor steun ten behoeve van een specifieke opleiding, welke wordt toegekend aan grote ondernemingen die buiten de regio's in de zin van artikel 87, lid 3, onder a) of c), gevestigd zijn. Aangezien de aangemelde opleidingsmaatregel echter voor meer dan 80 % uit algemene opleidingsmaatregelen bestaat en een onderneming in een steungebied in de zin van artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag betreft, moet de opleidingssteun een stimulerend effect hebben. De aangemelde steun overschrijdt verder de maximale steunintensiteiten niet, zodat de positieve gevolgen van de opleidingssteun in verhouding staan tot de verstoring van de mededinging en wordt voldaan aan het evenredigheidsbeginsel.

(34) Ten derde benadrukt Duitsland dat de Commissie zich ook bij de beoordeling van steun die moet worden aangemeld, aan de in overweging 32 genoemde verenigbaarheidscriteria moet houden. Duitsland voert aan dat voor steun die niet hoeft te worden aangemeld en steun die het plafond van 1 miljoen EUR overschrijdt en derhalve moet worden aangemeld, geen verschillende verenigbaarheidscriteria mogen worden gehanteerd; de beoordeling van maatregelen die moeten worden aangemeld mag niet restrictiever zijn dan die van maatregelen die niet hoeven te worden aangemeld. Opleidingssteun is derhalve met de gemeenschappelijke markt verenigbaar wanneer aan alle in Verordening (EG) nr. 68/2001 genoemde voorwaarden wordt voldaan. Volgens Duitsland bevestigt de jarenlange beschikkingspraktijk van de Commissie bijvoorbeeld in de zaak-*Volvo Gent* ([8]) deze interpretatie. Duitsland wijst erop dat de Commissie tevens ermee rekening moet houden dat de opleidingsmaatregel van DHL voldoet aan de in de beschikking betreffende *Webasto* ([9]) genoemde voorwaarden.

(35) Ten vierde is de toepassing van verschillende beoordelingscriteria in strijd met de grondbeginselen van rechtszekerheid en gelijke behandeling.

(36) Ten vijfde voert Duitsland aan dat de beschikkingen van de Commissie betreffende de steunmaatregelen voor *Ford Genk* en *GM Antwerpen* geen passende precedenten zijn voor de onderhavige zaak, aangezien daaraan andere feiten ten grondslag liggen. Terwijl de opleidingssteun in de beide eerstgenoemde gevallen voorzien was voor de invoering van een nieuw model resp. het behoud van werknemers, is de opleidingssteun in het geval van DHL gericht op de opleiding van nieuwe medewerkers voor de exploitatie van een nieuw vrachtverkeerscentrum. De maatregel van DHL onderscheidt zich verder op de volgende punten van de beide andere gevallen: de opleidingsmaatregelen van DHL betreffen voor meer dan 80 % algemene opleidingsmaatregelen; de onderneming is gevestigd in een steungebied in de zin van artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag; DHL beoogt met de oprichting van zijn vrachtverkeerscentrum nieuwe arbeidsplaatsen te creëren; verder lijdt de luchtvaartsector in tegenstelling tot de auto-industrie niet aan overcapaciteit, maar is er sprake van hoge groeicijfers.

(37) Ten zesde verstrekt Duitsland aanvullende inlichtingen over de in het besluit tot inleiding van de procedure genoemde kwesties. Duitsland geeft aan dat in de relevante rechtsvoorschriften minimumnormen zijn vastgelegd wat het niveau van de opleiding betreft. De voorschriften bevatten echter geen minimumaantal voor de op te leiden werknemers die een onderneming in dienst moet nemen. Parallel hiermee geeft Duitsland aan hoeveel werknemers voor de ingebruikname van het vrachtverkeerscentrum noodzakelijk zijn en daarbij komt het tot de conclusie dat de opleidingsmaatregelen voor de bijkomende werknemers verder gaan dan wat vanuit operationeel oogpunt strikt noodzakelijk is. Volgens een door Duitsland voorgelegd onderzoek van een externe opleidingsconsultant kan DHL de exploitatie van het vrachtverkeerscentrum in Leipzig-Halle probleemloos starten met een kleiner aantal opgeleide werknemers dan oorspronkelijk in de aangemelde opleidingsmaatregel voorzien.

([6]) PB L 10 van 13.1.2001, blz. 20.
([7]) PB C 343 van 11.11.1998, blz. 10.
([8]) Beschikking van de Commissie van 11 maart 2008 betreffende Steunmaatregel nr. C 35/07, Volvo Cars Gent (nog niet bekendgemaakt).
([9]) Besluit van de Commissie van 16 mei 2006 betreffende Steunmaatregel nr. N 635/05, Webasto Portugal (PB C 306 van 15.12.2006, blz. 12).

5. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

(38) Ook de begunstigde van de steun, DHL, heeft de Commissie opmerkingen doen toekomen, waarin hij, net als Duitsland, aanvoert dat de Commissie bij haar onderzoek naar de verenigbaarheid afwijkt van haar algemene beschikkingspraktijk in eerdere zaken. Bovendien voldoet de aangemelde steun aan alle in Verordening (EG) nr. 68/2001 vastgelegde criteria. Deze benadering is in strijd met de grondbeginselen van rechtszekerheid en gelijke behandeling, die erop neerkomen dat niet anders mag worden opgetreden als in eerdere beschikkingen betreffende opleidingssteun, waarbij de noodzaak van de steun niet uitvoerig werd onderzocht. Ook geven de beschikkingen betreffende de steunmaatregelen ten gunste van *Ford Genk* en *GM Antwerpen* geen goed beeld van de algemene beschikkingspraktijk, aangezien de omstandigheden in die zaken anders waren en de feiten niet op de situatie in de zaak-DHL Leipzig kunnen worden toegepast. In plaats daarvan verwijst DHL naar de criteria die ten grondslag lagen aan de beschikking van de Commissie betreffende de goedkeuring van opleidingssteun ten gunste van *Webasto* in juni 2006, op grond waarvan ook de opleidingsmaatregel van DHL verenigbaar met de gemeenschappelijke markt zou moeten zijn. Tot slot herhaalt DHL dat het afwijkende optreden in het geval van de aangemelde opleidingsmaatregel tot een onrechtmatige discriminatie van DHL leidt.

(39) Verder verstrekt DHL aanvullende inlichtingen over de in het besluit tot inleiding van de procedure door de Commissie genoemde kwesties. Ten eerste zijn in de relevante nationale, Europese en internationale rechtsbepalingen slechts inhoudelijke eisen vastgelegd aan opleiding en kwalificatie van personeel wat de omgang met luchtvracht en luchtvaartuigen betreft, en dus geen minimumaantal werknemers. Ten tweede zouden de beoogde opleidingsmaatregelen er niet alleen toe dienen te voldoen aan de wettelijke vereisten, maar gaan zij verder dan de wettelijk verplichte opleiding. Voor alle maatregelen die verder gaan dan de wettelijke vereisten, kunnen bijgevolg alternatieven in overweging worden genomen (bijvoorbeeld outsourcing en uitbesteding). Aangezien deze alternatieven echter alleen mogelijke varianten zijn, heeft DHL geen opdracht gegeven voor een gedetailleerde kostenanalyse waarin de kosten voor de in elk geval benodigde verplichte en/of minimale opleiding vermeld worden en tegelijkertijd de extra kosten worden aangegeven voor uitbesteding en/of aanwerving van reeds opgeleide werknemers. DHL beschikt ook niet over informatie over de opleidingsmaatregelen die in de branche gebruikelijk zijn.

(40) Verder diende UPS, een concurrent van DHL, opmerkingen in waarin de onderneming zich aansluit bij het standpunt van de Commissie. Ten eerste voert UPS aan dat bij aanstelling van nieuw personeel voor de DHL Hub en DHL EAT in elk geval bepaalde opleidings- en voorlichtingsmaatregelen moeten plaatsvinden. De opleidingsmaatregelen zijn derhalve tot op zekere hoogte noodzakelijk en moeten door de onderneming ook worden georganiseerd als er geen sprake is van steun.

(41) Ten tweede voert UPS aan dat DHL volgens geldend nationaal en Europees recht verplicht is zijn personeel, bijvoorbeeld erkende agenten, een minimumopleiding te bieden. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart ([10]) moeten erkende agenten door de bevoegde autoriteit (in dit geval de Federale Dienst Burgerluchtvaart) zijn aangewezen, erkend of in een lijst opgenomen. Daartoe heeft de Federale Dienst Burgerluchtvaart richtsnoeren aangenomen en een proefopleidingsplan opgesteld waarin de verplichte opleidingsacties zijn vastgelegd. Verplichte opleidingsacties voor het personeel van DHL EAT volgen uit Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen ([11]). Ten derde heeft DHL regionale steun ontvangen voor het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen, zodat niet zo maar mag worden aangenomen dat DHL af zou zien van opleidingsmaatregelen en minder werknemers zou aanstellen om in plaats daarvan te besluiten een beroep te doen op uitbesteding of outsourcing.

6. BEOORDELING

6.1. De vraag of er staatssteun is

(42) De Commissie is van mening dat de maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, die verleend wordt in de vorm van een subsidie uit staatsmiddelen. De maatregel is selectief, omdat hij alleen op DHL van toepassing is. De selectieve subsidie dreigt de mededinging te verstoren, aangezien deze DHL een voordeel verleent ten opzichte van andere concurrenten, die geen steun ontvangen. Tot slot moet erop worden gewezen dat op de markt voor koeriersdiensten, waarop DHL tot de marktleiders behoort, sprake is van intensief handelsverkeer tussen de lidstaten.

(43) Duitsland vraagt de steunmaatregel goed te keuren op basis van Verordening (EG) nr. 68/2001.

(44) Volgens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 68/2001 geldt de vrijstelling van de aanmeldingsverplichting van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag niet, wanneer het bedrag dat voor één opleidingsproject aan één onderneming wordt verleend meer dan 1 miljoen EUR bedraagt. De Commissie stelt vast dat de beoogde steun 7 753 307 EUR bedraagt en bestemd is voor één onderneming en dat de opleidingsmaatregelen één opleidingsproject vormen. Volgens de Commissie valt de beoogde steun derhalve onder de aanmeldingsverplichting; Duitsland heeft zich aan deze aanmeldingsverplichting gehouden.

([10]) PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.
([11]) PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1.

(45) In overweging (16) van Verordening (EG) nr. 68/2001 wordt het aan artikel 5 ten grondslag liggende doel bevestigd en wordt uiteengezet waarom dergelijke steun niet van de aanmeldingsverplichting kan worden vrijgesteld: „Er dient te worden bepaald dat, wanneer met steunmaatregelen aanzienlijke bedragen gemoeid zijn, deze maatregelen door de Commissie individueel moeten worden beoordeeld alvorens zij ten uitvoer worden gelegd.".

(46) Bij de beoordeling van opleidingssteun die niet onder de vrijstellingsregeling van Verordening (EG) nr. 68/2001 valt, moet de Commissie derhalve, overeenkomstig haar beschikkingspraktijk ([12]), per geval een afzonderlijke beoordeling ([13]) verrichten op basis van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag, voordat zij het verlenen van steun kan goedkeuren. Bij deze afzonderlijke beoordeling baseert de Commissie zich evenwel tevens op de grondbeginselen van Verordening (EG) nr. 68/2001. Dit betekent met name dat wordt nagegaan of de in artikel 4 van de genoemde verordening vastgelegde formele vrijstellingscriteria zijn vervuld en of de steun noodzakelijk is als stimulering om ervoor te zorgen dat de begunstigde van de steun de opleidingsmaatregel doorvoert.

6.2. **Verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt**

(47) De Commissie heeft in het besluit tot inleiding van de procedure al onderzocht of het aangemelde project voldoet aan de vrijstellingscriteria van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001.

(48) Ten eerste moet worden vastgesteld dat de opgegeven steunintensiteit de in artikel 4, lid 2 resp. 3, van Verordening (EG) nr. 68/2001 vastgelegde steunplafonds van 35 % voor specifieke opleidingsmaatregelen (35 % van […] = [(ca. 5-25 %)]) en 60 % voor algemene opleidingsmaatregelen (60 % van […] = [(ca. 75-95 %)]) niet overschrijdt. Aangezien het project plaatsvindt in een steungebied in de zin van artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag, mag Duitsland de plafonds van 25 % en 50 % telkens met 10 procentpunten verhogen.

(49) Ten tweede zijn de aangemelde subsidiabele kosten verenigbaar met artikel 4, lid 7, van Verordening (EG) nr. 68/2001. Het onderzoek bevestigde dat de subsidiabele personeelskosten voor deelnemers aan opleidingsactiviteiten zich beperkten tot het totaalbedrag van de overige subsidiabele kosten. Duitsland heeft aangetoond dat weliswaar een groot deel van de opleiding plaatsvindt op de werkplek, maar dat er geen sprake is van productieve uren.

6.3. **Noodzaak van de steun**

(50) Zij wees er op dat opleidingssteun alleen op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar kan worden verklaard wanneer deze niet onmiddellijk voor de bedrijfsactiviteiten van de begunstigde nodig is. De Commissie heeft vastgesteld dat de noodzaak van de steun een algemeen criterium is om de steun verenigbaar te verklaren en is tot de volgende slotsom gekomen: wanneer de steun niet tot gevolg heeft dat er meer maatregelen ten uitvoer worden gelegd dan het geval zou zijn bij een beroep op de marktwerking alleen, mag er niet van worden uitgegaan dat de steun positieve gevolgen heeft die de verstoring van het handelsverkeer opheffen; de steun kan derhalve niet worden goedgekeurd. Wanneer de onderneming de gesteunde maatregelen in elk geval ten uitvoer had gelegd, dus ook zonder de steun, dan mag er in het geval van de opleidingssteun niet van worden uitgegaan dat deze dient ter bevordering van de economische ontwikkeling in de zin van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag of dat deze overeenkomstig overweging (10) van Verordening (EG) nr. 68/2001 ertoe bijdraagt de onvolkomenheid van de markt te corrigeren die ertoe leidt dat ondernemingen over het algemeen te weinig in de opleiding van hun werknemers investeren ([14]). Dit laat steun onverlet die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 68/2001 van de aanmeldingsverplichting is vrijgesteld en waarvoor *prima facie* wordt aangenomen dat deze gericht is op de bevordering van de economische ontwikkeling.

(51) Het feit dat de Commissie onderzoekt of er sprake is van een stimulerend effect en zij ervan uitgaat dit effect er niet is wanneer de opleidingsmaatregelen wettelijk verplicht zijn, is volgens Duitsland een nieuwe benadering, die niet strookt met de EG-bepalingen, die afwijkt van de beschikkingspraktijk tot dusver en die de verlening van opleidingssteun voor regionale doeleinden onmogelijk maakt. De Commissie kan zich om de onderstaande redenen niet aansluiten bij deze argumenten:

([12]) Zie de beschikking van de Commissie in de zaak *Ford Genk*; de beschikking van de Commissie in de zaak *General Motors Belgium*; de beschikking van de Commissie in de zaak *Auto-Europa Portugal*; en de beschikking van de Commissie in de zaak *Volvo Cars Gent*.

([13]) Dit blijkt uit overweging 16 van Verordening (EG) nr. 68/2001.

([14]) Met betrekking tot opleidingssteun luidt het in overweging 10 van Verordening (EG) nr. 68/2001: „Opleiding heeft over het algemeen positieve externe effecten voor de samenleving als geheel, omdat zij het aanbod van geschoolde arbeidskrachten waaruit andere ondernemingen kunnen putten verhoogt, het concurrentievermogen van de communautaire industrie verbetert en een belangrijke rol in de werkgelegenheidsstrategie speelt. Aangezien ondernemingen in de Gemeenschap over het algemeen te weinig in de opleiding van hun werknemers investeren, kan staatssteun helpen deze onvolkomenheid van de markt te corrigeren. Dergelijke steun kan onder bepaalde voorwaarden als met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden beschouwd en bijgevolg van voorafgaande aanmelding worden vrijgesteld." In overweging 11 wordt verder overwogen dat erop moet worden toegezien dat „de steun beperkt blijft tot wat strikt noodzakelijk is voor het bereiken van de, door de marktkrachten alleen niet verwezenlijkbare, doelstelling van de Gemeenschap […]".

(52) Ten eerste moet eraan worden herinnerd dat opleidingssteun onderzocht moet worden op basis van Verordening (EG) nr. 68/2001, waarvan overweging 4 als volgt luidt: „Deze verordening laat de mogelijkheid voor de lidstaten om opleidingssteun aan te melden onverlet. Dergelijke aanmeldingen zullen door de Commissie in het bijzonder worden getoetst aan de in deze verordening vastgestelde criteria dan wel aan de toepasselijke communautaire richtsnoeren en kaderregelingen, voor zover dergelijke richtsnoeren en kaderregelingen bestaan.".

(53) Voorts wordt in overweging 16 bevestigd: „Er dient te worden bepaald dat, wanneer met steunmaatregelen aanzienlijke bedragen gemoeid zijn, deze maatregelen door de Commissie individueel moeten worden beoordeeld alvorens zij ten uitvoer worden gelegd. Bijgevolg is steun waarvan het bedrag een bepaald bedrag, vast te stellen op 1 miljoen EUR, overschrijdt, van de krachtens deze verordening verleende vrijstelling uitgesloten en blijft aan het bepaalde in artikel 88, lid 3, van het Verdrag onderworpen.".

(54) Tot slot luidt het in overweging 4: „De kaderregeling inzake opleidingssteun wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening ingetrokken aangezien de inhoud van de kaderregeling wordt vervangen door deze verordening.".

(55) Aangezien de geplande steun 1 miljoen EUR overschrijdt, bestaat er geen twijfel over dat deze aangemeld en door de Commissie goedgekeurd moet worden. Voorts staat vast dat dergelijke steun in principe moet voldoen aan de in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001 vastgelegde vrijstellingscriteria.

(56) Duitsland vraagt zich echter af of de Commissie daarenboven bevoegd is te onderzoeken of de steun een stimulerend effect heeft. Volgens de Commissie houdt het concept staatssteun en meer bepaald het noodzaakcriterium in dat de steun een stimulerend effect moet hebben voor de begunstigde. Het is niet in het gemeenschappelijk belang wanneer de staat maatregelen (ook opleidingsmaatregelen) steunt die de begunstigde van die steun in elk geval ten uitvoer had willen leggen. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 68/2001, het actieplan „staatssteun" en de jurisprudentie over de voorwaarden op grond waarvan steun verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden verklaard, heeft de Commissie in haar meest recente beschikkingen (*Ford Genk, GM Antwerp*) de betreffende opleidingssteun ook doelgericht onderzocht op het stimulerend effect daarvan.

(57) Duitsland voert ter versterking van zijn standpunt ten eerste aan dat de verenigbaarheid van steun waarvoor de aanmeldingsverplichting geldt met de gemeenschappelijke markt kan worden onderzocht aan de hand van de in de verordening vastgelegde criteria, en citeert in dit verband overweging 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001, waarin staat dat dergelijke steun „door de Commissie in het bijzonder wordt getoetst aan de in deze verordening vastgestelde criteria". Daarbij laat Duitsland buiten beschouwing dat de zinsnede „in het bijzonder" juist inhoudt dat de afzonderlijke beoordeling zich niet beperkt tot de in Verordening (EG) nr. 68/2001 voorziene beoordeling van de zaak in het licht van de staatssteunregels. Aangezien er in overweging 16 uitdrukkelijk op wordt gewezen dat dergelijke steun nog altijd afzonderlijk moet worden onderzocht, is zonder meer duidelijk dat dit onderzoek zich niet beperkt tot de in de genoemde verordening vastgelegde criteria en in het licht van artikel 87 van het EG-Verdrag wordt verricht.

(58) Ten tweede voert Duitsland aan dat Verordening (EG) nr. 68/2001 moet worden geïnterpreteerd in het licht van de kaderregeling inzake opleidingssteun uit 1998, die vóór de inwerkingtreding van de genoemde verordening van kracht was en waarin de criteria zijn vastgelegd op grond waarvan in het geval van aanzienlijke steun moet worden bepaald of er sprake is van een stimulerend effect. Volgens de kaderregeling kan met name dan worden aangenomen dat er sprake is van een stimulerend effect wanneer het opleidingsproject ten uitvoer wordt gelegd in een onder artikel 87, lid 3, onder a) of c), vallend gebied. De Commissie is het echter niet eens met dit argument, omdat overweging 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001 er geen twijfel over laat bestaan dat de kaderregeling inzake opleidingssteun op de datum van inwerkingtreding van deze verordening werd afgeschaft. Het doel van de Commissie was de kaderregeling te vervangen door Verordening (EG) nr. 68/2001, en de verordening had ook juist dat gevolg. Dit blijkt enerzijds duidelijk uit de andere taalversies, waarin in overweging 4 van Verordening (EG) nr. 68/2001 duidelijk staat dat de kaderregeling wordt „ingetrokken", aangezien de inhoud van de kaderregeling „wordt vervangen" door deze verordening. Anderzijds wordt dit ook in eerdere beschikkingen van de Commissie uitdrukkelijk vastgesteld ([15]). Bovendien wordt in de genoemde verordening niet het rechtsvermoeden uit de kaderregeling overgenomen dat er sprake is van een stimulerend effect, maar wordt er eerder heel bewust in algemene zin vastgesteld dat opleidingssteun onder bepaalde voorwaarden als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden beschouwd ([16]). Indien de onderneming de gesteunde maatregelen echter in elk geval ten uitvoer zou hebben gelegd, dat wil zeggen ook zonder de steun, dan heeft de steun geen stimulerend effect.

(59) Ten derde voeren Duitsland en in het bijzonder de begunstigde van de steun aan dat een aanvullend onderzoek naar de noodzaak van steun op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag zou betekenen dat Verordening (EG) nr. 68/2001 in haar geheel in strijd zou zijn met deze bepaling van het verdrag. Daarbij wordt blijkbaar aangenomen dat de noodzaak van de steun niet is onderzocht. De Commissie is het ook met dit argument niet eens, aangezien daarbij blijkbaar buiten beschouwing wordt gelaten dat bij steun onder 1 miljoen EUR die voldoet aan de criteria van genoemde verordening, ervan wordt uitgegaan dat ook is voldaan aan het noodzaakcriterium.

([15]) Zie bijvoorbeeld Beschikking 2001/698/EG van de Commissie van 18 juli 2001, *Sabena* (PB L 249 van 19.9.2001, blz. 21), waarin het in overweging 28 als volgt luidt: „Deze kaderregeling is ondertussen vervangen door Verordening (EG) nr. 68/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op opleidingssteun.".

([16]) Voor meer details over de overwegingen van Verordening (EG) nr. 68/2001 met betrekking tot het stimulerend effect zie overweging 50.

(60) Ten vierde voert Duitsland aan dat het optreden van de Commissie afwijkt van haar praktijk in eerdere gevallen, waarin zij eveneens niet heeft onderzocht of er sprake was van een stimulerend effect. Dit is geen onderwerp van discussie. De Commissie heeft echter uiteengezet dat zij haar optreden heeft gewijzigd op grond van de verfijnde economische benadering. Deze wijziging is aangebracht in het kader van het diepgaande onderzoek naar de steunzaken *Ford Genk* en *GM Antwerp*, in welk verband uitdrukkelijk is gewezen op de nieuwe benadering. Desondanks betoogt Duitsland dat het optreden van de Commissie niet coherent is, aangezien zij haar beschikkingen, sedert het inleiden van de formele onderzoekprocedure in de zaak *Ford Genk*, in ten minste twee gevallen, meer bepaald *BMW Österreich* (zaak N 304/2005) ([17]) en *Webasto* (zaak N 653/2005), zonder een dergelijk onderzoek resp. op grond van een ander onderzoek heeft gegeven. De Commissie wijst er echter op dat die beschikkingen werden gegeven zonder diepgaand onderzoek en vóór het afsluiten van het eerste van de beide hierboven bedoelde diepgaande onderzoeken in het kader waarvan zij overstapte op de gedifferentieerde benadering. Niet betwist wordt dat de Commissie haar onderzoeksbenadering kan verfijnen en wijzigen, voor zover daartoe voldoende gronden bestaan. Dit was het geval in de steunzaken *Ford Genk* en *GM Antwerp*, maar niet in eerdere steunzaken. Zodoende kon de Commissie zich vooraleer een eindbeschikking te geven in de steunzaak *Ford Genk* nog steeds op haar oude beschikkingspraktijk baseren.

(61) Ten vijfde betwisten Duitsland en de begunstigde van de steun dat de Commissie zich beroept op de steunzaken *Ford Genk* en *GM Antwerp*, aangezien daaraan andere feiten ten grondslag liggen als de zaak van DHL. De Commissie had zich moeten baseren op de beschikking in de steunzaak *Webasto*. In geen geval kan geldend worden gemaakt dat de steun ten gunste van DHL anders moet worden behandeld, aangezien deze geen betrekking heeft op de automobielsector, zoals in beide andere gevallen. Ook de beschikking betreffende de steunzaak *Webasto*, waarop Duitsland en de begunstigde van de steun zich beroepen, betreft de automobielsector. Het enige onderscheid is er mogelijk in gelegen dat het in de eerste twee gevallen om bestaande productievestigingen gaat, terwijl het in het geval van DHL en *Webasto* nieuw opgerichte bedrijven betreft. De Commissie ziet niet in waarom in de eerste twee gevallen elke ondersteuning van maatregelen die in elk geval ten uitvoer zouden worden gelegd, exploitatiesteun vormt, terwijl er geen sprake zou zijn van exploitatiesteun in een nieuw opgericht bedrijf in het geval van opleidingsmaatregelen die ook in elk geval ten uitvoer zouden worden gelegd. Ook in dit geval krijgt de onderneming steun voor maatregelen die zij in elk geval ten uitvoer moet leggen.

(62) Bovendien kunnen opleidingsmaatregelen die in elk geval ten uitvoer zouden worden gelegd, in het geval van een nieuw opgericht bedrijf niet worden gerechtvaardigd met dezelfde overwegingen als die welke gelden voor de verlening van regionale steun, aangezien regionale nadelen door regionale investeringssteun en niet door opleidingssteun moeten worden gecorrigeerd. In dit verband voert Duitsland aan dat het uitzicht op staatssteun voor noodzakelijke en omvangrijke opleidingsmaatregelen een belangrijke rol heeft gespeeld bij het definitieve besluit van DHL over de verplaatsing van hun vestiging. De Commissie blijft echter bij haar standpunt dat het in de Europese Unie algemeen gebruikelijk is dat ondernemingen besluiten over hun plaats van vestiging en over de verplaatsing daarvan nemen om hun kosten te verlagen en hun rendement te verhogen. Ondernemingen die een verplaatsing van hun vestiging overwegen, nemen in hun overwegingen vaak meerdere, met elkaar concurrerende locaties in verschillende lidstaten mee. Het besluit over de plaats van vestiging is uiteindelijk niet alleen afhankelijk van de verwachte bedrijfskosten (met inbegrip van opleidingskosten voor nieuw, vaak onopgeleid personeel) en andere economische voor- en nadelen (bijvoorbeeld lokale regels met betrekking tot arbeidstijden), maar tot op zekere hoogte ook van de mogelijkheden om staatssteun (d.w.z. regionale steun) te krijgen. De Commissie is het niet eens met dit argument, omdat opleidingssteun in tegenstelling tot regionale investeringssteun er niet op is gericht om het besluit over de plaats van vestiging te beïnvloeden, maar om binnen de Gemeenschap ontoereikende investeringen in opleidingsmaatregelen te corrigeren. Een lager niveau van kwalificatie in een steungebied is een regionaal probleem waaraan het nodige kan worden gedaan door regionale investeringssteun.

(63) Op basis van de bovenstaande informatie luidt de slotsom van de Commissie dat DHL de opleidingsmaatregelen voor zijn personeel tot op grote hoogte in elk geval, dat wil zeggen ook zonder de steun, ten uitvoer had moeten leggen. Dit blijkt in essentie uit twee constateringen, die hieronder nader worden uitgewerkt. Ten eerste is de opleiding van personeel noodzakelijk om te kunnen beginnen met de exploitatie van het vrachtverkeerscentrum en ten tweede zijn de opleidingsmaatregelen voor een groot deel wettelijk verplicht.

a) ***Voor de exploitatie noodzakelijke opleidingsmaatregelen***

(64) Wat de noodzaak van de opleidingsmaatregelen betreft, moet worden vastgesteld dat de verplaatsing van DHL naar de locatie Leipzig-Halle (Duitsland) in die zin dezelfde gevolgen heeft als de oprichting van een nieuwe onderneming, dat DHL om met zijn activiteiten te kunnen beginnen nieuw personeel moet aanwerven. In de operationele behoeften kan op drie verschillende manieren worden voorzien: DHL kan nieuwe werknemers aanwerven, die door de onderneming moeten worden opgeleid; DHL kan reeds opgeleide werknemers aanwerven; of DHL kan, als er geen opgeleide werknemers zijn, bepaalde diensten uitbesteden.

([17]) PB C 87 van 11.4.2006, blz. 4.

(65) Enerzijds heeft Duitsland geen aanvullende gegevens voorgelegd om de twijfel van de Commissie met betrekking tot de opties van DHL om voor de nieuwe locatie voldoende opgeleide werknemers aan te werven, weg te nemen. Integendeel, Duitsland heeft bevestigd dat de werknemers uit Brussel, dat tot nu de standplaats van DHL was, in beginsel niet bereid waren naar Duitsland te verhuizen. Anderzijds heeft DHL niet aangetoond dat het op de lokale of Europese arbeidsmarkt het voor haar activiteiten vereiste aantal medewerkers kon aantrekken. Blijkbaar zijn op de lokale arbeidsmarkt geen aldus opgeleide werknemers beschikbaar en is het op de Europese markt voor luchtverkeersdiensten relatief moeilijk dergelijke opgeleide arbeidskrachten te vinden.

(66) Anderzijds heeft Duitsland het argument van DHL dat het zonder de steun verschillende diensten aan lokale ondernemingen zou moeten uitbesteden om zo de vereiste opleidingsmaatregelen te kunnen laten vallen, niet overtuigend onderbouwd. Duitsland heeft bovendien niet aangetoond dat op de luchthaven Leipzig dergelijke dienstverleners beschikbaar zijn. Bijgevolg, aangezien ten eerste, zelfs in het geval van uitbesteding, bepaalde opleidingsmaatregelen nog steeds noodzakelijk zijn en ten tweede de volledige investering van DHL op de locatie Leipzig-Halle juist erop gericht is alle diensten voor expresselevering van pakjes met eigen medewerkers te verrichten en deze diensten zelfs aan te bieden aan andere, op dezelfde luchthaven actieve concurrenten, luidt de slotsom van de Commissie dat uitbesteding niet in het ondernemingsplan past en extra kosten zou veroorzaken.

(67) Bovendien voert Duitsland aan dat DHL nieuwe arbeidsplaatsen creëert in een steungebied in de zin van artikel 87, lid 3, van het EG-Verdrag, zodat het in tegenstelling tot de situatie van de automobielproducenten in België niet gewoonweg exploitatiesteun betreft, maar steun voor een nieuw opgericht bedrijf waarvoor geen opgeleide werknemers ter beschikking stonden. De Commissie is het niet eens met dit argument, aangezien DHL de opleidingsmaatregelen voor het nieuwe bedrijf buiten Brussel in elk geval en los van de nieuwe locatie ten uitvoer had moeten leggen.

b) ***Wettelijk verplichte opleidingsmaatregelen***

(68) Volgens de gegevens waarover de Commissie beschikt, zijn de meeste opleidingsmaatregelen op grond van nationaal resp. Europees recht verplicht. Gezien het specifieke karakter van de door DHL verleende diensten, die een aanzienlijk veiligheidsrisico met zich brengen, gelden volgens de relevante rechtsbepalingen bepaalde minimumnormen en veiligheidseisen voor de afhandeling van vracht en de revisie en technische controle van luchtvaartuigen.

Monteurs en technici van DHL EAT

(69) Dit geldt voor de opleidingsmaatregelen op het gebied van *preflight- en ramp-checks*, die voor monteurs en technici van DHL EAT zijn voorzien. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003, moeten werknemers die betrokken zijn bij het onderhoud van luchtvaartuigen, een licentie hebben voor de afgifte van bewijzen van vrijgave voor gebruik, de zogeheten CRS. De voorwaarden om die licentie te krijgen, zijn uiteengezet in de genoemde verordening en houden verband met de omvang en inhoud van de betreffende opleidingsacties.

(70) De beoogde opleidingsacties komen overeen met de hierboven genoemde wettelijke bepalingen en betreffen twee beroepsgroepen: *line maintenance certifying mechanic* (CAT A) en *line maintenance certifying mechanic* (CAT B1). De opleidingsmaatregelen voor deze beide beroepsgroepen omvatten de volgende modules:

a) cursus Engels (met inbegrip van technisch Engels);

b) fundamentele technische kennis, zoals elektrotechniek, elektronica en aerodynamica;

c) praktische toepassing van de verworven fundamentele technische kennis;

d) verdergaande opleidingsmaatregelen voor CAT B1.

(71) Alle opleidingsmaatregelen van DHL EAT worden aangevuld met opleidingsdagen op de werkplek, die het aantal gewerkte dagen van de volledige theoretische opleiding verreweg overschrijden.

(72) Duitsland is zich bewust dat DHL zonder goed opgeleid vakpersoneel, dat over de betreffende licenties beschikt, niet met zijn activiteiten kan beginnen. Aangezien alle geplande opleidingsmaatregelen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 68/2001 verplicht zijn, zien de Duitse autoriteiten in dat DHL geen opleidingsmaatregelen kan schrappen. Zij voeren echter aan dat DHL zonder de steun geen opleidingsmaatregelen ten uitvoer zou leggen, maar een beroep zou doen op werknemers van concurrenten die over de vereiste licenties beschikken of zou besluiten tot uitbesteding.

(73) Overeenkomstig de door Duitsland voorgelegde kostenanalyse zijn de kosten van uitbesteding lagen dan de personeelskosten inclusief de opleidingsmaatregelen (namelijk circa [(5-20 %)] voor CAT A en circa [(10-30 %)] voor CAT B1). Duitsland heeft echter niet aangetoond dat er dergelijke dienstverleners zijn of dat zij beschikbaar zijn.

(74) Wat de aanwerving van reeds opgeleide werknemers betreft, moet worden vastgesteld dat Duitsland geen bewijzen heeft overgelegd dat er op de Europese arbeidsmarkt opgeleide en gekwalificeerde arbeidskrachten beschikbaar zijn, die bereid zijn te verhuizen naar de locatie Leipzig-Halle. Duitsland heeft zelf aangevoerd dat er op de Europese arbeidsmarkt voor luchtverkeersdiensten een tekort is aan opgeleide en gekwalificeerde monteurs en technici.

(75) Voorts heeft Duitsland een kostenanalyse voorgelegd voor de cursussen Engels die voorzien zijn voor monteurs en technici van DHL EAT. Duitsland betoogt dat het daarbij om algemene opleidingsmaatregelen gaat die verdergaan dan de voorgeschreven opleidingsmaatregelen. Om die reden heeft Duitsland de subsidiabele kosten voor die cursus geraamd op [(0,5-1)] miljoen EUR. De Commissie stelt echter ten eerste vast dat in deze cursussen technisch Engels wordt gegeven. Ten tweede merkt zij op dat de technische controle van luchtvaartuigen in de praktijk in heel Europa genormaliseerd is, zodat monteurs en technici van DHL EAT technisch Engels moeten beheersen. Bovendien vallen deze cursussen voor technisch Engels volgens de Commissie onder het genormaliseerde, verplichte opleidingsprogramma. De Commissie is derhalve van mening dat DHL de cursussen voor technisch Engels in elk geval, dus ook zonder de steun, moet organiseren.

(76) Gezien deze vaststellingen luidt de conclusie van de Commissie dat de hierboven genoemde opleidingsmaatregelen zowel wettelijk verplicht zijn, als ook noodzakelijk voor het soepele functioneren van DHL EAT en door de onderneming in elk geval, dus ook zonder de steun, ten uitvoer worden gelegd. Om die reden is de Commissie van mening dat de opleidingskosten voor monteurs en technici van DHL EAT niet subsidiabel zijn.

Ramp Agent II (grondafhandelaar)

(77) *Ramp Agents II* hebben de volgende taken: bedienen en besturen van *Ground Service Equipment*; laden en lossen van vliegtuigen; overhandigen van boorddocumenten; maken van rapporten, en de communicatie met de piloten en de luchthavenautoriteiten. In het kader van het aangemelde project moeten 210 *Ramp Agents II* opgeleid worden, waarvoor de subsidiabele kosten op [(2-3)] miljoen EUR worden geraamd.

(78) Volgens de Duitse wetgeving mogen *Ramp Agents II* alleen op het platform worden ingezet wanneer zij zijn opgeleid op het gebied van „omgang met *Ground Service Equipment*" („*Arbeitsschutzgesetz*") en „veiligheid" (BGV C 10 FBO) en over een rijbewijs voor vorkheftruck beschikken (BGG 925 *Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen*/*Opleiding en taken van bestuurders van vorkheftrucks*). Verder moeten zij opgeleid zijn op het gebied van de omgang met gevaarlijke goederen en de daarmee verband houdende risico's („*Gefahrstoffeverordnung*"/verordening gevaarlijke goederen). Tot slot moeten *Ramp Agents II* ook een veiligheidsopleiding hebben gevolgd voor de omgang met gevaarlijke goederen overeenkomstig de IATA-regels voor gevaarlijke goederen (*IATA Dangerous Goods Regulation*).

(79) Uit de toelichting in de overwegingen 77 en 78 kan worden opgemaakt dat de in het kader van het aangemelde project voorziene opleidingsmaatregelen voor het overgrote deel wettelijk verplicht zijn: besturen van apparaten voor het rangeren van vliegtuigen, ijsvrij maken van vliegtuigen (basiscursus), ijsvrij maken van vliegtuigen (herhalingscursus), rijbewijs voor het platform, werk en regels op het platform; opleiding brandpreventie; omgang met vrachtdeuren; ehbo, rijbewijs voor vorkheftruck, IATA PK 7/8, *Ground Service Equipment* (vertrouwd raken met afhandelingsmaterieel), gevaren van het werk op het platform, veiligheidsvoorschriften voor het platform, veiligheidsvoorschriften van de luchthaven. De *ULD-Build-up*-cursus („*Unit load device build up*") voor het vertrouwd raken met de opbouw van vrachtcontainers heeft specifiek betrekking op de omgang met DHL-containers.

(80) Alleen de cursussen „G25/41 Bedrijfsgeneeskundig onderzoek" (4 van in totaal 240 opleidingsuren), „DIN EN 9001:2000 Kwaliteit en procedures" en „DIN EN 14001 Milieubeheer en organisatiestructuur" (8 van in totaal 240 opleidingsuren) zijn niet wettelijk verplicht. Aangezien Duitsland echter heeft benadrukt dat DHL alle diensten die verband houden met het functioneren van het logistieke centrum, zelf wil verrichten en deze zelfs wil aanbieden aan concurrenten op de luchthaven Leipzig-Halle, en niet heeft aangetoond dat DHL deze cursussen zonder de steun niet zou aanbieden, vallen de cursussen blijkbaar onder het opleidingspakket voor DHL-werknemers dat noodzakelijk is om een soepele start van de activiteiten van het vrachtverkeerscentrum te kunnen waarborgen. Dit vrachtverkeerscentrum is — na Hongkong (China) en Wilmington (VS) — het belangrijkste mondiale vrachtverkeerscentrum van DHL. Met name de cursus „Bedrijfsgeneeskundig onderzoek" is essentieel, aangezien het personeel wordt opgeleid om te beoordelen of hun collega's een gevaar vormen voor de werkomgeving, daar het soepele functioneren van DHL sterk afhankelijk is van het voorkomen en opheffen van onvoorziene vertragingen. Overeenkomstig de beschikbare gegevens kunnen *Ramp Agents II*, die deze opleiding hebben afgesloten, voorts de algemene geschiktheid voor dit beroep van toekomstige medewerkers beoordelen.

In overeenstemming met haar in overweging (23) uiteengezette beoordeling luidt de slotsom van de Commissie dat de opleidingsmaatregelen weliswaar niet wettelijk verplicht zijn, maar voor het soepel functioneren van het logistieke centrum noodzakelijk zijn en om die reden in elk geval door DHL ten uitvoer zouden worden gelegd. De cursus op het gebied van kwaliteitsnormen is evenmin wettelijk verplicht, maar is wel door het bestuur van Deutsche Post voor alle DHL-vestigingen verplicht gesteld. DHL heeft aangekondigd dat met het oog op de certificering voor DIN EN 9001 alle medewerkers van DHL gericht worden opgeleid ([18]). Voorts werd erop gewezen dat de certificering voor DIN EN 14001 zou volgen in juli 2008 ([19]). Bijgevolg zijn de opleidingsmaatregelen die het onderwerp zijn van deze beschikking, duidelijk noodzakelijk om te voldoen aan de in het ondernemingsplan beoogde normen, en zouden zij dus ook zonder de steun ten uitvoer zijn gelegd. Verder adverteren verschillende dochterondernemingen van DHL dat hun diensten beantwoorden aan de hoogste normen, hetgeen met de betreffende DIN-certificeringen wordt aangetoond, waaruit blijkt dat DHL als toonaangevende dienstverlener blijkbaar in staat is deze kosten in het kader van zijn prijsstrategie door te berekenen. De Commissie is derhalve van mening dat DHL de hierboven genoemde opleidingsmaatregelen dan ook zonder steun had georganiseerd.

(81) Gezien deze vaststellingen luidt de conclusie van de Commissie dat bepaalde opleidingsmaatregelen voor *Ramp Agents II* wettelijk verplicht zijn en dat bepaalde andere deel uitmaken van de kwaliteitsstrategie van de onderneming en dat alle maatregelen dus, zonder enige uitzondering, noodzakelijk zijn voor het soepele functioneren van het vrachtverkeerscentrum en door de onderneming in elk geval, dus ook zonder de steun, ten uitvoer zouden worden gelegd. Om die reden is de Commissie van mening dat de opleidingskosten voor *Ramp Agents II* niet subsidiabel zijn.

Veiligheidspersoneel

(82) Dit gebied valt onder Verordening (EG) nr. 2320/2002. Overeenkomstig § 8-9 van de Duitse luchtvaartwet (*Luftsicherheitsgesetz*) zijn exploitanten van vliegvelden en luchtvaartondernemingen verplicht veiligheidspersoneel en andere medewerkers op te leiden.

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

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

(83) De door DHL geplande cursussen voor veiligheidspersoneel komen zowel inhoudelijk als wat het aantal opleidingsuren betreft grotendeels overeen met de opleidingsmaatregelen die in de nationale wetgeving (*Musterlehrplan für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen*) voorzien zijn ter omzetting van Verordening (EG) nr. 2320/2002. De opleidingsmodule IATA PK 7/8 is eveneens verplicht overeenkomstig de *IATA Dangerous Goods Regulation*, die in de Duitse wetgeving is omgezet door NfL II-36/05. Ook de ehbo-cursus en de inleidende cursus brandpreventie behoren volgens de *Arbeitsschutzgesetz* tot de verplichte opleiding.

(84) Alleen de cursussen „rijbewijs platform" en „kwaliteitsborging" (beide 8 van in totaal ruim 300 opleidingsuren) worden blijkbaar ter aanvulling aangeboden, d.w.z. dat zij niet wettelijk verplicht zijn. Aangezien Duitsland echter heeft benadrukt dat DHL alle diensten die verband houden met het functioneren van het logistieke centrum, zelf wil verrichten en niet heeft aangetoond dat DHL deze cursussen zonder de steun niet zou aanbieden, is de Commissie van oordeel dat deze tot het totale opleidingspakket behoren. Ook de voor het veiligheidspersoneel voorziene cursussen „DIN EN 9001:2000" en „DIN EN 14001" passen binnen de gebruikelijke handelspraktijk van Deutsche Post en zijn zodoende voor alle werknemers van DHL essentieel (zie overweging (79)). De cursus voor het halen van het rijbewijs voor het platform ten behoeve van veiligheidspersoneel lijkt eveneens essentieel, aangezien deze werknemers te allen tijde toegang moeten hebben tot de taxibanen en het platform. Het zou geen zin hebben om het soepele functioneren van het logistieke centrum in gevaar te brengen, omdat het veiligheidspersoneel geen toegang heeft tot het platform (zoals in overweging 90 e.v. uiteengezet wordt, is in dit geval wel een beperking van de opleiding tot een bepaald aantal personen mogelijk). In overeenstemming met haar in overweging (23) uiteengezette beoordeling luidt de slotsom van de Commissie dat de opleidingsmaatregelen weliswaar niet wettelijk verplicht zijn, maar voor het soepel functioneren van het logistieke centrum noodzakelijk zijn en om die reden in elk geval door DHL ten uitvoer zouden worden gelegd. De Commissie stelt dan ook vast dat deze beide cursussen ook zonder de steun hadden moeten worden georganiseerd.

(85) Aangezien de in de overwegingen 83 en 84 genoemde opleidingscursussen voor veiligheidspersoneel verplicht zijn, is de Commissie het niet eens met het argument van Duitsland dat DHL slechts een minimumaantal gekwalificeerde medewerkers kon aanstellen, die dan de andere werknemers op de werkplek zouden opleiden. De Commissie maakt uit de voorgelegde gegevens op dat alle veiligheidsmedewerkers de hierboven genoemde opleidingsmaatregelen volledig moeten doorlopen.

(86) Gezien deze vaststellingen luidt de conclusie van de Commissie dat de opleidingskosten voor veiligheidspersoneel niet subsidiabel zijn.

Operational managers

(87) Alleen wat de *operational managers* betreft komt de Commissie tot een andere eindconclusie. De opleidingsacties voor deze categorie werknemers omvatten Engels, fundamenteel arbeidsrecht, communicatie, presentatietechnieken, personeelsbeheer, basic coaching, conflictbeheer, teambuilding, interviewen van sollicitanten en corporate behaviour. In het kader van het aangemelde project moeten 110 *operational managers* opgeleid worden, waarvoor de subsidiabele kosten op [(1-2)] miljoen EUR worden geraamd. De *middenmanagers* moeten uit de kringen van de medewerkers worden gekozen die de andere opleidingsmaatregelen al hebben doorlopen (d.w.z. die van *Ramp Agents II* en veiligheidspersoneel).

(88) Deze managementopleiding sluit aan bij de opleidingsmaatregelen voor *Ramp Agents* resp. veiligheidspersoneel en lijkt niet absoluut noodzakelijk voor het soepele functioneren van het vrachtverkeerscentrum. Het is veeleer een bevorderingsmogelijkheid voor werknemers die al in dienst zijn van DHL op de betreffende locatie en wier persoonlijke en sociale vaardigheden verder moeten worden uitgebouwd. Bovendien gaat het om algemene, niet alleen voor de luchtvaartbranche noodzakelijke opleidingsmaatregelen, waarvan de verworven kennis probleemloos in andere ondernemingen gebruikt kan worden en die ook nog eens bijdragen tot de verbetering van de werkomgeving en de contacten tussen de mensen in de onderneming.

(89) Gezien de constateringen in de overwegingen (87) en (88) luidt de conclusie van de Commissie dat de opleidingsmaatregelen voor *operational managers* niet wettelijk verplicht zijn en verdergaan dan hetgeen voor het soepele functioneren van het vrachtverkeerscentrum van DHL in Leipzig-Halle noodzakelijk is. Om die reden komen de kosten voor deze maatregelen in aanmerking voor opleidingssteun.

c) ***Omvang van de noodzakelijke opleidingsmaatregelen***

(90) Overeenkomstig het door Duitsland voorgelegde kostenonderzoek (zie overweging (37)), kan het soepele functioneren van het logistieke centrum met 134 **Ramp Agents II** worden gewaarborgd. Worden in een uit zes medewerkers bestaand team voor laden en lossen, de beide als bestuurders werkzame *Ramp Agents II* vervangen door *Ramp Agents I*, dan wordt nog altijd aan de wettelijke vereisten en operationele behoeften voldaan. Duitsland voert aan dat de 76 extra *Ramp Agents II* dus niet door DHL hoefden te worden opgeleid en hun opleiding zonder de opleidingssteun zou komen te vervallen. De subsidiabele kosten voor deze 76 extra *Ramp Agents II* bedragen [(0,5-1,5)] miljoen EUR voor algemene opleidingsmaatregelen en [(0,01-0,03)] miljoen EUR voor specifieke opleidingsmaatregelen.

(91) Vervangt DHL de als bestuurders optredende *Ramp Agents II* inderdaad door *Ramp Agents I*, dan moeten ook die laatsten tot op zekere hoogte worden opgeleid, en wel in het bijzonder wat het bedienen van de *Ground Service Equipment* betreft (dit betreft voornamelijk het rijbewijs voor het platform, werk en regels op het platform, rijbewijs voor vorkheftruck, opleiding over het werk en de gevaren op het platform, opleiding brandpreventie, ehbo enz.). De subsidiabele kosten voor deze extra *Ramp Agents I* bedragen [(0,1-0,5)] miljoen EUR voor algemene opleidingsmaatregelen en [(0,01-0,03)] miljoen EUR voor specifieke opleidingsmaatregelen.

(92) Volgens de Commissie moeten de kosten die DHL in elk geval voor de extra opleiding van deze *Ramp Agents I* moet dragen, in mindering worden gebracht, zodat de subsidiabele kosten voor de opleiding van de 76 extra *Ramp Agents II* [(0,4-1) miljoen] EUR bedragen. Aangezien alleen deze opleidingsmaatregelen verdergaan dan hetgeen noodzakelijk is en DHL in elk geval moet bekostigen, komt de Commissie tot de slotsom dat alleen dat bedrag subsidiabel is.

(93) Ook in verband met het **veiligheidspersoneel** geeft Duitsland aan dat het vrachtverkeerscentrum van DHL al met 70 in plaats van de oorspronkelijk aangemelde 110 werknemers probleemloos kan worden geëxploiteerd. Het wegvallen van de 40 extra medewerkers zou probleemloos kunnen worden opgevangen door versterkt cameratoezicht, zonder dat de veiligheid van het vrachtverkeerscentrum in het geding komt. In het onderzoek wordt ook het absolute minimumaantal werknemers genoemd dat voor de veiligheidscontroles in verband met personen en vracht noodzakelijk is, en wordt dit cijfer met het aantal ploegen vermenigvuldigd. In de berekeningen worden ook het totale aantal gewerkte dagen per week en de inzet van extra medewerkers bij vakantie of ziekte meegewogen, zodat de ononderbroken exploitatie van het centrum is gewaarborgd. De conclusie van het onderzoek luidt dat de subsidiabele kosten voor deze extra opleidingsmaatregelen [(0,05-0,2)] miljoen EUR bedragen.

(94) Duitsland betoogt echter tegelijkertijd dat DHL de aanstelling van 110 veiligheidsmedewerkers plant, aangezien het als wereldwijd actief bedrijf met een goede reputatie alle veiligheidsgerelateerde voorvallen moet vermijden. Dergelijke voorvallen kunnen de kwaliteit van het vrachtverkeer schaden, tot aanzienlijke vertragingen leiden en nadelige gevolgen hebben voor de relatie met de klant. Om het soepele verloop van het vrachtverkeer niet in gevaar te brengen, heeft DHL dan ook bewust gekozen voor „overbeveiliging" van de hub. Bijgevolg kan de Commissie het argument van Duitsland niet volgen dat het logistieke centrum ook met 70 in plaats van 110 veiligheidsmedewerkers kan worden geëxploiteerd. In overeenstemming met haar in overweging (23) uiteengezette beoordeling luidt de slotsom van de Commissie dat de opleidingsmaatregelen weliswaar niet wettelijk verplicht zijn, maar voor het soepel functioneren van het logistieke centrum noodzakelijk zijn en om die reden in elk geval door DHL ten uitvoer zouden worden gelegd.

(95) Gezien deze vaststellingen kan de conclusie worden getrokken dat alle opleidingsmaatregelen waardoor de 110 veiligheidsmedewerkers de voor de activiteiten en het soepele functioneren en exploiteren van het vrachtverkeerscentrum noodzakelijke kennis verwerven, in elk geval zouden worden georganiseerd. De Commissie is dan ook van mening dat deze kosten niet voor opleidingssteun in aanmerking komen.

Tabel 3

Functie	Aangemeld aantal	Opleiding verplicht voor	Opleiding aanvullend voor
Ramp Agent II (grondafhandelaar)	210	134	76
Veiligheidspersoneel	110	110	0
(Operational) managers	110	0	110
Line maintenance certifying mechanic CAT A	97	97	0
Line maintenance certifying mechanic CAT B 1	68	68	0

(96) Op grond van de door Duitsland voorgelegde kostenanalyse heeft de Commissie de kosten voor de aanvullende opleidingsmaatregelen als volgt berekend ([20]):

Tabel 4

(EUR)

Uitgavencategorie	*Ramp Agent II* (grondafhandelaar) (*)	Middenmanagement	Totaal
Opleider (theorie en praktijk)	[…]	[…]	
Administratieve uitgaven	[…]	[…]	
Reiskosten	[…] (**)	[…]	
Totale kosten opleiders	[…]	[…]	[…]
Personeelskosten op te leiden personeel	[…]	[…]	[…] (slechts gedeeltelijk subsidiabel)
Totaal subsidiabele kosten: […]			
Maximale steunintensiteit: 60 %			
Steun: 1 578 109			

(*) Op de bedragen in de tabel zijn de opleidingskosten voor *Ramp Agents I* reeds in mindering gebracht. Laatstgenoemde kosten zouden in elk geval worden gemaakt, d.w.z. ook in het door Duitsland vermelde alternatieve scenario (vervanging van een bepaald aantal *Ramp Agents II* door minder uitvoerig opgeleide *Ramp Agents I*).

(**) Uitgaande van de door Duitsland voorgelegde gegevens zijn in de opgegeven reiskosten de reiskosten in verband met specifieke opleidingsmaatregelen van […]EUR, die subsidiabel zijn, niet meegerekend. De Commissie gaat ervan uit dat de Duitse autoriteiten hebben besloten af te zien van steun voor dit bedrag.

([20]) De aanvullende opleiding omvat voor een groot deel algemene opleidingsmaatregelen, alleen voor *Ramp Agents II* is sprake van specifieke opleidingsmaatregelen van […] EUR. De opleiding voor *Ramp Agents I*, die — zonder steun — de beter opgeleide werknemers zouden vervangen, omvat echter ook specifieke opleidingsmaatregelen voor een bedrag van […]EUR, zodat beide bedragen elkaar opheffen.

d) ***Berekening van het toegestane steunbedrag***

(97) De aangemelde maatregel (met aangemelde subsidiabele kosten ter hoogte van [(10-15)] miljoen EUR) omvat kosten van [(8-12)] miljoen EUR die DHL in elk geval, dus ook zonder opleidingssteun, had moeten dragen. Dit deel van de aangemelde steun leidt niet tot aanvullende opleidingsmaatregelen, maar betreft normale bedrijfslasten van de onderneming, die tot een verlaging van de normale kosten van de onderneming leiden. De steun kan bijgevolg niet worden goedgekeurd.

(98) De resterende maatregelen vertegenwoordigen subsidiabele kosten van [(2-3)] miljoen EUR. Dit komt overeen met een steunbedrag van 1 578 109 EUR. Alleen dit deel van de steun beantwoordt aan de criteria voor verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt.

7. **CONCLUSIE**

(99) De conclusie van de Commissie is dat de aangemelde steun ten gunste van DHL Leipzig enerzijds kosten betreft ter hoogte van [(8-12)] miljoen EUR, die DHL in elk geval, dus ook zonder steun, had moeten dragen, en anderzijds kosten ter hoogte van 2 630 182 EUR voor opleidingsmaatregelen die verdergaan dan hetgeen wettelijk verplicht resp. voor het exploiteren van de onderneming noodzakelijk is.

(100) De Commissie is dan ook van mening dat het deel van de aangemelde steun dat niet noodzakelijk is voor de betreffende opleidingsmaatregelen, niet tot aanvullende opleidingsmaatregelen leidt, maar normale bedrijfslasten van de onderneming dekt en tot een verlaging van de normale kosten van de onderneming leidt. De steun leidt volgens de Commissie dan ook tot een zodanige verstoring van de mededinging en verandering van het handelsverkeer dat het gemeenschappelijk belang daardoor wordt geschaad. De steun kan derhalve niet worden gerechtvaardigd op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag. Aangezien geen van de andere vrijstellingen bedoeld in artikel 87, leden 2 en 3, van het EG-Verdrag van toepassing is, voldoet de steun ter hoogte van 6 175 198 EUR niet aan de criteria voor verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt.

(101) De overige aangemelde maatregelen met subsidiabele kosten van [(2-3)] miljoen EUR, waarvoor een steunbedrag voorzien is van 1 578 109 EUR, voldoen aan de criteria voor verenigbaarheid met de gemeenschappelijke markt ingevolge artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De staatssteun die Duitsland voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van DHL, is voor een bedrag van 6 175 198 EUR onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Het overige deel van de staatssteun die Duitsland voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van DHL, ter hoogte van 1 578 109 EUR, is overeenkomstig artikel 87 van het EG-Verdrag verenigbaar met de gemeenschappelijke markt.

Artikel 2

Duitsland deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen het heeft genomen om hieraan te voldoen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 2 juli 2008.

Voor de Commissie
Neelie KROES
Lid van de Commissie