

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. július 2.)

**a Németország által a DHL számára nyújtani tervezett állami támogatásról
(az értesítés a C 18/07 (ex N 874/06) számú dokumentummal történt)**

(az értesítés a C(2008) 3178. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/878/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra, és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felhívta az érintett feleket, hogy az említett cikkeknek ⁽¹⁾ megfelelően nyújtsák be észrevételeiket,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2006. december 21-i levelében Németország a DHL számára nyújtandó képzési támogatást jelentett be.

(2) 2007. június 27-i levelében a Bizottság tájékoztatta Németországot határozatáról, amely szerint a DHL számára nyújtott támogatás miatt megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást. A Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾ közzétették. Németország 2007. szeptember 26-i levelében tette meg észrevételeit.

(3) A Bizottság felszólította az érintett feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket. A DHL 2007. október 15-i levelében, az UPS Deutschland pedig 2007. október 26-i levelében tette meg észrevételeit. A vonatkozó észrevételeket a 2007. november 16-i, illetve a 2007. november 20-i levélben továbbították Németország számára észrevételezés céljából. Németország 2007. december 14-i levelében válaszolt. A Bizottság 2008. február 12-én és 2008. június 5-én e-mailben kiegészítő információkat kért. Németország 2008. február 14-én, 2008. március 31-én és 2008. június 17-én levélben válaszolt.

2. A PROJEKT LEÍRÁSA

2.1 A támogatás kedvezményezettje

(4) A DHL 2005-ben világszerte 18,2 milliárd EUR-t elérő forgalmával a vezető expressz csomagküldő szolgálatok közé tartozik. A vállalkozás teljes mértékben a Deutsche Post AG tulajdonát képezi.

(5) A DHL a németországi Lipcse-Hallében lévő telephelyén új kézbesítési és légi szállítási logisztikai központot épített, amelynek 2007 októberének végén kellett megkezdenie működését. A projekt beruházási költsége összesen 250 millió EUR volt. 2004 áprilisában mintegy 70 millió EUR regionális beruházási támogatást nyújtottak a DHL számára, amelyet a Bizottság 28 %-os maximális támogatási intenzitással N 608/2003 számú támogatásként hagyott jóvá.

⁽¹⁾ HL C 213., 2007.9.12., 28. o.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

- (6) A kézbesítési és légi szállítási központot a két kedvezményezett vállalkozás, a DHL Hub Leipzig GmbH (a továbbiakban: DHL Hub) és a European Air Transport Leipzig GmbH (a továbbiakban: DHL EAT) működteti, amelyek más leányvállalatok mellett teljes mértékben a Deutsche Post AG tulajdonában állnak. A DHL Hub a légi szállítással összefüggő földi kiszolgálás feladatait fogja ellátni, a DHL EAT pedig a DHL légijárműflottájának műszaki ellenőrzéséért lesz felelős.
- (7) A DHL Hub és a DHL EAT egyaránt az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti regionális támogatásra jogosult területen rendelkezik székhellyel.

2.2 A képzési projekt

- (8) A logisztikai központban a DHL végzi el a földi kiszolgálási feladatokat, valamint az érkező és induló légi járművek indulás előtti biztonsági ellenőrzését (*preflight check*) és földi ellenőrzését (*ramp check*). A vállalkozás ezeken a munkaterületeken fokozatosan mintegy 1 500 személyt kíván alkalmazni, és ennek megfelelő képzésben részesíteni. A bejelentett támogatás azonban csak 485 foglalkoztatottat érintő képzésekre vonatkozik.
- (9) Németország a képzésekhez 7 753 307 EUR összegű közvetlen támogatást jelentett be, amelynek egyik felét Szászország, másik felét pedig Szász-Anhalt szövetségi tartomány bocsátja rendelkezésre.
- (10) A DHL által tervezett képzéseket a DHL Hub (320 személy) és a DHL EAT (165 személy) hajtja végre ⁽³⁾.
- ### 2.2.1 DHL Hub
- (11) A DHL Hub által kínált képzések esetében elsősorban általános képzésről van szó, amelynek keretében a munkavállalók bizonyos tevékenységek elvégzéséhez szükséges ismereteket és képességeket sajátíthatnak el. A képzés egy elméleti részt, valamint a gyakorlati ismeretek átadását foglalja magában, közvetlenül a munkahelyen. A DHL Hub képzései összesen 320 foglalkoztatottira irányulnak, a következő munkaterületeken:

1. táblázat

Foglalkozáscsoport	Fő	Feladatok
A légi szállítmányokkal kapcsolatos földi műveleti tevékenységeket végző előtéri kiszolgálók (<i>Ramp Agent II</i> , II. előtéri kiszolgáló)	210	A légi járművek be- és kirakodása
Biztonsági alkalmazottak	110	Személyek és szállítmányok ellenőrzése
(Operatív) vezetők	(110) ^(*)	Középszintű vezetési feladatok; személyzeti vezetés és -tervezés; vezetési feladatok

(*) A DHL kiegészítő vezetési képzést indít 110 olyan foglalkoztatott számára, akik már részt vettek másik, pl. II. előtéri kiszolgálók, biztonsági alkalmazottak vagy technikusok/szerelők számára nyújtott képzésen.

a) A légi szállítmányokkal kapcsolatos földi műveleti tevékenységeket végző előtéri kiszolgálók (II. előtéri kiszolgálók)

- (12) Az előtéri kiszolgálók fő feladatai közé tartozik a légi járművek időben történő be- és kirakodása, a földi kiszolgáló felszerelés (*Ground Service Equipment*) kezelése és vezetése, a repülési okmányok átadása; jelentések készítése és a pilótákkal és a repülőtéri hatóságokkal való kommunikáció.
- (13) Az előtéri kiszolgálók képzése 19 tanfolyamot, valamint egy gyakorlati képzési részt foglal magában, és 77 képzési napot vesz igénybe, amelyből 47 a munkahelyen zajlik le. A képzés a szóban forgó képzéssel nem összefüggő lezárt képzést korábban elvégző munkavállalókra irányul. Az elméleti képzési részre a Hub működésének megkezdése előtt kell sort keríteni. A képzés egy *Unit load device build up* elnevezésű tanfolyamot is tartalmaz, amely szakosított képzésnek minősül, mert bizonyos, csak a DHL-nél alkalmazott konténerek felépítéséről szól. Az általános képzés ezenkívül a következőket tartalmazza:
- a) általános biztonsági képzés, így tűzvédelem, raktár-rajtok kezelése, elsősegély, veszélyes árukkal kapcsolatos képzés és előtéri biztonsági rendelkezések;
- b) általános szakmai képzés, amely a megfelelő alkalmassági igazolások, pl. előtéri vezetői engedély, földi kiszolgáló felszerelés és anyagmozgatói engedély megszerzéséhez vezet;
- c) egyéb műszaki képzések, így légijármű-szállítás, jégmentesítési módszerek és bevezetés az előtéri munkába; valamint
- d) néhány általános képzés, így környezetgazdálkodás (ISO/DIN 14001 szabvány) és minőségirányítás és eljárások (ISO/DIN 9001 szabvány).

- (14) A nemzeti és európai jogszabályok elvileg sem minimális munkavállalói létszámot, sem szakosított képzési követelményeket nem tartalmaznak a II. előtéri kiszolgálók képzésére vonatkozóan. Németország azonban jelezte, hogy a tervezett tanfolyamok közül öt a hatályos rendelkezések szerint minden munkatárs számára kötelező (többek között a tűzvédelem, az elsősegély, a veszélyes árukkal kapcsolatos képzés és az előtéri biztonsági rendelkezések) ⁽⁴⁾, valamint egy minimálisan meghatározott létszámú munkavállalónak (kb. 70 fő) kiegészítő tanfolyamokat kell elvégeznie – a munkahelyen folytatott

⁽⁴⁾ Azoknak a munkatársaknak, akik közvetlenül a szállítmányok kezelésével foglalkoznak, rendelkezniük kell egy törvényi rendelkezések alapján elismert képesítési igazolással a szállítmányok kezelésére vonatkozóan; a repülőterek nyilvánosságtól elzárt területein foglalkoztatottnak el kell végezniük egy biztonsági képzést; a légi járműveken dolgozó munkatársaknak el kell végezniük egy, a raktár-ajtok kezelésére vonatkozó tanfolyamot; ezenkívül a munkatársaknak – tevékenység szerint – képesítéssel kell rendelkezniük a berendezések kezelésére és a járművek vezetésére.

⁽³⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat részletesebb leírást tartalmaz a képzési projektről.

mindenkori képzéseket is ideértve –, ilyenek a raktérajtók kezelésével kapcsolatos tanfolyamok, valamint az alkalmassági igazoláshoz kötött általános képzések. A megfelelően képzett személyek ezt követően rövid képzési egységek keretében átadhatnák ismereteiket kollégáiknak.

- (15) Németország közölte, hogy külső cégtől való megrendelés is lehetséges, és benyújtott egy erre vonatkozó költségelemzést.

b) Biztonsági alkalmazottak

- (16) A biztonsági alkalmazottak tevékenysége a személyeknek és a szállítmányoknak a zavartalan működés biztosítása érdekében történő ellenőrzésére terjed ki. A biztonsági alkalmazottak képzése csak általános képzési tartalmakat foglal magában:

- a) általános biztonsági képzés, így tűzvédelem, elsősegély és veszélyes árukkal kapcsolatos képzés;

- b) a biztonsági alkalmazottak számára törvényben előírt általános szakmai biztonsági képzés, így terroristaveszély elhárítása, belépés-ellenőrzés, ellenőrzés és átvizsgálás, a csomagok és szállítmányok biztonsága, fegyverek és biztonsági vonatkozású területek;

- c) egyéb általános szakmai képzés, amelyek a megfelelő alkalmassági igazolások megszerzését eredményezik, pl. előtér vezetői engedély;

- d) egyéb általános szakmai biztonsági képzések, többek között a következő területeken: jog, fegyverekkel és robbanóanyagokkal kapcsolatos ismeretek, az ellenőrzési eljárások alapjai és a röntgenképek kiértékelése;

- e) néhány általános képzés, pl. minőségirányítás és eljárások (ISO/DIN 9001 szabvány).

- (17) A képzések megfelelnek a vonatkozó nemzeti és európai jogszabályoknak. A DHL valamennyi biztonsági alkalmazott számára átfogó képzést tervez a biztonsági vonatkozású kérdésekben, azonban ha az állami támogatás elmarad, ez a képzés a minimális mértékre, azaz az általános szakmai biztonsági képzésre korlátozódna. Azt is számításba vették itt, hogy az egyéb általános megtartott biztonsági képzéseket csak korlátozott számú munkatársnak kínálják, akik aztán ismereteiket továbbadnák a többi munkatársnak.

- (18) Németország adatai szerint alternatív megoldásként ebben az esetben is lehetséges a külső cégtől való megrendelés, amikor is az ehhez kapcsolódó költségek mintegy [(15–30 %)]-kal (*) a DHL személyzeti költségei alatt maradnának.

c) A középszintű vezetés képzése

- (19) A középszintű operatív vezetők képzése a logisztikai központ egészében alkalmazott munkatársakra irányul. A Bizottság értelmezésében ők először átesnek az előbb említett képzéseken, és csak ezt követően részesülnek részletesebb ismereteket nyújtó képzésben az általuk irányítandó területekhez kapcsolódóan. A képzés kiterjed olyan területekre is, mint amilyen a munkajog, a kommunikáció alapjai, személyzetirányítás, konfliktuskezelés, idegen nyelvek és csapatépítés.

2.2.2 DHL EAT

- (20) A DHL EAT tevékenységei főként a légi járművek karbantartására irányulnak, mielőtt repülésre bocsátják azokat. A képzések a DHL EAT-nél a következő tevékenységekre vonatkoznak, és összesen 165 foglalkoztatottra irányulnak:

2. táblázat

Foglalkozáscsoport	Létszám	Feladatok
CAT A tanúsítási engedéllyel rendelkező légijármű-szerelők	97	Egyszerű tervezett karbantartás („Line Maintenance”) és az egyszerű hibák elhárítása, az üzembe helyezési bizonyítvány kiállítása előtt
CAT B 1 tanúsítási engedéllyel rendelkező légijármű-technikusok/-szerelők	68	Karbantartási munkák, ideértve a légi jármű szerkezetén, a hajtóművön és az elektronikus rendszereken elvégzendő munkákat, az üzembe helyezési bizonyítvány kiállítása előtt

2.3 Elszámolható képzési költségek és a tervezett támogatás

- (21) Németország a bejelentéskor benyújtott egy áttekintést az elszámolható költségekről, amelyet az eljárás megindításáról szóló határozat is tartalmazott. A képzési projekt keretében az elszámolható összköltségek összege [(10–15)] millió EUR volt, a tervezett képzési támogatás összege pedig 7 753 307 EUR.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (22) A hivatalos vizsgálati eljárást azért indították meg, mert a Bizottságban kételyek merültek fel arra vonatkozóan, hogy a képzési támogatás összeegyeztethető volt-e a közös piaccal.

(*) A szögletes zárójellel helyettesített adatokra szakmai titoktartási kötelezettség vonatkozik.

- (23) A Bizottság különösen azt vonta kétségbe, hogy a képzési projekt végrehajtásához ténylegesen szükség volt-e a támogatásra. A Bizottság utalt arra, hogy az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében egy képzési támogatás csak akkor tekinthető a közös piaccal összeegyeztethetőnek, ha az a kedvezményezett tevékenységéhez nem közvetlenül szükséges. Ezzel kapcsolatban a Bizottság utalt korábbi döntéshozatali gyakorlatára ⁽⁵⁾. A Bizottság okkal feltételezte, hogy a kedvezményezettnek a támogatás nélkül is legalább egy bizonyos mértékig hasonló képzést kellene kínálnia foglalkoztatottjai számára.
- (24) Egyrészt a DHL nyilvánvalóan jelentős beruházást hajtott végre a logisztikai központ esetében, és azt működésbe is akarta állítani. Németország megerősítette, hogy a belgiumi munkavállalók alapvetően nem voltak készek a németországi váltásra. A működés megkezdéséhez ezért a DHL-nek új munkatársakat kellett alkalmaznia.
- (25) Másrészt a logisztikai központ működésbe állításához szükségesnek tűnt egy bizonyos, nagyrészt szakmai jellegű képzés a munkatársak számára, amelynek a következő területekre kellett kiterjednie:
- a) **A kereskedelmi tevékenységhez szükséges, vállalat-specifikus ismeretek átadása:** bizonyos, a DHL-re szabott szállítási rendszerekre vonatkozó ismeretek.
 - b) **Bizonyos, a kereskedelmi tevékenységre vonatkozóan törvényben előírt képesítés megszerzése:** másként fogalmazva ez annyit tesz, hogy meghatározott számú munkatársnak ismernie kell a biztonsági szempontokat. Ezt törvény írja elő, és ehhez hivatalos képesítésre van szükség. Ez a követelmény arra vezethető vissza, hogy a DHL szolgáltatásai természetszerűleg jelentős biztonsági kockázatot rejtjenek magukban.
 - c) **A logisztikai központ működéséhez közvetlenül szükséges általános, szakmai képzés:** ez a II. előtéri kiszolgálók számára szóló tanfolyamokra vonatkozik, amelyek olyan képzési területeket érintenek, mint amilyen a légijármű-szállítás, a légi jármű jégmentesítése, az előtéri vezetői engedély, az anyagmozgatói engedély és az előtéri biztonság.
 - d) **Képzés a munkahelyen a légi szállítási forgószalag zökkenőmentes működésének biztosítása céljából:** e képzés keretében a képzés résztvevői megismerkednek a munkafolyamatokkal, aminek a légi szállítási ágazatban rendkívül nagy a jelentősége, mivel a légi járművek megrakodásának feszes ütemterv szerint kell történnie, és egyetlen hiba is hatalmas késéseket vonhat maga után.
- e) **Egyéb általános ismeretek átadása:** olyan ismeretek, amelyekre a b)–d) pont nem vonatkozik.
- (26) Harmadrészt a Bizottság kétségbe vonta, hogy a DHL képes lenne a helyi vagy az európai munkaerőpiacon az előbb említett képességekkel rendelkező munkaerőt toborozni a működtetéshez szükséges létszámban.
- (27) Negyedrészt a Bizottság kétségbe vonta, hogy a már szakképesítéssel rendelkező munkaerő alkalmazása megfelelő alternatívát kínálna az üzemen belüli képzéssel szemben. A Bizottság abból indult ki, hogy a DHL-nek legalább a vállalat-specifikus képzést és a biztonsági képzéseket mindenképpen biztosítani kell, mivel vállalat-specifikus szakképzést külső oktatók nem nyújthatnak, és a DHL-nek megfelelő biztonsági képzést kell igazolnia.
- (28) Ötödészt a Bizottság kétségbe vonta, hogy a DHL tényleg lemondhatna a képzési csomag egyes tanfolyamairól, ezenkívül a bejelentés szerint különösen a légi szállítmányokkal kapcsolatos földi műveleti tevékenységeket végző előtéri kiszolgálók számára előírás, hogy azoknak a személyeknek is végig kell járniuk a teljes képzést, akik már rendelkeznek megfelelő képesítésgazdáltsággal. Ezenkívül kérdésesnek tűnt, hogy elegendő lenne-e valóban csak korlátozott számú munkatársat kiképezni, mert ez hátrányosan érinthetné a zökkenőmentes működést. Emellett a DHL a teljes személyzetet már tudatosan a képzésre tekintettel alkalmazta, így nem lenne célszerű elhagyni a tervezett képzést, és olyan munkatársaknak fizetni, akik nem végzik el a feladatukat.
- (29) Hatodészt a Bizottság kételkedett a DHL azon állításában, hogy a támogatás elmaradása esetén a tervezett képzések elkerülése céljából különböző szolgáltatásokkal külső vállalkozásokat bízna meg, mert egyfelől kiegészítő jelleggel ebben az esetben is szükség lett volna az a), b) és d) pont szerinti képzések némelyikére, másfelől pedig a DHL teljes beruházása a lipcse-hallei telephelyen éppen arra irányul, hogy az expressz csomagküldő szolgáltatással összefüggő valamennyi tevékenységet saját munkatársak végezzék, és – amint arra a Bizottság a német hatóságokkal folytatott megbeszélésekből következtetett – ezeket a szolgáltatásokat akár más, ugyanazon a repülőtérén működő versenytársainak kínálja.
- (30) Ezzel szemben a Bizottság – egy ponttól eltekintve – nem kételkedett abban, hogy a képzési költségeket alapvetően helyesen számították ki. A Bizottság egyedül azzal kapcsolatban fogalmazott meg aggályokat, hogy a képzés nagy részére a munkahelyen kerülné sor, és ezért ezeket a munkaórát a képzés résztvevői számára vélhetőleg képzési költség címén levonnák a bérből.

⁽⁵⁾ Lásd a 2007. április 4-i 2007/612/EK bizottsági határozatot, az antwerpeni General Motors Belgium, HL L 243., 2007.9.18., 71. o., és a 2006. július 4-i 2006/938/EK bizottsági határozatot, Ford Genk, HL L 366., 2006.12.21., 32. o.

4. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (31) Németország kifejti, hogy a bejelentett képzési támogatás eleget tesz az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a képzési támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 68/2001/EK bizottsági rendeletben ⁽⁶⁾ megfogalmazott valamennyi összeegyeztethetőségi követelménynek. Németország egyrészt kielégítő módon igazolta, hogy a munkahelyen folyó képzés ideje nem számít munkaórának.
- (32) Másrészt Németország vitatja, hogy a Bizottság a szóban forgó esetben jogosult lenne a szükségességi követelmény alkalmazására, mivel azzal megsértené az egyenlő bánásmód alapelvét. Ennek az újabb szempontnak nincs jogalapja, és ellentmond a vonatkozó közösségi jogi előírásoknak, illetve a Bizottság döntéshozatali gyakorlatának.
- (33) Németország kifejti, hogy a 68/2001/EK rendelet 11. preambulumbekzdése felsorolja azt a három kritériumot, amelyek alapján vizsgálható, hogy egy támogatás a szükséges minimumra korlátozódik-e; és e kritériumok a következők: a nyújtott képzés típusa, a vállalkozás mérete és földrajzi elhelyezkedése. E három kritérium alapján dönthető el, hogy a támogatási intézkedések rendelkeznek-e ösztönző hatással és arányosak-e. A képzési támogatásokról szóló közösségi keretrendszer ⁽⁷⁾ szerint az ösztönző hatást pusztán az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) vagy c) pontja szerint regionális támogatásra jogosult területen kívüli nagy vállalkozások számára nyújtott szakosított képzések támogatása esetén nem feltételezik. Mivel a bejelentett képzési projekt azonban több mint 80 %-ban általános képzésekből áll, és egy, az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti regionális támogatásra jogosult területen lévő vállalkozást érint, a képzési támogatás ösztönző hatása adott. Ezenkívül a bejelentett támogatás esetében nem lépték át a maximális támogatási intenzitásokat, így a képzési támogatás pozitív hatása arányban áll a verseny torzulásaival, és eleget tesz az arányosság követelményének.
- (34) Harmadrészt Németország hangsúlyozza, hogy a Bizottságot a bejelentési kötelezettséggel érintett projektek ellenőrzése esetében is kötik a 32. preambulumbekzdésben említett összeegyeztethetőségi követelmények. Németország kifejti, hogy a bejelentési kötelezettség alól mentesített támogatások és az 1 millió EUR küszöbértéket meghaladó, ezért bejelentési kötelezettséggel érintett támogatások tekintetében nem szabad eltérő összeegyeztethetőségi követelményeket alkalmazni; a bejelentési kötelezettséggel érintett projekteket nem szabad megszo-
- rítóbb módon ellenőrizni, mint a bejelentési kötelezettséggel nem érintetteket. Következésképpen egy képzési támogatás akkor összeegyeztethető a közös piaccal, ha eleget tesz a 68/2001/EK rendeletben meghatározott valamennyi feltételnek. Németország véleménye szerint a Bizottság sokéves döntéshozatali gyakorlata – pl. a *Volvo Gent* ügyben ⁽⁸⁾ – ezt az értelmezést támasztja alá. Németország kifejezetten felhívja a figyelmet arra, hogy a Bizottságnak azt is figyelembe kell vennie, hogy a DHL képzési projektje megfelel a *Webasto*-határozatban ⁽⁹⁾ meghatározott feltételeknek.
- (35) Negyedrészt az eltérő vizsgálati követelmények alkalmazása sérti a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód alapelvét.
- (36) Ötödészt Németország kifejti, hogy a *Ford Genk* és *GM Antwerp* támogatási ügyekben hozott bizottsági határozatok nem megfelelő precedensek a szóban forgó ügy vonatkozásában, mivel más tényálláson alapulnak. Míg az előbb említett két esetben a képzési támogatás egy új modell bevezetésére, illetve a munkatársak továbbfoglalkoztatására szolgált, a DHL esetében a képzési támogatás az új munkatársak képzésére irányul egy újonnan épült logisztikai központ működéséhez. A DHL-projekt ezenkívül a következő pontokban tér el a két másik esettől: a DHL képzési intézkedései esetében több mint 80 %-ban általános képzésről van szó; a vállalkozás egy, az EK-Szerződés 87. cikke 3. bekezdésének a) pontja szerinti regionális támogatásra jogosult területen található; a DHL új munkahelyeket akar létrehozni a logisztikai központ megépítésével; továbbá a légi szállítási ágazat az autóiparral szemben nem szenved kapacitásfellestől, hanem magas növekedési ráta jellemzi.
- (37) Hatodészt Németország kiegészítő információkat közöl az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kérdésekben. Németország kifejti, hogy a vonatkozó jogszabályok minimumszabályokat állapítanak meg a képzettségi fokra vonatkozóan. Az egy vállalkozás által alkalmazandó megfelelően képzett munkavállalók minimális számáról azonban nem rendelkeznek. Ugyanakkor Németország feltünteti, hogy a logisztikai központ működésének megkezdéséhez hány munkatársra van szükség, és arra a következtetésre jut, hogy a pótlólagos munkatársak képzése meghaladta az üzem függvényében szükséges mértéket. Egy külső képzési tanácsadó Németország által benyújtott tanulmánya szerint a DHL a lipce-hallei telephelyen a logisztikai központ működését gond nélkül megkezdheti a bejelentett képzési projektben tervezettnél alacsonyabb létszámú képzett munkatárssal is.

⁽⁶⁾ HL L 10., 2001.1.13., 20. o.

⁽⁷⁾ HL C 343., 1998.11.11., 10. o.

⁽⁸⁾ A Bizottság 2008. március 11-i határozata a C 35/07 sz. állami támogatásról, *Volvo Cars Gent*. A Hivatalos Lapban még nem tették közé.

⁽⁹⁾ A Bizottság 2006. május 16-i határozata az N 635/05 sz. állami támogatásról, *Webasto Portugal*, HL C 306., 2006. december 15., 12. o.

5. AZ ÉRINTETT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (38) A támogatás kedvezményezettje, a DHL is megküldte észrevételeit, amelyekben Németországhoz hasonlóan kifejti, hogy a Bizottság az összeegyeztethetőség vizsgálata során eltért a korábbi ügyekben követett általános döntéshozatali gyakorlatától. Ugyanakkor a bejelentett támogatás eleget tesz a 68/2001/EK rendeletben megfogalmazott valamennyi követelménynek. Ez a megközelítés sérti a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód alapelvét, amelynek alapján nem lenne szabad másként eljárni, mint ahogy azt a képzési támogatásokról szóló korábbi határozatokban tette, amelyekben a szükségszerűség kérdését nem vizsgálták részletekbe menően. Ezenkívül a Ford Genk és GM Antwerp támogatási ügyekben hozott határozatok nem tükröznék az általános döntéshozatali gyakorlatot, mivel ezek az ügyek másként épültek fel, és tényállásukat nem lehet a DHL Leipzig ügyre vetíteni. Ehelyett a DHL utal a Webasto számára képzési támogatás engedélyezéséről szóló bizottsági határozatban 2006 júniusában alapul vett követelményekre, amelyek alapján a DHL képzési projektjének is összeegyeztethetőnek kell lennie a közös piaccal. Végül a DHL megismétli, hogy a bejelentett képzési projekt esetében történő eltérő eljárás nem megengedhető hátrányos bánásmódot eredményezne a DHL-lel szemben.

- (39) A DHL továbbá kiegészítő információkat közöl az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatban felvetett kérdésekben. Egyrészt a vonatkozó nemzeti, európai és nemzetközi jogszabályok csak tartalmi követelményeket határoznak meg a munkatársak képzésére és szakképzésére vonatkozóan a légi szállítással és a légi járművekkel kapcsolatos tevékenységek terén, és nem rendelkeznek a munkatársak minimális létszámáról. Másrészt a tervezett képzések nem csak a jogszabályi követelmények teljesítésére szolgálnának, hanem meg is haladnának az előírt mértéket. Ezáltal a jogszabályi követelményeket meghaladó valamennyi intézkedés tekintetében alternatív megoldásokat lehetne megfontolni (pl. kiszervezés és külső cégektől történő megrendelés). Mivel ezek az alternatívák csak elméleti lehetőségek, a DHL nem készítettett olyan részletes költségelemzést, amely számba venné a mindenképpen szükséges kötelező és/vagy minimális képzés költségeit, egyúttal pedig kimutatná a külső cégtől történő megrendelés és/vagy a már képzett szakemberek alkalmazásának járulékos költségeit. A DHL az ágazatban szokásos képzési szintről sem rendelkezik információval.
- (40) A DHL egyik versenytársa, a UPS is megküldte észrevételeit, amelyben a vállalkozás a Bizottság álláspontjához csatlakozik. A UPS kifejti egyrészt, hogy a DHL Hub és a DHL EAT új munkatársainak alkalmazása esetében mindenképpen végre kell hajtani bizonyos képzési és bemutató intézkedéseket. A képzések tehát egy bizonyos mértékig szükségszerűek, és azokat a vállalkozásnak a támogatás nélkül is végre kellene hajtania.

- (41) Másrészt a UPS kifejti, hogy a vonatkozó nemzeti és európai jogszabályok arra kötelezik a DHL-t, hogy munkatársai – pl. a meghatalmazott ügynökök – számára minimális szintű képzést nyújtson. A polgári légi közlekedés védelme területén közös szabályok létrehozásáról szóló, 2002. december 16-i 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁰⁾ értelmében a meghatalmazott ügynököket a meghatalmazott hatóságnak (ebben az esetben a német légi közlekedési hivatalnak, a *Luftfahrt-Bundesamt*-nak) kell kijelölnie, felhatalmaznia és jóváhagynia. E célból a *Luftfahrt-Bundesamt* iránymutatásokat fogadott el, és kiadott egy mintatantervet, amely meghatározza az előírt képzéseket. A DHL EAT munkatársainak kötelező képzését a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet⁽¹¹⁾ szabja meg. Harmadrészt a DHL az új munkahelyek létrehozásához regionális támogatásban részesült, így nem lehet abból kiindulni, hogy a DHL lemondana a képzési intézkedésekről, kevesebb munkavállalót alkalmazna, és ehelyett a külső cégektől történő megrendelés és a kiszervezés mellett döntene.

6. TÁMOGATÁSI JOGI ÉRTÉKELÉS

6.1 Az állami támogatás megléte

- (42) A Bizottság véleménye szerint az intézkedés az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatás, amelyet állami forrásokból származó támogatás formájában nyújtanak. Az intézkedés szelektív jellegű, mert a DHL-re korlátozódik. A szelektív támogatás magában rejtje a verseny torzulásának veszélyét, mert előnyben részesíti a DHL-t más, támogatási forrásokban nem részesülő versenytársakkal szemben. Végül megállapítható, hogy az expressz csomagküldő szolgáltatók piacán, ahol a DHL a vezető vállalkozások közé tartozik, intenzív kereskedelmet folytatnak a tagállamok között.
- (43) Németország a 68/2001/EK rendelet alapján kéri a támogatás engedélyezését.
- (44) A 68/2001/EK rendelet 5. cikke szerint az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség alóli mentesítés nem vonatkozik az olyan támogatásra, amelyet 1 millió EUR-t meghaladó összegben egy vállalkozás egyetlen képzési projektje kap. A Bizottság megállapítja, hogy a tervezett támogatás összege 7 753 307 EUR, amelyet egyetlen vállalkozásnak fizetnek ki, valamint a képzések egyetlen projektbe tartoznak. A Bizottság véleménye szerint ezért a tervezett támogatás a bejelentési kötelezettség hatálya alá esik, amelynek Németország nem tett eleget.

⁽¹⁰⁾ HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

⁽¹¹⁾ HL L 315., 2003.11.28., 1. o.

- (45) A 68/2001/EK rendelet 16. preambulumbekzdése megerősíti az 5. cikk alapjául szolgáló szándékot, és kifejti, hogy az ilyen támogatásokat nem lehet mentesíteni: „Indokolt, hogy a nagy összegű támogatásokról a Bizottság egyedi elbírálás alapján döntsön, azok hatályba lépése előtt.”

- (46) Egy olyan képzési támogatást tehát, amelyre nem vonatkozik a 68/2001/EK rendelet mentességi szabálya, a Bizottságnak korábbi határozataival⁽¹²⁾ összhangban egyedileg kell megítélnie⁽¹³⁾ az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, mielőtt adott esetben engedélyezheti a támogatás végrehajtását. Az egyedi vizsgálat során ugyanakkor a Bizottság analóg módon a 68/2001/EK rendelet alapelveire támaszkodik. Ez különösen azt jelenti, hogy meg kell vizsgálni, hogy az említett rendelet 4. cikkében meghatározott alaki mentességi feltételek teljesülnek-e, valamint hogy a támogatás jelentette ösztönzésre szükség van-e ahhoz, hogy a kedvezményezett végrehajtsa a képzéseket.

6.2 Összeegyeztethetőség a közös piaccal

- (47) A Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozatban vizsgálta, hogy a bejelentett projekt megfelel-e a 68/2001/EK rendelet 4. cikke szerinti mentességi feltételeknek.
- (48) Egyrészt megállapítható, hogy a megadott támogatási intenzitás nem haladja meg a 68/2001/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében a szakosított képzésekre meghatározott 35 %-os ([...] 35 %-a = [(kb. 5–25 %)]), illetve az említett cikk (3) bekezdésében az általános képzésekre meghatározott 60 %-os támogatási felső határt ([...] 60 %-a = [(kb. 75–95 %)]). Mivel a projektekre az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti regionális támogatásra jogosult területen kerül sor, Németország a 25 %-os és 50 %-os felső határt 10 százalékponttal növelheti.
- (49) Másrészt az intézkedés elszámolható költségei összhangban állnak a 68/2001/EK rendelet 4. cikkének (7) bekezdésével. A vizsgálat megerősítette, hogy a képzésben részt vevők elszámolható költségei nyilvánva-

lóan az egyéb elszámolható költségek teljes összegére korlátozódnak. Németország igazolta, hogy bár a képzés nagy része a munkahelyen folyik, munkaóra nem keletkezik.

6.3 A támogatás szükségessége

- (50) Az eljárás megindításáról szóló határozat fő érve az volt, hogy egy képzés csak akkor nyilvánítható az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a közös piaccal összeegyeztethetőnek, ha az a kedvezményezett tevékenységéhez nem közvetlenül szükséges. A Bizottság megállapította, hogy a támogatás szükségessége általános összeegyeztethetőségi követelmény, és a következő következtetésre jutott: ha a támogatás nem eredményezi több intézkedés végrehajtását, mint amennyire pusztán a piaci erőket figyelembe véve sor kerülne, akkor nem várható, hogy a támogatásnak pozitív, a kereskedelem torzulásait kiigazító hatásai lesznek, így az nem engedélyezhető. Ha a vállalkozás a támogatott intézkedéseket mindenképpen, különösen tehát támogatás nélkül is végrehajtotta volna, az érintett képzési támogatás esetében nem lehet abból kiindulni, hogy az az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a gazdasági fejlődés „előmozdítására” szolgál, illetve a 68/2001/EK rendelet 10. preambulumbekzdése szerint hozzájárul a piaci hiányosság kiigazításához, ami arra vezet, hogy a vállalkozások általában a szükségesnél kevesebbet fektetnek be munkavállalóik képzésébe⁽¹⁴⁾. Ez nem érinti a 68/2001/EK rendelet szerinti a bejelentési kötelezettség alól mentesített támogatásokat, amelyek esetében elsődlegesen abból indulnak ki, hogy a gazdasági fejlődés előmozdítását szolgálják.
- (51) Az, hogy a Bizottság az ösztönző hatás meglétét vizsgálja, és a törvényben előírt képzések esetében ezt tagadja, Németország véleménye szerint egy új megközelítést jelent, amely nem áll összhangban a közösségi előírásokkal, önkényesen eltér az eddigi döntéshozatali gyakorlattól, és a képzési támogatások regionális politikai célokból történő nyújtását lehetetlenné teszi. A Bizottság az alábbi okokból nem tud egyetérteni ezekkel az érvekkel:

⁽¹²⁾ Lásd a *Ford Genk* ügyben hozott bizottsági határozatot; a *General Motors Belgium* ügyben hozott bizottsági határozatot; az *Auto-Europa Portugal* ügyben hozott bizottsági határozatot; a *Volvo Cars Gent* ügyben hozott bizottsági határozatot.

⁽¹³⁾ A 68/2001/EK rendelet 16. preambulumbekzdése rendelkezik így.

⁽¹⁴⁾ A képzési támogatások vonatkozásában a 68/2001/EK rendelet 10. preambulumbekzdése így szól: „A képzés rendszerint jótékony külső hatást gyakorol a társadalom egészére, minthogy növeli a szakképzett munkaerő-tartalékot, amelyből más vállalatok is meríthetnek, erősíti a Közösség iparának versenyképességét, és fontos szerepet játszik a foglalkoztatási stratégiában. Tekintettel arra, hogy a Közösségben a vállalkozások általában a szükségesnél kevesebbet fektetnek be munkavállalóik képzésébe, az állami támogatás hozzájárulhat e piaci hiányosság kiigazításához, következtetésképpen bizonyos feltételek mellett összeegyeztethetőnek tekinthető a közös piaccal, és ezért mentesíthető az előzetes bejelentési kötelezettség alól.” Ezt kiegészíti a 11. preambulumbekzdés azzal a megállapítással, hogy biztosítani kell, hogy „az állami támogatás – pusztán piaci erők által teljesíthetetlen – közösségi cél eléréséhez szükséges minimumra korlátozódjék [...]”.

- (52) Elsőként emlékeztetni kell arra, hogy a képzési támogatásokat meg kell vizsgálni a 68/2001/EK rendelet alapján, amelynek 4. preambulumbekzdése a következőképpen rendelkezik: „Ez a rendelet nem érinti a tagállamok képzési támogatások bejelentésére vonatkozó lehetőségét. Az ilyen bejelentéseket a Bizottság különösen az e rendeletben foglalt kritériumok figyelembevételével, illetve az alkalmazandó közösségi iránymutatásokkal és keretrendszerekkel összhangban értékeli, amennyiben vannak ilyen iránymutatások és keretrendszerek.”
- (53) Ezenkívül a 16. preambulumbekzdés megerősíti: „Indokolt, hogy a nagy összegű támogatásokról a Bizottság egyedi elbírálás alapján döntsön, azok hatályba lépése előtt. Ennek megfelelően az egy meghatározott összeget meghaladó támogatásokat, amelynek a felső határát 1 000 000 EUR-ban kell megállapítani, ki kell zárni az e rendelet alapján történő mentesítésből, és azok továbbra is a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében foglalt követelmények hatálya alá tartoznak.”
- (54) Végül a 4. preambulumbekzdés kimondja: „E rendelet hatályba lépésének napjától a képzési támogatásokról szóló keretrendszert hatályon kívül kell helyezni, mert annak tartalma helyébe ez a rendelet lép.”
- (55) Mivel a tervezett támogatás meghaladja az 1 millió EUR-t, nem kétséges, hogy be kell jelenteni, és a Bizottságnak engedélyeznie kell. Emellett az is bizonyos, hogy egy ilyen támogatásnak alapvetően eleget kell tennie a 68/2001/EK rendelet 4. cikkében meghatározott mentesítési feltételeknek.
- (56) Németország megkérdőjelezi azonban, hogy a Bizottság ezen túlmenően jogosult-e vizsgálni a támogatás ösztönző hatását. A Bizottság véleménye szerint az állami támogatás koncepciója és különösen a szükségeségi követelmény azt foglalja magában, hogy a támogatás ösztönző hatással bír a kedvezményezettre. Nem szolgálhatja a közérdeket, ha az állam olyan intézkedéseket (pl. képzéseket) támogat, amelyeket a kedvezményezett egyébként is végrehajtott volna. A 68/2001/EK rendelettel, az „Állami támogatások” című cselekvési tervvel és a támogatások közös piaccal való összeegyeztethetőségét meghatározó követelményekkel kapcsolatos joggyakorlattal összhangban a Bizottság legutóbbi határozatai (*Ford Genk*, *GM Antwerp*) esetében célzottan vizsgálta az érintett képzési támogatások ösztönző hatását is.
- (57) Álláspontjának alátámasztása céljából Németország egyrészt kifejti, hogy a bejelentési kötelezettséggel érintett támogatások közös piaccal való összeegyeztethetőségét a rendeletben meghatározott követelmények alapján kell vizsgálni, és ebben az összefüggésben idézi a 68/2001/EK rendelet 4. preambulumbekzdését, amely szerint a támogatásokat „a Bizottság különösen az e rendeletben foglalt kritériumok figyelembevételével [...] értékeli”. Németország ezzel kapcsolatban figyelmen kívül hagyja, hogy a „különösen” kifejezés éppen azt jelenti, hogy az egyedi vizsgálat nem korlátozódik a 68/2001/EK rendeletben előírt támogatási jogi értékelésre. Mivel a 16. preambulumbekzdés kifejezetten utal arra, hogy a megfelelő támogatásokat továbbra is külön kell vizsgálni, nem kérdéses, hogy ez a vizsgálat nem korlátozódik az említett rendeletben meghatározott kritériumokra, és közvetlenül az EK-Szerződés 87. cikke alapján kell lefolytania.
- (58) Másrészt Németország kifejti, hogy a 68/2001/EK rendelet a képzési támogatásokról szóló 1998. évi közösségi keretrendszer figyelembevételével kell értelmezni, amelyet az említett rendelet hatálybalépése előtt alkalmaztak, és amely meghatározta azokat a követelményeket, amelyek alapján magas támogatások esetén az ösztönző hatás meglétét vizsgálták. A közösségi keretrendszer alapján különösen akkor feltételeztek ösztönző hatást, ha egy, az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) vagy c) pontja szerinti regionális támogatásra jogosult területen képzési projektet hajtottak végre. A Bizottság ezt a gondolatmenetet nem fogadhatja el, hiszen a 68/2001/EK rendelet 4. preambulumbekzdése nem hagy kétséget afelől, hogy e rendelet hatálybalépésével a képzési támogatásokról szóló közösségi keretrendszer hatályát veszítette. A Bizottság szándéka arra irányult, hogy a 68/2001/EK rendelettel felváltsa a közösségi keretrendszert, és az említett rendeletnek ez is volt a hatása. Ez egyrészt más nyelvi változatokból válik világossá, amelyekben a 68/2001/EK rendelet 4. preambulumbekzdése egyértelműen úgy fogalmaz, hogy a közösségi keretrendszert „hatályon kívül kell helyezni, mert annak tartalma helyébe ez a rendelet lép”. Másrészt korábbi bizottsági határozatok is kifejezetten ezt állapítják meg ⁽¹⁵⁾. Ezenkívül az említett rendelet nem veszi a közösségi keretrendszerből azt a jogi vélelmet, hogy adott az ösztönző hatás, inkább teljesen tudatosan általános formában állapítja meg, hogy a képzési támogatások bizonyos feltételek mellett a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők ⁽¹⁶⁾. Ha azonban egy vállalkozás mindenképpen, tehát különösen a támogatás nélkül is végrehajtotta volna a támogatott intézkedést, akkor ennek a támogatásnak nincs ösztönző hatása.
- (59) Harmadrészt Németország és különösen a kedvezményezett kifejti, hogy egy támogatás szükségességének az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján történő további vizsgálata azt jelentené, hogy a teljes 68/2001/EK rendelet ellentmond a Szerződés ezen rendelkezésének. Itt nyilvánvalóan azt feltételezik, hogy a támogatás szükségességének vizsgálatára nem kerül sor. A Bizottság ezt az érvelést sem tudja elfogadni, mert az nyilvánvalóan figyelmen kívül hagyja, hogy az említett rendelet követelményeinek eleget tevő, 1 millió EUR alatti támogatások esetén abból indulnak ki, hogy a szükségességi követelmény is teljesül.

⁽¹⁵⁾ Lásd pl. a *Sabena*-ügyben 2001. július 18-án hozott 2001/698/EK bizottsági határozatot, HL L 249., 2001.9.19., 21. o., amelynek 28. preambulumbekzdése így szól: „... Ezt a keretrendszert azóta felváltotta az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a képzési támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 68/2001/EK bizottsági rendelet.”

⁽¹⁶⁾ Az 50. preambulumbekzdés részletesebben kitér a 68/2001/EK rendeletnek az ösztönző hatással kapcsolatos megállapításaira.

(60) Negyedrészt Németország azt állítja, hogy a Bizottság eltér a korábbi ügyekben követett eljárásától, amelyek során nem vizsgálta, hogy van-e ösztönző hatás. Ez nem felel meg a valóságnak. A Bizottság ugyanakkor kifejtette, hogy eljárását a finomított gazdasági szemléletmód alapján módosította. Erre a módosításra a *Ford Genk* és a *GM Antwerp* támogatási ügy részletes vizsgálata keretében került sort, amikor is kifejezett utalás történt az új megközelítésre. Azonban Németország kifejti, hogy a Bizottság eljárása nem koherens, mivel a hivatalos vizsgálati eljárásnak a *Ford Genk* ügyben történt megindítását követően legalább két esetben, mégpedig a *BMW Österreich* (N 304/2005) ⁽¹⁷⁾ és a *Webasto*- (N 653/2005) ügyben megfelelő vizsgálat nélkül, illetve más vizsgálat alapján hozta meg határozatát. A Bizottság azonban utal arra, hogy ezek a határozatok részletes vizsgálat nélkül és azt megelőzően születtek, hogy a fent említett két részletes vizsgálat – amelyek esetében a Bizottság áttért egy differenciáltabb megközelítésre – közül az első lezárult. Vitathatatlan, hogy a Bizottság – ha erre elegendő oka van – finomíthatja és módosíthatja vizsgálati módszerét. Ez így volt a *Ford Genk* és a *GM Antwerp* ügyben, de nem ez volt a helyzet a korábbi támogatási ügyekben. Következésképpen a Bizottság a *Ford Genk* támogatási ügy végleges határozatának meghozatala előtt továbbra is támaszkodhatott régi döntéshozatali gyakorlatára.

(61) Ötödészt Németország és a kedvezményezett vitatja, hogy a Bizottság hivatkozhatna a *Ford Genk* és a *GM Antwerp* támogatási ügyre, mert azok a DHL ügyétől eltérő tényálláson alapulnak. A Bizottságnak sokkal inkább a *Webasto* támogatási ügyben hozott határozatra kellett volna támaszkodnia. Semmiképpen sem lehet azzal érvelni, hogy a DHL-nek nyújtott támogatást másként kell kezelni azért, mert a másik két esettől eltérően nem az autóparrára vonatkozik. A *Webasto* támogatási ügyben hozott határozatban – amelyre Németország és a kedvezményezett hivatkozik – is az autóparráról van szó. Az egyetlen különbség valószínűleg abban rejlik, hogy az első két esetben már meglévő termelőegységek szerepeltek, míg a DHL és a *Webasto* újonnan épített üzemeket érint. A Bizottság nem tudja elfogadni, hogy míg az első két esetben egyértelműen működési támogatásnak számít minden olyan intézkedéshez nyújtott támogatás, amelyet egyébként is végrehajtottak volna, addig egy újonnan épült üzemből egy olyan képzés esetében, amelyet egyébként is végrehajtottak volna, ne legyen szó működési támogatásról. Ebben az esetben is olyan intézkedésekhez kap a vállalkozás támogatást, amelyeket mindenképpen végre kellene hajtania.

(62) Ezenkívül egy újonnan épült üzem esetében azokat a képzéseket, amelyeket egyébként is végrehajtottak volna,

nem lehet olyan megfontolásokkal indokolni, amelyek a regionális támogatás nyújtásához szolgálnak alapul, mivel a regionális hátrányokat regionális beruházási támogatásokkal és nem képzési támogatásokkal kell kiegyenlíteni. Ezzel kapcsolatban Németország kifejti, hogy a szükséges és átfogó képzés állami támogatásának lehetősége jelentős szerepet játszott a DHL-nek a telephely áthelyezésével kapcsolatos végleges döntésében. A Bizottság azonban megállapítja, hogy az Európai Unióban megszokott, hogy a telephellyel, a telephely áthelyezésével kapcsolatos döntések során a vállalkozások igyekeznek csökkenteni költségeiket, és növelni a rentabilitást. A termelés áthelyezését tervező vállalkozások gyakran több, különböző tagállamokban fekvő, egymással versengő telephelyet is mérlegelnek. A telephelyről szóló döntés végül nemcsak a várható működési költségektől (ideértve a megfelelő képzettséggel gyakran nem rendelkező új munkaerő képzésének költségeit is) és egyéb gazdasági előnyöktől és hátrányoktól (pl. az üzemidőre vonatkozó helyi előírások) függ, hanem bizonyos mértékig attól a lehetőségtől is, hogy igénybe lehet-e venni állami támogatást (azaz regionális támogatást). A Bizottság nem tudja elfogadni az előbb említett érvet, mivel a regionális beruházási támogatásokkal ellentétben a képzési támogatások célja nem az, hogy befolyásolják a telephellyel kapcsolatos döntést, hanem az, hogy a kiegyenlítés a Közösségben a nem kielégítő képzési beruházásokat. Valamely regionális támogatásra jogosult terület alacsonyabb képzettségi szintje regionális probléma, amelyet regionális beruházási támogatással kell kezelni.

(63) A benyújtott információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy DHL-nek mindenképpen, a támogatás nélkül is meg kellene valósítania a munkavállalói számára a képzések nagy részét. Ez lényegében két megállapításból következik, amelyek az alábbiakban részletesebben kifejtésre kerülnek. Egyrészt a munkatársak képzésére szükség van a logisztikai központ működésének megkezdéséhez, másrészt pedig a képzési intézkedések nagy részét törvény írja elő.

a) A működéshez szükséges képzések

(64) A képzés szükségességével kapcsolatban megállapítható, hogy a DHL lipcse-hallei (Németország) telephelyre történő áthelyezése egy új vállalkozás alapításához hasonló hatásokkal bír annyiban, hogy a működés megkezdéséhez a DHL-nek új munkavállalókat kell alkalmaznia. A működési követelményeknek láthatóan háromféleképpen lehet eleget tenni: a DHL alkalmazhat új munkatársakat, akiket a vállalkozásnak képzésben kell részesítenie; a DHL alkalmazhat már képzett munkaerőt; vagy – amennyiben nem áll rendelkezésre megfelelő munkaerő – a DHL bizonyos szolgáltatásokat kiadhat alvállalkozóknak.

⁽¹⁷⁾ HL C 87., 2006.4.11., 4. o.

- (65) Egyrészt Németország nem nyújtott be kiegészítő információt, hogy tisztázza a Bizottságnak a DHL lehetőségeivel kapcsolatos kétségeit a megfelelően képzett munkaerőnek az új telephelyen történő alkalmazását illetően. Németország inkább azt igazolta, hogy a brüsszeli – a DHL korábbi telephelye itt volt – munkatársak alapvetően nem voltak készek egy németországi váltásra. Másrészt a DHL nem igazolta, hogy képes lenne a működéshez szükséges létszámú, már képzett munkaerőt a helyi vagy az európai munkaerőpiacon toborozni. A helyi munkaerőpiacon nyilvánvalóan nem állnak rendelkezésre megfelelően képzett munkavállalók, és láthatólag az európai légi szállítási piacon is viszonylag nehéz megfelelő szakképzettségű munkaerőt találni.
- (66) Másrészt Németország nem támasztotta alá meggyőzően a DHL azon érvét, hogy a támogatás nélkül több szolgáltatást helyi vállalkozásoktól kell megrendelni, és így elmaradhatnak a tervezett képzések. Németország emellett nem igazolta, hogy a lipcsei repülőtérén megfelelő szolgáltatók állnak rendelkezésre. Mivel azonban egyrészt a külső cégektől történő megrendelés esetén is szükség lenne egyes képzésekre, másrészt pedig a DHL teljes beruházása arra irányult a lipcse-hallei telephelyen, hogy az expressz csomagszállítás valamennyi szolgáltatását saját munkatársak végezzék, és ezeket a szolgáltatásokat akár más, ugyanezen a repülőtérén működő versenytársaknak is felkínálják, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a külső cégektől való megrendelés nem illik a vállalkozás terveibe, és járulékos költségeket okozna.
- (67) Ezenkívül Németország kifejti, hogy a DHL az EK-Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése szerinti regionális támogatásra jogosult területen új munkahelyeket teremt, ezért a belgiumi gépjárműgyártó esetétől eltérően nem egyszerűen csak működési támogatásról van szó, hanem egy újonnan épített üzem támogatásáról, amelynek nem áll a rendelkezésére képzett munkaerő. A Bizottságnak vissza kell utasítania ezt az érvet, mivel a DHL-nek mindenképpen és az új telephely helyétől függetlenül végre kellett volna hajtania a képzéseket a Brüsszelen kívüli új üzem esetében.

b) A törvényben előírt képzések

- (68) A Bizottság rendelkezésére álló információk szerint a legtöbb képzést a nemzeti, illetve az európai jog írja elő. Mivel a DHL által nyújtott szolgáltatások természetesen fokozott biztonsági kockázatot rejtnek magukban, a vonatkozó jogszabályok alapján bizonyos minimumszabályok és biztonsági követelmények vonatkoznak a szállítmányok kezelésére, valamint a légi járművek átvizsgálására és műszaki ellenőrzésére.

A DHL EAT szerelői és technikusai

- (69) Ez vonatkozik az indulás előtti biztonsági ellenőrzés (*preflight check*) és a földi ellenőrzés (*ramp check*) területén is a képzésekre, amelyekre a DHL EAT szerelői és technikusai esetében van szükség. A 2042/2003/EK rendelet értelmében a légi járművek karbantartásában részt vevő munkatársaknak engedéllyel kell rendelkezniük üzembe helyezési bizonyítvány kiállítására. Ezen engedély feltételeit az említett rendelet határozza meg, és azok a megfelelő képzések mértékére és tartalmára vonatkoznak.
- (70) A tervezett képzések megfelelnek az említett törvényi előírásoknak, és két foglalkozáscsoportot érintenek: tanúsítási engedéllyel (CAT A) rendelkező légijármű-szerelők és tanúsítási engedéllyel (CAT B1) rendelkező légijármű-technikusok/-szerelők. Az e két foglalkozáscsoportot érintő képzések a következő modulokat tartalmazzák:
- a) angolnyelv-tanfolyamok (ideértve az angol műszaki nyelve is);
 - b) alapvető műszaki, pl. elektrotechnikai, elektronikai és aerodinamikai ismertek;
 - c) a megszerzett alapvető műszaki ismeretek gyakorlati alkalmazása;
 - d) továbbképzések a CAT B1 számára.
- (71) A DHL EAT valamennyi képzését munkahelyi képzési napok egészítik ki, amelyek egyértelműen meghaladják az elméleti képzési részre jutó munkanapok számát.
- (72) Németország tisztában van azzal, hogy a megfelelő engedéllyel rendelkező, megfelelően képzett szakszemélyzet nélkül a DHL nem kezdheti meg működését. Mivel valamennyi tervezett képzést a 68/2001/EK rendelet írja elő, a német hatóságok elismerik, hogy a DHL nem érhet el megtakarításokat a képzések terén. A német hatóságok ugyanakkor kifejtik, hogy a DHL a támogatás nélkül semmiféle képzést nem hajtana végre, hanem a versenytársak azon munkavállalóit keresné meg, akik már rendelkeznek a szükséges engedéllyekkel, vagy külső cégektől való megrendelés mellett döntene.
- (73) A Németország által benyújtott költségelemzés szerint a külső cégektől történő megrendelés költségei alacsonyabbak, mint a képzések költségeit is tartalmazó személyi költségek (mégpedig mintegy [(5–20 %)]-kal CAT A esetében, és mintegy [(10–30 %)]-kal a CAT B1 esetében). Németország azonban nem bizonyította, hogy egyáltalán léteznek megfelelő szolgáltatók, illetve rendelkezésre állnak.

(74) A versenytársak már képzett munkatársainak alkalmazásával kapcsolatban megállapítható, hogy Németország nem bizonyította, hogy az európai munkaerőpiacon képzett és szakképzett munkaerő áll rendelkezésre, amely kész a lipcse-hallei telephelyre történő váltásra. Németország maga is elismerte, hogy az európai légi közlekedési munkaerőpiacról hiányoznak a képzett és szakképzett szerelők és technikusok.

(75) Németország továbbá benyújtott egy költségelemzést az angolnyelv-tanfolyamokhoz, amelyeket a DHL EAT a szerelők és technikusok számára tervezett. Németország kifejti, hogy ezek általános képzések, amelyek meghaladják az előírt képzéseket. Ezért Németország e tanfolyamok elszámolható költségeit [(0,5–1)] millió EUR-ra becsülte. A Bizottság azonban egyrészt megállapítja, hogy ezeken a tanfolyamokon az angol műszaki nyelvet oktatják. Másrészt a Bizottság megjegyzi, hogy a légi járművek műszaki ellenőrzésének gyakorlata egész Európában egységesítve van, ezért a DHL EAT szerelőinek és technikusainak ismerniük kell az angol műszaki nyelvet. Ezenkívül ezek az angol műszaki nyelvet oktató tanfolyamok a Bizottság értelmezésében a standardizált, előírt képzési programba tartoznak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a DHL-nek a támogatás nélkül is mindenképpen biztosítania kellene az angol műszaki nyelvet oktató tanfolyamokat.

(76) E megállapítások alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az említett képzések mind törvényileg kötelezőek, mind pedig a DHL EAT zökkenőmentes működéséhez szükségesek, ezért azokat a vállalkozás mindenképpen, tehát a támogatás nélkül is végrehajtáná. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a DHL EAT szerelőinek és technikusainak képzési költségei nem elszámolhatóak.

A légi szállítmányokkal kapcsolatos földi művelési tevékenységeket végző előtéri kiszolgálók (II. előtéri kiszolgálók)

(77) A II. előtéri kiszolgálók feladatai a következők: a földi kiszolgáló felszerelések kezelése és vezetése; a légi járművek be- és kirakodása, a repülési okmányok átadása; jelentések készítése és a pilótákkal és a repülőtéri hatóságokkal való kommunikáció. A bejelentett projekt keretében 210 II. előtéri kiszolgálót képeznének ki, amihez [(2–3)] millió EUR összegű elszámolható költséget szabnak meg.

(78) A német jogszabályok szerint csak akkor lehet II. előtéri kiszolgálókat alkalmazni az előtérben, ha képzésben részesültek a földi kiszolgáló felszerelések kezelése (*Arbeitsschutzgesetz* – a német munkavédelmi törvény) és a biztonság (BGV C 10 FBO) terén, és anyagmozgatói

engedéllyel (BGG 925 – *Nem kötött pályás anyagmozgató eszközök vezetőinek képzése és megbízása*) rendelkeznek. Továbbá képzettséggel kell rendelkezniük a veszélyes áruk és azokhoz kapcsolódó kockázatok kezelése terén (*Gefahrstoffverordnung* – a veszélyes anyagokról szóló német rendelet). Végül a II. előtéri kiszolgálókkal szemben egy veszélyes árukkal kapcsolatos képzés elvégzése is követelmény, az IATA veszélyes árukkal kapcsolatos előírásainak megfelelően.

(79) A 77. és 78. preambulumbekzdés magyarázataiból kitűnik, hogy a bejelentett projekt keretében tervezett képzések nagy részét törvény írja elő: ilyenek a légi járművek rendezéséhez szükséges készülékek kezelése, a jégmentesítés (alaptanfolyam), jégmentesítés (továbbképzés), az előtéri vezetői engedély, az előtéri munka és előtéri rendelkezések; a tűzvédelmi képzés; a raktárajtók kezelése; az elsősegély, az anyagmozgatói engedély, az IATA PK 7/8, a földi kiszolgáló felszerelések, az előtéri munka veszélyei, az előtéri biztonsági rendelkezések, a repülőtéri biztonsági rendelkezések. A szállítókonténerek felépítésével megismertető *ULD-Build-up*-tanfolyam különösen a DHL-konténerek kezelésére vonatkozik.

(80) Csak a „G25/41 Munkaegészségügyi vizsgálat” (az összesen 240 képzési órából 4), a „DIN EN 9001:2000 Minőség és eljárások” és a „DIN EN 14001 Környezetgazdálkodás és szervezeti struktúra” (az összesen 240 képzési órából 8) tanfolyam nincs törvényben előírva. Mivel azonban Németország hangsúlyozta, hogy a DHL a logisztikai központ működésével kapcsolatos valamennyi szolgáltatást maga akarja elvégezni, és ezeket még a lipcse-hallei repülőtéren működő versenytársainak is kínálni akarja, azonban Németország nem igazolta, hogy a DHL ezeket a tanfolyamokat a támogatás nélkül nem biztosítaná, ezek a kurzusok nyilvánvalóan a DHL foglalkoztatottjainak szánt képzési csomagba tartoznak, amely a logisztikai központ működésének zökkenőmentes megkezdésének biztosításához szükséges. Ez a logisztikai központ – a hongkongi (Kína) és a wilmingtoni (USA) mellett – a DHL világszerte legfontosabb logisztikai központja. Ezért különösen a „Munkaegészségügyi vizsgálat” tanfolyam tűnik elengedhetetlennek, hiszen ennek keretében arra oktatják a személyzetet, hogy felismerje, ha valamelyik munkatárs veszélyt jelent a munkakörnyezetre, hiszen a DHL zökkenőmentes működésének előfeltétele az előre nem látott zavarok elkerülése és megszüntetése. Ezenkívül a rendelkezésre álló információk alapján azok a II. előtéri kiszolgálók, akik elvégeztek egy ilyen képzést, arra is képesek, hogy értékeljék a jövőbeli munkatársak általános szakmai alkalmaságát. A 25. preambulumbekzdésben található értékelési kerettel összhangban a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy bár törvény nem írja elő a képzéseket, a logisztikai központ zökkenőmentes működéséhez

azonban szükségesek, ezért azokat a DHL mindenképpen végrehajtáná. A minőségi előírásokra vonatkozó tanfolyamot ugyan szintén nem írja elő törvény, azonban a Deutsche Post vezetősége ezt valamennyi DHL-telephely számára kötelezővé tette. A DHL bejelentette, hogy a DIN EN 9001 szerinti képesítésre tekintettel valamennyi DHL-munkatárs célzott képzésben részesül⁽¹⁸⁾. Ezenkívül utaltak arra, hogy 2008 júliusától a DIN EN 14001 szerinti képesítés lép életbe⁽¹⁹⁾. Következésképpen az ezen határozat tárgyát képező képzések egyértelműen szükségesek a vállalkozás üzleti stratégiájában megcélzott előírások teljesítéséhez, ezért azokat támogatás nélkül is végrehajtották volna. Ezenkívül a DHL leányvállalatai azt hirdetik, hogy szolgáltatásaik – amint ezt a megfelelő DIN-tanúsítványok igazolják – eleget tesznek a legszigorúbb előírásoknak, így a DHL vezető szolgáltatóként nyilvánvalóan képes ezeket a költségeket árstratégiája keretében számításba venni. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a DHL az említett képzéseket támogatás nélkül is végrehajtotta volna.

- (81) E megállapítások alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a II. előtéri kiszolgálók számára nyújtott képzések némelyikét törvény írja elő, a többi azonban a vállalkozás minőségi stratégiájának része, így kivétel nélkül valamennyi intézkedés szükséges a logisztikai központ zökkenőmentes működéséhez, és azokat a vállalkozás mindenképpen, tehát a támogatás nélkül is végrehajtáná. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a II. előtéri kiszolgálók képzési költségei nem számolhatók el.

Biztonsági alkalmazottak

- (82) Ezt a területet a 2320/2002/EK rendelet szabályozza. A német légi biztonsági törvény (*Luftverkehrsgesetz*) 8–9. §-a szerint a repülőtér-üzemeltetők és a légi fuvarozók kötelesek képzést biztosítani biztonsági személyzetük és minden más munkatársuk számára.

rendelet végrehajtása céljából a légiközlekedés-védelmi ellenőrző erők számára a személyi és áruellenőrzésekhez elő vannak írva. Az IATA PK 7/8 képzési modul szintén az IATA veszélyes árukkal kapcsolatos előírásai alapján van meghatározva, amelyeket az NfL II-36/05 ültetett át a német jogba. A német munkavédelmi törvény értelmében az elsősegély-tanfolyam és a tűzvédelmi ismeretek is a kötelező képzés keretébe tartoznak.

- (84) Csak az előtéri vezetői engedély megszerzésére irányuló és a minőségirányítási tanfolyamot (az összesen több mint 300 képzési órából 8–8 óra) kínálja nyilvánvalóan kiegészítő jelleggel, azaz ezeket nem törvény írja elő. Mivel azonban Németország hangsúlyozta, hogy a DHL a logisztikai központ működésével kapcsolatos valamennyi szolgáltatást maga kívánja nyújtani, és nem bízottatott, hogy a DHL ezeket a tanfolyamokat a támogatás nélkül nem biztosítaná, a Bizottság úgy véli, hogy ezek a teljes képzési csomagba tartoznak. A biztonsági alkalmazottak számára tervezett DIN EN 9001:2000 és DIN EN 14001 tanfolyamok is megfelelnek a Deutsche Post szokásos üzleti gyakorlatának, és így a DHL valamennyi foglalkoztatottja számára elengedhetetlen (lásd a 80. preambulumbekendést). Az előtéri vezetői engedély megszerzésére irányuló tanfolyam szintén elengedhetetlennek tűnik a biztonsági alkalmazottak számára, mivel nekik bármikor be kell tudniuk lépni a gurulópályákra és az előtérbe. Célszerűtlen lenne a logisztikai központ zökkenőmentes működését pusztán azért veszélyeztetni, mert egy biztonsági alkalmazott nem léphet be az előtérbe (amint a 90. és azt követő preambulumbekendésekből kiderül, ebben az esetben ugyanakkor lehetőség van arra, hogy a képzést meghatározott számú személyre korlátozzák). A 25. preambulumbekendésben található értékelési kerettel összhangban a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy bár törvény nem írja elő a képzéseket, a logisztikai központ zökkenőmentes működéséhez azonban szükségesek, ezért azokat a DHL mindenképpen végrehajtáná. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy e két tanfolyamról akkor sem lehetne lemondani, ha a támogatás elmaradna.

- (83) A DHL által a biztonsági alkalmazottak számára tervezett tanfolyamok nagyrészt mind tartalmilag, mind a képzési órák száma tekintetében megfelelnek azoknak a képzéseknek, amelyek a mintatanterv szerint a 2320/2002/EK

- (85) Mivel a 83. és 84. preambulumbekendésben említett képzési tanfolyamok a biztonsági alkalmazottak számára vannak előírva, a Bizottság nem tudja Németország azon érvét elfogadni, hogy a DHL csak minimális létszámú képzett munkatársat tudna foglalkoztatni, akik majd a munkahelyen képzést nyújtanak a többi foglalkoztatott számára. A Bizottság a benyújtott információkból azt szűri le, hogy valamennyi biztonsági alkalmazottnak teljes körűen el kell végeznie az említett képzéseket.

⁽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) E megállapítások alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a biztonsági alkalmazottak képzési költségei nem számolhatók el.

Operatív vezetők

- (87) Csak az operatív vezetők tekintetében jut a Bizottság más következtetésre. E munkatársi kategória képzése kiterjed az angol nyelvre, a munkajog alapjaira, a kommunikációra, a beszélgetésvezetésre, a személyzeti vezetésre, a tanácsadás (*coaching*) alapjaira, a konfliktuskezelésre, a csapatépítésre, a felvételi beszélgetések vezetésére és a vállalati tevékenységekre. A bejelentett projekt keretében 110 operatív vezetőt képeznének ki, amihez [(1–2)] millió EUR összegű elszámolható költséget szabnak meg. A középszintű vezetőket azon munkatársak köréből kell kiválasztani, akik a többi képzést már elvégezték (azaz II. előtéri kiszolgálók és biztonsági alkalmazottak).

- (88) Ez a vezetőképzés az előtéri kiszolgálók, illetve biztonsági alkalmazottak képzéseihez kapcsolódik, és nem tűnik feltétlenül szükségesnek a logisztikai központ zökkenőmentes működéséhez. Sokkal inkább előmeneteli lehetőséget kínál azon munkavállalók számára, akiket a DHL már a helyszínen foglalkoztat, és akiknek a személyes és szociális kompetenciáit ki kell építeni. Emellett ezek általános, nem csak a légi közlekedés terén szükséges képzések, az ezek keretében megszerzett ismeretek gond nélkül alkalmazhatók más vállalkozásoknál is, és emellett a munkakörnyezet és az emberek közötti kapcsolatok javulásához is hozzájárulnak a vállalkozáson belül.

- (89) A 87. és 88. preambulumbekzdés megállapításai alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az operatív vezetők számára nyújtott képzéseket törvény nem írja elő, és azok meghaladják a DHL lipcse-hallei logisztikai központjának zökkenőmentes működéséhez szükség mértéket. Ezért ennek az intézkedésnek a költségeit figyelembe kell venni egy képzési támogatás esetében.

c) A szükséges képzések mértéke

- (90) A Németország által benyújtott költségtanulmány (lásd a 37. preambulumbekzdést) szerint a logisztikai központ zökkenőmentes működése 134 II. előtéri kiszolgálóval biztosítható. Ha egy hatfős rakodócsapat két járművezetőként tevékenykedő II. előtéri kiszolgálóját I. előtéri kiszolgálók helyettesítenék, még mindig teljesülnének a törvényi követelmények és az üzemi szükségletek.

Németország kifejti, hogy így a DHL-nek nem kellene képzést nyújtania a többi 76 II. előtéri kiszolgáló számára, és a képzési támogatás nélkül nem kerülne sor a képzésükre. E további 76 II. előtéri kiszolgáló képzésének elszámolható költsége [(0,5–1,5)] millió EUR az általános képzések és [(0,01–0,03)] millió EUR a szakosított képzések tekintetében.

- (91) Ha azonban a DHL valóban I. előtéri kiszolgálókkal helyettesítené a járművezetőként számításba vett II. előtéri kiszolgálókat, az előbbiek számára is nyújtani kellene bizonyos mértékű képzést, mégpedig különösen a földi kiszolgálói felszerelés kezelése tekintetében (ez mindenekelőtt az előtéri vezetői engedélyre, az előtéri munkára és az előtérre vonatkozó rendelkezésekre, az anyagmozgatói engedélyre, az előtéri munka veszélyeivel kapcsolatos képzésre, a tűzvédelmi képzésre, az elsősegélyre stb. vonatkozik). Németország szerint e további I. előtéri kiszolgálók képzésének költsége [(0,1–0,5)] millió EUR az általános képzések és [(0,01–0,03)] millió EUR a szakosított képzések tekintetében.

- (92) A Bizottság véleménye szerint le kell vonni azokat a költségeket, amelyeket a DHL egyébként is köteles lenne viselni az érintett I. előtéri kiszolgálók kiegészítő képzése tekintetében, így a további 76 II. előtéri kiszolgáló képzésének elszámolható költsége [(0,4–1)] millió EUR. Mivel csak ezek a képzések haladják meg azt a szükséges mértéket, amelyet a DHL-nek mindenképpen fedeznie kell, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy csak ez az összeg számolható el.

- (93) Németország a **biztonsági alkalmazottak** tekintetében is kifejti, hogy a DHL logisztikai központja az eredetileg bejelentett 110 munkatárs helyett 70-nel is zökkenőmentesen üzemeltethető lenne. A 40 munkatárs kiesését fokozott kamerás megfigyeléssel gond nélkül pótolni lehetne, anélkül, hogy a logisztikai központ biztonsága hátrányt szenvedne. A vonatkozó vizsgálat a személyek és a szállítmányok biztonsági ellenőrzésének elvégzéséhez szükséges minimális munkavállalói létszám megállapítására irányul, amelyet beszoroznak a műszakok számával. A számítások során figyelembe veszik a heti munkanapok számát és további munkatársak szabadság vagy betegség esetén annak érdekében történő alkalmazását is, hogy folyamatos működést lehessen biztosítani. A vizsgálat arra a következtetésre jut, hogy e kiegészítő képzések elszámolható költsége [(0,05–0,2)] millió EUR lenne.

- (94) Németország azonban azt is kifejti egyúttal, hogy a DHL 110 biztonsági alkalmazott alkalmazását tervezi, mivel világszerte tevékenykedő, jó hírű vállalkozásként minden biztonsági vonatkozású közjátékot el kell kerülnie. Az ilyen esetek hátrányosan érinthetnék a fuvarozás minőségét, jelentős késedelmeket okozhatnának, és negatívan befolyásolhatnák az ügyfélkapcsolatokat. Annak érdekében, hogy a zökkenőmentes fuvarozást semmi se veszélyeztesse, a DHL tudatosan a „túlbiztosítás” mellett döntött. E feltételek mellett a Bizottság nem tudja Németország azon érvét elfogadni, hogy a logisztikai központ 110 helyett 70 biztonsági alkalmazottal is zökkenőmentesen működtethető lenne. A 25. preambulumbekfezdésben található értékelési kerettel összhangban a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy bár törvény nem írja elő a képzéseket, a logisztikai központ zökkenőmentes működéséhez azonban mégis szükségesek, ezért azokat a DHL mindenképpen végrehajtáná.
- (95) E megállapítások alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy azokat a képzéseket, amelyek keretében a 110 biztonsági alkalmazott a tevékenység megkezdéséhez és a logisztikai központ további zökkenőmentes működéséhez szükséges ismeretekhez jut, mindenképpen végrehajtották volna. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy ezeket a költségeket nem kell figyelembe venni egy képzési támogatás esetében.

3. táblázat

Foglalkozáscsoport	Bejelentett létszám	Kötelező képzés	Kiegészítő képzés
II. előtéri kiszolgáló	210	134	76
Biztonsági alkalmazottak	110	110	0
(Operatív) vezetők	110	0	110
CAT A tanúsítási engedéllyel rendelkező légijármű-szerelők	97	97	0
CAT B 1 tanúsítási engedéllyel rendelkező légijármű-technikusok/-szerelők	68	68	0

- (96) A Németország által benyújtott költségelemzés alapján a Bizottság a következőképpen számította ki a kiegészítő képzések költségeit ⁽²⁰⁾:

4. táblázat

(EUR)

Költségcím	II. előtéri kiszolgáló (*)	Középszintű vezetés	Összesen
Oktatók (elmélet és gyakorlat)	[...]	[...]	
Adminisztratív költségek	[...]	[...]	
Utazási költségek	[...] (**)	[...]	
Oktatói összköltség	[...]	[...]	[...]
A képzések résztvevőinek személyi költségei	[...]	[...]	[...] (csak részben elszámolható)

Elszámolható költségek összesen: [...]

Maximális támogatási intenzitás: 60 %

Támogatás: 1 578 109

(*) A táblázatban szereplő összegekből az I. előtéri kiszolgálók képzési költségei már levonásra kerültek. Az utolsóként említett költségek minden esetben felmerülnének, azaz a Németország által megadott alternatív forgatókönyv (bizonyos számú II. előtéri kiszolgáló helyettesítése kevésbé átfogóan képzett I. előtéri kiszolgálókkal) esetén is.

(**) A Németország által benyújtott információkból kiindulva a megadott utazási költségekben nem lettek figyelembe véve a szakosított képzésekkel összefüggő, [...] EUR értékű utazási költségek, amelyek elszámolhatóak lennének. A Bizottság abból indul ki, hogy a német hatóságok lemondtak ezen összeg támogatásáról.

⁽²⁰⁾ A kiegészítő képzés nagyrészt általános képzéseket tartalmaz, csak a II. előtéri kiszolgálókra vonatkoznak szakosított képzések [...] EUR értékben. Azonban az I. előtéri kiszolgálók – akik a támogatások elmaradása esetén a jobban képzett munkatársak helyébe lépnének – képzése is tartalmaz szakosított képzéseket [...] EUR értékben, így a két összeg kölcsönösen semlegesíti egymást.

d) Az engedélyezhető támogatási összeg kiszámítása

- (97) A bejelentett intézkedés [(10–15)] millió EUR bejelentett elszámolható költséggel) többek között [(8–12)] millió EUR költségre vonatkozik, amelyet a DHL-nek mindenképpen, tehát a képzési támogatás nélkül is viselnie kellene. A bejelentett támogatás ezen része nem vezet kiegészítő képzésekhez, hanem a vállalkozás rendes üzemi kiadásait érinti, és ezzel csökkenést eredményez az egyébként a vállalkozás által viselendő költségekben. Ezért a támogatást nem lehet engedélyezni.

- (98) A többi intézkedés esetén az elszámolható költség [(2–3)] millió EUR. Ez 1 578 109 EUR támogatási összegnek felel meg. A támogatásnak csak ez a része felel meg a közös piaccal való összeegyeztethetőség követelményeinek.

7. KÖVETKEZTETÉS

- (99) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a DHL Leipzig számára bejelentett támogatás egyrészt [(8–12)] millió EUR költségre vonatkozik, amelyet a DHL-nek mindenképpen, tehát a képzési támogatás nélkül is viselnie kellene, másrészt pedig 2 630 182 EUR költségre azon képzések után, amelyek meghaladják a törvényben előírt, vagy a működéshez szükséges mértéket.

- (100) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a bejelentett támogatásnak az a része, amely nem szükséges az érintett képzésekhez, nem eredményez kiegészítő képzésekhez, hanem a vállalkozás rendes üzemi kiadásait fedezi, következésképpen lehetővé teszi az egyébként a vállalkozás által viselendő költségek csökkenését. Ezért a Bizottság véleménye szerint a támogatás a közösségi érdekeket sértő módon a verseny torzulásához vezetne és hátrányosan érintené a kereskedelmi feltételeket. Következésképpen a támogatás nem igazolható az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján. Mivel az EK-Szerződés 87. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett többi kivétel esete sem áll fenn, a támogatás 6 175 198 EUR

összeben nem felel meg a közös piaccal való összeegyeztethetőség követelményeinek.

- (101) A többi bejelentett intézkedés [(2–3)] millió EUR elszámolható költséggel, amelyre 1 578 109 EUR támogatást irányoztak elő, megfelel a közös piaccal való összeegyeztethetőségnek az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményeinek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Németország által a DHL számára nyújtani kívánt állami támogatás 6 175 198 EUR összegig összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

A Németország által a DHL számára nyújtani kívánt állami támogatás többi, 1 578 109 EUR összegű része az EK-Szerződés 87. cikke értelmében összeegyeztethető a közös piaccal.

2. cikk

Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Németország tájékoztatja a Bizottságot az e határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

3. cikk

E határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2008. július 2-án.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja