II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 2 juli 2008

om det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för DHL (delgivet under nummer C 18/07 (ex N 874/06))

[delgivet med nr K(2008) 3178]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2008/878/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1], och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 21 december 2006 anmälde Tyskland ett utbildningsstöd till DHL.

(2) Genom en skrivelse av den 27 juni 2007 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende stödet till DHL. Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* [2]. Tyskland tog ställning till detta beslut genom en skrivelse av den 26 september 2007.

(3) Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga. DHL tog ställning genom en skrivelse av den 15 oktober 2007 och UPS Deutschland genom en skrivelse av den 26 oktober 2007. Dessa redogörelser översändes till Tyskland för synpunkter genom skrivelser av den 16 november 2007 respektive den 20 november 2007. Dessa besvarades av Tyskland genom en skrivelse av den 14 december 2007. Via e-post inkrävde kommissionen den 12 februari 2008 och 5 juni 2008 ytterligare upplysningar. Tyskland svarade med skrivelserna av den 14 februari 2008, 31 mars 2008 och 17 juni 2008.

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET

2.1 Stödmottagaren

(4) DHL är ett av de ledande expressförsändelseföretagen för paket och hade 2005 en världsomsättning på 18,2 miljarder euro. Företaget är ett helägt dotterbolag till Deutsche Post AG.

(5) På lokaliseringsorten Leipzig-Halle har DHL byggt ett nytt logistikcenter för expressleveranser och flygfrakt, vilket väntas tas i drift i slutet av oktober 2007. Investeringskostnaderna för detta projekt uppgick till sammanlagt 250 miljoner euro. I april 2004 fick DHL ett regionalt investeringsstöd på ca 70 miljoner euro, som godkändes av kommissionen som stöd N 608/2003, med en högsta tillåten stödnivå på 28 %.

[1] EUT C 213, 12.9.2007, s. 28.
[2] Se fotnot 1.

(6) Leverans- och flygfraktcentret drivs av de båda stödmottagande företagen DHL Hub Leipzig GmbH (nedan kallat ”DHL Hub”) och European Air Transport Leipzig GmbH (nedan kallat ”DHL EAT”), som båda ägs till 100 % av Deutsche Post AG genom andra dotterbolag. DHL Hub ska genomföra marktjänster i samband med lufttransport av varor, medan DHL EAT ska ansvara för den tekniska kontrollen av DHL:s flygplansflotta.

(7) DHL Hub och DHL EAT är båda etablerade i ett stödberättigat område enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget.

2.2 **Utbildningsprojektet**

(8) I logistikcentret genomför DHL alla marktjänster samt inspektioner före flygning samt rampinspektioner för alla ankommande och avgående flygplan. Företagen planerar att successivt ca 1 500 personer måste anställas och i motsvarande utsträckning utbildas för dessa arbetsområden. Det anmälda stödet avser emellertid endast utbildningsåtgärder för 485 anställda.

(9) För dessa utbildningsåtgärder anmälde Tyskland ett direkt bidrag med ett belopp av 7 753 307 euro, varav hälften kommer från fristaten Sachsen och hälften från delstaten Sachsen-Anhalt.

(10) DHL:s planerade utbildningsåtgärder genomförs av DHL Hub (320 personer) och DHL EAT (165 personer) ([3]).

2.2.1 *DHL Hub*

(11) När det gäller den utbildning som DHL Hub erbjuder rör det sig i första hand om en allmän utbildning, som syftar till att ge arbetstagarna kunskaper och färdigheter för att utföra vissa arbetsuppgifter. Utbildningen omfattar en teoretisk del och en praktisk del där kunskaperna förmedlas direkt på arbetsplatsen. Utbildningen på DHL Hub riktar sig till sammanlagt 320 anställda inom följande verksamhetsområden, som beskrivs mer ingående här nedan:

Tabell 1

Yrkesgrupp	Antal	Arbetsuppgifter
Flygplansmarktjänstgörare (rampagent II)	210	Lastning och lossning av flygplan
Säkerhetsvakter	110	Person- och fraktkontroll
(Operativa) chefer	(110) (*)	Arbetsuppgifter för chefer på mellannivå, personalledning och personalplanering, ledningsuppgifter

(*) DHL kommer att tillhandahålla ytterligare ledningsutbildning för 110 anställda som redan har deltagit i en annan utbildningsåtgärd, t.ex. för rampagenter II, säkerhetsvakter eller tekniker/mekaniker.

([3]) I beslutet att inleda ett förfarande finns en närmare beskrivning av utbildningsprojektet.

a) ***Flygplansmarktjänstgörare (rampagent II)***

(12) Flygplansmarktjänstgörarnas huvudsakliga arbetsuppgifter består i att lasta och lossa flygplan enligt en fastställd tidsplan. De måste också kunna köra och manövrera s.k. *ground service equipment*, markserviceutrustning, överlämna flyghandlingar, upprätta rapporter och kommunicera med piloter och flygplatsmyndigheter.

(13) Utbildningen för flygplansmarktjänstgörarna omfattar 19 kurser samt en praktisk utbildningsdel och genomförs på 77 utbildningsdagar, varav 47 är arbetsplatsförlagd utbildning. Utbildningsåtgärden riktar sig till personal med genomgången utbildning som inte är relevant med hänsyn till den aktuella utbildningsåtgärden. Den teoretiska utbildningsdelen ska äga rum innan transportnavet tas i drift. Utbildningen omfattar även kursen ”Unit load device build up”, som är att betrakta som särskild utbildning, eftersom man här behandlar uppbyggnaden av sådana containrar som endast används av DHL. Den allmänna utbildningen omfattar dessutom följande:

a) En allmän säkerhetsutbildning som brandskydd, manövrering av lastdörrar, första hjälpen, utbildning i farligt gods samt säkerhetsbestämmelser för rampen.

b) En allmän fackinriktad utbildning som leder till motsvarande behörighetsbevis, t.ex. körkort för rampfordon, markserviceutrustning (anvisningar för marktjänstfordon) och gaffeltruckar.

c) Övriga tekniska utbildningsåtgärder som flygplansbogsering, avisningsmetoder och introduktion i ramparbetet.

d) Viss allmän utbildning som miljömanagement (ISO/DIN-standard 14001) och kvalitetsmanagement och processer (ISO/DIN-standard 9001).

(14) I den nationella och europeiska lagstiftningen fastställs i princip varken lägsta antal anställda eller specifika utbildningskrav eller behörighetsbevis för att arbeta som rampagent II. Tyskland angav emellertid att enligt gällande bestämmelser är fem av de planerade kurserna obligatoriska för samtliga anställda (bl.a. brandskydd, första hjälpen, utbildning i farligt gods och säkerhetsbestämmelser för rampen) ([4]) och att ytterligare kurser – inklusive den arbetsplatsförlagda utbildningen – måste genomgås av

([4]) Anställda som arbetar direkt med frakt måste ha det godkända behörighetsbevis som krävs för frakthantering enligt lagstiftningen, alla personer som är anställda inom flygplatsens icke-offentliga område måste genomgå en säkerhetsutbildning, personal som arbetar i anslutning till flygplanet måste genomgå en kurs för manövrering av lastdörrar och – beroende på verksamhetsområde – ska de anställda dessutom ha färdigheter för att manövrera maskiner och fordon.

ett visst lägsta antal personer (ca 70), nämligen manövrering av lastdörrar och allmänna utbildningsåtgärder som krävs för ett behörighetsbevis. De personer som har genomgått dessa utbildningar kan därefter förmedla sina kunskaper till kollegerna genom kortare kurser.

(15) Tyskland informerade om att det var möjligt med underentreprenad och gav en kostnadsanalys för detta.

b) ***Säkerhetsvakter***

(16) Säkerhetsvakternas arbetsuppgifter består i att kontrollera personer och frakt för att säkerställa en störningsfri drift. Säkerhetsvakternas utbildning är allmänt orienterad och omfattar följande:

a) En allmän säkerhetsutbildning som brandskydd, första hjälpen och utbildning i farligt gods.

b) Lagstadgad allmän ämnesrelaterad säkerhetsutbildning för säkerhetsvakter, som terrorismförebyggande åtgärder, kontroll av tillträde, kontroll och genomsökning, bagage- och fraktsäkerhet, vapen och säkerhetsrelaterade områden.

c) Övriga allmänna ämnesrelaterade utbildningsåtgärder som leder till motsvarande behörighetsbevis, som körkort för rampfordon.

d) Övriga allmänna ämnesrelaterade säkerhetsutbildningar inom bl.a. följande områden: juridik, vapen- och sprängmedelskunskap, principer för kontroll och bedömning av röntgenbilder.

d) Viss allmän utbildning i kvalitetsmanagement och processer (ISO/DIN-standard 9001).

(17) Utbildningsåtgärderna motsvarar relevant nationell och europeisk lagstiftning. För alla säkerhetsvakter planerar DHL en omfattande utbildning i olika säkerhetsfrågor, men utan statligt stöd kommer denna utbildning att begränsas till ett minimum, dvs. till allmän ämnesrelaterad säkerhetsutbildning. Också här är tanken att de övriga allmänna säkerhetsutbildningarna endast ska erbjudas ett begränsat antal anställda, som sedan ska förmedla sina kunskaper till övriga anställda.

(18) Även i detta fall är underentreprenad möjlig enligt Tyskland, och kostnaderna för detta skulle i så fall ligga ca [(15–30 %)] (*) under DHL:s personalkostnader.

c) ***Utbildning för chefer på mellannivå***

(19) Utbildning för operativa chefer på mellannivå riktar sig till personal inom hela logistikcentret. Som kommissionen förstår det genomgår de först den ovannämnda utbildningen innan de får mer ingående kunskaper om det område som de har ledningsansvar för. Utbildningen omfattar också områden som arbetsrätt, grundläggande kommunikation, personal- och konflikthantering, främmande språk och teambildning.

2.2.2 *DHL EAT*

(20) Arbetsuppgifterna vid DHL EAT gäller i huvudsak flygplansunderhåll innan luftvärdighetsbevis utfärdas. Utbildningsåtgärderna vid DHL EAT avser följande befattningar och riktar sig till sammanlagt 165 anställda:

Tabell 2

Yrkesgrupp	Antal	Arbetsuppgifter
Certifierande flygmekaniker KAT A	97	Planerat lätt underhåll (”Line maintenance”) samt åtgärdande av enklare brister före utfärdande av luftfärdighetsbevis
Certifierande flygtekniker/flygmekaniker KAT B 1	68	Underhållsarbeten, inklusive arbeten på flygplanets struktur, motorer och elektriska system före utfärdande av luftfärdighetsbevis

2.3 **Stödberättigande utbildningskostnader och planerat stöd**

(21) I sin anmälan presenterade Tyskland en översikt över de stödberättigande kostnaderna, vilka återgavs i beslutet om att inleda ett förfarande. De sammanlagda stödberättigande kostnaderna inom utbildningsprojektet uppgår till [(10–15)] miljoner euro och det planerade utbildningsstödet till 7 753 307 euro.

3. **BESLUT OM ATT INLEDA ETT FORMELLT GRANSKNINGSFÖRFARANDE**

(22) Det formella granskningsförfarandet inleddes eftersom kommissionen tvivlade på att utbildningsstödet är förenligt med den gemensamma marknaden.

(*) Uppgifterna inom hakparentes är konfidentiell information.

(23) Kommissionen ställde sig framför allt tvivlande till att stödet verkligen var nödvändigt för att genomföra utbildningsprojektet. Kommissionen hänvisade till att enligt artikel 87.3 c i EG-föredraget kan ett utbildningsstöd endast anses vara förenligt med den gemensamma marknaden om det inte är direkt nödvändigt för stödmottagarens verksamhet. I detta sammanhang hänvisade kommissionen till sin tidigare beslutspraxis ([5]). Kommissionen hade skäl att anta att stödmottagaren skulle vara tvungen att erbjuda sina anställda utbildningsåtgärder även utan stöd, åtminstone i viss omfattning.

(24) För det första var det uppenbart att DHL hade gjort stora investeringar i flyglogistikcentret och också skulle vilja ta det i drift. Tyskland bekräftade att de anställda från Belgien generellt sett inte var beredda att flytta till Tyskland. För att kunna ta det i drift måste DHL därför anställa ny personal.

(25) Med hänsyn till logistikcentrets drift föreföll det för det andra som om personalen behövde genomgå viss fackinriktad utbildning, som måste omfatta följande områden:

a) **Överföring av företagsspecifika kunskaper som är nödvändiga för verksamheten**, dvs. kunskaper om vissa transportsystem som är särskilt avpassade för DHL.

b) **Förvärvande av vissa kvalifikationer som är lagstadgade för verksamheten**. Med andra ord måste ett visst antal anställda känna till olika säkerhetsfrågor. Detta är lagstadgat och kräver en formell certifiering. Detta krav kan förklaras med att DHL:s tjänster av naturliga skäl medför en betydande säkerhetsrisk.

c) **Överföring av en allmän ämnesspecifik utbildning som omedelbart krävs för logistikcentrets verksamhet**. Detta gäller kurserna för rampagent II, utbildningsinnehåll som flygplansbogsering, flygplansavisning, körkort för rampfordon och gaffeltruckar samt rampsäkerhet.

d) **Arbetsplatsförlagd utbildning för att åstadkomma en välfungerande verksamhet vid flygtransportnavet**. Inom ramen för denna utbildning får deltagarna lära känna arbetsrutinerna, vilket är särskilt betydelsefullt inom flygfrakt, eftersom flygplanen lastas enligt en strikt tidsplan och ett enda fel kan leda till enorma förseningar.

e) **Förmedling av övrig allmänkunskap**, som inte faller under bokstav b–d.

(26) För det tredje ställde sig kommissionen tvivlande till att DHL skulle kunna rekrytera tillräckligt många personer med ovanstående kunskaper på den lokala eller europeiska arbetsmarknaden.

(27) För det fjärde betvivlade kommission att rekrytering av redan kvalificerade personer skulle vara något lämpligt alternativ till en internutbildning. Kommissionen utgick från att DHL åtminstone måste genomföra de särskilda utbildningsåtgärderna och säkerhetskurserna, eftersom den särskilda fackutbildningen inte kan tillhandahållas av externa utbildare och DHL måste kunna styrka att säkerhetsutbildningen är adekvat.

(28) För det femte ställde sig kommissionen tvivlande till om DHL skulle kunna avstå från några kurser i utbildningspaketet, inte minst eftersom det enligt anmälan hade planerats att även personer som redan hade ett motsvarande behörighetsbevis skulle behöva gå igenom hela utbildningen en gång till (detta gäller framför allt flygplansmarktjänstgörare). Det föreföll också tveksamt om endast ett begränsat antal anställda skulle kunna utbildas, eftersom detta skulle kunna inverka negativt på en välfungerande verksamhet. Vidare hade DHL redan anställt all personal för utbildningen och därför fanns det ingen poäng med att dra in den planerade utbildningen och betala för anställda som inte kunde utföra arbetsuppgifterna.

(29) För det sjätte ställde sig kommissionen tvivlande till DHL:s påstående om att olika tjänster skulle läggas ut på externa företag om det inte blev något stöd, för att på så sätt undvika de planerade utbildningsåtgärderna, för det första eftersom utbildningsåtgärderna under bokstav a, b och d skulle ha krävts utöver detta även i detta fall, för det andra eftersom hela DHL:s investering i lokaliseringsorten Leipzig-Halle har inriktats på att samtliga expresspaketleveranstjänster skulle kunna utföras med egna anställda samt även – vilket kommissionen fick höra under mötet med de tyska myndigheterna – att dessa tjänster skulle kunna erbjudas till andra konkurrenter på samma flygplats.

(30) Frånsett en punkt tvivlade emellertid inte kommissionen på att utbildningskostnaderna generellt sett var korrekt beräknade. Kommissionens enda betänkligheter var att en stor del av utbildningen var arbetsplatsförlagd utbildning och att timmar ”i produktionen” därför eventuellt borde dras av från deltagarnas utbildningskostnader.

([5]) Se kommissionens beslut 2007/612/EG av den 4 april 2007, General Motors Belgium i Antwerpen, EUT L 243, 18.9.2007, s. 71, och kommissionens beslut 2006/938/EG av den 4 juli 2006, Ford Genk, EUT L 366, 21.12.2006, s. 32.

4. TYSKLANDS SYNPUNKTER

(31) Tyskland hävdar att det anmälda utbildningsstödet uppfyller alla förutsättningar för förenlighet i kommissionens förordning (EG) nr 68/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd till utbildning ([6]). För det första styrkte Tyskland i tillräcklig utsträckning att inga timmar ”i produktionen” ingick i den arbetsplatsförlagda utbildningen.

(32) För det andra bestrider Tyskland att kommissionen skulle ha rätt att tillämpa nödvändighetskriteriet i det aktuella fallet, eftersom detta skulle innebära en överträdelse av principen om likabehandling. För denna nya strategi finns det ingen rättslig grund och detta följer inte de relevanta EG-bestämmelserna respektive kommissionens beslutspraxis.

(33) Tyskland hävdar att skäl 11 i förordning (EG) nr 68/2001 innehåller tre olika kriterier som ska användas när man prövar om ett stöd är begränsat till det som är absolut nödvändigt: det slag av utbildning som erbjuds, företagets storlek och dess geografiska lokalisering. Utifrån dessa tre kriterier avgörs om stödåtgärderna fungerar som incitament och är proportionerliga. Enda fallet då incitament inte anses gälla enligt rambestämmelserna för stöd till utbildning ([7]) är stöd för särskild utbildning som beviljas stora företag utanför de stödregioner som omfattas av artikel 87.3 a eller 87.3 c i EG-fördraget. Men eftersom det anmälda utbildningsprojektet består av allmänna utbildningsåtgärder till mer än 80 % och avser ett företag i ett stödområde enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, ska utbildningsstödet ha fungerat som incitament. När det gäller det anmälda stödet har de tillåtna maximala stödnivåerna dessutom inte överskridits, vilket gör att de positiva effekterna av utbildningsstödet står i proportion till snedvridningen av konkurrensen, och proportionerlighetskriteriet skulle därmed vara uppfyllt.

(34) För det tredje understryker Tyskland att kommissionen är skyldig att tillämpa de förenlighetskriterier som anges ovan under punkt 32 även vid sin prövning av anmälningsskyldiga projekt. Tyskland hävdar att det inte får tillämpas olika förenlighetskriterier för stöd som är undantagna från anmälningsskyldigheten och för stöd som överskrider tröskeln på 1 miljon euro och därför är anmälningsskyldiga. Anmälningsskyldiga projekt får inte bedömas restriktivare än projekt som inte behöver anmälas. Ett utbildningsstöd skulle därmed vara förenligt med den gemensamma marknaden om det uppfyller samtliga förutsättningar som fastställs i förordning (EG) nr 68/2001. Tyskland anser att denna tolkning bekräftas av kommissionens beslutspraxis sedan många år tillbaka, t.ex. i ärendet *Volvo Gent* ([8]). Tyskland understryker att kommissionen även bör beakta att DHL:s utbildningsprojekt uppfyller de krav som fastställs i beslutet *Webasto* ([9]).

(35) För det fjärde står tillämpningen av olika bedömningskriterier i strid med principerna om rättssäkerhet och likabehandling.

(36) För det femte hävdar Tyskland att kommissionens beslut i stödärendena *Ford Genk* och *GM Antwerp* inte var några lämpliga prejudikat för det aktuella ärendet, eftersom sakförhållandena var annorlunda här. Utbildningsstödet i de båda förstnämnda fallen hade syftat till att införa en ny modell respektive ge de anställda fortsatt sysselsättning, medan utbildningsstödet för DHL syftade till att utbilda ny personal för verksamheten vid ett nybyggt flyglogistikcenter. DHL-projektet skiljde sig från de andra fallen på följande punkter: Vad gäller DHL:s utbildningsåtgärder består mer än 80 % av allmänna utbildningsåtgärder, företaget är lokaliserat i ett stödområde enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, genom sitt nybyggda flyglogistikcenter avser DHL att ge nya arbetstillfällen och till skillnad från bilindustrin har flygfraktbranschen ingen överkapacitet, utan en hög tillväxt.

(37) För det sjätte lämnar Tyskland ytterligare uppgifter beträffande de frågor som har behandlats i beslutet att inleda ett förfarande. Tyskland förklarar att en minimistandard för utbildningsnivån föreskrivs i de tillämpliga bestämmelserna. Där anges emellertid inget lägsta antal för hur många personer med sådan utbildning som ett företag måste anställa. Samtidigt anger Tyskland hur många anställda som skulle behövas för att inleda driften vid logistikcentret och drar slutsatsen att utbildningsåtgärderna för de anställda utöver detta är mer än vad som krävs för verksamheten. Tyskland har lämnat in en studie från en extern utbildningskonsult och enligt denna studie skulle DHL utan problem kunna driva verksamheten vid logistikcentret på lokaliseringsorten Leipzig-Halle med ett lägre antal utbildade anställda än vad som har planerats för det anmälda utbildningsprojektet.

([6]) EGT L 10, 13.1.2001, s. 20.
([7]) EUT C 343, 11.11.1998, s. 10.
([8]) Kommissionens beslut av den 11 mars 2008 om statligt stöd C 35/07, Volvo Cars Gent, ännu ej offentliggjort.
([9]) Kommissionens beslut av den 16 maj 2006 om statligt stöd N 635/05, Webasto Portugal, EUT C 306, 15.12.2006, s. 12.

5. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(38) Synpunkter har också inkommit från stödmottagaren DHL, som liksom Tyskland hävdar att kommissionens förenlighetsprövning avviker från den allmänna beslutspraxis som har tillämpats i tidigare fall. Det anmälda stödet uppfyller alla kriterier som fastställs i förordning (EG) nr 68/2001. Därmed strider denna strategi mot principerna om rättssäkerhet och likabehandling, som innebär att bedömningen inte får avvika från tidigare beslut om utbildningsstöd, där det inte har gjorts någon ingående prövning av frågan om nödvändighet. Besluten i stödärendena *Ford Genk* och *GM Antwerp* avspeglar inte heller den allmänna beslutspraxisen, eftersom förutsättningarna var annorlunda i dessa fall och sakförhållandena inte kan överföras till DHL Leipzig. DHL hänvisar i stället till kriterierna för kommissionens beslut från juni 2006 om att godkänna ett utbildningsstöd för *Webasto*, och enligt dessa kriterier måste även DHL:s utbildningsprojekt vara förenligt med den gemensamma marknaden. DHL upprepar slutligen att den avvikande behandlingen av det anmälda utbildningsprojektet i det här fallet leder till att DHL missgynnas på ett otillbörligt sätt.

(39) Vidare lämnar DHL ytterligare uppgifter beträffande de frågor som har behandlats i kommissionens beslut att inleda ett förfarande. I den relevanta nationella, europeiska och internationella lagstiftningen föreskrivs för det första endast innehållsmässiga krav på personalens utbildning och kvalifikationer för hantering av flygfrakt och flygplan, men det sägs ingenting om något lägsta antal anställda. För det andra skulle de planerade utbildningsåtgärderna inte bara uppfylla de rättsliga kraven, utan också gå utöver vad som är obligatoriskt. För alla åtgärder som går utöver det som krävs i lagstiftningen skulle olika alternativ kunna komma i fråga (t.ex. outsourcing och underentreprenad). Men eftersom dessa alternativ endast är möjliga varianter, har DHL inte begärt in någon detaljerad kostnadsanalys som omfattar kostnaderna för den obligatoriska och/eller lägsta utbildningsnivå som skulle krävas i respektive fall och som anger extrakostnaderna för underentreprenad och/eller rekrytering av redan utbildad fackpersonal. DHL har inte heller några uppgifter om vilken utbildningsnivå som normalt förekommer i branschen.

(40) Vidare inkom DHL-konkurrenten UPS med synpunkter och anslöt sig där till kommissionens ståndpunkt. För det första förklarar UPS att om ny personal anställs för DHL Hub och DHL EAT måste ändå vissa utbildnings- och introduktionsåtgärder genomföras. Det krävs utbildning i viss omfattning och denna utbildning måste genomföras av företaget även utan stöd.

(41) För det andra hävdar UPS att DHL enligt tillämplig nationell och europeisk lagstiftning är skyldigt att erbjuda en minimiutbildning för sin personal – t.ex. säkerhetsgodkända speditörer. Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten ([10]) ska de säkerhetsgodkända speditörerna vara utsedda, godkända och förtecknade av den behöriga myndigheten (i det här fallet den tyska luftfartsmyndigheten *Luftfahrt-Bundesamt*). För detta ändamål har Luftfahrt-Bundesamt antagit riktlinjer och gett ut en standardkursplan där det anges vilka utbildningar som är obligatoriska. Den obligatoriska utbildningen för anställda vid DHL EAT fastställs genom kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter ([11]). För det tredje har DHL fått ett regionalstöd för att skapa nya arbetstillfällen, så det är inte sannolikt att DHL skulle avstå från utbildningsåtgärder och anställa färre personer för att i stället besluta sig för underentreprenad eller outsourcing.

6. BEDÖMNING AV STÖDET

6.1 Förekomst av statligt stöd

(42) Kommissionen anser att åtgärden utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget och beviljas i form av ett bidrag med statliga medel. Åtgärden är selektiv eftersom den är begränsad till DHL. Det selektiva bidraget riskerar att snedvrida konkurrensen, eftersom det gynnar DHL i förhållande till andra konkurrenter som inte får något stöd. Marknaden för expresstjänster kännetecknas slutligen av en intensiv handel mellan medlemsstaterna, och DHL räknas här till de ledande aktörerna.

(43) Tyskland har begärt att stödet ska godkännas med stöd av förordning (EG) nr 68/2001.

(44) Enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 68/2001 är stödbelopp som beviljas ett enskilt företag för ett enskilt utbildningsprojekt och som överstiger 1 miljon euro inte undantaget från anmälningsplikten enligt artikel 88.3 i EG-fördraget. Kommissionen konstaterar att stödet i det aktuella fallet uppgår till 7 753 307 euro, att det ska utbetalas till ett enda företag och att utbildningsåtgärderna är ett enskilt projekt. Kommissionen anser därför att det planerade stödet omfattas av anmälningsplikten och Tyskland har uppfyllt denna anmälningsplikt.

([10]) EGT L 355, 30.12.2002, s. 1.
([11]) EUT L 315, 28.11.2003, s. 1.

(45) I skäl 16 till förordning (EG) nr 68/2001 bekräftas den avsikt som ligger till grund för artikel 5. Här förklaras också att sådana stöd inte kan undantas: ”Det är lämpligt att stora stödbelopp fortfarande blir föremål för en enskild granskning av kommissionen innan de genomförs.”

(46) Vid bedömningen av ett enskilt utbildningsstöd som inte omfattas av undantagsbestämmelsen i förordning (EG) nr 68/2001, måste kommissionen därför i enlighet med sina tidigare beslut ([12]) göra en individuell bedömning ([13]) med stöd av artikel 87.3 c i EG-fördraget innan stödet eventuellt godkänns. Vid en sådan enskild prövning tillämpar kommissionen analogt de grundläggande riktlinjerna i förordning (EG) nr 68/2001. Detta innebär bl.a. en kontroll av att de fastställda formella undantagskriterierna som anges i artikel 4 i ovannämnda förordning är uppfyllda och att stödet är nödvändigt som incitament för att stödmottagaren ska genomföra utbildningsåtgärderna.

6.2 **Förenlighet med den gemensamma marknaden**

(47) Redan i beslutet att inleda ett förfarande har kommissionen prövat om det anmälda projektet uppfyller undantagskriterierna enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 68/2001.

(48) Först och främst ska det konstateras att den angivna stödintensiteten inte överstiger de stödtak som fastställs i artikel 4.2 och 4.3 i förordning (EG) nr 68/2001 på 35 % för den särskilda utbildningen (35 % av […] = [(ca 5–25 %)]) och 60 % för den allmänna utbildningen (60 % av […] = [(ca 75–95 %)]). Eftersom projektet äger rum i ett stödområde enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget får Tyskland höja de övre gränserna på 25 % och 50 % med 10 procentenheter var.

(49) För det andra är åtgärdens stödberättigande kostnader i linje med artikel 4.7 i förordning (EG) nr 68/2001. Undersökningen har bekräftat att de stödberättigande personalkostnaderna för personer som deltar i utbildning uppenbarligen är begränsade till det sammanlagda beloppet av de övriga stödberättigande kostnaderna. Tyskland har kunnat styrka att merparten av utbildningen är arbetsplatsförlagd utbildning, men att det inte inbegriper någon tid ”i produktionen”.

6.3 **Frågan om stödet verkligen är nödvändigt**

(50) Huvudargumentet i beslutet att inleda ett förfarande var att en utbildningsåtgärd endast kan anses vara förenlig med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-föredraget, om den inte är direkt nödvändig för stödmottagarens verksamhet. Kommissionen konstaterade att frågan om stödet verkligen är nödvändigt utgör ett allmänt förenlighetskriterium och drog följande slutsats: Om stödet inte leder till att fler åtgärder genomförs än vad bara marknadskrafterna skulle ha lett till, kan man inte räkna med att stödet har positiva och utjämnande effekter på störningar av handeln, så att de inte kan godkännas. Det aktuella utbildningsstödet kan inte anses ”främja” den ekonomiska utvecklingen enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget eller hjälpa till att korrigera en sådan marknadsbrist enligt skäl 10 i förordning (EG) nr 68/2001, som leder till att företag generellt sett investerar alltför lite i utbildning av sina anställda ([14]) om företaget ändå hade genomfört de åtgärder som stödet avser, alltså framför allt även utan stöd. Enligt förordning (EG) nr 68/2001 gäller detta inte stöd som är undantagna från anmälningsskyldigheten, där utgångspunkten vid första betraktande är att de främjar den ekonomiska utvecklingen.

(51) Kommissionens sätt att pröva om det föreligger incitament och att ställa sig negativ till lagstadgade utbildningsåtgärder utgör enligt Tyskland en ny strategi som inte är förenlig med EG-bestämmelserna, och som på ett godtyckligt sätt avviker från hittillsvarande beslutspraxis och som gör det omöjligt att godkänna utbildningsstöd för regionalpolitiska ändamål. Kommissionen kan inte godta dessa argument av följande skäl.

([12]) Se kommissionens beslut i ärendet *Ford Genk*, kommissionens beslut i ärendet *General Motors Belgium*, kommissionens beslut i ärendet *Auto-Europa Portugal* samt kommissionens beslut i ärendet *Volvo Cars Gent*.

([13]) Detta följer av skäl 16 i förordning (EG) nr 68/2001.

([14]) Vad gäller utbildningsstöd konstateras följande i skäl 10 i förordning (EG) nr 68/2001: ”Utbildning har i de flesta fall positiva externa effekter för samhället i stort eftersom den ökar utbudet på yrkesutbildad arbetskraft som andra företag kan dra nytta av, stärker den gemenskapsindustrins konkurrenskraft och spelar en viktig roll i sysselsättningsstrategin. Eftersom företag i Europeiska gemenskapen i allmänhet investerar för lite i utbildning av sina anställda skulle statligt stöd kunna hjälpa till att korrigera denna marknadsbrist och kan därför på vissa villkor anses vara förenligt med den gemensamma marknaden och av det skälet undantas från förhandsanmälan.” I skäl 11 fastställs också att ”[det ska] säkerställa[s] att statligt stöd begränsas till det som är absolut nödvändigt för att förverkliga det gemenskapsmål som inte kan uppnås enbart genom marknadskrafternas försorg […].”

(52) För det första ska det påpekas att utbildningsstöd prövas enligt förordning (EG) nr 68/2001 och där fastställs följande i skäl 4: ”Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas möjligheter att anmäla stöd till utbildning. Sådana anmälningar kommer att bedömas av kommissionen särskilt utifrån kriterierna i denna förordning, eller i enlighet med tillämpliga gemenskapsriktlinjer och gemenskapsramar, om sådana riktlinjer och gemenskapsramar finns.”

(53) I skäl 16 bekräftas detta också på följande sätt: ”Det är lämpligt att stora stödbelopp fortfarande blir föremål för en enskild granskning av kommissionen innan de genomförs. Därför bör stödbelopp som överstiger ett fast belopp som bör fastställas till 1 miljon euro uteslutas från undantaget enligt denna förordning och även i fortsättningen omfattas av det krav som föreskrivs i artikel 88.3 i fördraget.”

(54) I skäl 4 fastställs slutligen följande: ”Rambestämmelserna för stöd till utbildning bör upphävas den dag denna förordning träder i kraft, eftersom deras innehåll förs in i den här förordningen.”

(55) Eftersom det planerade stödet överstiger 1 miljon euro, råder det inga tvivel om att det måste anmälas och godkännas av kommissionen. Det är också uppenbart att ett sådant stöd generellt sett måste uppfylla de undantagskriterier som fastställs i artikel 4 i förordning (EG) nr 68/2001.

(56) Tyskland ifrågasätter emellertid om kommissionen också har befogenhet att pröva om stödet fungerar som incitament. Kommissionen anser att konceptet statligt stöd och i synnerhet nödvändighetskriteriet inbegriper att stödet fungerar som incitament för mottagaren. Det kan inte främja det gemensamma intresset om staten stöder åtgärder (även utbildningsåtgärder) som en stödmottagare ändå skulle ha genomfört. I sina senaste beslut (*Ford Genk, GM Antwerp*) har kommissionen målmedvetet prövat de aktuella utbildningsstöden utifrån i vilken mån de fungerar som incitament, vilket är helt i linje med förordning (EG) nr 68/2001, handlingsplanen för statligt stöd och domstolens rättspraxis om förutsättningarna för att ett stöd ska anses vara förenligt med den gemensamma marknaden.

(57) För att bekräfta sin ståndpunkt hävdar Tyskland för det första att ett anmälningsskyldigt stöds förenlighet med den gemensamma marknaden ska prövas utifrån de kriterier som föreskrivs i förordningen och citerar i detta sammanhang skäl 4 i förordning (EG) nr 68/2001, där det fastställs att stöd ”kommer att bedömas av kommissionen särskilt utifrån kriterierna i denna förordning”. I samband med detta tar Tyskland inte någon hänsyn till formuleringen ”i huvudsak”, som just innebär att den enskilda prövningen inte begränsas till den bedömning av stödet som ska göras enligt förordning (EG) nr 68/2001. Eftersom det i skäl 16 tydligt anges att sådant stöd fortfarande ska prövas separat råder det ingen tvekan om att denna prövning inte är begränsad till de kriterier som fastställs i förordningen och måste göras direkt med stöd artikel 87 i EG-fördraget.

(58) För det andra hävdar Tyskland att förordning (EG) nr 68/2001 ska tolkas med hänsyn till 1998 års rambestämmelser för stöd till utbildning, som tillämpades innan förordningen trädde i kraft och som angav kriterier för prövningen av om det föreligger incitament vid höga stöd. Enligt rambestämmelserna ansågs incitament framför allt föreligga om utbildningsprojektet genomfördes i ett stödområde enligt artikel 87.3 a eller 87.3 c. Kommissionen kan inte godta denna argumentation, eftersom skäl 4 i förordning (EG) nr 68/2001 gör att det inte kan råda något tvivel om att rambestämmelser för stöd till utbildning hade avskaffats när denna förordning trädde i kraft. Kommissionens avsikt var att ersätta rambestämmelserna med förordning (EG) nr 68/2001 och förordningen hade också denna verkan. Detta framgår tydligt, för det första i de andra språkversionerna där skäl 4 i förordning (EG) nr 68/2001 entydigt är formulerat så att rambestämmelserna ska ”upphävas”, eftersom innehållet ska ”ersättas”. För det andra fastställs detta också uttryckligen i tidigare kommissionsbeslut ([15]). Förordningen har inte fått överta rambestämmelsernas presumtion om incitament, utan man har medvetet valt en allmännare formulering om att utbildningsstöd kan vara förenligt med den gemensamma marknaden under vissa omständigheter ([16]). Om företaget emellertid ändå hade genomfört de åtgärder som stödet avser, alltså framför allt även utan stöd, fungerar detta stöd inte som incitament.

(59) För det tredje hävdar Tyskland, och framför allt stödmottagaren, att en ytterligare prövning med stöd av artikel 87.3 c i EG-fördraget av frågan om stödet verkligen är nödvändigt skulle innebära att hela förordning (EG) nr 68/2001 står i strid med denna fördragsbestämmelse. Här antas det uppenbarligen att frågan om stödet verkligen är nödvändigt inte prövas. Inte heller detta argument kan kommissionen godta, eftersom man här uppenbart inte tar någon hänsyn till utgångspunkten att nödvändighetskriteriet är uppfyllt när stöd under 1 miljon euro uppfyller kriterierna i förordningen.

([15]) Se t.ex. kommissionens beslut 2001/698/EG av den 18 juli 2001, *Sabena* EGT L 249, 19.9.2001, s. 21, där följande anges i punkt 28: ”… Dessa rambestämmelser har sedan dess ersatts av kommissionens förordning (EG) nr 68/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd till utbildning.”

([16]) Under punkt 50 behandlas det som fastställs gällande incitament i förordning (EG) nr 68/2001 mer i detalj.

(60) För det fjärde hävdar Tyskland att kommissionen avviker från sin tidigare praxis, då kommissionen inte har prövat om incitament föreligger. Detta stämmer. Kommissionen har emellertid redogjort för att den har ändrat sin praxis med stöd av ett mer avancerat ekonomiskt synsätt. Denna ändring genomfördes inom ramen för den ingående prövningen av stödärendena *Ford Genk* och *GM Antwerp*, där denna strategi uttryckligen påpekades. Tyskland hävdar emellertid att kommissionens praxis inte är konsekvent, eftersom kommissionen efter inledandet av ett formellt granskningsförfarande i ärendet *Ford Genk* i minst två fall – *BMW Österreich* (ärende N 304/2005) ([17]) och *Webasto* (ärende N 653/2005) – har utfärdat beslut antingen utan motsvarande prövning eller också med stöd av en annan prövning. Kommissionen påpekar emellertid att dessa beslut utfärdades utan någon ingående prövning och före slutförandet av den första av de båda ovannämnda ingående prövningarna, då kommissionen övergick till en differentierad strategi. Det råder ingen tvekan om att kommissionen kan förfina och ändra sin prövningsstrategi, om det finns tillräckliga skäl för detta. Så var fallet i stödärendena *Ford Genk* och *GM Antwerp*, men inte i de tidigare stödärendena. Innan det slutgiltiga beslutet utfärdades i stödärendet *Ford Genk* kunde kommissionen därför fortsätta att utgå från sin gamla beslutspraxis.

(61) För det femte bestrider Tyskland och stödmottagaren att kommissionen kan åberopa stödärendena *Ford Genk* och *GM Antwerp*, eftersom sakförhållandena skiljer sig åt från DHL-ärendet. Kommissionen borde snarare ha åberopat beslutet i stödärendet *Webasto*. Det kan definitivt inte hävdas att stödet till DHL skulle ha behandlats på ett annat sätt eftersom det, till skillnad från de båda andra ärendena, inte gäller fordonssektorn. Även stödärendet *Webasto* gäller fordonssektorn och det är ett beslut som Tyskland och stödmottagaren åberopar. Den enda skillnaden är möjligtvis att de första båda fallen gäller befintliga produktionsanläggningar, medan DHL och *Webasto* avser nya anläggningar. I de första båda fallen anses varje stöd till åtgärder som ändå skulle ha genomförts tveklöst utgöra driftsstöd, och kommissionen kan inte förstå varför det inte skulle föreligga något driftsstöd när det rör sig om utbildningsåtgärder som ändå skulle ha genomförts med tanke på verksamheten i en ny anläggning. Även i detta fall får företaget stöd för åtgärder som det hur som helst hade varit tvunget att genomföra.

(62) När det gäller en ny anläggning kan utbildningsåtgärder som ändå skulle ha genomförts inte heller motiveras med samma skäl som regionalstöd beviljas, eftersom regionala nackdelar ska kompenseras med regionala investeringsstöd och inte med utbildningsstöd. I detta sammanhang hävdar Tyskland att möjligheten till statligt stöd för nödvändiga och omfattande utbildningsåtgärder har spelat en avgörande roll för DHL:s slutgiltiga beslut om lokaliseringsortens placering. Kommissionen konstaterar emellertid att företag i Europeiska unionen ofta fattar beslut om ny eller ändrad lokaliseringsort med syftet att sänka kostnaderna och öka lönsamheten. Företag som överväger att flytta produktionen väljer ofta mellan flera olika konkurrerande lokaliseringsorter i olika medlemsstater. I slutänden påverkas beslutet om lokaliseringsort inte bara av de beräknade driftskostnaderna (inklusive utbildningskostnader för nyanställda medarbetare som ofta inte har någon motsvarande utbildning) och andra ekonomiska för- eller nackdelar (t.ex. lokala bestämmelser om driftstider), utan i viss mån även av möjligheten att få statligt stöd (t.ex. regionalstöd). Kommissionen kan inte godta detta argument, eftersom syftet med utbildningsstöd – till skillnad från regionalt investeringsstöd – inte är att påverka beslutet om lokaliseringsort, utan att kompensera för en underinvestering i utbildning inom gemenskapen. Om kvalifikationsnivån är låg i ett stödområde är det ett regionalt problem som ska åtgärdas med ett regionalt investeringsstöd.

(63) På grundval av den information som lämnats drar kommissionen slutsatsen att DHL ändå skulle ha varit tvunget att genomföra en stor del av utbildningsåtgärderna för sina anställda, alltså även utan stöd. Denna slutsats grundas framför allt på två konstateranden, som behandlas mer ingående här nedan. För det första måste personalen utbildas för att flyglogistikcentret ska kunna tas i drift och för det andra är utbildningsåtgärderna till stor del lagstadgade.

a) ***Utbildningsåtgärder som är nödvändiga för driften***

(64) När det gäller utbildningsåtgärdernas nödvändighet kan det konstateras att DHL:s flytt till lokaliseringsorten Leipzig-Halle (Tyskland) har ungefär samma effekter som om ett nytt företag skulle grundas, eftersom DHL måste anställa ny personal för att inleda driften. De driftsmässiga kraven förefaller kunna tillgodoses på tre olika sätt: DHL kan anställa ny personal som företaget i så fall måste utbilda, anställa redan utbildade fackmän eller också lägga ut vissa tjänster på entreprenad om det inte finns några fackmän att tillgå.

([17]) EUT C 87, 11.4.2006, s. 4.

(65) För det första har Tyskland inte lämnat några kompletterande uppgifter för att undanröja kommissionens tvivel gällande DHL:s möjligheter att anställa tillräckligt många utbildade personer till sin nya lokaliseringsort. Tyskland har i stället bekräftat att personalen i Bryssel, DHL:s hittillsvarande lokaliseringsort, generellt sett inte är beredd att flytta till Tyskland. För det andra har DHL inte styrkt att företaget kan rekrytera tillräckligt många personer som redan är utbildade på den lokala eller europeiska arbetsmarknaden. Sådan utbildad personal finns uppenbarligen inte på den lokala arbetsmarknaden och förefaller också vara relativt svår att hitta på den europeiska marknaden för luftfartstjänster.

(66) För det andra har Tyskland inte på ett övertygande sätt lyckats underbygga DHL:s argument om möjligheten att lägga ut flera tjänster på entreprenad till lokala företag om stöd inte beviljas, för att därigenom undvika de planerade utbildningsåtgärderna. Tyskland har inte heller kunnat styrka att motsvarande tjänsteleverantörer finns att tillgå på flygplatsen i Leipzig. Med tanke på att för det första vissa utbildningsåtgärder skulle vara nödvändiga även om underentreprenad tillämpas och för det andra att hela DHL:s investering på lokaliseringsorten Leipzig-Halle är inriktad just på att samtliga expresspaketleveranstjänster skulle kunna utföras med egna anställda och dessa tjänster även skulle erbjudas till andra konkurrenter på samma flygplats, drar kommissionen slutsatsen att underentreprenad inte passar in i företagsplanen och skulle leda till extrakostnader.

(67) Dessutom hävdar Tyskland att DHL skapar nya arbetstillfällen i ett stödområde enligt artikel 87.3 i EG-fördraget, och att det därför – till skillnad från fordonstillverkarna i Belgien – inte enbart handlar om driftsstöd, utan om stöd till en ny anläggning där det inte fanns någon utbildad arbetskraft att tillgå. Kommissionen måste tillbakavisa detta argument, eftersom DHL ändå skulle ha tvingats genomföra utbildningsåtgärderna för den nya verksamheten utanför Bryssel och detta oberoende av den nya lokaliseringsorten.

b) ***Lagstadgade utbildningsåtgärder***

(68) Enligt den information som kommissionen har att tillgå är de flesta utbildningsåtgärderna obligatoriska enligt nationell respektive europeisk rätt. Eftersom DHL:s tjänster av naturliga skäl innebär en betydande säkerhetsrisk, gäller enligt tillämpliga bestämmelser vissa minimistandarder och säkerhetskrav för frakthantering samt inspektion och teknisk kontroll av flygplan.

DHL EAT:s mekaniker och tekniker

(69) Detta gäller för de utbildningsåtgärder beträffande inspektioner före flygning samt rampinspektioner som har planerats för DHL EAT:s mekaniker och tekniker. Enligt förordning (EG) nr 2042/2003 måste personal som arbetar med flygplansunderhåll vara certifierade för att kunna utfärda luftfärdighetsbevis. I den ovannämnda förordningen fastställs kraven för en sådan certifiering och gäller motsvarande utbildningsåtgärders omfattning och innehåll.

(70) De planerade utbildningsåtgärderna motsvarar de lagstadgade krav som tidigare har nämnts och gäller två olika yrkesgrupper: Certifierande flygmekaniker (KAT A) och certifierande flygtekniker/flygmekaniker (KAT B1). Utbildningsåtgärderna för dessa båda yrkesgrupper omfattar följande moduler:

a) Engelskkurser (inklusive teknisk engelska)

b) Baskunskaper i tekniska ämnen som elektroteknik, elektronik och aerodynamik

c) Praktisk tillämpning av de förvärvade baskunskaperna i tekniska ämnen

d) Fördjupande utbildning för KAT B1

(71) Samtliga DHL EAT:s utbildningsåtgärder kompletteras med arbetsplatsförlagda utbildningsdagar, som är betydligt fler till antalet än de arbetsdagar som bortfaller till följd av den teoretiska arbetsdelen.

(72) Tyskland är medvetet om att DHL inte kan driva sin verksamhet utan fackpersonal som har lämplig utbildning och motsvarande certifiering. Eftersom samtliga planerade utbildningsåtgärder krävs enligt förordning (EG) nr 68/2001 godtar de tyska myndigheterna att DHL inte kan dra ner på utbildningsåtgärderna. De hävdar emellertid att DHL inte skulle genomföra några utbildningsåtgärder utan stöd, utan i stället använda sig av konkurrenternas personal, som redan har den certifiering som krävs, eller gå in för underentreprenad.

(73) Enligt den kostnadsanalys som Tyskland har lämnat är kostnaderna för underentreprenad lägre än personalkostnaderna inklusive kostnader för utbildningsåtgärder (med ca [(5–20 %)] för KAT A och ca [(10–30 %)] för KAT B1). Tyskland har emellertid inte styrkt att det överhuvudtaget finns några sådana tjänsteleverantörer eller att de är tillgängliga.

(74) Vad gäller möjligheten att rekrytera redan utbildad fackpersonal från konkurrenterna har Tyskland inte styrkt att det skulle finnas utbildad och kvalificerad arbetskraft på den europeiska arbetsmarknaden som är beredd att flytta till lokaliseringsorten Leipzig-Halle. Tyskland har också bekräftat att det saknas utbildade och kvalificerade mekaniker och tekniker på den europeiska arbetsmarknaden för luftfartstjänster.

(75) Tyskland har vidare lämnat en kostnadsanalys för de engelskkurser som är planerade för DHL EAT:s mekaniker och tekniker. Tyskland hävdar att dessa utbildningsåtgärder är allmänna och går utöver de obligatoriska utbildningsåtgärderna. Tyskland uppskattar därför de stödberättigande kostnaderna för dessa kurser till [(0,5–1)] miljon euro. Kommissionen konstaterar emellertid för det första att dessa kurser gäller teknisk engelska. För det andra påpekar kommissionen att den tekniska kontrollen av flygplan i praktiken är standardiserad över hela Europa, vilket gör att DHL EAT:s mekaniker och tekniker måste behärska teknisk engelska. Som kommissionen förstår det ingår dessutom dessa kurser i teknisk engelska i det standardiserade, obligatoriska utbildningsprogrammet. Kommissionen anser därför att DHL ändå måste erbjuda kurser i teknisk engelska, dvs. även utan stöd.

(76) På grund av dessa konstateranden drar kommissionen slutsatsen att ovannämnda utbildningsåtgärder är såväl lagstadgade som nödvändiga för en välfungerande verksamhet vid DHL EAT och ändå skulle ha behövt genomföras av företaget, dvs. även utan stöd. Kommissionen anser därför att utbildningskostnaderna för DHL EAT:s mekaniker och tekniker inte är stödberättigande.

Flygplansmarktjänstgörare (rampagent II)

(77) Rampagent II har följande arbetsuppgifter: manövrera och köra markserviceutrustning, lasta och lossa flygplan, överlämna flyghandlingar, upprätta rapporter samt kommunicera med piloter och flygplatsmyndigheter. Inom ramen för det anmälda projektet ska 210 personer utbildas till rampagent II och de stödberättigande kostnaderna för detta beräknas till [(2–3)] miljoner euro.

(78) Enligt tysk lagstiftning får en rampagent II endast arbeta på rampen om personen i fråga har utbildats inom ”Hantering av markserviceutrustning” (*Arbeitsschutzgesetz – arbetsskyddslagen*) och ”Säkerhet” (BGV C 10 FBO) och har ett körkort för gaffeltruck (BGG 925 – *Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen – utbildning och arbetsuppgifter för gaffeltrucksförare*). Rampagenten måste också ha en utbildning i hantering av farligt gods och potentiella risker (”*Gefahrstoffeverordnung*” – *förordningen om farligt gods*). Slutligen ska en rampagent II också ha genomgått en utbildning i farligt gods enligt IATA-reglerna för farligt gods.

(79) Av förklaringarna under punkt 77 och 78 framgår att en stor del av de planerade utbildningsåtgärderna inom ramen för det anmälda projektet är lagstadgade: handhavande av utrustning för flygplansrangering, avisning (grundkurs), avisning (uppfräschningskurs), körkort för rampfordon, ramparbete och rampbestämmelser, brandskyddsundervisning, manövrering av lastdörrar, första hjälpen, körkort för gaffeltruck, IATA PK 7/8, markserviceutrustning (anvisningar för marktjänstfordon), ramparbetets risker, säkerhetsbestämmelser för rampen och den aktuella flygplatsen. ULD-Build-up-kursen som ska ge en introduktion i transportcontrainrars uppbyggnad avser speciellt hantering av DHL-containrar.

(80) Endast kurserna G25/41 ”Arbetsmedicinsk undersökning” (4 av sammanlagt 240 utbildningstimmar), ”DIN EN 9001:2000 – kvalitet och processer” och ”DIN EN 14001 – miljömanagement och organisationsstruktur” (8 av sammanlagt 240 utbildningstimmar) är inte lagstadgade. Men eftersom Tyskland har framhållit att DHL hade för avsikt att på egen hand tillhandahålla alla tjänster som är relaterade till logistikcentrets drift och inte har påvisat att DHL inte skulle erbjuda dessa kurser utan stöd, ingår kurserna uppenbarligen i det utbildningspaket för DHL-anställda som krävs för att säkerställa att flyglogistikcentrets drift kan inledas. Vid sidan av Hongkong (Kina) och Wilmington (USA) är detta DHL:s viktigaste logistikcenter globalt. Framför allt kursen ”Arbetsmedicinsk undersökning” förefaller vara nödvändig här, eftersom det är en kurs där personalen får lära sig att se om en annan anställd utgör en arbetsmiljörisk och det gäller att undvika och åtgärda oförutsedda förseningar för att åstadkomma en välfungerande verksamhet vid DHL. På grundval av tillgängliga upplysningar kan en rampagent II efter genomgången utbildning dessutom kontrollera blivande personals allmänna yrkeslämplighet. I enlighet med den utvärderingsram som behandlas under punkt 25 drar kommissionen slutsatsen

att utbildningsåtgärderna visserligen inte är lagstadgade, men krävs för en välfungerande verksamhet vid logistikcentret och därför skulle ha genomförts av DHL ändå. Kursen om kvalitetsstandarder är visserligen inte lagstadgad, men ledningen för Deutsche Post har ändå gjort den obligatorisk för samtliga DHL-filialer. DHL har tillkännagett att hela DHL:s personalstyrka ska få en särskilt utbildning med tanke på certifieringen enligt DIN EN 9001 ([18]). Det har dessutom angetts att certifieringen enligt DIN EN 14001 ska genomföras från och med juli 2008 ([19]). De utbildningsåtgärder som är föremål för detta beslut är därför entydigt nödvändiga för att uppnå den standard som eftersträvas i företagets affärsstrategi och dessa åtgärder skulle därmed ha genomförts även utan stöd. I marknadsföringen för DHL:s dotterbolag anges dessutom att deras tjänster håller högsta standard – vilket också styrks av motsvarande DIN-certifieringar – och som ledande tjänsteleverantör kan DHL uppenbart räkna in dessa kostnader i sin prisstrategi. Kommissionen anser att DHL skulle ha genomfört dessa utbildningsåtgärder även utan stöd.

(81) På grund av dessa konstateranden drar kommissionen slutsatsen att vissa av utbildningsåtgärderna för rampagent II är lagstadgade medan andra utgör en del av företagets kvalitetsstrategi. Alla åtgärder utan undantag krävs därför för en välfungerande verksamhet vid DHL EAT och skulle ändå ha genomförts av företaget, dvs. även utan stöd. Kommissionen anser därför att utbildningskostnaderna för rampagent II inte är stödberättigande.

Säkerhetsvakter

(82) Detta område regleras genom förordning (EG) nr 2320/2002. Enligt § 8–9 i den tyska luftsäkerhetslagen (*Luftsicherheitsgesetz*) är flygplatsoperatörer och lufttrafikföretag skyldiga att utbilda sin säkerhetspersonal och alla andra anställda.

(83) Både sett till innehåll och antal utbildningstimmar motsvarar de kurser som DHL har planerat för säkerhetsvakterna till stor del de utbildningsåtgärder som anges i standardkursplanen (*Musterlehrplan für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen* – standardkursplan för flygsäkerhetskontrollerande personal som utför personal- och varukontroller) som syftar till att genomföra förordning (EG) nr 2320/2002. På grund av IATA-reglerna om farligt gods är även utbildningsmodulen IATA PK 7/8 obligatorisk och har införlivats i tysk lagstiftning genom NfL II-36/05. Även första hjälp -kursen och brandskyddsintroduktionskursen är obligatoriska utbildningar enligt den tyska arbetsskyddslagen.

(84) Endast kurserna ”körkort för rampfordon” och ”kvalitetsmanagement” (som var och en omfattar 8 av sammanlagt mer än 300 utbildningstimmar) erbjuds som ett uppenbart komplement, dvs. är inte lagstadgade. Men eftersom Tyskland har framhållit att DHL hade för avsikt att på egen hand tillhandahålla alla tjänster som är relaterade till logistikcentrets drift och inte har påvisat att DHL inte skulle erbjuda dessa kurser utan stöd, anser kommissionen att de ingår i det övergripande utbildningspaketet. Även kurserna ”DIN EN 9001:2000” och ”DIN EN 14001” som har planerats för säkerhetsvakter motsvarar Deutsche Posts sedvanliga verksamhetspraxis och är därmed nödvändiga för samtliga DHL-anställda (se punkt 80). Kursen för att få körkort för rampfordon förefaller också vara nödvändig för säkerhetsvakter, eftersom de alltid måste ha tillträde till taxibanor och ramper. Det skulle inte vara någon mening med att äventyra logistikcentrets välfungerande verksamhet på grund av att en säkerhetsvakt inte har haft tillträde till rampen (som anges under punkt 90 och följande punkter är det emellertid möjligt att begränsa utbildningen till ett visst antal personer). I enlighet med den utvärderingsram som behandlas under punkt 25 drar kommissionen slutsatsen att utbildningsåtgärderna visserligen inte är lagstadgade, men krävs för en välfungerande verksamhet vid logistikcentret och därför ändå skulle ha genomförts av DHL. Kommissionen konstaterar därmed att man inte skulle avstå från dessa båda kurser även utan stöd.

(85) Eftersom de båda utbildningar som anges under punkterna 83 och 84 är obligatoriska för säkerhetspersonal, kan kommissionen inte godta Tysklands argument att DHL endast skulle kunna anställa ett lägsta antal kvalificerade personer, som sedan skulle utbilda övriga anställda på arbetsplatsen. På grundval av den information som lämnats drar kommissionen slutsatsen att alla säkerhetsvakter måste genomgå de ovannämnda utbildningsåtgärderna fullt ut.

([18]) http://www.dpwn.de/dpwn?tab=1&skin=hi&check=yes&lang=de_EN&xmlFile=2000910

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

(86) På grund av dessa konstateranden drar kommissionen slutsatsen att utbildningskostnaderna för säkerhetspersonal inte är stödberättigande.

Operativa chefer

(87) Endast när det gäller de operativa cheferna drar kommissionen en annan slutsats. I utbildningen för denna personalkategori ingår engelska, grundläggande arbetsrätt, kommunikation, presentationsteknik, personalledning, grundläggande coachning, konflikthantering, teamutveckling, genomförande av anställningsintervjuer och företagspraxis. Inom ramen för det anmälda projektet ska 110 operativa chefer utbildas och de stödberättigande kostnaderna beräknas till [(1–2)] miljoner euro. Mellancheferna ska rekryteras från den grupp av anställda som redan har genomgått de övriga utbildningsåtgärderna (dvs. rampagenter II och säkerhetsvakter).

(88) Denna ledningsutbildning följer på utbildningsåtgärderna för rampagenter respektive säkerhetsvakter och förefaller inte vara absolut nödvändig för en välfungerande verksamhet vid flyglogistikcentret. Den utgör snarare en befordringsmöjlighet för DHL:s redan anställda personal på platsen och har till syfte att utveckla deras personliga och sociala kompetens. Det rör sig dessutom om allmänna utbildningsåtgärder som inte är nödvändiga enbart inom luftfartsbranschen. De förvärvade kunskaperna kan lätt tillämpas även på andra företag och syftar dessutom till att förbättra arbetsmiljön och de mänskliga relationerna inom företaget.

(89) På grund av konstaterandena under punkt 87 och 88 drar kommissionen slutsatsen att utbildningsåtgärderna för operativa chefer inte är lagstadgade och sträcker sig längre än vad som krävs för en välfungerande verksamhet vid DHL:s flyglogistikcenter i Leipzig-Halle. Kostnaderna för dessa åtgärder är därför stödberättigande för utbildningsstöd.

c) ***Omfattningen av nödvändiga utbildningsåtgärder***

(90) Enligt den kostnadsstudie som Tyskland har lämnat (se punkt 37) kan en välfungerande verksamhet vid logistikcentret säkerställas med 134 **rampagenter II**. Om de båda rampagenterna II i ett lastteam på sex anställda skulle ersättas med rampagenter I, vore de lagstadgade och driftsmässiga kraven fortfarande uppfyllda. Tyskland hävdar att de ytterligare 76 rampagenterna II inte behöver utbildas av DHL och att deras utbildning skulle dras in utan utbildningsstödet. De stödberättigande kostnaderna för dessa ytterligare 76 rampagenter II uppgår till [(0,5–1,5)] miljoner euro för den allmänna utbildningen och [(0,01–0,03)] miljoner euro för den särskilda utbildningen.

(91) Men om DHL faktiskt skulle ersätta de rampagenter II som hade föraruppgifter med rampagenter I, måste även dessa utbildas i viss utsträckning, framför allt när det gäller manövrering av markserviceutrustning (detta gäller framför allt rampfordonskörkort, ramparbete och rampbestämmelser, körkort för gaffeltruck, ramparbetets risker, brandskyddsundervisning, första hjälpen osv.). De stödberättigande kostnaderna för dessa ytterligare rampagenter I uppgår till [(0,1–0,5)] miljoner euro för den allmänna utbildningen och [(0,01–0,03)] miljoner euro för den särskilda utbildningen.

(92) Genom att dra av de kostnader som DHL ändå måste bära för den kompletterande utbildningen för rampagent I anser kommissionen att de stödberättigande kostnaderna för utbildningen av dessa ytterligare 76 rampagenter II uppgår till [(0,4–1) miljon] euro. Eftersom endast dessa utbildningsåtgärder sträcker sig utöver vad som är nödvändigt och hur som helst skulle täckas av DHL, drar kommissionen slutsatsen att endast detta belopp är stödberättigat.

(93) Även när det gäller **säkerhetsvakter** anger Tyskland att DHL:s flyglogistikcenter skulle kunna fungera väl med bara 70 anställda i stället för 110, vilket vad det antal som ursprungligen anmäldes. Mellanskillnaden på 40 anställda skulle utan problem kunna täckas genom en förstärkt kameraövervakning, utan att detta skulle inverka negativt på flyglogistikcentrets säkerhet. I motsvarande studie fastställs det absolut lägsta antalet anställda som krävs för att genomföra säkerhetskontroller av personer och fraktgods, multiplicerat med antalet skift. I samband med dessa beräkningar beaktas också det totala antalet arbetsdagar per vecka och den extrapersonal som används vid semester eller sjukdom, så att en avbrottsfri drift kan säkerställas. I denna studie dras slutsatsen att dessa ytterligare utbildningsåtgärder skulle innebära stödberättigande kostnader på [(0,05–0,2)] miljoner euro.

(94) Tyskland förklarar emellertid också att DHL har för avsikt att anställa 110 säkerhetsvakter, eftersom det är ett globalt och mycket erkänt företag och därför måste undvika säkerhetsrelaterade incidenter. Sådana incidenter skulle kunna inverka negativt på frakttrafikens kvalitet, leda till stora förseningar och få negativa konsekvenser för kundrelationerna. För att inte äventyra en välfungerande frakttrafik har DHL därför medvetet valt att ”översäkra” verksamheten. Kommissionen kan därför inte godta Tysklands argument att logistikcentret skulle kunna fungera väl med 70 säkerhetsvakter i stället för 110. I enlighet med den utvärderingsram som behandlas under punkt 25 drar kommissionen slutsatsen att utbildningsåtgärderna visserligen inte är lagstadgade, men krävs för en välfungerande verksamhet vid logistikcentret och därför ändå skulle ha genomförts av DHL.

(95) På grund av dessa konstateranden kan man dra slutsatsen att samtliga utbildningsåtgärder som syftar till att ge de 110 säkerhetsvakterna nödvändiga kunskaper för att inleda driften och bedriva en fortsatt välfungerande verksamhet vid flyglogistikcentret ändå skulle ha genomförts. Kommissionen anser därför att dessa kostnader inte kan beviljas utbildningsstöd.

Tabell 3

Yrkesgrupp	Anmält antal	Obligatorisk utbildning för	Kompletterande utbildning för
Rampagenter II	210	134	76
Säkerhetsvakter	110	110	0
(Operativa) chefer	110	0	110
Certifierande flygmekaniker KAT A	97	97	0
Certifierande flygtekniker/flygmekaniker KAT B 1	68	68	0

(96) På grundval av den kostnadsanalys som Tyskland har lämnat beräknade kommissionen kostnaderna för de ytterligare utbildningsåtgärderna på följande sätt ([20]):

Tabell 4

(EUR)

Kostnadspost	Rampagent II (*)	Chefer på mellannivå	Totalt
Lärare (teori och praxis)	[…]	[…]	
Administrativa kostnader	[…]	[…]	
Resekostnader	[…] (**)	[…]	
Sammanlagda kostnader lärare	[…]*E*	[…]	[…]
Personalkostnader deltagare	[…]	[…]	[…] (endast stödberättigande till viss del)
Stödberättigande kostnader totalt: […]			
Högsta tillåtna stödnivå: 60 %			
Stöd: 1 578 109			

(*) Utbildningskostnaderna för rampagent I har redan dragits av från beloppen i tabellen. De sistnämnda kostnaderna skulle uppstå ändå, dvs. även i det alternativa scenario som Tyskland har angett (att ett visst antal rampagenter II ersätts med rampagenter I, vars utbildning är mindre omfattande).

(**) På grundval av den information som lämnats av Tyskland ska de angivna resekostnaderna inte omfatta resekostnader i samband med särskild utbildning till ett belopp av […] euro, som skulle vara stödberättigande. Kommissionen utgår från att de tyska myndigheterna har avstått från att stödja detta belopp.

([20]) Ytterligare utbildning omfattar till stor del allmän utbildning, endast för rampagent II omfattar det särskild utbildning till ett belopp av […] euro. Men även utbildningen för rampagent I, som – utan stöd – skulle ersätta personalen med bättre utbildning omfattar särskild utbildning till ett värde av […] euro, så att dessa båda belopp tar ut varandra.

d) ***Beräkning av tillåtet stödbelopp***

(97) Den anmälda åtgärden (med anmälda stödberättigande kostnader på [(10–15)] miljoner euro) avser bl.a. kostnader på [(8–12)] miljoner euro, som DHL ändå skulle behöva bära, dvs. även utan utbildningsstöd. Denna del av det anmälda stödet leder inte till några ytterligare utbildningsåtgärder, utan avser företagets normala driftskostnader och leder därmed till en sänkning av de kostnader som företaget normalt hade fått bära. Därför kan stödet inte godkännas.

(98) De övriga åtgärderna motsvarar stödberättigande kostnader på [(2–3)] miljoner euro. Detta motsvarar ett stödbelopp på 1 578 109 euro. Endast denna del av stödet uppfyller kriterierna för förenlighet med den gemensamma marknaden.

7. **SLUTSATSER**

(99) Kommissionen drar slutsatsen att det anmälda stödet till DHL Leipzig för det första avser kostnader på [(8–12)] miljoner euro och att detta är kostnader som DHL ändå hade tvingats bära, dvs. även utan stöd, och för det andra avser kostnader på 2 630 182 euro för utbildningsåtgärder som sträcker sig utöver vad som är lagstadgat och nödvändigt för företaget.

(100) Kommissionen anser därför att den del av det anmälda stödet som inte är nödvändigt för dessa utbildningsåtgärder inte leder till några ytterligare utbildningsåtgärder, utan täcker företagets normala driftskostnader och därmed möjliggör en sänkning av de kostnader som företaget normalt hade fått bära. Kommissionen anser därför att stödet skulle snedvrida konkurrensen och påverka handelsvillkoren på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset. Under dessa omständigheter kan stödet inte berättigas på grundval av artikel 87.3 c i EG-fördraget. Eftersom inget annat av undantagen som anges i artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget kan tillämpas i detta ärende, uppfyller stödet på 6 175 198 euro inte kriterierna för förenlighet med den gemensamma marknaden.

(101) Övriga anmälda åtgärder med stödberättigande kostnader på [(2–3)] miljoner euro, motsvarande ett stödbelopp på 1 578 109 EUR, uppfyller kriterierna för förenlighet med den gemensamma marknaden i artikel 87.3 c i EG-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för DHL till ett belopp av 6 175 198 euro är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Den övriga delen av det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra till förmån för DHL, till ett belopp av 1 578 109 euro, är förenlig med den gemensamma marknaden enligt artikel 87 i EG-fördraget.

Artikel 2

Tyskland ska inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 2 juli 2008.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen