

II

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista)

PÄÄTÖKSET

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 2 päivänä heinäkuuta 2008,

**Valtiontuesta, jonka Saksa aikoo myöntää DHL:lle (tiedoksiannettu numerolla C 18/07
(ex N 874/06))**

(tiedoksiannettu numerolla K(2008) 3178)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/878/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽¹⁾,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Saksa ilmoitti 21 päivänä joulukuuta 2006 päivätyllä kirjeellä DHL:lle myönnettävästä koulutustuesta.

(2) Komissio ilmoitti Saksalle 27 päivänä kesäkuuta 2007 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee DHL:lle myönnettävää tukea. Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽²⁾. Saksa esitti huomautuksensa 26 päivänä syyskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä.

(3) Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa. DHL esitti huomautuksensa 15 päivänä lokakuuta 2007 päivätyllä kirjeellä ja UPS Deutschland 26 päivänä lokakuuta 2007 päivätyllä kirjeellä. Nämä huomautukset toimitettiin Saksan kommentoitaviksi 16 päivänä marraskuuta 2007 ja 20 päivänä marraskuuta 2007 päivätyillä kirjeillä. Saksa vastasi 14 päivänä joulukuuta 2007 päivätyllä kirjeellä. Komissio pyysi 12 päivänä helmikuuta 2008 ja 5 päivänä kesäkuuta 2008 päivätyillä sähköpostiviesteillä lisätietoja. Saksa vastasi 14 päivänä helmikuuta 2008, 31 päivänä maaliskuuta 2008 ja 17 päivänä kesäkuuta 2008 päivätyillä kirjeillä.

2. HANKKEEN KUVAUS

2.1 Tuensaja

(4) DHL kuuluu johtaviin pakettien pikakuljetusyhtiöihin, ja sen maailmanlaajuinen liikevaihto vuonna 2005 oli 18,2 miljardia euroa. Se on Deutsche Post AG:n kokonaan omistama tytäryhtiö.

(5) DHL on perustanut Saksan Leipzig-Halleen uuden pika-lähetysten ja lentorahdin lentologistiikkakeskuksen, jonka oli tarkoitus aloittaa toimintansa lokakuun 2007 lopussa. Kyseisen hankkeen investointikustannukset olivat yhteensä 250 miljoonaa euroa. DHL:lle myönnettiin huhtikuussa 2004 alueellista investointitukea noin 70 miljoonaa euroa. Komissio hyväksyi tämän tuen 28 prosentin tuki-intensiteetillä numerolla N 608/2003.

⁽¹⁾ EUVL C 213, 12.9.2007, s. 28.

⁽²⁾ Ks. alaviite 1.

- (6) Pikalähetysten ja lentorahdin keskusta käyttävät molemmat tukea saavat yritykset, DHL Hub Leipzig GmbH, jäljempänä 'DHL Hub', ja European Air Transport Leipzig GmbH, jäljempänä 'DHL EAT'. Molemmat ovat muiden tytäryhtiöiden kautta kokonaan Deutsche Post AG:n omistuksessa. DHL Hub tarjoaa lentorahtikuljetuksiin liittyviä maahuolintapalveluja, ja DHL EAT puolestaan vastaa DHL:n lentokaluston teknisistä tarkastuksista.
- (7) DHL Hub ja DHL EAT sijaitsevat kumpikin perustamis-sopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisella tukialueella.

2.2 Koulutushanke

- (8) DHL tarjoaa logistiikkakeskuksessa kaikki maahuolintapalvelut sekä lentoa edeltävät ja asematasotarkistukset kaikille saapuville ja lähteville lentokoneille. Yrityksen tarkoituksena on palkata ja kouluttaa näihin tehtäviin asteittain noin 1 500 henkilöä. Ilmoitettu tuki koskee kuitenkin ainoastaan 485 työntekijän koulutusta.
- (9) Saksa ilmoitti koulutustoimenpiteisiin myönnettävästä 7 753 307 euron suorasta avustuksesta, jonka myöntävät puoliksi Sachsenin osavaltio ja Sachsen-Anhaltin osavaltio.
- (10) DHL:n suunnittelemaat koulutustoimenpiteet toteuttavat DHL Hub (320 henkilöä) ja DHL EAT (165 henkilöä) ⁽³⁾.

2.2.1 DHL Hub

- (11) DHL Hubin tarjoama koulutus on pääasiassa yleiskoulutusta, jolla työntekijöille annetaan tiedot ja taidot tiettyjen tehtävien hoitamiseksi. Koulutus muodostuu teoreettisesta osasta ja käytännön koulutuksesta työpaikalla. DHL Hubin koulutus on suunnattu yhteensä 320 työntekijälle jäljempänä tarkemmin kuvailla tehtäväaloilla.

Taulukko 1

Ammattinimike	Lukumäärä	Tehtävät
Ramp-työntekijä (Ramp Agent II)	210	Lentokoneiden lastaus ja purku
Turvallisuushenkilö	110	Henkilöiden ja rahdin tarkastukset
Johtohenkilö (operatiivinen)	(110) (*)	Keskijohdon tehtävät; henkilöstöhallinto ja -suunnittelu; johtotehtävät

(*) DHL järjestää ylimääräistä johtamiskoulutusta 110 työntekijälle, jotka ovat jo osallistuneet muuhun koulutukseen (esim. Ramp Agent II-työntekijän, turvallisuushenkilöstön tai teknikon/mekaanikon koulutukseen).

a) Ramp-työntekijät (Ramp Agent II)

- (12) Ramp-työntekijöiden päätehtäviin kuuluvat lentokoneiden oikea-aikainen lastaus ja purku, niin sanotun maakaluston käyttäminen, lentoasiakirjojen luovuttaminen, raporttien laatiminen sekä viestintä lentäjien ja lentoasemaviranomaisten kanssa.
- (13) Ramp-työntekijöiden koulutukseen kuuluu 19 kurssia ja käytännön koulutusjakso. Koulutuspäiviä on 77, joista 47 on koulutusta työpaikalla. Koulutus on suunnattu työntekijöille, joilla on aikaisempaa koulutusta muilta aloilta. Koulutuksen teoreettinen osa on tarkoitettu järjestää ennen kuin keskus aloittaa toimintansa. Koulutus käsittää myös kurssin "Unit load device build up", joka katsotaan erityiskoulutukseksi, koska se koskee ainoastaan DHL:n käyttämien konttien rakentamista. Yleiseen koulutukseen sisältyy myös seuraavanlaista koulutusta:
- a) yleinen turvallisuuskoulutus, joka koskee paloturvallisuutta, rahtiovien käsittelyä, ensiapua, vaarallisia aineita ja asematasoaluetta koskevia turvallisuusmääräyksiä;
- b) yleinen alaa koskeva koulutus, jonka kautta saadaan esimerkiksi lupa ajaa asematasolla, käyttää maakalustoa ja ajaa trukkeja;
- c) muut tekniset koulutustoimenpiteet, jotka koskevat esimerkiksi lentokoneiden siirtämistä, jäänpoistomenetelmiä ja asematasotyöskentelyä;
- d) yleinen koulutus, joka koskee esimerkiksi ympäristöasioiden hallintaa (ISO/DIN-standardi 14001) ja laadunhallintaa ja prosesseja (ISO/DIN-standardi 9001).

- (14) Kansallisessa ja EU:n lainsäädännössä ei periaatteessa määrätä vähimmäistyöntekijämääristä tai erityisistä koulutusvaatimuksista tai todistuksista Ramp Agent II -tehtävän hoitamista varten. Saksa on kuitenkin ilmoittanut, että suunnitelluista kursseista viisi (esimerkiksi paloturvallisuutta, ensiapua, vaarallisia aineita ja asematason turvallisuusmääräyksiä koskevat kurssit) on voimassa olevien määräysten mukaan pakollisia kaikille työntekijöille ⁽⁴⁾ ja että tietyn vähimmäismäärän henkilöitä

⁽⁴⁾ Rahdin käsittelyyn osallistuvilla työntekijöillä on oltava lainsäädännön mukainen lupakirja rahdin käsittelyyn; kaikkien niiden työntekijöiden, jotka työskentelevät lentoaseman yleisölle suljetuilla osilla, on osallistuttava turvallisuuskoulutukseen; lentokoneiden kanssa tekemisissä olevien työntekijöiden on suoritettava rahtiovien käsittelyä koskeva kurssi; sen lisäksi työntekijöillä on tehtävästään riippuen oltava taidot eri laitteiden käyttämiseen ja ajoneuvojen kuljettamiseen.

⁽³⁾ Koulutushanketta kuvaillaan tarkemmin menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä.

(noin 70) on osallistuttava muille kursseille ja niihin liittyvään työpaikkakoulutukseen. Nämä kurssit koskevat rahtiovien käsittelyä ja lupakirjoihin liittyvää yleistä koulutusta. Koulutetut henkilöt voivat sen jälkeen välittää tietonsa kollegoilleen lyhyissä koulutusseminaarissa.

- (15) Saksa ilmoitti, että myös alihankinta olisi mahdollista, ja toimitti sitä koskevan kustannusanalyysin.

b) Turvallisuushenkilöstö

- (16) Turvallisuushenkilöstö vastaa henkilö- ja rahtitarkastuksista häiriöttömän toiminnan varmistamiseksi. Turvallisuushenkilöstön koulutus on ainoastaan yleiskoulutusta:

- a) yleinen turvallisuuskoulutus, joka koskee esimerkiksi paloturvallisuutta, ensiapua ja vaarallisia aineita;

- b) turvallisuushenkilöstön lakisääteinen yleinen turvallisuuskoulutus, joka koskee esimerkiksi terrorismiuhkaa, kulunvalvontaa, tarkastuksia ja etsintöjä, matkatavaroiden ja rahdin turvallisuutta, aseita ja turva-aseita;

- c) muut yleiset koulutustoimenpiteet, joiden kautta saadaan lupakirja esimerkiksi asematasolla ajamiseen;

- d) muu yleinen turvallisuuskoulutus esimerkiksi seuraavilla aloilla: lainsäädäntö, aseet ja räjähdysaineet, turvatarkastusten perusteet ja röntgenkuvien tulkitseminen;

- e) yleiset koulutustoimenpiteet kuten laadunhallinta ja prosessit (ISO/DIN-standardi 9001).

- (17) Koulutustoimenpiteet noudattavat sovellettavia kansallisia ja EU:n sääntöjä. DHL suunnittelee tarjoavansa kaikille turvallisuushenkilöille kattavan koulutuksen turvallisuusasioissa. Ilman valtiontukea koulutus kuitenkin rajoittuisi vähimmäismäärään eli yleiseen turvallisuuskoulutukseen. Myös turvallisuuskoulutuksen tapauksessa on tarkoitukseen tarjota koulutus ainoastaan rajoitetulle määrälle työntekijöitä, jotka sitten siirtävät tietonsa muille työntekijöille.

- (18) Myös tässä tapauksessa alihankinta on Saksan mukaan mahdollista. Alihankintaan liittyvät kustannukset olisivat noin [(15–30 prosenttia)] (*) DHL:n henkilöstökustannuksia alhaisemmat.

c) Keskijohdon koulutus

- (19) Operatiivisen keskijohdon koulutus on suunnattu logistiikkakeskuksen työntekijöille. Komission käsityksen mukaan kyseiset työntekijät suorittavat ensin edellä mainitun koulutuksen, jonka jälkeen he saavat syvällisempää koulutusta vastuullaan olevista aloista. Koulutus kattaa myös sellaisia asioita kuten työolainsäädäntö, viestinnän perusteet, henkilöstön ja konfliktien hallinta, vieraat kielet ja tiiminrakennus.

2.2.2 DHL EAT

- (20) DHL EAT:n toiminnot koskevat pääasiassa lentokoneiden huoltoa ennen lentoa. DHL EAT:n koulutustoimenpiteet koskevat seuraavia toimintoja, ja niiden kohteena on yhteensä 165 henkilöä:

Taulukko 2

Ammattinimike	Lukumäärä	Tehtävät
Lentokonemekaanikko, joka voi antaa huoltotodisteen Luokka A	97	Yksinkertaiset suunnitellut huoltotyöt ("Line Maintenance") ja yksinkertaisten vikojen korjaaminen ennen huoltotodisteen antamista
Lentokoneteknikko/-mekaanikko, joka voi antaa huoltotodisteen Luokka B 1	68	Huoltotyöt mukaan lukien lentokoneen runkoa, moottoria ja sähköjärjestelmiä koskevat työt ennen huoltotodisteen antamista

2.3 Tukikelpoiset koulutuskustannukset ja suunniteltu tuki

- (21) Saksa esitti ilmoituksessa katsauksen tukikelpoisista kustannuksista. Tämä katsaus sisältyi menettelyn aloittamisesta tehtyyn päätökseen. Koulutushankkeen tukikelpoiset kokonaiskustannukset olivat [(10–15)] miljoonaa euroa ja suunniteltu koulutustuki 7 753 307 euroa.

3. PÄÄTÖS MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISESTA

- (22) Muodollinen tutkintamenettely aloitettiin, koska komissio epäili koulutustuen soveltumista yhteismarkkinoille.

(*) Luottamukselliset tiedot merkitään hakasulkeilla.

- (23) Komissio epäili erityisesti sitä, oliko tuki todella välttämättömän koulutushankkeen toteuttamiseksi. Se totesi, että koulutustuki voidaan katsoa EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla yhteismarkkinoille soveltuvaksi ainoastaan silloin, kun sitä ei tarvita suoraan tuensaajan toimintaan. Komissio viittasi tässä yhteydessä aikaisempaan päätöksentekokäytäntöönsä ⁽⁵⁾. Komissiolla oli syytä olettaa, että tuensaajan olisi täytynyt tarjota työntekijöilleen ainakin jossain määrin samanlaista koulutusta myös ilman tukea.
- (24) Ensinnäkin DHL oli investoinut runsaasti lentologistiikka-keskukseen ja halusi ottaa sen käyttöön. Saksa vahvisti, että belgialaiset työntekijät eivät periaatteessa olleet valmiita siirtymään Saksaan. Voidakseen aloittaa toiminnan DHL:n oli palkattava uusia työntekijöitä.
- (25) Toiseksi logistiikkakeskuksen toiminta näytti edellyttävän, että työntekijöille annetaan tietynlaista, suurimmaksi osaksi kyseessä olevaa alaa koskevaa koulutusta, jonka oli katettava seuraavat seikat:
- Liiketoiminnan edellyttämien yrityskohtaisten tietojen antaminen:** Tämä tarkoittaa tietoja tietyistä DHL:lle räätälöidyistä rahtijärjestelmistä.
 - Lainsäädännön mukaan pakollisten pätevyysien hankinta liiketoimintaa varten:** Tämä tarkoittaa sitä, että tietyn määrän työntekijöitä on tunnettava turvallisuuskysymykset. Tästä määrätään lainsäädännössä, ja se on osoitettava muodollisella todistuksella. Tämä vaatimus johtuu siitä, että DHL:n palveluihin sisältyy niiden luonteen vuoksi huomattava turvallisuusriski.
 - Logistiikkakeskuksen toiminnan suoraan edellyttämän yleisen koulutuksen antaminen:** Tässä on kyse Ramp Agent II -henkilöille tarkoitetuista kursseista, joilla käsitellään esimerkiksi lentokoneiden siirtämistä, jäänpoistoa, asematasolla ajoa, trukkien ajoa ja turvallisuutta asematasolla.
 - Työpaikkakoulutus lentorahtikeskuksen sujuvan toiminnan varmistamiseksi:** Tähän koulutukseen osallistujat tutustutetaan eri työvaiheisiin, mikä on erityisen tärkeää lentorahtialalla, koska lentokoneiden lastauksessa on noudatettava tiukkoja aikatauluja ja yksi ainoa virhe voi johtaa suuriin viivästyksiin.
- e) **Muiden yleistaitojen antaminen,** jotka eivät sisälly kohtiin b–d.
- (26) Kolmanneksi komissio ei ollut vakuuttunut siitä, että DHL pystyisi palkkaamaan paikallisilta ja EU:n työmarkkinoilta riittävän määrän työntekijöitä, joilla on edellä mainitut taidot.
- (27) Neljänneksi komissio epäili sitä, olisiko ammattitaitoisen työvoiman palkkaaminen asianmukainen vaihtoehto yrityksen sisäiselle koulutukselle. Komissio oletti, että DHL:n olisi toteutettava joka tapauksessa ainakin erityiskoulutus ja turvallisuuskoulutus, koska ulkoiset kouluttajat eivät pysty antamaan erityiskoulutusta ja koska DHL:n on esitettävä todisteet riittävästä turvallisuuskoulutuksesta.
- (28) Viidenneksi komissio ei ollut vakuuttunut siitä, että DHL todella voisi luopua joistakin koulutuspaketin sisältämistä kursseista, sillä ilmoituksen mukaan erityisesti ramp-työntekijöiden osalta oli tarkoituksena, että myös niiden henkilöiden, joilla jo on tarvittava lupakirja, on suoritettava koko koulutus vielä kerran. Lisäksi oli kyseenalaista, että todella olisi mahdollista kouluttaa ainoastaan rajoitettu määrä työntekijöitä, sillä siitä voisi olla haittaa sujuvalle toiminnalle. Lisäksi DHL oli jo palkannut koko henkilöstön ja aikoi kouluttaa heidät. Tämän vuoksi ei olisi mieltä luopua suunnitellusta koulutuksesta ja maksaa palkkaa työntekijöille, joilla ei ole tehtävää.
- (29) Kuudenneksi komissio epäili DHL:n väitettä, jonka mukaan se ulkoistaisi ilman tukea eri palveluja ja välttäisi siten koulutuksen. Myös tässä tapauksessa olisi ollut välttämätöntä toteuttaa eräät a, b ja d kohtien koulutustoimenpiteet. Toiseksi DHL:n Leipzig-Hallessa tekemän investoinnin tarkoituksena oli nimenomaan tarjota kaikki pikapakettialan palvelut omalla työvoimalla, ja sen käsityksen mukaan, joka komissiolle muodostui Saksan viranomaisten kanssa käydyissä neuvotteluissa, jopa tarjota näitä palveluja samalla lentoasemalla toimiville kilpailijoille.
- (30) Komissio oli sitä vastoin yhtä kohtaa lukuun ottamatta vakuuttunut siitä, että koulutuskustannukset oli periaatteessa laskettu oikein. Komission ainoat epäilyt koskivat sitä, että suuri osa koulutuksesta oli tarkoitus järjestää työpaikalla ja sen vuoksi tämä koulutus olisi mahdollisesti vähennettävä tehokkaana työaikana koulutukseen osallistujista aiheutuneista kustannuksista.

⁽⁵⁾ Ks. 4 päivänä huhtikuuta 2007 tehty komission päätös 2007/612/EY, General Motors Belgium, Antwerpen (EUVL L 243, 18.9.2007, s. 71) ja 4 päivänä heinäkuuta 2006 tehty komission päätös 2006/938/EY, Ford Genk (EUVL L 366, 21.12.2006, s. 32).

4. SAKSAN HUOMAUTUKSET

- (31) Saksan mukaan ilmoitettu koulutustuki täyttää Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 68/2001 ⁽⁶⁾ säädetty edellytykset tuen soveltumiselle yhteismarkkinoille. Ensinnäkin Saksa on osoittanut riittävässä määrin, että työpaikkakoulutukseen ei sisälly tehokasta työaikaa.
- (32) Toiseksi Saksa kiistää komission oikeuden soveltaa tässä tapauksessa tuen välttämättömyyttä koskevaa arviointiperustetta, koska se rikkoo tasa-arvoisen kohtelun periaatetta. Tälle uudelle lähestymistavalle ei sen mukaan ole oikeusperustaa, ja se on vastoin EU:n lainsäädäntöä ja komission päätöksentekokäytäntöä.
- (33) Saksan mukaan asetuksen (EY) N:o 68/2001 johdanto-osan 11 kappaleessa luetellaan ne kolme arviointiperustetta, joiden mukaan on tutkittava, rajoittuuko tuki välttämättömään vähimmäismäärään: koulutushankkeen luonne, yrityksen koko ja yrityksen sijaintipaikka. Näiden kolmen arviointiperusteen perusteella voidaan todeta, onko tukitoimenpiteellä kannustava vaikutus ja onko se oikeasuhteinen. Koulutustukia koskevien yhteisön puitteiden ⁽⁷⁾ mukaan tuella oletetaan olevan kannustava vaikutus aina lukuun ottamatta tukia suurten yritysten erityiskoulutukseen perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a tai c alakohdan mukaisten tukialueiden ulkopuolella. Koska yli 80 prosenttia ilmoitetusta koulutushankkeesta muodostuu yleiskoulutuksesta ja kyseessä oleva yritys sijaitsee perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisella tukialueella, koulutustuki on luonteeltaan kannustavaa. Lisäksi ilmoitettu tuki ei ylitä sallittuja tuen enimmäisintensiteettejä, joten koulutustuen myönteiset vaikutukset ovat oikeassa suhteessa kilpailun vääristymiseen, ja oikeasuhteisuutta koskeva arviointiperuste täyttyy.
- (34) Kolmanneksi Saksa korostaa, että myös tutkiessaan hankkeita, joista on tehtävä ilmoitus, komission on noudatettava edellä johdanto-osan 32 kappaleessa lueteltuja yhteismarkkinoille soveltuvuuden arviointiperusteita. Saksan mukaan tukiin, jotka on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta, ja yli miljoonan euron suuruisiin tukiin, joista on ilmoitettava, ei saa soveltaa erilaisia yhteismarkkinoille soveltuvuuden arviointiperusteita. Sen mukaan ilmoitusvelvollisuuden alaisia hankkeita ei saa arvioida tiukemmin kuin ilmoitusvelvollisuudesta vapautettuja hankkeita. Näin ollen koulutustuki soveltuu yhteismarkkinoille, jos se täyttää kaikki asetuksessa (EY) N:o 68/2001 säädetty edellytykset. Saksan mukaan komission vuosien mittainen päätöksentekokäytäntö esimerkiksi asiassa Volvo Gent ⁽⁸⁾ vahvistaa tämän tulkinnan. Saksa viittaa nimenomaisesti siihen, että komission olisi otettava huomioon myös, että DHL:n koulutushanke täyttää asiassa Webasto ⁽⁹⁾ tehdyssä päätöksessä vahvistetut edellytykset.
- (35) Neljänneksi erilaisten arviointiperusteiden soveltaminen olisi vastoin oikeusvarmuuden ja tasa-arvoisen kohtelun periaatteita.
- (36) Viidenneksi Saksa väittää, että asioissa Ford Genk ja GM Antwerp tehdyt komission päätökset eivät ole sopivia ennakkotapauksia nyt käsiteltävälle asialle, sillä asiaseikat ovat niissä erilaiset. Kyseisissä tapauksissa koulutustukea myönnettiin uuden mallin valmistuksen aloittamiseksi ja työntekijöiden työpaikkojen turvaamiseksi, kun taas DHL:n tapauksessa koulutustuki käytetään uuteen lentologiikkakeskukseen palkattavien uusien työntekijöiden kouluttamiseen. Lisäksi DHL:n hanke eroaa näistä tapauksista seuraavien seikkojen osalta: DHL:n koulutustoimenpiteistä yli 80 prosenttia on yleiskoulutusta; yritys sijaitsee perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettulla tukialueella; perustamalla lentologiikkakeskuksen DHL luo uusia työpaikkoja; lentorahdiala ei kärsi autoteollisuuden tavoin ylikapasiteetista, vaan kasvu alalla on voimakasta.
- (37) Kuudenneksi Saksa antaa lisätietoja menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä esitetyistä kysymyksistä. Saksa toteaa, että sovellettavassa lainsäädännössä vahvistetaan koulutuksen vähimmäistasot. Lainsäädännössä ei kuitenkaan määrätä koulutettavien työntekijöiden vähimmäismäärästä, joka yrityksen on palkattava. Saksa ilmoittaa myös, kuinka paljon työntekijöitä logistiikkakeskuksen toiminnan käynnistäminen edellyttää, ja päättelee, että tämän lisäksi muille työntekijöille suunnattu koulutus ylittää sen, mikä on välttämätöntä toiminnan kannalta. Saksa on esittänyt ulkoisen koulutusalan konsultin laatiman tutkimuksen, jonka mukaan DHL voisi aloittaa Leipzig-Hallen logistiikkakeskuksen toiminnan ongelmitta pienemmällä työntekijämäärällä kuin koulutushankkeessa ilmoitettu koulutettujen työntekijöiden määrä.

⁽⁶⁾ EYVL L 10, 13.1.2001, s. 20.⁽⁷⁾ EYVL C 343, 11.11.1998, s. 10.⁽⁸⁾ Komission päätös, tehty 11 päivänä maaliskuuta 2008, valtiontuesta C 35/07, Volvo Cars Gent, ei vielä julkaistu.⁽⁹⁾ Komission päätös, tehty 16 päivänä toukokuuta 2006, valtiontuesta N 635/05, Webasto Portugal, EUVL C 306, 15.12.2006, s. 12.

5. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

- (38) Myös tuensaaja DHL toimitti huomautuksia, joissa se Saksan tavoin väittää, että komissio poikkeaa yleisestä päätöksentekokäytännöstään aikaisemmissa asioissa, kun se arvioi soveltuvuutta yhteismarkkinoille. Ilmoitettu tuki täyttää sen mukaan kaikki asetuksessa (EY) N:o 68/2001 säädetyt arviointiperusteet. Tämä lähestymistapa on vastoin oikeusvarmuuden ja tasa-arvoisen kohtelun periaatteita, joiden mukaan komissio ei saisi toimia toisin kuin aikaisemmissa koulutustukea koskeissa päätöksissä, joissa tuen välttämättömyyttä ei ole arvioitu perusteellisesti. Lisäksi asioissa Ford Genk ja GM Antwerp tehdyt päätökset eivät kuvasta yleistä päätöksentekokäytäntöä, sillä näissä asioissa olosuhteet ovat erilaiset eikä niitä voida soveltaa DHL Leipzigin tapaukseen. Sen sijaan DHL viittaa komission kesäkuussa 2006 Webaston valtiontuesta tekemässä myönteisessä päätöksessä käytettyihin arviointiperusteisiin, joiden mukaan myös DHL:n koulutushanke olisi katsottava yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Lopuksi DHL toistaa, että ilmoitetun koulutushankkeen erilainen kohtelu johtaa DHL:n syrjintään, jota ei voida hyväksyä.

- (39) Lisäksi DHL antaa lisätietoja menettelyn aloittamisesta tehdyssä komission päätöksessä esitetyistä kysymyksistä. Sovellettavassa kansallisessa, EU:n ja kansainvälisessä lainsäädännössä säädetään sen mukaan ainoastaan sisällöllisistä vaatimuksista lentorahdin ja lentokoneiden käsittelyn alalla työskentelevien koulutuksen ja pätevyyden suhteen eikä työntekijöiden vähimmäismäärästä. Toiseksi suunniteltu koulutus ei pelkästään täytä lainsäädännössä säädettyjä vaatimuksia vaan ylittää ne. Vaatimukset ylittävän toimenpiteiden osalta voitaisiin harkita muita vaihtoehtoja (esim. ulkoistaminen ja alihankinta). Koska nämä ovat ainoastaan mahdollisia vaihtoehtoja, DHL ei ole teettänyt perusteellista kustannusanalyysia, jossa esitettäisiin joka tapauksessa tarvittavan pakollisen ja/tai vähimmäiskoulutuksen kustannukset ja lisäksi lisäkustannukset, joita aiheutuisi alihankinnasta ja/tai jo koulutettujen työntekijöiden palkkaamisesta. DHL:llä ei myöskään ole tietoja alalla tavanomaisesta koulutustasosta.

- (40) DHL:n kilpailija UPS esitti huomautuksia, joissa yritys yhtyy komission kantaan. Ensinnäkin UPS toteaa, että palkattaessa uusia työntekijöitä DHL Hubiin ja DHL EAT:hen olisi joka tapauksessa järjestettävä koulutusta ja ohjausta. Sen vuoksi koulutustoimenpiteet ovat tiettyssä määrin välttämättömiä, ja yrityksen olisi toteutettava ne myös ilman tukea.

- (41) Toiseksi UPS väittää, että sovellettavan kansallisen ja EU:n lainsäädännön mukaan DHL:n velvollisuutena on tarjota vähimmäiskoulutus työntekijöilleen, esimerkiksi valvo-

tuille edustajille. Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2320/2002⁽¹⁰⁾ mukaan valvottujen edustajien on oltava toimivaltaisen viranomaisen (tässä tapauksessa liittovaltion ilmailuviranomainen) nimeämiä, hyväksymiä ja luetteleimia. Tätä varten liittovaltion ilmailuviranomainen on antanut suuntaviivat ja laatinut oppisuunnitelmamallin, jossa vahvistetaan pakollinen koulutus. DHL EAT:n työntekijöiden osalta pakollinen koulutus vahvistetaan lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä 20 päivänä marraskuuta 2003 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2042/2003⁽¹¹⁾. Kolmanneksi DHL oli saanut aluetukea uusien työpaikkojen luomiseksi, joten ei ole todennäköistä, että DHL luopuisi koulutuksesta, palkkaisi vähemmän työntekijöitä ja sen sijaan turvautuisi alihankintaan tai ulkoistamiseen.

6. ARVIOINTI

6.1 Valtiontuen olemassaolo

- (42) Komissio katsoo, että toimenpide on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, joka myönnetään avustuksena valtion varoista. Toimenpide on valikoiva, koska se rajoittuu DHL:ään. Valikoiva avustus uhkaa vääristää kilpailua, sillä se antaa DHL:lle edun suhteessa muihin kilpailijoihin, jotka eivät saa tukea. Lopuksi on todettava, että pikalahetyspalvelujen markkinoilla, joilla DHL on yksi johtavista yrityksistä, käydään vilkasta kauppaa jäsenvaltioiden välillä.

- (43) Saksa pyytää, että tuki hyväksyttäisiin asetuksen (EY) N:o 68/2001 nojalla.

- (44) Asetuksen (EY) N:o 68/2001 5 artiklan mukaan vapautus perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta ei koske yhdelle yritykselle yksittäiseen koulutushankkeeseen myönnettäviä yli yhden miljoonan euron tukia. Komissio toteaa, että suunniteltu tuki on 7 753 307 euroa, se maksetaan yhdelle yritykselle ja koulutustoimenpiteissä on kyse yksittäisestä hankkeesta. Komissio katsoo, että suunniteltu tuki kuuluu sen vuoksi ilmoitusvelvollisuuden piiriin. Saksa on noudattanut tätä velvollisuutta.

⁽¹⁰⁾ EUVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

⁽¹¹⁾ EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1.

- (45) Asetuksen (EY) N:o 68/2001 johdanto-osan 16 kappaleessa vahvistetaan perusteet 5 artiklalle ja todetaan, ettei tällaisia tukia voida vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta: "On asianmukaista, että komissio arvioi edelleen määrältään suuret tuet yksittäin ennen kuin ne otetaan käyttöön."

- (46) Arvioidessaan yksittäisiä koulutustukia, joihin ei sovelleta asetuksen (EY) N:o 68/2001 poikkeusta, komission on aikaisempien päätöstensä ⁽¹²⁾ mukaisesti suoritettava yksittäinen arviointi ⁽¹³⁾ perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla ennen kuin se voi hyväksyä tuen käyttöönoton. Tässä yksittäisessä arvioinnissa komissio käyttää kuitenkin analogisesti perustana asetuksen (EY) N:o 68/2001 peruseräitä. Tämä merkitsee erityisesti sitä, että komissio arvioi, täytyvätkö mainitun asetuksen 4 artiklassa säädetyt muodolliset edellytykset poikkeukselle ja onko tuki välttämätön tuensaajan kannustamiseksi toteuttamaan koulutustoimenpiteet.

6.2 Tuen soveltuvuus yhteismarkkinoille

- (47) Komissio arvioi jo menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä, täyttääkö ilmoitettu hanke asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklassa säädetyt edellytykset poikkeukselle.

- (48) Ensinnäkin on todettava, että ilmoitettu tuki-intensiteetti ei ole suurempi kuin asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetyt enimmäisintensiteetit, jotka ovat 35 prosenttia erityiskoulutuksen osalta (35 prosenttia [...]sta = [(noin 5–25 prosenttia)] ja 60 prosenttia yleiskoulutuksen osalta (60 prosenttia [...]sta = [(noin 75–95 prosenttia)]). Koska hanke toteutetaan perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisella tukialueella, Saksa saa ylittää 25 prosentin ja 50 prosentin enimmäismäärät 10 prosenttiyksiköllä.

- (49) Toiseksi tukikelpoiset kustannukset noudattavat asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklan 7 kohtaa. Tutkimus on vahvistanut, että koulutukseen osallistuvista aiheutu-

vat tukikelpoiset henkilöstökustannukset on selvästi rajattu muiden tukikelpoisten kustannusten kokonaismäärään. Saksa osoitti, että koulutukseen ei sisälly tehokasta työaikaa, vaikka suurin osa koulutuksesta annetaankin työpaikalla.

6.3 Tuen välttämättömyys

- (50) Pääargumentti menettelyn aloittamisesta tehdyssä päätöksessä oli se, että koulutustoimenpide voidaan katsoa perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla yhteismarkkinoille soveltuvaksi ainoastaan silloin, kun sitä ei tarvita välttämättä tuensaajan toimintaan. Komissio totesi, että tuen välttämättömyys on yhteismarkkinoille soveltuvuuden yleinen arviointiperuste. Se päätteli, että kun tuen seurauksena ei toteuteta enemmän toimenpiteitä kuin pelkästään markkinavoimien seurauksena, ei voida odottaa, että tuella on myönteisiä ja kaupan vääristymistä tasoittavia vaikutuksia, joten tukea ei voida hyväksyä. Jos yritys olisi toteuttanut tuetut toimenpiteet joka tapauksessa, erityisesti myös ilman tukea, ei voida olettaa, että kyseisen koulutustuki "edistää" taloudellista kehitystä perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisessa merkityksessä tai että se asetuksen (EY) N:o 68/2001 johdanto-osan 10 kappaleen mukaisesti auttaa korjaamaan sellaista markkinoiden epäkohtaa, joka johtaa siihen, että yritykset investoivat yleisesti liian vähän työntekijöidensä koulutukseen ⁽¹⁴⁾. Tämä ei koske asetuksen (EY) N:o 68/2001 nojalla ilmoitusvelvollisuudesta vapautettuja tukia, joiden oletetaan suorilta kädeltä edistävän taloudellista kehitystä.

- (51) Se, että komissio tutkii, onko tuella kannustavaa vaikutusta, ja kieltää tällaisen vaikutuksen olemassaolon niissä tapauksissa, joissa lainsäädäntö edellyttää koulutuksen järjestämistä, on Saksan mielestä uusi lähestymistapa, joka rikkoo EU:n säännöksiä, poikkeaa mielivaltaisesti aikaisemmasta päätöksentekokäytännöstä ja tekee koulutustukien myöntämisestä aluepoliittisiin tarkoituksiin mahdotonta. Komissio ei voi hyväksyä näitä väitteitä seuraavista syistä:

⁽¹⁴⁾ Asetuksen (EY) N:o 68/2001 johdanto-osan 10 kappaleessa todetaan koulutustukien osalta seuraavaa: "Koulutuksen ulkoiset vaikutukset ovat yleensä koko yhteiskunnalle myönteisiä, sillä koulutus lisää käytettävissä olevaa ammattitaitoista työvoimaa, jota muut yritykset voivat käyttää, parantaa yhteisön teollisuuden kilpailukykyä ja sillä on merkittävä asema yhteisön työllisyysstrategiassa. Yhteisössä sijaitsevat yritykset eivät yleensä investoi riittävästi työntekijöidensä koulutukseen, mutta koulutustuella voitaisiin korjata tätä markkinoiden toimintaan liittyvää epäkohtaa, joten tietyin edellytyksin koulutustukea voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvana ja se voidaan vapauttaa ennakkoilmoitusvelvollisuudesta." Johdanto-osan 11 kappaleessa todetaan lisäksi, että on varmistettava, "että valtiontuki rajoittuu vähimmäismäärään, joka on tarpeen yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi, johon ei voida päästä pelkästään markkinavoimien keinoin [...]".

⁽¹²⁾ Ks. komission päätökset asioissa Ford Genk, General Motors Belgium, Auto-Europa Portugal ja Volvo Cars Gent.

⁽¹³⁾ Tämä ilmenee asetuksen (EY) N:o 68/2001 johdanto-osan 16 kappaleesta.

- (52) Ensinnäkin on muistettava, että koulutustukia arvioidaan asetuksen (EY) N:o 68/2001 perusteella. Kyseisen asetuksen johdanto-osan 4 kappaleessa todetaan seuraavaa: "Tämä asetus ei rajoita jäsenvaltion mahdollisuutta ilmoittaa koulutustuesta. Komissio arvioi tällaiset ilmoitukset erityisesti tässä asetuksessa asetettujen perusteiden mukaisesti tai noudattaen voimassa olevia yhteisön suuntaviivoja ja puitteita, jos on tällaisia suuntaviivoja ja puitteita."
- (53) Lisäksi johdanto-osan 16 kappaleessa vahvistetaan seuraavaa: "On asianmukaista, että komissio arvioi edelleen määrältään suuret tuet yksittäin ennen kuin ne otetaan käyttöön. Sen vuoksi tuen määrät, jotka ylittävät vahvistetun kiinteän määrän, joka olisi asetettava 1 miljoonaksi euroksi, poissuljetaan tässä asetuksessa säädetystä poikkeuksesta ja niihin sovelletaan edelleen perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vaatimuksia."
- (54) Johdanto-osan 4 kappaleessa todetaan lisäksi seuraavaa: "Koulutukseen myönnettävää tukea koskevat yhteisön puitteet olisi kumottava tämän asetuksen voimaantulopäivänä, koska tämä asetus korvaa puitteiden sisällön."
- (55) Koska suunniteltu tuki ylittää 1 miljoonaa euroa, ei ole epäilystäkään siitä, että tuesta on ilmoitettava ja komission on hyväksyttävä se. Lisäksi on selvää, että tällaisen tuen on täytettävä periaatteessa asetuksen (EY) N:o 68/2001 4 artiklassa säädetty poikkeuksen edellytykset.
- (56) Saksa asettaa kuitenkin kyseenalaiseksi, onko komissiolla lisäksi valtuudet arvioida tuen mahdollista kannustavaa vaikutusta. Komissio katsoo, että valtiontuen käsitteeseen ja erityisesti tuen välttämättömyyttä koskevaan arviointiperusteeseen sisältyy tuen kannustava vaikutus tuensaajaan. Ei voi olla yhteisen edun mukaista, että valtio tukee sellaisia toimenpiteitä (koulutustoimenpiteet mukaan luetuina), jotka tuensaaja toteuttaisi joka tapauksessa. Komissio on uusimmissa päätöksissään (Ford Genk, GM Antwerp) arvioinut nimenomaisesti myös kyseisten koulutustukien kannustavaa vaikutusta asetuksen (EY) N:o 68/2001, valtiontuen toimintasuunnitelman ja niitä edellytyksiä koskevan oikeuskäytännön mukaisesti, joiden mukaan tuki voidaan julistaa yhteismarkkinoille soveltuvaaksi.
- (57) Saksa perustelee kantaansa ensinnäkin toteamalla, että ilmoitusvelvollisuuden piiriin kuuluvan tuen soveltumista yhteismarkkinoille on arvioitava asetuksessa säädettyjen arviointiperusteiden mukaisesti, ja viittaa tässä yhteydessä asetuksen (EY) N:o 68/2001 johdanto-osan 4 kappaleeseen, jonka mukaan komissio arvioi tuet "erityisesti tässä asetuksessa asetettujen perusteiden mukaisesti". Tällöin Saksa ei ota huomioon, että ilmaisu "erityisesti" merkitsee nimenomaan sitä, että yksittäisen tapauksen arviointi ei rajoitu asetuksen (EY) N:o 68/2001 mukaiseen arviointiin. Koska johdanto-osan 16 kappaleessa todetaan selvästi, että tällaista tukea arvioidaan edelleen yksittäin, on selvää, ettei tämä arviointi rajoitu mainitussa asetuksessa vahvistettuihin arviointiperusteisiin ja että se on suoritettava perustamissopimuksen 87 artiklan mukaisesti.
- (58) Toiseksi Saksa väittää, että asetusta (EY) N:o 68/2001 olisi tulkittava ottaen huomioon koulutustukia koskevat yhteisön puitteet vuodelta 1998. Kyseisiä puitteita sovellettiin ennen asetuksen voimaantuloa ja niissä vahvistettiin perusteet, joiden mukaan suurten tukien tapauksessa olisi arvioitava kannustavaa vaikutusta. Yhteisön puitteiden mukaan tuella voitiin olettaa olevan kannustava vaikutus erityisesti silloin, kun koulutushanke toteutettiin 87 artiklan 3 kohdan a tai c alakohdan mukaisella tukialueella. Komissio ei voi hyväksyä tätä väitettä, sillä asetuksen (EY) N:o 68/2001 johdanto-osan 4 kappaleessa tehdään selväksi, että koulutustukia koskevat yhteisön puitteet kumotaan tämän asetuksen voimaantulon myötä. Komission tarkoituksena oli korvata yhteisön puitteet asetuksella (EY) N:o 68/2001, ja asetuksella myös oli tämä vaikutus. Tämä on selvää asetuksen (EY) N:o 68/2001 toisissa kielitoisannoissa, joissa johdanto-osan 4 kappaleessa todetaan selvästi, että yhteisön puitteet "kumotaan", koska niiden sisältö "korvataan". Tämä todetaan selvästi myös aikaisemmissa komission päätöksissä⁽¹⁵⁾. Lisäksi asetukseen ei ole siirretty yhteisön puitteiden sisältämää oletusta kannustavan vaikutuksen olemassaolosta, vaan siinä säädetään yleisempää sanamuotoa käyttäen, että koulutustuet voidaan tietysti edellytyksin katsoa yhteismarkkinoille soveltuviksi⁽¹⁶⁾. Jos yritys kuitenkin olisi joka tapauksessa toteuttanut tukea saaneet toimenpiteet, siis myös ilman tukea, tällä tuella ei ole kannustavaa vaikutusta.
- (59) Kolmanneksi Saksa ja erityisesti tuensaaja väittävät, että tuen välttämättömyyden arviointi perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla merkitsisi sitä, että asetus (EY) N:o 68/2001 olisi kokonaisuudessaan ristiriidassa perustamissopimuksen määräyksen kanssa. Tällöin selvästi oletetaan, että tuen välttämättömyyttä ei arvioida. Komissio ei voi hyväksyä tätäkään väitettä, sillä siinä selvästi ei oteta huomioon, että alle miljoonan euron tukien, jotka täyttävät mainitun asetuksen arviointiperusteet, tapauksessa oletetaan, että myös välttämättömyyttä koskeva arviointiperuste täyttyy.

⁽¹⁵⁾ Ks. esimerkiksi 18 päivänä heinäkuuta 2001 asiassa Sabena tehty komission päätös 2001/698/EY (EYVL L 249, 19.9.2001, s. 21), jonka johdanto-osan 28 kappaleessa todetaan seuraavaa: "Nämä puitteet korvattiin myöhemmin Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 68/2001."

⁽¹⁶⁾ Johdanto-osan 50 kappaleessa käsitellään tarkemmin asetuksessa (EY) N:o 68/2001 esitettyjä toteamuksia kannustavasta vaikutuksesta.

(60) Neljänneksi Saksa väittää, että komissio poikkeaa käytännöstään aikaisemmissa tapauksissa, joissa se ei ole arvioinut kannustavan vaikutuksen olemassaoloa. Tämä pitää paikkansa. Komissio on kuitenkin ilmoittanut, että se on muuttanut käytäntöään pitkälle kehitetyn taloudellisen tarkastelutavan perusteella. Muutos toteutettiin asioiden Ford Genk ja GM Antwerp perusteellisessa arvioinnissa, jossa viitattiin selvästi uuteen lähestymistapaan. Saksa väittää siitä huolimatta, että komission käytäntö on epä johdonmukainen, sillä asiassa Ford Genk aloittamansa muodollisen tutkintamenettelyn jälkeen se on tehnyt päätöksen vähintään kahdessa asiassa, nimittäin asiassa BMW Österreich (asia N 304/2005) ⁽¹⁷⁾ ja asiassa Webasto (asia N 653/2005), ilman tällaista arviointia tai toisenlaisen arvioinnin perusteella. Komissio toteaa kuitenkin, että nämä päätökset tehtiin ilman perusteellista arviointia ja ennen kuin ensimmäinen edellä mainituista kahdesta perusteellisesta arvioinnista, joissa komissio siirtyi erilaiseen lähestymistapaan, oli saatu päätökseen. On selvää, että komissio voi kehittää ja muuttaa arviointitapaansa, jos siihen on riittävät perusteet. Asioissa Ford Genk ja GM Antwerp perusteet olivat riittävät toisin kuin aikaisemmissa asioissa. Näin ollen komissio voi ennen lopullisen päätöksen tekemistä asiassa Ford Genk tukeutua edelleen vanhaan päätöksentekokäytäntöönsä.

(61) Viidenneksi Saksa ja tuensaaja kiistävät sen, että komissio voisi vedota asioihin Ford Genk ja GM Antwerp, sillä asiaseikat ovat niissä erilaiset kuin asiassa DHL. Komission olisi ennemminkin pitänyt soveltaa asiassa Webasto tehtyä päätöstä. Missään tapauksessa ei voida väittää, että DHL:n tukea olisi käsiteltävä toisin, koska se ei koske autoteollisuutta kuten kaksi muuta asiaa. Myös asiassa Webasto tehdyssä päätöksessä, johon Saksa ja tuensaaja vetoavat, on kyse autoteollisuudesta. Ainoa ero on mahdollisesti siinä, että kahdessa ensimmäisessä asiassa oli kyse olemassa olevista tuotantolaitoksista, kun taas asiat DHL ja Webasto koskevat vasta perustettuja yrityksiä. Kahdessa ensimmäisessä asiassa sellaisten toimenpiteiden tukeminen, jotka olisi toteutettu joka tapauksessa, on kiistämättä toimintatukea. Sen vuoksi komissio ei voi ymmärtää, miksi tuki vasta perustetun yrityksen koulutustoimenpiteisiin, jotka olisi toteutettu joka tapauksessa, ei olisi toimintatukea. Myös tässä tapauksessa yritys saa tukea toimenpiteisiin, jotka sen olisi toteutettava joka tapauksessa.

(62) Lisäksi vasta perustetun yrityksen tapauksessa koulutus toimenpiteitä, jotka olisi toteutettava joka tapauksessa, ei

voida perustella seikoilla, joihin aluetukien myöntäminen perustuu, sillä alueelliset haitat on tasoitettava alueellisilla investointituilla eikä koulutustuilla. Tässä yhteydessä Saksa väittää, että mahdollisuus saada valtiontukea välttämättömiin ja mittaviin koulutustoimenpiteisiin vaikutti ratkaisevasti DHL:n lopulliseen päätökseen sijaintipaikasta. Komissio pitää kuitenkin kiinni siitä, että Euroopan unionissa on tavallista, että yritykset tekevät päätöksen sijaintipaikasta tai sijaintipaikan siirtämisestä pienentääkseen kustannuksiaan ja parantaakseen kannattavuuttaan. Yritykset, jotka aikovat siirtää tuotantonsa muualle, har kitsevat usein useita kilpailevia paikkoja eri jäsenvaltioissa. Päätös sijaintipaikasta ei lopulta riipu pelkästään odotetuista toimintakustannuksista (uusien työntekijöiden, joilla ei usein ole tarvittavaa koulutusta, kouluttamisesta aiheutuvat kustannukset mukaan luettuina), ja muista taloudellisista eduista ja haitoista (esimerkiksi alueella sovellettavat aukioloajat), vaan tiettyssä määrin myös mahdollisuudesta saada valtiontukea (ts. aluetukea). Komissio ei voi hyväksyä tätä väitettä, sillä alueellisista investointituista poiketen koulutustukien tavoitteena ei ole vaikuttaa sijaintipaikan valintaan, vaan tasoiittaa yhteisössä riittämättömiä investointeja koulutukseen. Alhaisempi koulutustaso tukialueella on alueellinen ongelma, johon on vastattava alueellisella investointituella.

(63) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että DHL:n olisi järjestettävä suuri osa koulutuksesta työntekijöilleen joka tapauksessa, siis myös ilman tukea. Tämä ilmenee erityisesti kahdesta seikasta, joita käsitellään jäljempänä tarkemmin. Ensinnäkin työntekijöiden kouluttaminen on välttämätöntä lentologiikkakeskuksen toiminnan aloittamiseksi ja toiseksi suuri osa koulutuksesta on lakisääteistä.

a) Toiminnan kannalta välttämätön koulutus

(64) Koulutuksen välttämättömyydestä on todettava, että DHL:n siirtämisellä Leipzig-Halleen (Saksa) on samankaltaisia vaikutuksia kuin uuden yrityksen perustamisella siltä osin, että DHL:n on palkattava uusia työntekijöitä toiminnan aloittamiseksi. Toiminnan asettamiin vaatimuksiin näyttää olevan mahdollista vastata kolmella tapaa: DHL voisi palkata uusia työntekijöitä, jotka yrityksen olisi koulutettava; DHL voisi palkata jo koulutettua ammattitaitoista työvoimaa; tai DHL voisi hankkia tietyt palvelut alihankintana, jos ammattitaitoista työvoimaa ei ole saatavilla.

⁽¹⁷⁾ EUVL C 87, 11.4.2006, s. 4.

- (65) Saksa ei ole esittänyt lisätietoja, jotka poistaisivat epäilyt, joita komissiolla on DHL:n mahdollisuuksista palkata uudessa toimipaikassaan riittävästi koulutettuja työntekijöitä. Saksa on lisäksi vahvistanut, että DHL:n aikaisemmassa toimipaikassa Brysselissä olevat työntekijät eivät periaatteessa olisi valmiita siirtymään Saksaan. Toiseksi DHL ei ole osoittanut, että se pystyisi palkkaamaan toiminnassa tarvittavan määrän koulutettuja työntekijöitä paikallisilta tai EU:n työmarkkinoilta. On selvää, että paikallisilla työmarkkinoilla ei ole saatavilla tarvittavan koulutuksen omaavia työntekijöitä ja myös lentoliikennepalveluiden Euroopan markkinoilla on ilmeisesti vaikeaa löytää ammattitaitoisia työvoimaa.
- (66) Lisäksi Saksa ei ole tukenut vakuuttavasti DHL:n väitettä, jonka mukaan se hankkisi ilman tuen myöntämistä useampia palveluja alihankintana paikallisilta yrityksiltä ja siten voisi luopua suunnitellusta koulutuksesta. Saksa ei myöskään ole osoittanut, että Leipzigin lentoasemalla on käytettävissä muita palveluntarjoajia. Myös alihankintaa käytettäessä eräät koulutustoimenpiteet olisivat silti välttämättömiä. Lisäksi DHL:n Leipzig-Hallessa toteuttaman kokonaisinvestoinnin tarkoituksena on nimenomaan tuottaa kaikki pikapakettilähetyksiin liittyvät palvelut omalla työvoimalla ja jopa tarjota näitä palveluja muille samalla lentoasemalla toimiville kilpailijoille. Tämän vuoksi komissio päätelee, että alihankinta ei sovellu liiketoimintasuunnitelmaan ja aiheuttaisi lisäkustannuksia.
- (67) Lisäksi Saksa väittää, että DHL luo perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan mukaisella tukialueella uusia työpaikkoja, minkä vuoksi kyse ei ole pelkästään toimintatuesta kuten belgialaisten moottoriajoneuvovalmistajien tapauksessa, vaan tuesta vasta perustetulle yritykselle, jonka saatavilla ei ole ammattitaitoisia työvoimaa. Komissio ei voi hyväksyä tätä väitettä, sillä DHL:n olisi joka tapauksessa järjestettävä koulutusta mille tahansa uudelle yritykselle Brysselin ulkopuolella riippumatta uudesta sijaintipaikasta.
- b) Lakisääteinen koulutus**
- (68) Komission käytettävissä olevien tietojen mukaan suurin osa koulutuksesta on pakollista kansallisen tai EU:n lainsäädännön nojalla. Koska DHL:n tarjoamiin palveluihin liittyy niiden luonteen vuoksi suuri turvallisuusriski, sovellettavan lainsäädännön mukaisesti on rahdin käsittelyssä ja lentokoneiden teknisissä tarkastuksissa noudatettava tiettyjä vähimmäisstandardeja ja turvallisuusvaatimuksia.
- DHL EAT:n mekaanikot ja teknikot
- (69) Tämä koskee DHL EAT:n mekaniikoille ja tekniikoille suunniteltua koulutusta lentoa edeltävien ja asemasotarikistusten alalla. Asetuksen (EY) N:o 2042/2003 mukaan lentokoneiden huoltotöihin osallistuvilla työntekijöillä on oltava lupakirja huoltotodisteen antamiseen. Tällaisen lupakirjan edellytykset on vahvistettu edellä mainitussa asetuksessa, ja ne koskevat koulutuksen laajuutta ja sisältöä.
- (70) Suunniteltu koulutus vastaa edellä mainittuja määräyksiä ja koskee kahta ammattiryhmää: lentokonemekaanikot, joilla on oikeus antaa huoltotodiste (luokka A) ja lentokoneteknikot/-mekaanikot, joilla on oikeus antaa huoltotodiste (luokka B1). Näiden ammattiryhmien koulutus käsittää seuraavat osat:
- a) englannin kurssit (tekninen englanti mukaan luettuna)
 - b) tekninen perustietämys sähkö-, elektroniikka- ja aerodynamiikan aloilla
 - c) hankitun teknisen perustietämyksen soveltaminen käytännössä
 - d) luokan B1 syventävä koulutus.
- (71) Kaikkea DHL EAT:n koulutusta täydennetään työpaikalla järjestettävillä koulutuspäivillä, joita on selvästi enemmän kuin teoreettisen koulutusosan vaatimia työpäiviä.
- (72) Saksa on tietoinen siitä, että DHL ei voi aloittaa toimintaa ilman asianmukaisesti koulutettua henkilöstöä, jolla on tarvittavat lupakirjat. Koska kaikki suunnitellut koulutustoimenpiteet ovat pakollisia asetuksen (EY) N:o 68/2001 mukaisesti, Saksan viranomaiset myöntävät, ettei DHL voi vähentää koulutusta. Viranomaiset väittävät kuitenkin, että ilman tukea DHL ei järjestäisi minkäänlaista koulutusta vaan käyttäisi kilpailijoiden työntekijöitä, joilla jo on tarvittavat lupakirjat, tai alihankintaa.
- (73) Saksan toimittaman kustannusanalyysin mukaan alihankinnan kustannukset ovat pienemmät kuin henkilöstökustannukset lisätynä koulutuskustannuksilla (noin [(5–20 prosenttia)] pienemmät luokan A osalta ja noin [(10–30 prosenttia)] pienemmät luokan B1 osalta). Saksa ei kuitenkaan ole osoittanut, että tällaisia palveluntarjoajia ylipäänsä on olemassa tai että ne ovat käytettävissä.

- (74) Kilpailijoiden jo koulutettujen työntekijöiden palkkaamisesta on todettava, että Saksa ei ole esittänyt todisteita siitä, että Euroopan työmarkkinoilla on koulutettuja ja päteviä työntekijöitä, jotka olisivat valmiita siirtymään Leipzig-Halleen. Saksa on itse myöntänyt, että Euroopan työmarkkinoilla on puutetta lentoliikennepalveluihin koulutetuista pätevistä mekaniikoista ja tekniikoista.
- (75) Lisäksi Saksa on esittänyt kustannusanalyysin englannin kursseista, joita on suunniteltu DHL EAT:n mekaniikoille ja tekniikoille. Saksan mukaan kursseissa on kyse yleiskoulutuksesta, joka ylittää pakollisen koulutuksen. Sen vuoksi Saksa arvioi näiden kurssien tukikelpoiset kustannukset [(0,5–1)] miljoonaksi euroksi. Komissio toteaa ensiksi, että näillä kursseilla opetetaan teknistä englantia. Toiseksi komissio toteaa, että lentokoneiden tekniset tarkastukset on käytännössä standardoitu Euroopan laajuisesti, joten DHL EAT:n mekaniikkojen ja tekniikkojen on osattava teknistä englantia. Lisäksi nämä teknisen englannin kurssit ovat komission käsityksen mukaan osa standardoitua, pakollista koulutusohjelmaa. Sen vuoksi komissio katsoo, että DHL:n olisi tarjottava teknisen englannin kursseja joka tapauksessa, siis myös ilman tukea.
- (76) Näiden seikkojen perusteella komissio päättää, että edellä mainitut koulutustoimenpiteet ovat lakisääteisiä ja myös välttämättömiä DHL EAT:n sujuvan toiminnan kannalta, ja yrityksen olisi toteutettava ne joka tapauksessa, siis myös ilman tukea. Sen vuoksi komissio katsoo, että DHL EAT:n mekaniikkojen ja tekniikkojen koulutuskustannukset eivät ole tukikelpoisia.
- Ramp-työntekijät (Ramp Agent II)
- (77) Ramp Agent II -työntekijöiden tehtävät ovat seuraavat: maakaluston käyttäminen ja ajaminen; lentokoneiden lastaus ja purku; lentoasiakirjojen luovuttaminen; raporttien laatiminen ja viestintä lentäjien ja lentoasemaviranomaisten kanssa. Ilmoitetun hankkeen puitteissa on tarkoitus kouluttaa 210 Ramp Agent II -työntekijää. Tukikelpoiset kustannukset on arvioitu [(2–3)] miljoonaksi euroksi.
- (78) Saksan lainsäädännön mukaan Ramp Agent II -työntekijät voivat työskennellä asematasolla vasta sitten, kun heidät on koulutettu maakaluston käsittelyyn (*Arbeitsschutzgesetz*) ja turvallisuuden (BGV C 10 FBO) aloilla ja kun heillä on trukkiajokortti (BGG 925 – *Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen*). Lisäksi heille on annettava koulutusta vaarallisten aineiden käsittelystä ja siihen liittyvistä riskeistä (*Gefahrstoffverordnung*). Lopuksi Ramp Agent II -työntekijöiden on myös suoritettava IATA:n vaarallisia aineita koskevien sääntöjen mukainen vaarallisia aineita koskeva koulutus.
- (79) Johdanto-osan 77 ja 78 kappaleesta ilmenee, että ilmoitetun hankkeen yhteydessä suunniteltu koulutus on suuressa osin lakisääteistä, nimittäin seuraavat kurssit: lentokoneiden siirtämisessä käytettävien laitteiden käsittely; jäänpoisto (peruskurssi); jäänpoisto (kertauskurssi); lupa-kirja asematasolla ajamiseen; asematasolla työskentely ja asematasoa koskevat määräykset; paloturvallisuuskoulutus; rahtiovien käsittely; ensiapu; trukkiajokortti; IATA PK 7/8; maakalusto; asematasotyöskentelyn vaarat; asematasoa koskevat turvallisuusmääräykset; lentoaseman turvallisuusmääräykset. Rahtikonttien rakentamista käsittelevä ULD-Build-up -kurssi koskee erityisesti DHL:n konttien käsittelyä.
- (80) Ainoastaan työterveyttä käsittelevä kurssi "G25/41 Arbeitsmedizinische Untersuchung" (4 tuntia yhteensä 240 koulutustunnista), laatua ja prosesseja käsittelevä kurssi "DIN EN 9001:2000 Qualität und Prozesse" sekä ympäristöasioiden hallintaa ja organisaatiorakennetta käsittelevä kurssi "DIN EN 14001 Umweltmanagement und Organisationsstruktur" (8 tuntia yhteensä 240 koulutustunnista) eivät ole lakisääteisiä. Koska Saksa on kuitenkin korostanut, että DHL aikoo tuottaa itse kaikki logistiikkakeskuksen toimintaan liittyvät palvelut ja jopa tarjota niitä kilpailijoille Leipzig-Hallen lentoasemalla, eikä se ole todistanut, että DHL ei järjestäisi näitä kursseja ilman tukea, kurssit kuuluvat selvästi DHL:n työntekijöiden koulutuspakettiin, joka on välttämätön lentologiikkakeskuksen toiminnan käynnistämiseksi ongelmitta. Tämä lentologiikkakeskus on Hongkongissa (Kiina) ja Wilmingtonissa (Yhdysvallat) sijaitsevien keskusten ohella DHL:n maailmanlaajuisesti tärkein logistiikkakeskus. Erityisesti työterveyttä käsittelevä kurssi vaikuttaa välttämättömältä: siinä koulutetaan henkilöstöä havaitsemaan, aiheuttaako joku työntekijä vaaran työympäristölleen, sillä

DHL:n kitkaton toiminta edellyttää odottamattomien viivästysten välttämistä ja poistamista. Käytettävissä olevien tietojen mukaan tällaisen koulutuksen suorittaneet ramp-työntekijät pystyvät lisäksi arvioimaan tulevien työntekijöiden yleistä ammatillista soveltuvuutta. Johdanto-osan 25 kappaleessa kuvaillun arviointimenetelmänsä mukaisesti komissio päätelee, että vaikka koulutus ei olekaan lakisääteistä, se on välttämätöntä logistiikkakeskuksen kitkattomalle toiminnalle, ja sen vuoksi DHL:n olisi joka tapauksessa järjestettävä se. Laatustandardia koskeva kurssi ei ole lakisääteinen, mutta Deutsche Postin johto on määrännyt sen pakolliseksi kaikille DHL:n toimipisteille. DHL on ilmoittanut, että kaikille DHL:n työntekijöille annettaisiin koulutusta DIN EN 9001 -standardin mukaisen sertifiointin saamiseksi ⁽¹⁸⁾. Lisäksi se on ilmoittanut, että DIN EN 14001 -standardin mukainen sertifiointi saataisiin heinäkuussa 2008 ⁽¹⁹⁾. Näin ollen tämän päätöksen kohteena oleva koulutus on selvästi välttämätöntä yrityksen liiketoimintastrategiassa asetetun vaatimustason saavuttamiseksi ja olisi sen vuoksi järjestetty myös ilman tukea. Lisäksi DHL:n tytäryritykset mainostavat palvelujensa vastaavan korkeinta vaatimustasoa kuten DIN-sertifikaatit osoittavat, joten DHL pystyy johtavana palvelujen tarjoajana laskemaan nämä kustannukset mukaan hinnoittelustrategiaansa. Sen vuoksi komissio katsoo, että DHL olisi järjestänyt edellä mainitun koulutuksen myös ilman tukea.

- (81) Näiden seikkojen perusteella komissio päätelee, että osa Ramp Agent II -työntekijöille tarkoitettua koulutuksesta on lakisääteistä ja osa kuuluu yrityksen laatustrategiaan. Näin ollen kaikki koulutus on poikkeuksetta välttämätöntä lentologistiikkakeskuksen kitkattoman toiminnan kannalta, ja yritys olisi järjestänyt sen joka tapauksessa, siis myös ilman tukea. Sen vuoksi komissio katsoo, että Ramp Agent II -työntekijöiden koulutuskustannukset eivät ole tukikelpoisia.

Turvallisuushenkilöstö

- (82) Tätä alaa säädelään asetuksella (EY) N:o 2320/2002. Saksan ilmailuturvallisuuslain (*Luftverkehrsgesetz*) 8–9 pykälän mukaan lentoasemaoperaattoreiden ja ilmailualan yritysten velvollisuutena on kouluttaa turvallisuushenkilöstönsä ja kaikki muut työntekijänsä.

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

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

- (83) DHL:n suunnittelemat kurssit turvallisuushenkilöstölle vastaavat sisältönsä ja koulutustuntien lukumäärän suhteen sitä koulutusta, josta on säädetty kansallisessa lainsäädännössä (*Musterlehrplan für Luftsicherheitskontrollkräfte für Personal- und Warenkontrollen*) asetuksen (EY) N:o 2320/2002 täytäntöönpanemiseksi. Koulutusjakso IATA PK 7/8 on pakollinen myös IATA:n vaarallisia aineita koskevien sääntöjen perusteella, jotka saatettiin osaksi Saksan lainsäädäntöä lailla NFL II-36/05. Myös ensiapukurssi ja johdatus paloturvallisuuteen kuuluvat Saksan työsuojelulain mukaan pakolliseen koulutukseen.

- (84) Ainoastaan asematasolla ajamiseen oikeuttavaa lupakirjaa ja laadunvalvontaa koskevat kurssit (kumpikin 8 tuntia yhteensä 300 koulutustunnista) ovat ylimääräisiä, toisin sanoen ne eivät ole lakisääteisiä. Koska Saksa on kuitenkin korostanut, että DHL aikoo tuottaa itse kaikki logistiikkakeskuksen toimintaan liittyvät palvelut, eikä se ole todistanut, että DHL ei järjestäisi näitä kursseja ilman tukea, komissio katsoo niiden kuuluvan kokonaiskoulutuspakettiin. Myös turvallisuushenkilöstölle tarkoitetut kurssit DIN EN 9001:2000 ja DIN EN 14001 vastaavat Deutsche Postin tavanomaista käytäntöä ja ovat sen vuoksi pakollisia kaikille DHL:n työntekijöille (ks. johdanto-osan 80 kappale). Kurssi asematasolla ajamiseen oikeuttavan lupakirjan saamiseksi vaikuttaa myös olevan välttämätön turvallisuushenkilöstölle, sillä turvallisuushenkilöstön on kaikkina aikoina päästävä kiitoradoille ja asematasolle. Ei olisi järkevää vaarantaa logistiikkakeskuksen kitkatonta toimintaa sillä, että turvallisuushenkilö ei pääse asematasolle (kuten johdanto-osan 90 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa todetaan, tässä tapauksessa on kuitenkin mahdollista rajoittaa koulutus tiettyyn henkilömäärään). Johdanto-osan 25 kappaleessa kuvaillun arviointimenetelmänsä mukaisesti komissio päätelee, että vaikka koulutus ei olekaan lakisääteistä, se on välttämätöntä logistiikkakeskuksen kitkattomalle toiminnalle ja sen vuoksi DHL:n olisi joka tapauksessa järjestettävä se. Sen vuoksi komissio katsoo, että näistä kahdesta kurssista ei luovuttaisi ilman tukeakaan.

- (85) Koska johdanto-osan 83 ja 84 kappaleessa mainitut koulutuskurssit turvallisuushenkilöstölle ovat pakollisia, komissio ei voi hyväksyä Saksan väitettä, jonka mukaan DHL voisi palkata ainoastaan vähimmäismäärän päteviä työntekijöitä, jotka sitten kouluttaisivat muut työntekijät työpaikalla. Esitettyjen tietojen perusteella komissio katsoo, että kaikkien turvallisuushenkilöiden on suoritettava kokonaisuudessaan edellä mainitut kurssit.

- (86) Näiden seikkojen perusteella komissio päättää, että turvallisuushenkilöstön koulutuskustannukset eivät ole tukikelpoisia.

Operatiivinen johtohenkilöstö

- (87) Ainoastaan operatiivisen johtohenkilöstön tapauksessa komission päätelmä on erilainen. Tämän työntekijäryhmän koulutukseen kuuluvat englannin kieli, työolainsäädännön perusteet, viestintä, suullinen ilmaisu, henkilöstön johtaminen, valmennuksen perusteet, konfliktien hallinta, tiiminrakennus, työpaikkahaastattelut ja yrittäjäys. Ilmoitetun hankkeen yhteydessä on tarkoitus kouluttaa 110 operatiiviseen johtoon kuuluvaa henkilöä, ja tukikelpoiset kustannukset on arvioitu [(1–2)] miljoonaksi euroksi. Keskijohdon tehtäviin on tarkoitus ottaa työntekijöitä, jotka ovat jo suorittaneet muun koulutuksen (toisin sanoen Ramp Agent II -työntekijöitä ja turvallisuushenkilöitä).

- (88) Tämä johtamiskoulutus liittyy ramp-työntekijöiden ja turvallisuushenkilöstön koulutukseen eikä se näytä olevan välttämätöntä lentologiikkakeskuksen kitkattoman toiminnan kannalta. Se tarjoaa ennemminkin ylenemismahdollisuuden DHL:n palveluksessa jo oleville työntekijöille, joiden henkilökohtaisia ja sosiaalisia taitoja sillä on tarkoitus parantaa. Lisäksi kyse on yleisestä koulutuksesta, joka ei ole välttämätöntä ainoastaan ilmailualalla. Koulutuksella saatavia taitoja voidaan helposti käyttää muissa yrityksissä, ja lisäksi ne osaltaan parantavat työympäristöä ja ihmistenvälisiä suhteita yrityksessä.

- (89) Edellä 87 ja 88 kappaleessa esitettyjen seikkojen perusteella komissio päättää, että operatiiviselle johtohenkilöstölle suunnattu koulutus ei ole lakisääteistä ja ylittää sen, mikä on välttämätöntä DHL:n Leipzig-Hallessa sijaitsevan lentologiikkakeskuksen kitkattoman toiminnan kannalta. Sen vuoksi tästä koulutuksesta aiheutuviin kustannuksiin voidaan myöntää koulutustukea.

c) Välttämättömän koulutuksen laajuus

- (90) Saksan esittämän kustannuslaskelman mukaan (ks. johdanto-osan 37 kappale) logistiikkakeskuksen kitkaton toiminta olisi mahdollista varmistaa **134 Ramp Agent II -työntekijällä**. Jos kuuden hengen lastaustiimin molemmat kuljettajat toimivat Ramp Agent II -työntekijät korvattaisiin Ramp Agent I -työntekijöillä, lainsäädännön ja

liiketoiminnan asettamat vaatimukset täyttyisivät edelleen. Saksa väittää, että DHL voisi sen vuoksi luopua 76 Ramp Agent II -työntekijän kouluttamisesta, ja ilman koulutustukea näiden työntekijöiden koulutuksesta luovuttaisiin. Näistä 76 Ramp Agent II -työntekijästä aiheutuvat tukikelpoiset kustannukset ovat yleiskoulutuksen osalta [(0,5–1,5)] miljoonaa euroa ja erityiskoulutuksen osalta [(0,01–0,03)] miljoonaa euroa.

- (91) Jos DHL kuitenkin todella korvaisi kuljettajina toimivat Ramp Agent II -työntekijät Ramp Agent I -työntekijöillä, myös näitä olisi koulutettava jossain määrin, erityisesti maakaluston käytössä (tämä koskee erityisesti asematasolla ajamista, asematasotyöskentelyä ja asematasoa koskevia määräyksiä, trukilla ajamista, asematasotyöskentelyn vaaroja, paloturvallisuuskoulutusta, ensiapua jne.). Ylimääräisistä 76 Ramp Agent I -työntekijästä aiheutuvat koulutuskustannukset ovat Saksan mukaan yleiskoulutuksen osalta [(0,1–0,5)] miljoonaa euroa ja erityiskoulutuksen osalta [(0,01–0,03)] miljoonaa euroa.

- (92) Komissio katsoo, että kustannukset, jotka DHL:n olisi joka tapauksessa maksettava kyseisten Ramp Agent I -työntekijöiden lisäkoulutuksesta, on vähennettävä tukikelpoisista kustannuksista, joten ylimääräisten 76 Ramp Agent II -työntekijän koulutuksesta aiheutuvat tukikelpoiset kustannukset ovat [(0,4–1)] miljoonaa euroa. Koska ainoastaan tämä koulutus ylittää välttämättömän koulutuksen, joka DHL:n olisi joka tapauksessa katettava, komissio päättää, että ainoastaan tämä määrä on tukikelpoinen.

- (93) Myös **turvallisuushenkilöstön** osalta Saksa ilmoittaa, että DHL:n lentologiikkakeskusta olisi mahdollista operoida kitkattomasti ainoastaan 70 työntekijällä alun perin ilmoitetun 110 sijasta. Suuruudeltaan 40 työntekijän vaje olisi helppo korvata lisäämällä kameravalvontaa ilman, että logistiikkakeskuksen turvallisuus vaarantuisi. Asiaa koskevassa tutkimuksessa esitetään henkilöiden ja rahdin tarkastuksissa tarvittavan henkilöstön ehdoton vähimmäismäärä ja kerrotaan se työvuorojen lukumäärällä. Laskelmissa huomioidaan myös viikoittaisten työpäivien määrä ja ylimääräisen henkilöstön tarve lomien tai sairauksien vuoksi häiriöttömän toiminnan varmistamiseksi. Tutkimuksessa päätellään, että tästä ylimääräisestä koulutuksesta aiheutuvat tukikelpoiset kustannukset olisivat [(0,05–0,2)] miljoonaa euroa.

- (94) Saksa kuitenkin ilmoittaa samanaikaisesti, että DHL suunnittelee 110 turvallisuushenkilön palkkaamista, sillä maailmanlaajuisesti toimivana hyvämaineisena yrityksenä se haluaa välttää kaikki turvallisuuteen liittyvät välikohtaukset. Tällaiset välikohtaukset voisivat vaikuttaa rahtiliikenteen laatuun, johtaa tuntuviin viivästyksiin ja heikentää asiakassuhteita. Jotta sujuva rahtiliikenne ei vaarantuisi, DHL on sen vuoksi tietoisesti valinnut turvallisuuden maksimoinnin. Tämän vuoksi komissio ei voi hyväksyä Saksan väitettä, jonka mukaan logistiikkakeskusta olisi mahdollista operoida ongelmitta 70 turvallisuushenkilöllä 110:n sijasta. Johdanto-osan 25 kappaleessa kuvailtujen arviointipuitteiden mukaisesti komissio päätelee, että vaikka koulutus ei olekaan lakisääteistä, se on välttämätöntä logistiikkakeskuksen kitkattomalle toiminnalle ja sen vuoksi DHL järjestäisi sen joka tapauksessa.
- (95) Näiden seikkojen perusteella voidaan päätellä, että kaikki koulutus, jolla 110 turvallisuushenkilölle annetaan tarvittavat tiedot lentologistiikkakeskuksen toiminnan aloittamiseksi ja sen harjoittamiseksi kitkattomasti, olisi järjestettävä joka tapauksessa. Sen vuoksi komissio katsoo, että näihin kustannuksiin ei voida myöntää koulutustukea.

Taulukko 3

Ammattinimike	Ilmoitettu lukumäärä	Pakollisesti koulutettavien määrä	Lisäksi koulutettavien määrä
Ramp Agent II -työntekijä	210	134	76
Turvallisuushenkilö	110	110	0
Johtohenkilö (operatiivinen)	110	0	110
Lentokonemekaanikko, joka voi antaa huoltotodisteen Luokka A	97	97	0
Lentokoneteknikko/-mekaanikko, joka voi antaa huoltotodisteen Luokka B 1	68	68	0

- (96) Saksan esittämän kustannusanalyysin perusteella komissio laski ylimääräisen koulutuksen kustannukset seuraavasti ⁽²⁰⁾:

Taulukko 4

(EUR)

Kustannuserä	Ramp Agent II (*)	Keskijohto	Yhteensä
Kouluttajat (teoria ja käytäntö)	[...]	[...]	
Hallintomenot	[...]	[...]	
Matkakustannukset	[...] (**)	[...]	
Kouluttajista aiheutuvat kokonaiskustannukset	[...]	[...]	[...]
Koulutettavista aiheutuvat henkilöstökustannukset	[...]a	[...]	[...] (ainoastaan osa tukikelpoista)

Tukikelpoiset kustannukset yhteensä: [...]

Tuen enimmäisintensiteetti: 60 %

Tuki 1 578 109

(*) Taulukossa esitetyistä luvuista on jo vähennetty Ramp Agent I -työntekijöistä aiheutuvat koulutuskustannukset. Viimeksi mainitut kustannukset syntyisivät joka tapauksessa, toisin sanoen myös Saksan ilmoittamassa vaihtoehtoisessa tilanteessa (Ramp Agent II -työntekijöistä osan korvaaminen heikommin koulutetuilla Ramp Agent I -työntekijöillä).

(**) Saksan esittämien tietojen mukaan ilmoitettuihin matkakustannuksiin eivät sisälly erityiskoulutukseen liittyvät [...] euron matkakustannukset, jotka olisivat tukikelpoisia. Komissio olettaa, että Saksan viranomaiset ovat luopuneet tämän kustannuserän tukemisesta.

⁽²⁰⁾ Ylimääräinen koulutus on suurelta osin yleiskoulutusta, ainoastaan Ramp Agent II -työntekijöille tarjotaan erityiskoulutusta [...] euron arvosta. Myös koulutus, joka on tarkoitettu Ramp Agent I -työntekijöille (jotka ilman tukea korvaisivat paremmin koulutetut työntekijät), sisältää erityiskoulutusta [...] euron arvosta, joten nämä summat kumoavat toisensa.

d) Sallittavan tukimäärän laskeminen

(97) Ilmoitetussa toimenpiteessä (jonka tukikelpoisten kustannusten ilmoitettiin olevan [(10–15)] miljoonaa euroa) on kyse muun muassa [(8–12)] miljoonan euron kustannuksista, jotka DHL:n olisi katettava joka tapauksessa, siis myös ilman tukea. Tämä osa ilmoitetusta tuesta ei johda lisäkoulutukseen, vaan koskee yrityksen tavanomaisia toimintakustannuksia ja pienentää siten kustannuksia, jotka yrityksen olisi tavallisesti maksettava. Sen vuoksi tukea ei voida hyväksyä.

(98) Muiden toimenpiteiden tukikelpoiset kustannukset ovat [(2–3)] miljoonaa euroa. Tämä vastaa 1 578 109 euron tukimäärää. Ainoastaan tämä osa tuesta noudattaa yhteismarkkinoille soveltuvuuden arviointiperusteita.

7. PÄÄTELMÄT

(99) Komissio päätelee, että ilmoitettu tuki DHL Leipzigille koskee yhtäältä [(8–12)] miljoonan euron kustannuksia, jotka DHL:n olisi joka tapauksessa katettava, siis myös ilman tukea, ja toisaalta 2 630 182 euron kustannuksia, jotka aiheutuvat sellaisesta koulutuksesta, joka ylittää lainsäädännössä säädetyn tai toiminnan kannalta välttämättömän koulutuksen.

(100) Sen vuoksi komissio katsoo, että se osa ilmoitetusta tuesta, joka ei ole välttämätön kyseisen koulutuksen järjestämiseksi, ei johda lisäkoulutukseen vaan kattaa yrityksen tavanomaisia kustannuksia ja siten mahdollistaa niiden kustannusten pienentämisen, jotka yrityksen olisi tavallisesti katettava. Tuki johtaisi komission mielestä yhteisen edun vastaiseen kilpailun vääristymiseen, ja se vaikuttaisi kaupankäynnin edellytyksiin. Tukea ei näin ollen voida perustella perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Koska yhtäkään muuta perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohdan poikkeuksista ei voida soveltaa, 6 175 198 euron tuki ei täytä yhteismarkkinoille soveltuvuuden arviointiperusteita.

(101) Muut ilmoitetut toimenpiteet, joiden tukikelpoiset kustannukset ovat [(2–3)] miljoonaa euroa ja joihin myönnetään tukea 1 578 109 euroa, täyttävät perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaiset yhteismarkkinoille soveltuvuuden arviointiperusteet,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuesta, jonka Saksa aikoo myöntää DHL:lle, 6 175 198 euroa ei sovellu yhteismarkkinoille.

Jäljelle jäävä 1 578 109 euron osa valtiontuesta, jonka Saksa aikoo myöntää DHL:lle, soveltuu yhteismarkkinoille EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan nojalla.

2 artikla

Saksan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta niistä toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut tämän päätöksen täytäntöönpanemiseksi.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 2 päivänä heinäkuuta 2008.

Komission puolesta

Neelie KROES

Komission jäsen