II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 2. júla 2008

o štátnej pomoci, ktorú Nemecko chce poskytnúť spoločnosti DHL [oznámené pod číslom C 18/07 (ex N 874/06)]

[oznámené pod číslom K(2008) 3178]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2008/878/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, predovšetkým na článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami a so zreteľom na tieto pripomienky [1],

keďže:

1. **POSTUP**

(1) Listom z 21. decembra 2006 Nemecko notifikovalo Komisii štátnu pomoc na podporu vzdelávania pre DHL.

(2) Listom z 27. júna 2007 oznámila Komisia Nemecku svoje rozhodnutie začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES vzhľadom na pomoc pre DHL. Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* [2]. Nemecko predložilo svoje pripomienky v liste z 26. septembra 2007.

(3) Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky. Spoločnosť DHL oznámila svoje pripomienky listom z 15. októbra 2007 a spoločnosť UPS Deutschland listom z 26. októbra 2007. Príslušné pripomienky boli Nemecku predložené listom zo 16. novembra 2007, resp. 20. novembra 2007. Nemecko odpovedalo listom zo 14. decembra 2007. Dňa 12. februára 2008 a 5. júna 2008 si Komisia formou e-mailu vyžiadala dodatočné informácie. Nemecko odpovedalo listom zo 14. februára 2008, 31. marca 2008 a 17. júna 2008.

2. **OPIS PROJEKTU**

2.1. **Príjemca pomoci**

(4) Spoločnosť DHL na základe svojho celosvetového obratu, ktorý v roku 2005 dosiahol výšku 18,2 miliárd EUR, patrí k vedúcim poskytovateľom služieb expresnej prepravy balíkov. DHL je vo výlučnom vlastníctve spoločnosti Deutsche Post AG.

(5) Spoločnosť DHL vybudovala na letisku Lipsko-Halle v Nemecku nové centrum pre doručovanie a leteckú dopravu nákladu, ktoré malo byť uvedené do prevádzky koncom októbra 2007. Celkové investičné náklady na tento projekt boli 250 miliónov EUR. V apríli 2004 získala spoločnosť DHL regionálnu pomoc vo výške približne 70 miliónov EUR, ktorú Komisia schválila ako pomoc N 608/2003 s maximálnou intenzitou 28 %.

[1] Ú. v. EÚ C 213, 12.9.2007, s. 28.
[2] Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(6) Centrum pre doručovanie a leteckú dopravu nákladu prevádzkujú obidve spoločnosti, ktoré sú príjemcami pomoci, DHL Hub Leipzig GmbH (ďalej len „DHL Hub“) a European Air Transport Leipzig GmbH (ďalej len „DHL EAT“), pričom obidve sú prostredníctvom iných dcérskych spoločností vo výlučnom vlastníctve spoločnosti Deutsche Post AG. DHL Hub poskytuje pozemnú obsluhu v súvislosti s leteckou nákladnou dopravou a DHL EAT je zodpovedná za technickú kontrolu lietadiel DHL.

(7) Obidve spoločnosti DHL Hub a DHL EAT majú sídlo v podporovanej oblasti definovanej podľa článku 87 ods. 3 písm. a) Zmluvy o ES.

2.2. **Projekt vzdelávania**

(8) V logistickom centre vykonáva DHL všetky služby pozemnej obsluhy, ako aj predletové kontroly a kontroly na odbavovacej ploche týkajúce sa všetkých prichádzajúcich a odchádzajúcich lietadiel. Cieľom spoločnosti je postupne zamestnať v týchto pracovných oblastiach približne 1 500 osôb a poskytnúť im príslušné vzdelanie. Uvedená pomoc sa však vzťahuje len na vzdelávacie opatrenia pre 485 zamestnancov.

(9) Nemecko oznámilo priame dotácie na vzdelávacie opatrenia vo výške 7 753 307 EUR, pričom ich rovnakým dielom poskytnú Slobodný štát Sasko a spolková krajina Sasko-Anhaltsko.

(10) Vzdelávacie opatrenia, ktoré DHL plánuje, vykonajú DHL Hub (320 zamestnancov) a DHL EAT (165 zamestnancov) ([3]).

2.2.1. *DHL Hub*

(11) V prípade kvalifikačných opatrení, ktoré poskytuje DHL Hub, ide predovšetkým o opatrenia týkajúce sa všeobecného vzdelávania, prostredníctvom ktorých by mali zamestnanci získať poznatky a schopnosti na vykonávanie určitých činností. Vzdelávanie zahŕňa teoretickú časť a sprostredkovanie praktických zručností priamo na pracovisku. Vzdelávacie opatrenia poskytované spoločnosťou DHL Hub sa zameriavajú na celkovo 320 zamestnancov na nasledujúcich pracovných pozíciách:

Tabuľka 1

Profesijná skupina	Počet	Úlohy
Pracovníci pozemnej obsluhy (Ramp Agent II)	210	Nakladanie a vykladanie lietadiel
Bezpečnostní pracovníci	110	Kontrola osôb a nákladu
(operatívni) riadiaci pracovníci	(110) (*)	Úlohy stredného manažmentu, riadenie a plánovanie ľudských zdrojov, úlohy v oblasti vedenia

(*) DHL uskutoční dodatočné vzdelávanie pre riadiacich pracovníkov, na ktorom sa zúčastní 110 zamestnancov, ktorí sa už zúčastnili na inom vzdelávaní, napr. pre pracovníkov pozemnej obsluhy (Ramp Agent II), bezpečnostných pracovníkov alebo technikov/mechanikov.

([3]) O projekte vzdelávania sa podrobnejšie píše v rozhodnutí o začatí konania.

a) ***Pracovníci pozemnej obsluhy (Ramp Agent II)***

(12) Medzi hlavné úlohy pracovníkov pozemnej obsluhy patrí včasné naloženie a vyloženie lietadiel, obsluha a riadenie tzv. „zariadení v rámci pozemných služieb (Ground Service Equipment)“, odovzdanie letových dokumentov, vyhotovenie správ, ako aj komunikácia s pilotmi a orgánmi letiska.

(13) Vzdelávanie pracovníkov pozemnej obsluhy (Ramp Agent) je zložené z 19 kurzov vrátane praktickej časti a trvá 77 dní, z toho 47 na pracovisku. Vzdelávacie opatrenie sa zameriava na pracovné sily s ukončeným vzdelaním, ktoré nesúvisí s predmetným vzdelávacím opatrením. Teoretická časť sa uskutoční pred začatím prevádzky Hub. Vzdelávanie zahŕňa aj kurz s názvom „Unit load device build up“, ktorý sa považuje za opatrenie týkajúce sa špecifického vzdelávania, pretože sa bude týkať konštrukcie určitých kontajnerov, ktoré používa len DHL. Všeobecné vzdelávanie zahŕňa okrem iného:

a) všeobecné bezpečnostné školenie, ako napríklad protipožiarnu ochranu, manipuláciu s dverami nákladného priestoru, prvú pomoc, zaobchádzanie s nebezpečným nákladom a bezpečnostné predpisy na odbavovacej ploche;

b) všeobecné technické školenie, ktoré bude ukončené získaním príslušného osvedčenia o spôsobilosti, ako napríklad vodičského preukazu pre odbavovaciu plochu, Ground Service Equipment (školenie týkajúce sa obslužných zariadení) a preukaz pre vysokozdvižné vozíky;

c) iné technické školenie, ako napríklad ťahanie lietadiel, rozmrazovacie postupy a úvod do práce na odbavovacej ploche, ako aj

d) určité všeobecné školenie, ako napríklad manažment životného prostredia (ISO/DIN norma 14001) a manažment kvality a procesy (ISO/DIN norma 9001).

(14) Vnútroštátne a európske právne predpisy v zásade nestanovujú minimálny počet pracovníkov, ani špecifické požiadavky na vzdelanie alebo osvedčenia o spôsobilosti vykonávať činnosť ako Ramp Agent II. Nemecko však uviedlo, že podľa platných ustanovení sú všetci zamestnanci povinní absolvovať päť plánovaných kurzov (okrem iného protipožiarnu ochranu, prvú pomoc, zaobchádzanie s nebezpečným nákladom a bezpečnostné predpisy na odbavovacej ploche) ([4]) a že určitý minimálny počet zamestnancov (približne

([4]) Zamestnanci, ktorí sa priamo zúčastňujú na odbavení nákladu, musia vlastniť osvedčenie o spôsobilosti zaobchádzať s nákladom podľa právnych predpisov. Všetci zamestnanci, ktorí pracujú na neverejnom priestranstve letiska, musia absolvovať bezpečnostné školenie. Zamestnanci, ktorí pracujú pri lietadle, musia absolvovať kurz manipulácie s dverami nákladného priestoru. Navyše musia byť zamestnanci, v závislosti od svojej činnosti, kvalifikovaní v oblasti obsluhy zariadení a vedenia motorových vozidiel.

70) musí absolvovať dodatočné kurzy vrátane príslušného vzdelávania na pracovisku, napríklad manipuláciu s dverami nákladného priestoru a tie kurzy všeobecného vzdelávania, ktoré sú spojené so získaním osvedčenia o spôsobilosti. Príslušne vyškolení zamestnanci by mohli potom so svojimi vedomosťami oboznámiť kolegov prostredníctvom krátkych školení.

(15) Nemecko oznámilo, že aj zadanie zákazky subdodávateľovi je možné a predložilo príslušnú analýzu nákladov.

b) ***Bezpečnostní pracovníci***

(16) Činnosť bezpečnostných pracovníkov zahŕňa kontrolu osôb a nákladu s cieľom zaistiť bezchybnú prevádzku. Vzdelávanie bezpečnostných pracovníkov má len všeobecný obsah:

a) všeobecné bezpečnostné školenie, ako napríklad protipožiarna ochrana, prvá pomoc a zaobchádzanie s nebezpečným nákladom;

b) všeobecné technické školenie pre bezpečnostných pracovníkov požadované právnymi predpismi, napríklad obrana pred teroristickými útokmi, vstupná kontrola, kontrola a prehliadka, bezpečnosť batožiny a nákladu, zbrane a oblasti súvisiace s bezpečnosťou;

c) iné všeobecné technické školenie, na základe ktorého zamestnanci získajú príslušné osvedčenie o spôsobilosti, ako napríklad vodičský preukaz pre odbavovaciu plochu;

d) iné všeobecné technické bezpečnostné školenia, okrem iného v týchto oblastiach: právo, zbrane a výbušniny, základy kontrolných postupov a vyhodnotenie röntgenových snímok;

e) určité všeobecné školenia, ako manažment kvality a procesy (ISO/DIN norma 9001).

(17) Vzdelávacie opatrenia sú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a európskymi právnymi predpismi. DHL plánuje pre všetkých zamestnancov bezpečnostnej služby komplexné bezpečnostné vzdelávanie, ktoré však v prípade neposkytnutia štátnej pomoci ostane obmedzené na minimum, t. j. na všeobecné technické bezpečnostné školenie. Aj tu sa predpokladá, že zvyšné všeobecné bezpečnostné školenia sa ponúknu len obmedzenému počtu zamestnancov, ktorí potom so svojimi poznatkami oboznámia ďalších spolupracovníkov.

(18) Aj v tomto prípade je podľa Nemecka možné alternatívne zadanie zákazky subdodávateľovi, pričom výška súvisiacich nákladov bude približne o [(15 – 30 %)] (*) nižšia ako personálne náklady DHL.

c) ***Vzdelávanie stredného manažmentu***

(19) Vzdelávanie operatívnych riadiacich pracovníkov na strednom stupni sa zameriava na zamestnancov celého logistického centra. Podľa pochopenia Komisie prejdú najprv vyššie uvedenými vzdelávacími opatreniami, a potom získajú poznatky týkajúce sa tej oblasti, ktorú budú riadiť. Vzdelávacie opatrenia zahŕňajú oblasti ako pracovné právo, základy komunikácie, personálny manažment a riadenie konfliktov, cudzie jazyky a budovanie tímu.

2.2.2. *DHL EAT*

(20) Činnosti spoločnosti DHL EAT sa týkajú predovšetkým údržby lietadla pred letom. Vzdelávacie opatrenia u DHL EAT sa zameriavajú na celkovo 165 zamestnancov a týkajú sa týchto činností:

Tabuľka 2

Profesijná skupina	Počet	Úlohy
Letecký mechanik s licenciou na vydávanie osvedčenia o uvoľnení do prevádzky CAT A	97	jednoduchá plánovaná údržba („line maintenance“) a odstránenie jednoduchých nedostatkov pred vydaním osvedčenia o uvoľnení do prevádzky
Letecký technik/ mechanik s licenciou na vydávanie osvedčenia o uvoľnení do prevádzky CAT B 1	68	Činnosti údržby vrátane činností na konštrukcii lietadla, motoroch a elektrických systémoch pred vydaním odsvedčenia o uvoľnení do prevádzky

2.3. **Oprávnené náklady na podporu vzdelávania a plánovaná pomoc**

(21) V notifikácii Nemecko predložilo prehľad oprávnených nákladov, ktorý sa tiež uvádza v rozhodnutí o začatí konania. Výška celkových oprávnených nákladov v rámci vzdelávacieho projektu je [(10 – 15)] miliónov EUR a výška plánovanej pomoci je 7 753 307 EUR.

3. ROZHODNUTIE O ZAČATÍ KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

(22) Konanie vo veci formálneho zisťovania sa začalo, pretože Komisia mala pochybnosti, či pomoc na podporu vzdelávania je zlučiteľná so spoločným trhom.

(*) Údaje, ktoré sú uvedené v hranatých zátvorkách, podliehajú služobnému tajomstvu.

(23) Komisia vyjadrila svoje pochybnosti týkajúce sa predovšetkým otázky, či je pomoc na realizáciu projektu vzdelávania skutočne nevyhnutná. Poukázala na skutočnosť, že pomoc na podporu vzdelávania je možné považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES, len ak nie je bezprostredne potrebná na prevádzkovú činnosť príjemcu pomoci. V tejto súvislosti Komisia odkázala na svoju predchádzajúcu rozhodovaciu prax ([5]). Komisia mala dôvod predpokladať, že príjemca pomoci by musel svojim zamestnancom aspoň do určitej úrovne aj bez pomoci poskytnúť porovnateľné vzdelávanie.

(24) Po prvé, spoločnosť DHL zjavne investovala do logistického centra značné finančné prostriedky a chcela ho tiež uviesť do prevádzky. Nemecko potvrdilo, že zamestnanci z Belgicka neboli zásadne ochotní presunúť sa do Nemecka. Spoločnosť DHL preto musela prijať nových zamestnancov, aby mohla začať prevádzku.

(25) Po druhé, na prevádzku logistického centra sa považovalo za nevyhnutné určité, z veľkej časti špecifické vzdelávanie zamestnancov, ktoré muselo zahŕňať nasledujúce oblasti:

a) **sprostredkovanie špecifických poznatkov, ktoré sú nevyhnutné pre prevádzku podniku**: t. j. poznatkov o určitých nákladných systémoch prispôsobených pre DHL;

b) **získanie určitých kvalifikácií, ktoré sú pre prevádzku podniku nevyhnutné podľa právnych predpisov**: Inými slovami to znamená, že určitý počet zamestnancov musí byť oboznámený s bezpečnostnými hľadiskami. To je požadované právnymi predpismi a je nato potrebné formálne osvedčenie. Táto požiadavka vyplýva zo skutočnosti, že služby spoločnosti DHL predstavujú, prirodzene, podstatné bezpečnostné riziko;

c) **sprostredkovanie všeobecného špecializovaného vzdelávania, ktoré je bezprostredne nevyhnutné na prevádzku logistického centra**: To sa týka kurzov pre pozíciu Ramp Agent II, ktoré zahŕňajú také vzdelávanie, ako napríklad ťahanie lietadiel, rozmrazovanie lietadiel, vodičský preukaz pre odbavovaciu plochu, preukaz pre vysokozdvižné vozíky a bezpečnosť na odbavovacej ploche;

d) **vzdelávanie na pracovisku s cieľom zaistiť plynulú prevádzku leteckej nákladnej dopravy**. V rámci uvedeného vzdelávania sa účastníci zoznámia s pracovným procesom, čo je pre prevádzku nákladnej leteckej dopravy veľmi dôležité, pretože pri nakladaní nákladu do lietadiel je nevyhnutné dodržiavať presný harmonogram a jediná chyba môže spôsobiť veľmi veľké meškanie;

e) **sprostredkovanie iných všeobecných poznatkov**, ktoré nie sú zahrnuté pod písmenami b) až d).

(26) Po tretie, Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa skutočnosti, že DHL by mohla na miestnom alebo európskom pracovnom trhu získať nevyhnutný počet pracovných síl s vyššie uvedenou kvalifikáciou.

(27) Po štvrté, Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa skutočnosti, že získanie už kvalifikovaných odborníkov by bolo vhodnou alternatívou k vnútropodnikovému vzdelávaniu. Komisia vychádzala z predpokladu, že DHL musí v každom prípade uskutočniť aspoň špecifické vzdelávanie a bezpečnostné školenie, pretože nie je možné, aby špecifické technické vzdelávanie sprostredkovali externí školitelia a DHL musí dokázať, že uskutočnila primerané bezpečnostné školenie.

(28) Po piate, Komisia vyjadrila pochybnosti, či by DHL mohla skutočne vynechať niektoré kurzy zo vzdelávacieho balíka, najmä ak sa v notifikácii najmä v súvislosti s pracovníkmi pozemnej obsluhy navrhuje, aby aj osoby, ktoré už majú príslušné osvedčenie spôsobilosti, ešte raz absolvovali celé školenie. Navyše nebolo jasné, či je skutočne možné vyškoliť len obmedzený počet zamestnancov, keďže by to mohlo ovplyvniť plynulú prevádzku. Okrem toho DHL vedome zamestnala všetkých zamestnancov s cieľom vzdelávať ich, takže by nemalo význam plánované vzdelávanie vynechať a platiť zamestnancov, ktorí by sa nevenovali žiadnej činnosti.

(29) Po šieste, Komisia spochybnila tvrdenie spoločnosti DHL, že ak by nezískala pomoc, zadala by rôzne služby externým podnikom, aby sa vyhla plánovaným vzdelávacím opatreniam, pretože na jednej strane by aj v tomto prípade boli niektoré druhy vzdelávania zahrnuté pod písmenami a), b) a d) dodatočne nevyhnutné a na druhej strane je celá investícia DHL do letiska Lipsko-Halle zameraná na realizáciu všetkých služieb expresnej prepravy balíkov prostredníctvom vlastných zamestnancov a, ako sa Komisia na základe dohovoru s nemeckými orgánmi domnieva, dokonca na ponúknutie týchto služieb iným konkurentom činným na tom istom letisku.

(30) Naopak, s výnimkou jedného bodu Komisia nepochybuje o tom, že náklady na podporu vzdelávania boli v zásade správne vypočítané. Jediné námietky Komisie sa týkajú skutočnosti, že väčšia časť vzdelávania sa mala uskutočniť na pracovisku, čím by sa prípadne odrátala ako produktívne hodiny v nákladoch pre účastníkov vzdelávania.

([5]) Pozri rozhodnutie Komisie 2007/612/ES zo 4. apríla 2007, General Motors Belgium v Antverpách (Ú. v. EÚ L 243, 18.9.2007, s. 71) a rozhodnutie Komisie 2006/938/ES zo 4. júla 2006, Ford Genk (Ú. v. EÚ L 366, 21.12.2006, s. 32).

4. **PRIPOMIENKY NEMECKA**

(31) Nemecko uvádza, že notifikovaná pomoc na podporu vzdelávania spĺňa všetky požiadavky zlučiteľnosti stanovené v nariadení Komisie (ES) č. 68/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na pomoc vzdelávaniu ([6]). Po prvé, Nemecko dostatočne preukázalo, že v rámci vzdelávania na pracovisku nevznikli žiadne produktívne hodiny.

(32) Po druhé, Nemecko popiera, že Komisia je oprávnená v dotknutom prípade uplatniť kritérium nevyhnutnosti, pretože by tým porušila zásadu rovnakého zaobchádzania. Pre tento nový prístup neexistuje žiadny právny základ a odporuje príslušným právnym predpisom ES, prípadne rozhodovacej praxi Komisie.

(33) Nemecko uvádza, že v odôvodnení 11 nariadenia (ES) č. 68/2001 sú uvedené tri kritériá, podľa ktorých sa má posúdiť, či sa má pomoc obmedziť na nevyhnutné minimum: typ poskytovaného vzdelávania, veľkosť podniku a jeho geografická poloha. Na základe týchto troch kritérií sa rozhodne, či by mala pomoc stimulačný účinok a či by bola primeraná. Podľa rámca Spoločenstva na podporu vzdelávania ([7]) by nebol stimulačný účinok zahrnutý len v prípade pomoci na podporu špecifického vzdelávania v prospech veľkých podnikov mimo regiónov definovaných podľa článku 87 ods. 3 písm. a) Zmluvy o ES. Keďže viac ako 80 % notifikovaného projektu vzdelávania pozostáva z opatrení týkajúcich sa všeobecného vzdelávania a týka sa podniku v regióne definovanom podľa článku 87 ods. 3 písm. a) Zmluvy o ES, stimulačný účinok pomoci na podporu vzdelávania je daný. Navyše sa pri notifikovanej pomoci neprekročí maximálna prípustná intenzita pomoci, takže pozitívne účinky pomoci na vzdelávanie stoja v primeranom pomere k narušeniu hospodárskej súťaže, a tým je kritérium proporcionality splnené.

(34) Po tretie, Nemecko zdôrazňuje, že Komisia je aj pri posúdení projektu, ktorý podlieha notifikačnej povinnosti, viazaná na kritériá zlučiteľnosti uvedené v odôvodnení 32. Nemecko tvrdí, že je nevyhnutné, aby sa neuplatňovali rozličné kritériá zlučiteľnosti na pomoc, ktorá je oslobodená od notifikačnej povinnosti, a na pomoc, ktorá prekročí hranicu 1 milión EUR a musí byť notifikovaná. Posúdenie projektu, ktorý podlieha notifikačnej povinnosti, nesmie byť prísnejšie ako posúdenie projektu bez notifikačnej povinnosti. Takže pomoc na podporu vzdelávania je zlučiteľná so spoločným trhom, ak spĺňa všetky požiadavky uvedené v nariadení (ES) č. 68/2001. Túto interpretáciu potvrdzuje, podľa názoru Nemecka, mnohoročná rozhodovacia prax Komisie, napríklad vo veci Volvo Gent ([8]). Nemecko zdôrazňuje, že Komisia by mala tiež vziať do úvahy, že projekt vzdelávania DHL spĺňa požiadavky stanovené v rozhodnutí Webasto ([9]).

(35) Po štvrté, uplatňovanie rozličných kritérií posúdenia porušuje zásadu právnej istoty a rovnakého zaobchádzania.

(36) Po piate, Nemecko tvrdí, že rozhodnutia Komisie vo veci Ford Genk a GM Antwerp o poskytnutí pomoci nie sú vhodným precedensom pre predmetný prípad, pretože v uvedených prípadoch išlo o iný skutkový stav. Keďže pomoc na podporu vzdelávania v obidvoch uvedených prípadoch bola plánovaná na zavedenie nového modelu alebo na ďalšie zamestnanie personálu, v prípade DHL je pomoc na podporu vzdelávania určená na vzdelávanie nových zamestnancov pre prevádzku novovybudovaného logistického centra. Projekt DHL sa od obidvoch uvedených prípadov odlišuje v týchto bodoch: Viac ako 80 % vzdelávacích opatrení DHL tvorí všeobecné technické vzdelávanie. Podnik má sídlo v regióne definovanom podľa článku 87 ods. 3 písm. a) Zmluvy o ES. Zámerom DHL bolo vytvoriť nové pracovné miesta prostredníctvom vybudovania logistického centra. V porovnaní s automobilovým priemyslom netrpí letecký priemysel nadbytkom kapacít, ale vykazuje vysokú mieru rastu.

(37) Po šieste, Nemecko poskytuje dodatočné informácie týkajúce sa otázok predložených v rozhodnutí o začatí konania. Nemecko uvádza, že v príslušných právnych predpisoch sú stanovené minimálne normy týkajúce sa stupňa vzdelávania. V týchto právnych predpisoch však nie je stanovený minimálny počet odborne vzdelaných zamestnancov, ktorých musí podnik prijať. Nemecko zároveň uvádza počet zamestnancov potrebných na začatie prevádzky logistického centra a konštatuje, že odborné vzdelávanie ďalších zamestnancov by presahovalo nevyhnutnú mieru vzhľadom na podmienky podniku. Na základe štúdie externého poradcu v oblasti vzdelávania, ktorú predložilo Nemecko, by mohla spoločnosť DHL bez problémov začať prevádzku logistického centra na mieste Lipsko-Halle s nižším počtom odborne vzdelaných zamestnancov, ako sa predpokladalo v notifikovanom projekte vzdelávania.

([6]) Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 20.
([7]) Ú. v. ES C 343, 11.11.1998, s. 10.
([8]) Rozhodnutie Komisie z 11. marca 2008 o štátnej pomoci C 35/07, Volvo Cars Gent, zatiaľ neuverejnené.
([9]) Rozhodnutie Komisie zo 16. mája 2006 o štátnej pomoci N 635/05, Webasto Portugal (Ú. v. EÚ C 306, 15.12.2006, s. 12).

5. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(38) Príjemca pomoci spoločnosť DHL tiež predložila pripomienku, v ktorej podobne ako Nemecko tvrdí, že Komisia sa pri svojom posúdení zlučiteľnosti odchýlila od svojej všeobecnej rozhodovacej praxe týkajúcej sa predchádzajúcich prípadov. Notifikovaná pomoc pritom spĺňa všetky kritériá stanovené v nariadení (ES) č. 68/2001. Tento prístup porušuje zásadu právnej istoty a rovnakého zaobchádzania, podľa ktorých nie je možné postupovať inak ako v predchádzajúcich rozhodnutiach o pomoci na vzdelávanie, v ktorých nebola dôkladne preskúmaná otázka nevyhnutnosti. Navyše rozhodnutia vo veci Ford Genk a GM Antwerp neodrážajú všeobecnú rozhodovaciu prax, pretože tieto prípady boli zostavené inak a skutkový stav nie je možné preniesť na prípad DHL v Lipsku. Namiesto toho DHL poukazuje na základné kritériá, ktoré v júni 2006 stanovila Komisia vo svojom rozhodnutí o schválení pomoci na podporu vzdelávania v prospech spoločnosti Webasto, na základe ktorých je nevyhnutné zosúladiť projekt vzdelávania DHL so spoločným trhom. Nakoniec DHL opakovane uvádza, že odlišný postup v prípade notifikovaného projektu vzdelávania spôsobí neprípustné znevýhodnenie DHL.

(39) Okrem toho DHL poskytuje dodatočné informácie týkajúce sa otázok predložených v rozhodnutí Komisie o začatí konania. Po prvé, príslušné vnútroštátne, európske a medzinárodné právne predpisy stanovujú len obsahové požiadavky týkajúce sa vzdelávania a kvalifikácie zamestnancov v oblasti zaobchádzania s leteckým nákladom a lietadlami, nestanovujú však minimálny počet zamestnancov. Po druhé, plánované odborné vzdelávanie by neslúžilo len na splnenie právnych požiadaviek, ale presahovalo by predpísanú úroveň. V súvislosti so všetkými opatreniami, ktoré presiahnu právne požiadavky, je možné uvažovať o alternatívach (napr. outsourcing a zadanie zákazky subdodávateľovi). Keďže tieto alternatívy sú len možnými variantmi, DHL si neobjednala žiadnu analýzu nákladov, ktorá by zahŕňala náklady na každopádne nevyhnutné povinné a/alebo minimálne vzdelávanie, a zároveň preukázala dodatočné náklady na zadanie zákazky subdodávateľovi a/alebo získanie už odborne vzdelaných pracovných síl. DHL nemá tiež žiadne informácie o úrovni vzdelávania v danej oblasti.

(40) Navyše UPS, konkurenčná spoločnosť DHL, predložila pripomienky, v ktorých podporuje názor Komisie. Po prvé, UPS uvádza, že v prípade zamestnania nových pracovných síl pre DHL Hub a DHL EAT je v každom prípade nevyhnutné realizovať určité odborné vzdelávanie a zaškolenie. Odborné vzdelávanie je tak do určitej miery nevyhnutné a podnik ho musí realizovať aj bez pomoci.

(41) Po druhé, UPS tvrdí, že podľa príslušných vnútroštátnych a európskych právnych predpisov je DHL povinná ponúknuť minimálne školenie svojim zamestnancom, napríklad v súvislosti s oprávnenými zamestnancami. Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva ([10]) je nevyhnutné, aby príslušný úrad (v danom prípade Luftfahrt-Bundesamt), vymenoval, splnomocnil a uznal oprávneného zástupcu. Spolkový úrad Luftfahrt-Bundesamt preto prijal usmernenia a vydal vzorový plán vzdelávania, v ktorom sú stanovené predpísané školenia. Povinné vzdelávanie zamestnancov DHL EAT je určené nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností ([11]). Po tretie, DHL získala regionálnu pomoc na vytvorenie nových pracovných miest, takže sa nepredpokladá, že by DHL neuskutočnila školenia, prijala menší počet zamestnancov a namiesto toho sa rozhodla pre zadanie zákazky subdodávateľovi alebo outsourcing.

6. POSÚDENIE ŠTÁTNEJ POMOCI

6.1. Existencia štátnej pomoci

(42) Komisia sa domnieva, že za štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES sa považuje opatrenie, ktoré je poskytnuté vo forme dotácie zo štátnych prostriedkov. Uvedené opatrenie je selektívne, pretože sa obmedzuje na DHL. Selektívna dotácia predstavuje riziko narušenia hospodárskej súťaže, pretože zvýhodňuje DHL voči ostatným konkurentom, ktorí nezískali žiadnu podporu. Nakoniec je potrebné konštatovať, že na trhu s poskytovateľmi expresných služieb, na ktorom DHL patrí medzi vedúce podniky, je intenzívnejší obchod medzi členskými štátmi.

(43) Nemecko žiada o poskytnutie pomoci na základe nariadenia (ES) č. 68/2001.

(44) Podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 68/2002 nie je pomoc, ktorej výška poskytnutá jednému podniku na jediný projekt vzdelávania prevýši výšku 1 milión EUR, oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES. Komisia konštatuje, že plánovaná pomoc predstavuje 7 753 307 EUR a bude vyplatená jednému podniku a že vzdelávacie opatrenia predstavujú jediný projekt. Podľa Komisie je teda pre plánovanú pomoc notifikačná povinnosť nevyhnutná a Nemecko si túto povinnosť splnilo.

([10]) Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1.
([11]) Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1.

(45) Odôvodnenie 16 nariadenia (ES) č. 68/2001 potvrdzuje zámer, ktorý je základom článku 5, a odôvodňuje, že nie je možné oslobodiť uvedenú pomoc: „je vhodné, aby veľké čiastky pomoci ďalej podliehali individuálnemu hodnoteniu Komisiou predtým, ako sa uvedú do používania."

(46) Pri posudzovaní individuálnej pomoci na podporu vzdelávania, ktorá nie je oslobodená podľa nariadenia (ES) č. 68/2001, musí Komisia v súlade so svojimi predchádzajúcimi rozhodnutiami ([12]) vykonať individuálne posúdenie ([13]) na základe článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES skôr, než môže prípadné poskytnutie pomoci schváliť. Pri tomto individuálnom posudzovaní sa však Komisia analogicky opiera o zásady nariadenia (ES) č. 68/2001. To znamená predovšetkým, že skúma, či sú splnené formálne kritériá oslobodenia stanovené v článku 4 uvedeného nariadenia a či je pomoc nevyhnutná ako stimul, aby príjemca uskutočnil vzdelávacie opatrenia.

6.2. **Zlučiteľnosť s jednotným trhom**

(47) Komisia v rozhodnutí o začatí konania preskúmala, či notifikovaný projekt spĺňa požiadavky týkajúce sa oslobodenia podľa článku 4 nariadenia (ES) č. 68/2001.

(48) V prvom rade je potrebné konštatovať, že uvedená intenzita pomoci neprekračuje stropy stanovené v článku 4 ods. 2 príp. 3 nariadenia (ES) č. 68/2001 vo výške 35 % pre špecifické vzdelávanie (35 % z […] = [(ca. 5 – 25 %)]) a 60 % pre všeobecné vzdelávanie (60 % z […] = [(ca. 75 – 95 %)]). Keďže sídlom projektu je región definovaný podľa článku 87 ods. 3 písm. a) Zmluvy o ES, Nemecko môže zvýšiť stropy vo výške 25 % a 50 % o 10 percentuálnych bodov.

(49) Po druhé, oprávnené náklady projektu sú v súlade s článkom 4 ods. 7 nariadenia (ES) č. 68/2001. Preskúmaním sa potvrdilo, že oprávnené personálne náklady účastníkov školenia sú zjavne obmedzené celkovou sumou ostatných oprávnených nákladov. Nemecko uviedlo, že väčšina vzdelávania sa síce uskutočňuje na pracovisku, neskrátili sa však žiadne produktívne hodiny.

6.3. **Nevyhnutnosť pomoci**

(50) Hlavným argumentom rozhodnutia o začatí konania bola skutočnosť, že vzdelávacie opatrenie je možné považovať za zlučiteľné so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES, len ak nie je bezprostredne nevyhnutné na prevádzkovú činnosť príjemcu pomoci. Komisia konštatuje, že nevyhnutnosť pomoci je všeobecným kritériom zlučiteľnosti a prišla k tomuto záveru: Ak pomoc nevedie k realizácii viacerých opatrení, ako by k tomu došlo len na základe trhových síl, nie je možné očakávať, že pomoc bude mať pozitívne účinky vyrovnávajúce narušenie obchodu, takže ju nie je možné schváliť. Ak by podnik v každom prípade realizoval podporované opatrenia, teda najmä aj bez pomoci, nie je možné v prípade danej pomoci na podporu vzdelávania vychádzať z toho, že slúži na „podporu" hospodárskeho rozvoja v zmysle článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES, alebo že podľa odôvodnenia 10 nariadenia (ES) č. 68/2001 prispieva k napraveniu nedokonalosti trhu, ktorá spôsobuje, že podniky vo všeobecnosti nedostatočne investujú do vzdelávania svojich zamestnancov ([14]). To sa netýka pomoci oslobodenej od notifikačnej povinnosti podľa nariadenia (ES) č. 68/2001, v súvislosti s ktorou sa na prvý pohľad predpokladá, že bude využitá na podporu hospodárskeho rozvoja.

(51) Skutočnosť, že Komisia skúma stimulačný účinok a v prípade vzdelávania stanoveného právnymi predpismi ho zamieta, predstavuje podľa Nemecka nový prístup, ktorý nie je v súlade s predpismi ES, vedome sa odchyľuje od doterajšej rozhodovacej praxe a znemožňuje poskytnutie pomoci na podporu vzdelávania na regionálno-politické účely. Komisia nesúhlasí s týmito argumentmi z nasledujúcich dôvodov.

([12]) Pozri rozhodnutie Komisie vo veci Ford Genk; rozhodnutie Komisie vo veci General Motors Belgium; rozhodnutie Komisie vo veci Auto-Europa Portugal; rozhodnutie Komisie vo veci Volvo Cars Gent.

([13]) To vyplýva z odôvodnenia 16 nariadenia (ES) č. 68/2001.

([14]) V súvislosti s pomocou na vzdelávanie sa v odôvodnení 10 nariadenia (ES) č. 68/2001 uvádza: „Vzdelávanie má zvyčajne pozitívne vonkajšie účinky na spoločnosť ako celok, pretože zvyšuje počet skúsených pracovníkov, z ktorých si iné firmy môžu vybrať, zlepšuje konkurenčnú schopnosť priemyslu Spoločenstva a hrá dôležitú úlohu v stratégii zamestnanosti. Vzhľadom na to, že podniky v Spoločenstve obyčajne neinvestujú dostatok prostriedkov do vzdelávania svojich zamestnancov, štátna pomoc by mohla pomôcť napraviť túto nedokonalosť trhu, takže za určitých podmienok ju možno považovať za zlučiteľnú s jednotným trhom, a preto oslobodiť od predchádzajúcej ohlasovacej povinnosti." Odôvodnenie 11 dopĺňa: „… aby sa zabezpečilo obmedzenie štátnej pomoci na minimum nevyhnutné pre dosiahnutie cieľa Spoločenstva, čo by neumožnili samotné sily pôsobiace na trhu […]".

(52) V prvom rade je potrebné pripomenúť, že pomoc na podporu vzdelávania sa skúma na základe nariadenia (ES) č. 68/2001 a v jeho odôvodnení 4 sa uvádza: „… toto nariadenie nemá dosah na možnosť členských štátov oznamovať pomoc vzdelávaniu. Takéto oznámenia Komisia posúdi *najmä* na základe kritérií určených v tomto nariadení alebo v súlade s použiteľnými smernicami a rámcami Spoločenstva, ak takéto smernice a rámce existujú."

(53) Navyše sa v odôvodnení 16 uvádza: „… je vhodné, aby veľké čiastky pomoci ďalej podliehali individuálnemu hodnoteniu Komisiou predtým, ako sa uvedú do používania. Čiže čiastky pomoci prevyšujúce stanovenú čiastku, ktorá by mala byť určená vo výške 1 000 000 EUR, *sú vylúčené z oslobodenia* umožneného v tomto nariadení a ďalej podliehajú požiadavkám článku 88 ods. 3 Zmluvy."

(54) Nakoniec sa v odôvodnení 4 uvádza: „Rámec o vzdelávacej pomoci by sa mal zrušiť dňom nadobudnutia platnosti tohto nariadenia, lebo jeho obsah nahrádza toto nariadenie."

(55) Keďže plánovaná pomoc prevýši 1 milión EUR, musí byť bezpochyby notifikovaná a Komisia ju musí schváliť. Navyše platí, že uvedená pomoc musí zásadne spĺňať kritériá oslobodenia uvedené v článku 4 nariadenia (ES) č. 68/2001.

(56) Nemecko však pochybuje o oprávnenosti Komisie preskúmať, či má pomoc stimulačný účinok. Podľa názoru Komisie zahŕňa pojem štátnej pomoci, a najmä kritérium nevyhnutnosti stimulačný účinok pomoci na príjemcu. Pre spoločný záujem nemôže byť prospešné, aby štát podporoval opatrenia (aj vzdelávanie), ktoré by príjemca pomoci realizoval aj bez poskytnutia pomoci. V súlade s nariadením (ES) č. 68/2001, Akčným plánom štátnej pomoci a rozsudkom o požiadavkách, podľa ktorých môže byť pomoc vyhlásená za zlučiteľnú so spoločným trhom, Komisia pri svojich nedávnych rozhodnutiach (Ford Genk, GM Antwerp) preskúmala predmetnú pomoc na podporu vzdelávania aj s tým cieľom, či obsahuje stimulačný účinok.

(57) Nemecko na podporu svojho stanoviska uvádza po prvé, že je nevyhnutné posudzovať zlučiteľnosť pomoci, ktorá podlieha notifikačnej povinnosti, so spoločným trhom na základe kritérií ustanovených v nariadení a v tejto súvislosti cituje odôvodnenie 4 nariadenia (ES) č. 68/2001, v ktorom sa uvádza, že „takéto oznámenia Komisia posúdi najmä na základe kritérií určených v tomto nariadení". Nemecko pritom neberie do úvahy, že výraz „najmä" znamená, že individuálne posúdenie sa neobmedzuje na posúdenie pomoci v zmysle nariadenia (ES) č. 68/2001. Keďže v odôvodnení 16 sa dôrazne poukazuje na to, že je potrebné naďalej posudzovať príslušnú pomoc individuálne, je nesporné, že toto posúdenie sa neobmedzuje na kritériá uvedené v uvedenom nariadení a musí sa vykonať bezprostredne na základe článku 87 Zmluvy o ES.

(58) Po druhé, Nemecko uvádza, že nariadenie (ES) č. 68/2001 je potrebné vysvetľovať vzhľadom na rámec Spoločenstva o vzdelávacej pomoci z roku 1998, ktorý bol uplatňovaný pred nadobudnutím platnosti uvedeného nariadenia a v ktorom boli stanovené kritériá, podľa ktorých bolo potrebné v prípade vysokých súm pomoci preskúmať, či existoval stimulačný účinok. Podľa rámca Spoločenstva existuje stimulačný účinok najmä vtedy, ak sa projekt vzdelávania realizuje v regióne definovanom podľa článku 87 ods. 3 písm. a) alebo c). Komisia nemôže uznať tento argument, pretože z odôvodnenia 4 nariadenia (ES) č. 68/2001 jednoznačne vyplýva, že rámec vzdelávacej pomoci sa zrušil nadobudnutím platnosti tohto nariadenia. Zámerom Komisie bolo nahradiť rámec nariadením (ES) č. 68/2001 a uvedené nariadenie tiež malo tento účinok. To vyplýva na jednej strane z iných jazykových znení, ktoré v odôvodnení 4 nariadenia (ES) č. 68/2001 jednoznačne uvádzajú, že rámec „sa zrušuje", pretože jeho obsah „nahrádza toto nariadenie". Na druhej strane sa táto skutočnosť výslovne uvádza aj v predchádzajúcich rozhodnutiach Komisie ([15]). Okrem toho v uvedenom nariadení nebude z rámca prevzatý právny predpoklad, že stimulačný účinok je daný, skôr sa vedome vo všeobecnej forme stanoví, že za určitých podmienok sa bude pomoc na podporu vzdelávania považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom ([16]). Ak by však podnik v každom prípade realizoval podporované opatrenia, a to aj bez pomoci, táto pomoc potom nemá žiadny stimulačný účinok.

(59) Po tretie, Nemecko, a najmä príjemcovia pomoci tvrdia, že dodatočné posúdenie nevyhnutnosti pomoci na základe článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES by znamenalo, že celé nariadenie (ES) č. 68/2001 je v protiklade k tomuto ustanoveniu Zmluvy. Pritom je zjavne dané, že nevyhnutnosť pomoci sa neposudzuje. Komisia sa nemôže riadiť ani týmto argumentom, pretože sa pritom zjavne neberie do úvahy, že pri sumách pomoci nižších ako 1 milión EUR, ktoré spĺňajú kritériá uvedeného nariadenia, sa predpokladá, že je splnené aj kritérium nevyhnutnosti.

([15]) Pozri napr. rozhodnutie Komisie 2001/698/ES z 18. júla 2001, Sabena (Ú. v. ES L 249, 19.9.2001, s. 21), v ktorom sa v odôvodnení 28 uvádza: „… Tento rámec bol odvtedy nahradený nariadením Komisie (ES) č. 68/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na pomoc vzdelávaniu."

([16]) Odôvodnenie 50 sa podrobnejšie zaoberá zisteniam týkajúcimi sa stimulačného účinku uvedenými v nariadení (ES) č. 68/2001.

(60) Po štvrté, Nemecko tvrdí, že Komisia sa odchýlila od svojich postupov v predchádzajúcich prípadoch, v ktorých neposudzovala existenciu stimulačného účinku. To je nepopierateľné. Komisia však vysvetľuje, že na základe dôkladnejšieho hospodárskeho prístupu zmenila svoj postup. Táto zmena sa uskutočnila v rámci dôkladného posudzovania pomoci vo veciach Ford Genk a GM Antwerp, pri ktorých sa výslovne poukázalo na nový prístup. Nemecko napriek tomu tvrdí, že postup Komisie nebol koherentný, pretože po začatí konania vo veci formálneho zisťovania vo veci Ford Genk vydala rozhodnutie minimálne v dvoch prípadoch, a síce BMW Österreich (vec N 304/2005) ([17]) a Webasto (vec N 653/2005), bez príslušného posúdenia alebo na základe nejakého iného posúdenia. Komisia však poukazuje na skutočnosť, že tieto rozhodnutia boli vydané bez dôkladného posúdenia a pred uzavretím prvého z dvoch vyššie uvedených dôkladných posúdení, pri ktorých Komisia prešla k odlišnému prístupu. Je nepopierateľné, že Komisia môže zlepšiť a zmeniť svoj postup posudzovania, pokiaľ na to existujú dôvody. Tak to bolo vo veci Ford Genk a GM Antwerp, ale nie v predchádzajúcich prípadoch poskytnutia pomoci. Komisia tak mohla pred vydaním konečného rozhodnutia vo veci Ford Genk ďalej vychádzať zo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxe.

(61) Po piate, Nemecko a príjemca pomoci nesúhlasia s tým, aby sa Komisia odvolávala na veci Ford Genk a GM Antwerp, pretože ich skutkový stav bol iný ako v prípade DHL. Komisia sa mala opierať skôr o rozhodnutie vo veci Webasto. V žiadnom prípade nie je možné tvrdiť, že v prípade pomoci spoločnosti DHL by sa malo postupovať inak, pretože sa netýka automobilového odvetvia ako obidva uvedené prípady. Aj rozhodnutie vo veci Webasto, na ktoré sa odvoláva Nemecko a príjemcovia pomoci, sa týka automobilového odvetvia. Jediný rozdiel je možno ten, že prvé dva prípady sa týkali existujúcich prevádzok, zatiaľ čo prípady DHL a Webasto sa týkajú novozriadených prevádzok. Komisia nemôže pochopiť, že kým v prvých dvoch prípadoch každá podpora opatrení, ktoré by boli aj tak realizované, nesporne predstavuje prevádzkovú pomoc, naproti tomu v novozriadenej prevádzke by v prípade vzdelávacích opatrení, ktoré by boli aj tak realizované, nešlo o prevádzkovú pomoc. Aj v tomto prípade získa podnik podporu na opatrenia, ktoré by musel rozhodne realizovať.

(62) Okrem toho, v prípade novozriadenej prevádzky nie je možné zdôvodniť vzdelávacie opatrenia, ktoré by boli aj tak realizované, odôvodneniami, ktoré sú základom poskytnutia regionálnej pomoci, pretože regionálne nedostatky sa vyrovnávajú prostredníctvom regionálnej investičnej pomoci a nie prostredníctvom pomoci na podporu vzdelávania. Nemecko v tejto súvislosti tvrdí, že nádej na získanie štátnej pomoci na nevyhnutné a komplexné vzdelávanie hralo rozhodujúcu úlohu pri konečnom rozhodovaní DHL o premiestnení sídla. Komisia však zastáva názor, že v Európskej únii je bežné, že podniky rozhodujú o sídle a jeho premiestnení v snahe znížiť náklady a zvýšiť rentabilitu. Podniky, ktoré zamýšľajú premiestniť svoju prevádzku, berú často do úvahy viaceré konkurujúce sídla v rôznych členských štátoch. Rozhodnutie týkajúce sa sídla sa neriadi len podľa očakávaných prevádzkových nákladov (vrátane nákladov na vzdelávanie nových zamestnancov, ktorí často nemajú príslušné vzdelanie) a iných hospodárskych výhod a nevýhod (napr. miestne predpisy týkajúce sa prevádzkovej doby), ale v určitej miere aj podľa možnosti získať štátne dotácie (t. j. regionálnu pomoc). Komisia sa nemôže riadiť uvedeným argumentom, pretože pomoc na podporu vzdelávania sa na rozdiel od regionálnej investičnej pomoci nezameriava na to, aby ovplyvnila rozhodnutie týkajúce sa sídla, ale aby vyrovnala nedostatočné investície do vzdelávacích opatrení Spoločenstva. Nízka úroveň kvalifikácie v regióne je regionálny problém, ktorý sa má riešiť prostredníctvom regionálnej investičnej pomoci.

(63) Na základe uvedených informácií prišla Komisia k záveru, že DHL by rozhodne musela realizovať väčšinu vzdelávacích opatrení pre svojich zamestnancov, teda aj bez pomoci. To v podstate vyplýva z dvoch konštatovaní, ktoré sú vysvetlené ďalej. Po prvé, vzdelávanie zamestnancov je nevyhnutné pre začatie prevádzky logistického centra, a po druhé, vzdelávacie opatrenia sú z veľkej časti stanovené právnymi predpismi.

a) ***Vzdelávacie opatrenia nevyhnutné na prevádzku***

(64) V súvislosti s nevyhnutnosťou vzdelávacích opatrení je potrebné konštatovať, že premiestnenie DHL na letisko Lipsko-Halle (Nemecko) má podobný význam ako založenie nového podniku, pretože DHL musí zamestnať nových zamestnancov na začatie prevádzky. Prevádzkové požiadavky môžu byť zjavne splnené tromi spôsobmi: DHL môže zamestnať nových zamestnancov, ktorých musí zaškoliť; DHL môže zamestnať už zaškolených odborníkov; alebo ak by nebol dostatok príslušných odborníkov, DHL môže zadať určité služby subdodávateľom.

([17]) Ú. v. EÚ C 87, 11.4.2006, s. 4.

(65) Nemecko nepredložilo žiadne doplňujúce informácie s cieľom rozptýliť pochybnosti Komisie týkajúce sa možností DHL zamestnať dostatok zaškolených zamestnancov pre svoje nové sídlo. Nemecko skôr potvrdilo, že zamestnanci z Bruselu, doterajšieho sídla DHL, zásadne nie sú ochotní premiestniť sa do Nemecka. DHL navyše nedokázala, že na miestnom alebo európskom pracovnom trhu bude môcť získať na prevádzku nevyhnutný počet zaškolených pracovných síl. Na miestnom pracovnom trhu zjavne nie sú k dispozícii príslušne vzdelané pracovné sily a zdá sa, že aj na európskom trhu pre služby leteckej dopravy je relatívne problematické nájsť príslušné pracovné sily.

(66) Okrem toho Nemecko nepodložilo presvedčivo argument DHL, že bez poskytnutia pomoci budú viaceré služby zadané miestnym podnikom, a teda plánované vzdelávacie opatrenia sa môžu zrušiť. Nemecko tiež nedokázalo, že na letisku Lipsko sú k dispozícii príslušní poskytovatelia služieb. Keďže, po prvé, aj v prípade zadania zákazky subdodávateľom by boli potrebné niektoré vzdelávacie opatrenia a, po druhé, celá investícia DHL na letisku Lipsko-Halle sa zameriava práve na skutočnosť zvládnuť všetky služby expresnej dopravy balíkov s vlastnými zamestnancami a dokonca ponúknuť tieto služby iným konkurentom činným na tom istom letisku, Komisia prišla k záveru, že zadanie zákazky subdodávateľom nie je vhodné pre podnikateľský plán a spôsobilo by dodatočné náklady.

(67) Nemecko navyše tvrdí, že DHL vytvára nové pracovné miesta v regióne definovanom podľa článku 87 ods. 3 Zmluvy o ES, takže by tu nešlo len o prevádzkovú pomoc, ako v prípade výrobcu automobilov v Belgicku, ale o pomoc novovzniknutej prevádzke, ktorá nemá k dispozícii dostatok kvalifikovaných pracovných síl. Komisia musí tento argument odmietnuť, pretože DHL by musela v každom prípade a nezávisle od nového sídla realizovať vzdelávacie opatrenia v novej prevádzke mimo Bruselu.

b) ***Vzdelávacie opatrenia stanovené právnymi predpismi***

(68) Podľa informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, je väčšina vzdelávacích opatrení nevyhnutná podľa vnútroštátnych alebo európskych právnych predpisov. Keďže služby, ktoré poskytuje DHL, prirodzene predstavujú značné bezpečnostné riziko, platia preto na základe príslušných právnych predpisov pre zaobchádzanie s nákladom, ako aj kontroly a technické inšpekcie lietadiel, určité minimálne normy a bezpečnostné požiadavky.

Mechanik a technik spoločnosti DHL EAT

(69) To platí pre vzdelávacie opatrenia v oblasti predletovej kontroly a kontroly na rampe, ktoré sú určené pre mechanikov a technikov spoločnosti DHL EAT. Podľa nariadenia (ES) č. 2042/2003 musia zamestnanci, ktorí sa zúčastňujú na údržbe lietadiel, vlastniť licenciu na vydávanie osvedčenia o uvoľnení do prevádzky. Požiadavky na udelenie takejto licencie stanovuje uvedené nariadenie a vzťahujú sa na rozsah a obsah príslušných vzdelávacích opatrení.

(70) Plánované vzdelávacie opatrenia sú v súlade s uvedenými právnymi predpismi a týkajú sa dvoch skupín profesií: letecký mechanik s licenciou na vydanie osvedčenia o uvoľnení do prevádzky (CAT A) a letecký technik/mechanik s licenciou na vydanie osvedčenie o uvoľnení do prevádzky (CAT B1). Vzdelávacie opatrenia pre tieto dve profesijné skupiny zahŕňajú tieto moduly:

a) kurzy angličtiny (vrátane technickej angličtiny);

b) základné technické znalosti, ako napríklad elektrika, elektronika a aerodynamika;

c) praktické použitie získaných základných technických znalostí;

d) prehlbujúce vzdelávacie opatrenia pre CAT B1.

(71) Všetky vzdelávacie opatrenia spoločnosti DHL EAT budú rozšírené o dni vzdelávania na pracovisku, ktoré jasne prevýšia počet pracovných dní, ktoré pripadnú na teoretickú časť.

(72) Nemecko si uvedomuje, že DHL nemôže začať prevádzku bez primerane kvalifikovaného odborného personálu, ktorý disponuje zodpovednými licenciami. Keďže všetky plánované vzdelávacie opatrenia sú povinné podľa nariadenia (ES) č. 68/2001, nemecké orgány priznávajú, že DHL nemôže robiť škrty vo vzdelávacích opatreniach. Tvrdia však, že DHL bez pomoci neuskutoční vzdelávacie opatrenia, ale siahne po zamestnancoch konkurenčných spoločností, ktorí už vlastnia potrebnú licenciu, alebo sa rozhodne pre zadanie zákazky subdodávateľom.

(73) Podľa analýzy nákladov, ktorú predložilo Nemecko, sú náklady na zadanie zákazky subdodávateľom nižšie ako personálne náklady, vrátane nákladov na vzdelávanie [približne [(5 – 20 %)] pre CAT A a približne [(10 – 30 %)] pre CAT B1]. Nemecko však nedokázalo, že príslušní poskytovatelia služieb vôbec existujú alebo sú k dispozícii.

(74) V súvislosti so zamestnaním už zaškolenými pracovných síl konkurenčných spoločností je potrebné konštatovať, že Nemecko nepredložilo žiadne dôkazy o tom, že na európskom pracovnom trhu sú k dispozícii zaškolené a kvalifikované pracovné sily, ktoré by boli ochotné premiestniť sa na letisko Lipsko-Halle. Nemecko samo pripustilo, že na európskom pracovnom trhu pre služby leteckej dopravy chýbajú zaškolení a kvalifikovaní mechanici a technici.

(75) Okrem toho Nemecko predložilo analýzu nákladov na kurzy angličtiny, ktoré DHL EAT navrhuje pre mechanikov a technikov. Nemecko tvrdí, že tu ide o všeobecné vzdelávanie, ktoré vyplýva z predpísaného vzdelávania. Nemecko preto odhaduje oprávnené náklady na tieto kurzy na [(0,5 – 1)] milión EUR. Komisia však konštatuje, že v týchto kurzoch sa bude vyučovať technická angličtina. Po druhé poznamenáva, že technická kontrola lietadiel v praxi je normalizovaná v celej Európe, takže mechanici a technici DHL EAT musia ovládať technickú angličtinu. Okrem toho, podľa Komisie sú tieto kurzy technickej angličtiny zahrnuté v normalizovanom, predpísanom vzdelávacom programe. Komisia preto zastáva názor, že DHL by musela ponúknuť tieto kurzy technickej angličtiny v každom prípade, teda aj bez pomoci.

(76) Na základe týchto konštatovaní Komisia prišla k záveru, že uvedené vzdelávacie opatrenia sú nielen stanovené právnymi predpismi, ale aj zároveň nevyhnutné pre plynulú prevádzku DHL EAT, a podnik ich uskutoční v každom prípade, teda aj bez pomoci. Komisia sa preto domnieva, že náklady na vzdelávanie mechanikov a technikov DHL EAT nie sú oprávnené.

Pracovníci pozemnej obsluhy (Ramp Agents II)

(77) Pracovníci pozemnej obsluhy sú poverení týmito úlohami: obsluha a riadenie zariadení v rámci pozemných služieb tzv. Ground Service Equipment; nakladanie a vykladanie leteckého nákladu; odovzdanie letových záznamov; vypracovanie správ a komunikácia s pilotmi a orgánmi letiska. V rámci notifikovaného projektu bude vyškolených 210 pracovníkov pozemnej obsluhy, pričom sa použijú oprávnené náklady vo výške [(2 – 3)] miliónov EUR.

(78) Podľa nemeckých právnych predpisov smú pracovníci pozemnej obsluhy pracovať na odbavovacej ploche, ak boli zaškolení v oblastiach „zaobchádzanie s vybavením pozemných služieb“ (zákon o ochrane pri práci – Arbeitsschutzgesetz) a bezpečnosti (predpis BGV C 10 FBO) a sú držiteľmi preukazu na vysokozdvižné vozíky (zákon BGG 925 – Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen). Ďalej je nevyhnutné zaškoliť ich v oblasti zaobchádzania s nebezpečným nákladom a s tým spojenými rizikami (nariadenie o nebezpečnom náklade – Gefahrstoffeverordnung) Nakoniec musia pracovníci pozemnej obsluhy absolvovať tiež školenie týkajúce sa nebezpečného nákladu podľa predpisov o nebezpečnom náklade IATA.

(79) Z odôvodnení 77 a 78 vyplýva, že vzdelávacie opatrenia v rámci notifikovaného projektu sú väčšinou stanovené právnymi predpismi: manipulácia so zariadeniami na posunovanie lietadiel, rozmrazovanie (základný kurz), rozmrazovanie (kurz na obnovenie vedomostí), vodičský preukaz pre odbavovaciu plochu, práca na odbavovacej ploche a príslušné právne predpisy; protipožiarne školenie; manipulácia s dverami nákladného priestoru; prvá pomoc, preukaz pre vysokozdvižné vozíky, IATA PK 7/8, zariadenia v rámci pozemných služieb (školenie o odbavovacích zariadeniach), riziká práce na odbavovacej ploche, bezpečnostné predpisy týkajúce sa odbavovacej plochy, bezpečnostné predpisy letiska. Kurz ULD-Build-up ako úvod do konštrukcie nákladných kontajnerov sa týka osobitne manipulácie s kontajnermi DHL.

(80) Stanovené právnymi predpismi nie sú iba kurzy G25/41 lekárska prehliadka zamestnancov (4 z celkom 240 vzdelávacích hodín), DIN EN 9001:2000 kvalita a procesy, DIN EN 14001 manažment životného prostredia a organizačná štruktúra (8 z celkom 240 vzdelávacích hodín). Keďže Nemecko však zdôraznilo, že DHL chce sama poskytovať všetky služby spojené s prevádzkou logistického centra, dokonca ich chce ponúknuť konkurentom na letisku Lipsko-Halle, ale nedokázalo, že DHL by uvedené kurzy neponúkla bez pomoci, tieto kurzy patria do vzdelávacieho balíka pre zamestnancov DHL, ktorý je nevyhnutný na zabezpečenie plynulého začatia prevádzky logistického centra. Toto letecké logistické centrum je okrem Hongkongu (Čína) a Wilmingtonu (USA) celosvetovo najdôležitejším centrom DHL. Zdá sa, že najmä kurz „lekárskej prehliadky zamestnancov“ je nevyhnutný, pretože poskytuje personálu školenie o tom, ako rozoznať, či nejaký zamestnanec predstavuje riziko pre svoje pracovné prostredie, pretože plynulá prevádzka DHL predpokladá zabránenie a odstránenie nepredvídaného meškania. Podľa dostupných informácií môžu pracovníci pozemnej obsluhy, ktorí absolvovali uvedené školenie, posúdiť tiež všeobecnú profesijnú spôsobilosť budúcich zamestnancov. V súlade s hodnotiacim rámcom vysvetleným v odôvodnení 23 prišla Komisia k záveru, že vzdelávacie opatrenie síce nie je právnymi predpismi stanovené, je však nevyhnutné pre plynulú prevádzku centra, a preto ho DHL v každom

prípade uskutoční. Kurz týkajúci sa noriem kvality síce tiež nie je stanovený právnymi predpismi, manažment spoločnosti Deutsche Post ho však označil za povinný pre všetky pobočky DHL. DHL oznámila, že vzhľadom na certifikáciu podľa normy DIN EN 9001 budú všetci zamestnanci DHL cielene zaškolení ([18]). Navyše poukazuje na skutočnosť, že certifikácia podľa DIN EN 14001 bude zavedená od júla 2008 ([19]). Z toho dôvodu sú jednoznačne nevyhnutné vzdelávacie opatrenia, ktoré sú predmetom tohto rozhodnutia, s cieľom splniť normy, o ktoré sa podnik usiluje vo svojej obchodnej stratégii a ktoré by boli realizované aj bez pomoci. Dcérske spoločnosti DHL vo svojej propagácii uvádzajú, že ich služby, ako dokazujú príslušné certifikáty DIN, spĺňajú najvyššie normy, takže spoločnosť DHL ako vedúci poskytovateľ služieb je jasne schopná zarátať tieto náklady v rámci svojej cenovej stratégie. Komisia sa preto domnieva, že DHL by realizovala uvedené vzdelávacie opatrenia aj bez pomoci.

(81) Na základe týchto tvrdení prišla Komisia k záveru, že niektoré vzdelávacie opatrenia pre pracovníkov pozemnej obsluhy sú stanovené právnymi predpismi, iné sú však súčasťou stratégie kvality podniku, a teda všetky opatrenia bez výnimky sú nevyhnutné pre plynulú prevádzku centra a podnik by ich realizoval v každom prípade, teda aj bez pomoci. Komisia sa preto domnieva, že náklady na vzdelávanie pracovníkov pozemnej obsluhy nie sú oprávnené.

Bezpečnostní pracovníci

(82) Táto oblasť sa riadi nariadením (ES) č. 2320/2002. Podľa paragrafu 8 – 9 nemeckého zákona o leteckej bezpečnosti je povinnosťou prevádzkovateľa letiska a leteckej spoločnosti zaškoliť svoj bezpečnostný personál a všetkých ostatných zamestnancov.

(83) Kurzy, ktoré DHL zamýšľa uskutočniť pre bezpečnostné sily, zodpovedajú z veľkej časti obsahovo, ako aj vzhľadom na počet vzdelávacích hodín, vzdelávacím opatreniam, ktoré sú určené na vykonávanie nariadenia (ES) č. 2320/2002 podľa vzorového vzdelávacieho plánu pre zamestnancov kontroly leteckej bezpečnosti pre personálne kontroly a kontroly tovaru. Rovnako aj vzdelávací modul IATA PK 7/8 je určený na základe predpisov o zaobchádzaní s nebezpečným tovarom, ktoré sa v nemeckej legislatíve vykonávajú prostredníctvom NfL II-36/05. Podľa nemeckého zákona o ochrane pri práci je aj kurz prvej pomoci a protipožiarnej ochrany súčasťou povinného vzdelávania.

(84) Len kurz na získanie vodičského preukazu pre odbavovaciu plochu a kurz kvality manažmentu (každý 8 hodín z celkového počtu viac ako 300 vzdelávacích hodín) sa ponúkajú dodatočne, t. j. nie sú právnymi predpismi stanovené. Keďže Nemecko zdôraznilo, že spoločnosť DHL chce sama poskytovať všetky služby spojené s prevádzkou logistického centra a nedokázalo, že DHL by uvedené kurzy nevykonala bez pomoci, Komisia zastáva názor, že sú súčasťou celkového vzdelávacieho balíka. Kurzy pre bezpečnostné sily DIN EN 9001:2000 a DIN EN 14001 sú bežnou obchodnou praxou spoločnosti Deutsche Post, a teda sú nevyhnutné pre všetkých zamestnancov DHL (pozri odôvodnenie 80). Zdá sa, že kurz na získanie vodičského preukazu pre odbavovaciu plochu je pre bezpečnostné sily rovnako nevyhnutný, pretože musia mať kedykoľvek prístup na rolovaciu dráhu a odbavovaciu plochu letiska. Bolo by nezmyselné ohroziť plynulú prevádzku logistického centra preto, lebo niektorý zamestnanec bezpečnostných síl by nemal prístup na odbavovaciu plochu (ako sa uvádza v odôvodnení 90 a nasledujúcich odôvodneniach, v tomto prípade je možné obmedziť vzdelávanie na určitý počet zamestnancov). V súlade s hodnotiacim rámcom vysvetleným v odôvodnení 23 prišla Komisia k záveru, že vzdelávacie opatrenia síce nie sú stanovené právnymi predpismi, sú však nevyhnutné pre plynulú prevádzku centra, a preto ich DHL v každom prípade uskutoční. Komisia teda konštatuje, že tieto dva kurzy by boli v každom prípade nevyhnutné aj bez pomoci.

(85) Keďže vzdelávacie kurzy pre bezpečnostné sily uvedené v odôvodneniach 83 a 84 sú stanovené právnymi predpismi, Komisia nemôže súhlasiť s argumentom Nemecka, že DHL môže zamestnať len minimálny počet kvalifikovaných zamestnancov, ktorí by potom na pracovisku zaškolili ďalších zamestnancov. Komisia sa na základe predložených informácií domnieva, že všetky bezpečnostné sily musia absolvovať uvedené vzdelávacie opatrenia v plnom rozsahu.

([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) Na základe týchto zistení prišla Komisia k záveru, že náklady na vzdelávanie bezpečnostných síl nie sú oprávnené na pomoc.

Operatívni riadiaci pracovníci

(87) Komisia prišla k inému záveru len v súvislosti s operatívnymi riadiacimi pracovníkmi. Vzdelávanie pre túto kategóriu zamestnancov zahŕňa angličtinu, základy pracovného práva, komunikáciu, vedenie rozhovoru, vedenie personálu, základy coachingu, riadenie konfliktov, budovanie tímu, vedenie prijímacieho pohovoru a podnikateľské správanie. V rámci notifikovaného projektu má byť zaškolených 110 zamestnancov operatívneho manažmentu, pričom oprávnené náklady dosiahnu výšku [(1 – 2)] milióny EUR. Stredný manažment budú tvoriť zamestnanci, ktorí už absolvovali ostatné vzdelávacie opatrenia (t. j. Ramp Agent II a bezpečnostné sily).

(88) Toto vzdelávanie pre riadiacich pracovníkov nasleduje po vzdelávaní pre pracovníkov pozemnej obsluhy alebo bezpečnostné sily a nie je nevyhnutné pre plynulú prevádzku logistického leteckého centra. Predstavuje skôr možnosť povýšenia pre tých zamestnancov, ktorých už DHL na danom mieste zamestnala a u ktorých je potrebné ďalej rozšíriť osobné a sociálne kompetencie. Navyše sú to všeobecné vzdelávacie opatrenia, ktoré nie sú potrebné pre odvetvie leteckej dopravy, pričom získané poznatky možno bez problémov uplatniť v iných podnikoch a tieto vzdelávacie opatrenia navyše prispievajú aj k zlepšeniu pracovného prostredia a medziľudských vzťahov v podniku.

(89) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 87 a 88 Komisia dospela k záveru, že vzdelávacie opatrenia pre operatívnych riadiacich pracovníkov nie sú stanovené právnymi predpismi a presahujú opatrenia nevyhnutné na plynulú prevádzku logistického centra DHL v Lipsku-Halle. Náklady na tieto opatrenia na pomoc vzdelávaniu preto prichádzajú do úvahy.

c) ***Rozsah nevyhnutných vzdelávacích opatrení***

(90) Podľa štúdie nákladov, ktorú predložilo Nemecko (pozri odôvodnenie 36) by bolo možné zabezpečiť plynulú prevádzku centra so 134 pracovníkmi pozemnej obsluhy (**Ramp Agent II**). Ak by v jednom tíme pozemnej obsluhy zloženom zo 6 zamestnancov Ramp Agent II boli dvaja, ktorí pracujú ako vodiči, nahradení zamestnancami Ramp Agent I, ešte stále by boli splnené právne a podnikové prevádzkové požiadavky. Nemecko tvrdí, že na základe uvedenej skutočnosti by spoločnosť DHL nemusela zaškoliť ďalších 76 zamestnancov Ramp Agent II a že ich zaškolenie by bez pomoci na vzdelávanie nebolo realizované. Oprávnené náklady na vzdelávanie ďalších 76 zamestnancov Ramp Agent II tvoria [(0,5 – 1,5)] milióna EUR na opatrenia týkajúce sa všeobecného vzdelávanie a [(0,01 – 0,03)] milióna EUR na opatrenia týkajúce sa špecifického vzdelávania.

(91) Ak by DHL predsa nahradila zamestnancov Ramp Agent II, ktorí pracujú ako vodiči, zamestnancami Ramp Agent I, bolo by nevyhnutné poskytnúť im školenie v určitom rozsahu, predovšetkým v súvislosti s obsluhou zariadení v rámci pozemných služieb (to platí najmä pre vodičský preukaz pre odbavovaciu plochu, prácu na odbavovacej ploche a predpisy týkajúce sa odbavovacej plochy, preukaz pre vysokozdvižné vozíky, školenie o rizikách spojených s prácou na odbavovacej ploche, protipožiarne školenie, prvá pomoc atď.). Podľa Nemecka predstavujú náklady na vzdelávanie týchto ďalších zamestnancov Ramp Agent I [(0,1 – 0,5)] milióna EUR na opatrenia týkajúce sa všeobecného vzdelávanie a [(0,01 – 0,03)] milióna EUR na opatrenia týkajúce sa špecifického vzdelávania.

(92) Komisia sa domnieva, že je potrebné odpočítať náklady na dodatočné vzdelávanie príslušných zamestnancov Ramp Agent I, ktoré by DHL aj tak musela znášať tak, že oprávnené náklady na vzdelávanie ďalších 76 zamestnancov Ramp Agent II by predstavovali [(0,4 – 1)] milión EUR. Komisia dospela k záveru, že len táto suma je oprávnená, keďže len tieto vzdelávacie opatrenia presahujú nevyhnutnú mieru, ktorú musí DHL v každom prípade pokryť.

(93) Aj v súvislosti s **bezpečnostnými silami** Nemecko priznáva, že na plynulú prevádzku logistického centra DHL by stačilo len 70 namiesto pôvodne oznámených 110 zamestnancov. Bezpečnosť centra by nebola ovplyvnená ani po znížení počtu o 40 zamestnancov, pretože by sa realizovalo intenzívnejšie monitorovanie prostredníctvom kamerového bezpečnostného systému. V príslušnej štúdii je stanovený absolútny minimálny počet zamestnancov, ktorý je nevyhnutný na realizáciu bezpečnostnej kontroly osôb a nákladu, a vynásobí sa počtom pracovných zmien. Pri výpočtoch sa zohľadní aj celkový počet pracovných dní za týždeň a nasadenie ďalších zamestnancov v prípade dovolenky alebo choroby s cieľom zabezpečiť nepretržitú prevádzku. Zo štúdie vyplýva, že oprávnené náklady spojené s týmito dodatočnými vzdelávacími opatreniami dosiahnu výšku [(0,05 – 0,2)] milióna EUR.

(94) Nemecko zároveň dodáva, že DHL plánuje zamestnať 110 pracovníkov bezpečnostných síl, pretože ako podnik, ktorý je činný v celosvetovom meradle a má veľmi dobrú povesť, musí zabrániť akýmkoľvek bezpečnostným incidentom. Uvedené incidenty by mohli ovplyvniť kvalitu nákladnej dopravy, spôsobiť podstatné meškanie a negatívne vplývať na vzťahy so zákazníkmi. DHL sa preto rozhodla pre nadmernú bezpečnosť, aby nebola ohrozená plynulosť nákladnej dopravy. Na základe týchto okolností nemôže Komisia súhlasiť s argumentom Nemecka, že plynulú prevádzku logistického centra je možné zabezpečiť aj so 70 zamestnancami bezpečnostných síl namiesto 110. V súlade s hodnotiacim rámcom vysvetleným v odôvodnení 23 dospela Komisia k záveru, že vzdelávacie opatrenia síce nie sú stanovené právnymi predpismi, sú však nevyhnutné pre plynulú prevádzku centra, a preto by ich DHL v každom prípade uskutočnila.

(95) Na základe týchto okolností je možné konštatovať, že všetky vzdelávacie opatrenia, ktoré majú 110 zamestnancom bezpečnostných síl poskytnúť poznatky nevyhnutné na začatie činnosti a ďalšiu plynulú prevádzku leteckého logistického centra, by boli v každom prípade uskutočnené. Komisia sa preto domnieva, že uvedené náklady neprichádzajú do úvahy v súvislosti s pomocou na podporu vzdelávania.

Tabuľka 3

Profesijná skupina	Ohlásený počet	Vzdelávanie povinné pre	Dodatočné vzdelávanie pre
Pracovníci pozemnej obsluhy (Ramp Agent II)	210	134	76
Bezpečnostní pracovníci	110	110	0
(operatívni) riadiaci pracovníci	110	0	110
Letecký mechanik s licenciou na vydanie osvedčenia o uvoľnení do prevádzky CAT A	97	97	0
Letecký technik/mechanik s licenciou na vydanie osvedčenia o uvoľnení do prevádzky CAT B 1	68	68	0

(96) Na základe analýzy nákladov, ktorú predložilo Nemecko, Komisia vypočítala náklady na dodatočné vzdelávanie takto ([20]):

Tabuľka 4

(EUR)

Kategória nákladov	Ramp Agent II (*)	Stredný manažment	Spolu
Školiteľ (teória a prax)	[…]	[…]	
Administratívne náklady	[…]	[…]	
Cestovné náklady	[…] (**)	[…]	
Celkové náklady na školiteľa	[…]	[…]	[…]
Náklady na školený personál	[…]	[…]	[…] (len čiastočne oprávnené)
Oprávnené náklady spolu: […]			
Maximálna intenzita pomoci: 60 %			
Pomoc: 1 578 109			

(*) Od súm uvedených v tabuľke už boli odpočítané náklady na vzdelávanie pracovníkov Ramp Agent I. Tieto náklady by vznikli v každom prípade, t. j. aj v alternatívnom návrhu, ktorý Nemecko predložilo (nahradenie určitého počtu zamestnancov Ramp Agent II zamestnancami Ramp Agent I, ktorí nie sú zaškolení v takom rozsahu).

(**) Na základe informácií, ktoré predložilo Nemecko, uvedené cestovné náklady nezohľadňujú cestovné náklady spojené s opatreniami týkajúcimi sa špecifického vzdelávania vo výške […] EUR, ktoré by boli oprávnené. Komisia vychádza zo skutočnosti, že nemecké orgány sa vzdali poskytnutia tejto sumy.

([20]) Dodatočné vzdelávanie zahŕňa väčšinou všeobecné vzdelávacie opatrenia, len v prípade pracovníkov Ramp Agent II tvoria náklady na špecifické vzdelávanie […] EUR. Avšak vzdelávanie pre zamestnancov Ramp Agent I, ktorí by nahradili – aj bez poskytnutia pomoci – lepšie vzdelaných zamestnancov, zahŕňa špecifické opatrenia vo výške […] EUR, takže obidve sumy sa navzájom rušia.

d) ***Výpočet prípustnej výšky pomoci***

(97) Notifikované opatrenie (s oznámenými oprávnenými nákladmi vo výške [(10 – 15)] miliónov EUR) sa týka okrem iného nákladov vo výške [(8 – 12)] miliónov EUR, ktoré by DHL musela znášať v každom prípade, teda aj bez pomoci na podporu vzdelávania. Táto časť notifikovanej pomoci nevedie k ďalším vzdelávacím opatreniam, týka sa však bežných prevádzkových nákladov podniku, a preto spôsobuje zníženie nákladov, ktoré podnik bežne znáša. Pomoc preto nemôže byť schválená.

(98) Oprávnené náklady v prípade ostatných opatrení tvoria sumu [(2 – 3)] milióny EUR. To sa rovná pomoci vo výške 1 578 109 EUR. Len táto časť pomoci zodpovedá kritériám zlučiteľnosti so spoločným trhom.

7. **ZÁVER**

(99) Komisia dospela k záveru, že notifikovaná pomoc pre DHL Lipsko sa po prvé týka nákladov vo výške [(8 – 12)] miliónov EUR, ktoré by DHL musela znášať v každom prípade, teda aj bez pomoci, a po druhé nákladov vo výške 2 630 182 EUR na vzdelávacie opatrenia, ktoré presahujú stanovené právne predpisy alebo rozsah potrebný pre prevádzku.

(100) Komisia preto zastáva názor, že tá časť notifikovanej pomoci, ktorá nie je nevyhnutná pre uvedené vzdelávacie opatrenia, nevedie k dodatočným vzdelávacím opatreniam, ale pokrýva bežné prevádzkové náklady podniku, a tým umožňuje zníženie nákladov, ktoré obyčajne znáša podnik. Preto by pomoc podľa názoru Komisie viedla k narušeniu hospodárskej súťaže a ovplyvnila obchodné vzťahy, čo je v rozpore so spoločným záujmom. Preto nie je možné oprávniť túto pomoc na základe článkov 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES. Keďže nie je možné uplatniť žiadnu z výnimiek uvedených v článku 87 ods. 2 a 3 Zmluvy o ES, pomoc vo výške 6 175 198 EUR nespĺňa kritériá zlučiteľnosti so spoločným trhom.

(101) Ostatné notifikované opatrenia s oprávnenými nákladmi vo výške [(2 – 3)] milióny EUR, na ktoré je určená pomoc vo výške 1 578 109 EUR, spĺňajú kritériá zlučiteľnosti so spoločným trhom stanovené v článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc vo výške 6 175 198 EUR, ktorú chce poskytnúť Nemecko spoločnosti DHL, nie je zlučiteľná so spoločným trhom.

Zvyšná časť štátnej pomoci vo výške 1 578 109 EUR, ktorú chce poskytnúť Nemecko spoločnosti DHL, je podľa článku 87 Zmluvy o ES zlučiteľná so spoločným trhom.

Článok 2

Do dvoch mesiacov od uverejnenia tohto rozhodnutia oznámi Nemecko Komisii opatrenia prijaté s cieľom splniť uvedené rozhodnutie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Nemeckej spolkovej republike.

V Bruseli 2. júla 2008

Za Komisiu

Neelie KROES

členka Komisie