II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 2 iulie 2008

privind ajutorul de stat C 18/07 (ex N 874/06) ce urmează a fi pus în aplicare de Germania în favoarea DHL

[notificată cu numărul C(2008) 3178]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/878/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu aceste dispoziții [1],

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din 21 decembrie 2006, Germania a informat Comisia cu privire la ajutorul pentru formare acordat DHL.

(2) Prin scrisoarea din 27 iunie 2007, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută în articolul 88 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene în ceea ce privește ajutorul pentru DHL. Decizia Comisiei de deschidere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [2]. Germania și-a înaintat observațiile prin scrisoarea din data de 26 septembrie 2007.

(3) Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile. DHL și UPS Germania și-au prezentat observațiile prin scrisorile din 15, respectiv 26 octombrie 2007. Observațiile terților au fost înaintate Germaniei pentru observații prin scrisorile din data de 16, respectiv 20 noiembrie 2007. Germania și-a prezentat răspunsul prin scrisoarea din data de 14 decembrie 2007. Comisia a solicitat informații suplimentare prin e-mail la 12 februarie și 5 iunie 2008, la care Germania a răspuns prin scrisorile din datele de 14 februarie, 31 martie și 17 iunie 2008.

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

2.1. Beneficiarul

(4) DHL este unul dintre cei mai mari operatori de curierat rapid, a cărui cifră de afaceri înregistrată în 2005 la nivel mondial este de 18,2 miliarde de EUR. DHL este deținută integral de Deutsche Post AG.

(5) DHL a construit un nou centru de logistică de curierat rapid și transport aerian în Leipzig-Halle, Germania, care urma să fie dat în exploatare până la sfârșitul lunii octombrie 2007. Costul total al investiției pentru proiectul menționat a ajuns la 250 de milioane de EUR. În aprilie 2004, DHL a primit aproximativ 70 de milioane de EUR sub formă de ajutor regional pentru investiții, aprobat de Comisie ca ajutorul de stat N 608/03, cu o intensitate maximă a ajutorului de 28 %.

[1] JO C 213, 12.9.2007, p. 28.
[2] A se vedea nota de subsol 1.

(6) Centrul de curierat rapid și transport aerian este exploatat de cele două societăți beneficiare, DHL Hub Leipzig GmbH („DHL Hub") și European Air Transport Leipzig GmbH („DHL EAT"), deținute integral de Deutsche Post AG, prin alte filiale. DHL Hub va furniza servicii de handling la sol pentru operațiunile de transport aerian, în timp ce DHL EAT va răspunde de inspectarea flotei aeriene a DHL.

(7) Atât DHL Hub, cât și DHL EAT își au sediul într-o zonă asistată în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE.

2.2. **Proiectul de formare**

(8) DHL asigură toate serviciile de handling la sol, precum și controalele înaintea zborului și inspecțiile la sol pentru aeronavele care aterizează sau decolează la sau de la centrul de logistică. În acest scop, societatea plănuiește să angajeze treptat aproximativ 1 500 de persoane și să le asigure formarea necesară. Cu toate acestea, ajutorul notificat cuprinde doar măsuri de formare pentru un număr de 485 de angajați.

(9) Germania a notificat acordarea unei subvenții directe pentru măsurile de formare din Statul independent Saxonia (50 %) și landul Saxonia-Anhalt (50 %), în valoare de 7 753 307 EUR.

(10) Formarea planificată de DHL va fi asigurată de DHL Hub (pentru 320 de persoane) și de către DHL EAT (pentru 165 de persoane) ([3]).

2.2.1. *DHL Hub*

(11) Formarea care trebuie asigurată de DHL Hub reprezintă, în principal, formare generală, menită să furnizeze lucrătorilor cunoștințele și competențele necesare pentru a realiza activități specifice. Formarea respectivă constă din cursuri teoretice și cursuri practice la locul de muncă. Formarea asigurată de DHL Hub este destinată următoarelor fișe mai detaliate ale postului, corespunzătoare unui număr de 320 de angajați:

Tabelul 1

Fișa postului	Număr de angajați	Sarcini
Agent de rampă II	210	Încărcarea și descărcarea aeronavelor
Agent de securitate	110	Controlul persoanelor și mărfurilor
Directori (operaționali)	(110) (*)	Sarcini aferente cadrelor de conducere de nivel mediu; gestionarea și planificarea în materie de personal; sarcini de conducere

(*) DHL va asigura o formare suplimentară în materie de competențe de conducere pentru 110 angajați care au participat deja la alte cursuri de formare, respectiv pentru agenții de rampă II, pentru agenții de securitate sau pentru tehnicieni/mecanici.

(a) ***Agenți de rampă II***

(12) Principalele activități ale agenților de rampă sunt încărcarea și descărcarea aeronavelor cu respectarea unui program strict. Aceștia trebuie, de asemenea, să fie capabili să gestioneze echipamentele de deservire la sol, să transmită documentele de zbor, să întocmească rapoarte și să comunice cu piloții și autoritățile aeroportului.

(13) Formarea agenților de rampă cuprinde 19 cursuri plus sesiuni de formare practică la locul de muncă și se desfășoară pe o durată totală de 77 de zile, dintre care 47 de zile sunt rezervate pentru practica la locul de muncă. Formarea este destinată lucrătorilor care au urmat cursuri fără legătură cu domeniul în cauză. Formarea teoretică trebuie asigurată înainte de darea în exploatare a centrului. Formarea include un curs, „structura containerelor de bagaje/încărcătură" („*Unit load device build up*"), considerat drept formare specializată, întrucât are drept obiect structura unor containere specifice, utilizate doar de DHL. Cursurile de formare generală vizează, de asemenea:

(a) formarea generală în domeniul securității, spre exemplu cu privire la protecția împotriva incendiilor, manipularea sabordului de încărcare, primul ajutor, recunoașterea mărfurilor periculoase și securitatea în zona de staționare;

(b) formare tehnică generală, finalizată cu acordarea de autorizații, de exemplu permis de conducere în zona platformei de staționare a avioanelor, autorizație pentru utilizarea echipamentului de deservire la sol și manipularea elevatorului cu furcă;

(c) formare tehnică generală cu privire la activități cum ar fi: tractarea aeronavelor, degivrarea aeronavelor și monitorizarea zonei aeroportuare;

(d) câteva cursuri de formare generală cu privire la gestionarea mediului (Standard ISO/DIN 14001) sau managementul de calitate și procesele de asigurare a calității (Standard ISO/DIN 9001).

(14) Legislația națională și cea europeană nu impun, în principiu, un număr minim de angajați și nu prevăd cerințe specifice de formare sau de autorizare pentru activitatea de agent de rampă II. Cu toate acestea, Germania a indicat faptul că cinci dintre cursurile planificate (inclusiv cele care privesc protecția împotriva incendiilor, primul ajutor, recunoașterea mărfurilor periculoase și securitatea în zona de staționare) sunt obligatorii, în conformitate cu normele existente, pentru toți angajații ([4]) și că un număr minim de persoane (aproximativ 70) trebuie să se prezinte la cursurile suplimentare, inclusiv la cursurile de formare practica

([3]) Pentru detalii suplimentare privind proiectului de formare, a se vedea decizia de inițiere a procedurii.

([4]) Personalul ale cărui atribuții presupun manipularea directă a mărfurilor are obligația, în conformitate cu dispozițiile legale, de a deține un certificat de acreditare/o autorizație adecvată, recunoscută pentru manipularea mărfurilor; întregul personal angajat în zona restricționată publicului din cadrul aeroportului are obligația de a participa la cursuri de formare privind securitatea; personalul de la bordul aeronavei trebuie să participe la cursuri de formare privind manipularea sabordului de încărcare; în plus, în funcție de activitățile specifice, personalul trebuie să aibă calificările necesare pentru operarea mașinilor și vehiculelor.

relevantă la locul de muncă, respectiv formarea cu privire la manipularea sabordului de încărcare și formarea generală pentru care este necesară acordarea de autorizații. Persoanele respective ar putea ulterior să transmită colegilor cunoștințele acumulate, în cadrul unor scurte sesiuni de instruire.

(15) Germania a indicat faptul că o altă posibilitate ar fi aceea de subcontractare și a furnizat o analiză a costurilor.

(b) ***Agenți de securitate***

(16) Activitatea de agent de securitate implică efectuarea de controale asupra indivizilor și mărfurilor, în scopul prevenirii oricăror perturbări ale activității. Formarea agenților de securitate implică doar formare generală:

(a) formare generală în domeniul securității, spre exemplu cu privire la protecția împotriva incendiilor, primul ajutor și recunoașterea mărfurilor periculoase;

(b) formare tehnică generală în domeniul securității impusă prin lege pentru agenții de securitate, cum ar fi în ceea ce privește amenințările teroriste, monitorizarea, controlul accesului, controale și desfășurarea de percheziții, securitatea bagajelor și a mărfurilor, armele și zonele securizate;

(c) alte cursuri de formare tehnică generală care presupun acordarea de autorizații, precum permisul de conducere în zona platformei de staționare a avioanelor;

(d) alte cursuri de formare tehnică generală de securitate, în domenii precum dreptul, armele și explozibilii, noțiunile de bază în domeniul efectuării de controale și citirea radiografiilor;

(e) câteva cursuri de formare generală în domenii precum managementul calității și procesele de asigurare a calității (Standard ISO/DIN 9001).

(17) Măsurile de formare sunt conforme cu normele prevăzute de legislația națională și europeană în domeniu. DHL plănuiește să asigure tuturor agenților de securitate o formare completă în domeniul securității, care va fi însă limitată, în absența ajutoarelor de stat, la minim, respectiv la cursuri de formare tehnică generală în domeniul securității. În plus, celelalte cursuri de formare tehnică generală în domeniul securității vor fi, de asemenea, furnizate unui număr limitat de angajați, care vor transmite apoi celorlalți angajați cunoștințele acumulate.

(18) Și în acest caz, Germania a prezentat subcontractarea ca pe o soluție alternativă, ale cărei costuri ar fi cu aproximativ [(15-30 %)] (*) mai mici decât costurile de personal ale DHL.

(c) ***Formarea personalului de conducere de nivel mediu***

(19) Formarea personalului operațional aparținând cadrelor de conducere de nivel mediu este destinată personalului din cadrul centrului de logistică. S-a dat de înțeles Comisiei că personalul respectiv va urma cursurile de formare amintite înainte să dobândească mai multe cunoștințe aprofundate privind domeniile pe care trebuie să le gestioneze. Personalul respectiv va fi, de asemenea, format în domenii precum dreptul muncii, noțiuni de bază în domeniul comunicării, gestionarea resurselor umane și soluționarea conflictelor, limbi străine și activități de consolidare a echipei (*team building*).

2.2.2. *DHL EAT*

(20) Sarcinile îndeplinite de DHL EAT privesc, în esență, întreținerea aeronavelor înainte de repunerea în serviciu, iar formarea asigurată are în vedere următoarele fișe ale postului pentru 165 de angajați:

Tabelul 2

Fișa postului	Număr de angajați	Sarcini
Mecanic de întreținere care autorizează darea în exploatare CAT A	97	Operații simple de întreținere realizate în baza unei planificări sau remedierea disfuncționalităților simple înainte de repunerea în serviciu
Tehnician de întreținere – mecanic care autorizează darea în exploatare CAT B 1	68	Întreținere, inclusiv a structurii fuzelajului aeronavelor, a grupului motopropulsor și a sistemelor electrice înainte de repunerea în serviciu

2.3. **Costuri de formare eligibile și ajutorul planificat**

(21) În cadrul notificării, Germania a furnizat o prezentare generală a costurilor eligibile, care a fost reprodusă în decizia de inițiere a procedurii. Costurile eligibile totale au ajuns la [(10-15)] milioane de EUR pentru proiectul de formare și 7 753 000 de EUR pentru ajutorul pentru formare planificat.

3. DECIZIA DE DESCHIDERE A PROCEDURII DE INVESTIGAȚIE FORMALĂ

(22) Procedura de investigație formală a fost inițiată deoarece Comisia și-a exprimat îndoiala privind compatibilitatea ajutorului pentru formare cu piața comună.

(*) Informații confidențiale.

(23) Comisia și-a exprimat, în special, îndoiala asupra necesității reale a punerii în aplicare a proiectului de formare. Aceasta a observat că ajutorul pentru formare poate fi considerat ca fiind compatibil cu piața comună în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene numai în cazul în care nu este necesar în mod direct pentru desfășurarea activităților beneficiarului. În acest sens, Comisia a făcut trimitere la propria practică decizională anterioară ([5]). Aceasta a avut motive să considere că beneficiarul va trebui să asigure, cel puțin într-o anumită măsură, cursuri de formare similare pentru angajații săi, chiar în absența ajutorului.

(24) În primul rând, este clar că DHL a investit masiv în centrul de logistică și că dorește darea în exploatare a acestuia. Germania a confirmat că lucrătorii din Belgia nu doresc, în principiu, să se mute în Germania. Prin urmare, DHL a trebuit să recruteze noi lucrători înainte să își poată începe funcționarea.

(25) În al doilea rând, s-a dovedit necesară o formare, în mare parte de natură tehnică, a personalului, în vederea asigurării exploatării centrului de logistică, în următoarele domenii:

(a) **transmiterea de cunoștințe specifice societății în cauză, necesare pentru desfășurarea activității**, cum ar fi cunoștințele asupra unor sisteme de transport specifice, personalizate ale DHL;

(b) **dobândirea anumitor calificări necesare conform legii pentru desfășurarea activității**. Cu alte cuvinte, un anumit număr de lucrători trebuie să se familiarizeze cu regulile de securitate. Acest lucru este impus prin lege și necesită o certificare formală. Acest lucru decurge din faptul că serviciile furnizate de DHL implică, prin definiție, riscuri de securitate considerabile;

(c) **asigurarea de formare tehnică generală necesară în mod direct pentru exploatarea centrului de logistică**. Aceasta presupune organizarea de cursuri, cum ar fi cele de formare a agenților de rampă II pentru tractarea aeronavelor, degivrarea aeronavelor, conducerea de vehicule în zona platformei de staționare a avioanelor, manipularea elevatorului cu furcă și securitatea în zona de staționare;

(d) **asigurarea formării la locul de muncă necesară pentru exploatarea în bune condiții a centrului**. Cursanții vor fi familiarizați cu procesele de lucru, aspect deosebit de important întrucât anumite operațiuni de transport aerian, cum ar fi încărcarea aeronavelor, trebuie să urmeze un orar strict, o singură greșeală putând genera întârzieri foarte mari;

(e) **transmiterea altor tipuri de cunoștințe generale**, care nu sunt cuprinse la literele (b)-(d).

(26) În al treilea rând, Comisia și-a exprimat îndoiala asupra capacității DHL de a atrage un număr suficient de lucrători de pe piața muncii locală sau europeană care să aibă calificările menționate anterior.

(27) În al patrulea rând, Comisia și-a exprimat îndoiala asupra măsurii în care alternativa angajării unor lucrători calificați ar prezenta avantaje față de formarea internă. Comisia a pornit de la premisa că cel puțin formarea specifică și formarea în domeniul securității trebuie asigurate oricum de către DHL întrucât formarea specifică nu poate fi asigurată de formatori externi, iar DHL trebuie să facă dovada faptului că asigură o formare corespunzătoare în domeniul securității.

(28) În al cincilea rând, Comisia și-a exprimat îndoiala asupra posibilității DHL de a renunța la anumite cursuri din pachetul de formare, în special în ceea ce privește agenții de rampă II, fiind prevăzut, conform celor indicate în notificare, ca întreaga sesiune de formare să fie urmată chiar și de lucrătorii care dețin deja un permis. În plus, a fost pusă sub semnul întrebării posibilitatea formării doar a unui număr redus de persoane, întrucât acest lucru ar putea avea efecte adverse asupra bunei desfășurări a operațiunilor. De fapt, DHL și-a recrutat deja, în mod intenționat, întregul personal în vederea formării acestuia, astfel încât nu se justifica renunțarea la cursurile de formare prevăzute și plata angajaților în condițiile neimplicării acestora în nicio activitate.

(29) În al șaselea rând, Comisia și-a exprimat rezervele cu privire la afirmația DHL conform căreia, în absența ajutorului, diverse servicii ar fi contractate în exterior pentru a evita formarea prevăzută întrucât, pe de o parte, chiar și în acest caz, ar fi necesară formarea descrisă la literele (a), (b) și (d) și, pe de altă parte, obiectivul urmărit de întreaga investiție a DHL în Leipzig Halle este acela de a furniza toate serviciile legate de curieratul rapid pentru colete prin intermediul personalului propriu și, astfel cum a aflat Comisia cu ocazia întâlnirii cu autoritățile germane, chiar de a oferi serviciile respective societăților concurente care operează pe același aeroport.

(30) Cu toate acestea, Comisia și-a exprimat convingerea că, în principiu și cu o singură excepție, costurile de formare au fost calculate corect. Singurele rezerve exprimate de Comisie au avut drept obiect observația că o mare parte din formare urmează să fie organizată la locul de muncă, astfel încât orele respective ar putea fi considerate ore de producție și, prin urmare, ar putea fi necesară deducerea costurilor de formare din costurile de formare a cursanților.

([5]) A se vedea Decizia 2007/612/CE a Comisiei din data de 4 aprilie 2007, *General Motors Belgium in Antwerp* (JO L 243, 18.9.2007, p. 71), și Decizia 2006/938/CE a Comisiei din 4 iulie 2006, *Ford Genk* (JO L 366, 21.12.2006, p. 32).

4. **OBSERVAȚIILE GERMANIEI**

(31) Germania susține că ajutorul pentru formare notificat îndeplinește toate criteriile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 68/2001 al Comisiei din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE la ajutoarele pentru formare ([6]). În primul rând, Germania a furnizat informații suficiente pentru a demonstra că formarea la locul de muncă nu implică ore de producție.

(32) În al doilea rând, Germania contestă dreptul Comisiei de a aplica, în cazul de față, criteriul necesității, întrucât acest fapt ar presupune încălcarea principiului nediscriminării. Această nouă abordare nu are temei juridic și nu este conformă cu legislația CE în domeniu și cu practicile decizionale ale Comisiei.

(33) Germania susține că în considerentul 11 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001 se prevăd cele trei criterii care trebuie luate în considerare atunci când se stabilește dacă ajutoarele se limitează la minimul necesar: tipul de formare asigurată, mărimea întreprinderii și situația geografică a acesteia. Cu ajutorul acestor trei criterii se poate stabili dacă măsurile de ajutor au un efect stimulativ și sunt proporționale. În conformitate cu dispozițiile Cadrului privind ajutoarele pentru formare ([7]), se consideră că efectul stimulativ lipsește doar în cazul măsurilor de formare specifică pentru întreprinderi mari din afara zonelor asistate în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (a) sau (c) din Tratatul CE. Întrucât peste 80 % din proiectul de formare notificat constă din măsuri de formare generală și implică o întreprindere situată într-o zonă asistată în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (a) ajutoarele pentru formare au un efect stimulativ. De asemenea, întrucât ajutoarele notificate nu depășesc intensitățile maxime ale ajutorului, efectele pozitive ale măsurilor de formare care beneficiază de ajutor sunt proporționale cu denaturarea concurenței, îndeplinindu-se astfel criteriul proporționalității.

(34) În al treilea rând, Germania subliniază faptul că se impune aplicarea de către Comisie a criteriului compatibilității prevăzut la considerentul 32 și în cazul proiectelor care nu fac obiectul obligației de notificare. Germania susține că nu trebuie aplicate criterii de compatibilitate diferite în cazul ajutoarelor care sunt exceptate de la obligația de notificare sau al ajutoarelor care depășesc pragul de 1 milion de EUR și care trebuie, prin urmare să fie notificate; proiectele care fac obiectul obligației de notificare nu trebuie să fie evaluate într-o manieră mai restrictivă față de proiectele care sunt exceptate de la obligația respectivă. Prin urmare, ajutoarele pentru formare sunt compatibile cu piața comună dacă îndeplinesc toate condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 68/2001. Germania susține că această interpretare a fost confirmată de către Comisie pe parcursul îndelungatei sale practici decizionale, de exemplu, în cazul *Volvo Gent* ([8]). Germania subliniază faptul că ar trebui avut în vedere de către Comisie și faptul că proiectul de formare al DHL îndeplinește criteriile prevăzute de decizia *Webasto* ([9]).

(35) În al patrulea rând, aplicarea de criterii de evaluare diferite este în contradicție cu principiile siguranței juridice și al tratamentului egal.

(36) În al cincilea rând, Germania susține că deciziile Comisiei în cazurile *Ford Genk* și *GM Antwerp* nu constituie precedente adecvate, întrucât circumstanțele cazurilor respective au fost diferite de cele ale cazului de față. În vreme ce, în primele două cazuri, ajutoarele pentru formare fuseseră concepute pentru introducerea unui model nou și pentru angajarea continuă de personal, ajutoarele pentru formare în cazul DHL urmează să fie utilizate pentru formarea angajaților nou recrutați pentru a asigura exploatarea unui centru de logistică nou construit. Proiectul DHL este, de asemenea, diferit de celelalte două cazuri în următoarele privințe: formarea generală constituie peste 80 % din proiect; întreprinderea este situată într-o zonă asistată în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE; DHL intenționează să creeze locuri noi de muncă la centrul de logistică și, spre deosebire de sectorul auto, sectorul transporturilor aeriene nu se confruntă cu probleme de supracapacitate, ci este în expansiune rapidă.

(37) În ultimul rând, Germania a furnizat informații suplimentare în ceea ce privește problemele ridicate în decizia de inițiere a procedurii. Germania explică faptul că dispozițiile legale relevante prevăd standarde minime pentru nivelul de formare. Cu toate acestea, dispozițiile respective nu prevăd un număr minim de personal calificat care trebuie recrutat de întreprindere. Pe de altă parte, Germania indică numărul de angajați necesar pentru ca centrul de logistică să fie dat în exploatare și afirmă, în concluzie, că măsurile de formare pentru angajații suplimentari depășesc ceea ce este necesar pentru asigurarea funcționării centrului. În conformitate cu un studiu pus la dispoziție de Germania și elaborat de un consultant extern pe probleme de formare, DHL și-ar putea începe cu succes activitatea în Leipzig-Halle cu un număr mai mic de angajați decât cel avut în vedere în cadrul proiectului de formare notificat.

([6]) JO L 10, 13.1.2001, p. 20.
([7]) JO C 343, 11.11.1998, p. 10.
([8]) Decizia Comisiei din data de 11 martie 2008 privind ajutorul de stat C 35/07, *Volvo Cars Gent* (încă nepublicată).
([9]) Decizia Comisiei din data de 16 mai 2006 privind ajutorul de stat N 635/05, *Webasto Portugalia* (JO C 306, 15.12.2006, p. 12).

5. OBSERVAȚII ALE PĂRȚILOR INTERESATE

(38) Beneficiarul, DHL, a înaintat, de asemenea, observații prin care, asemeni Germaniei, susține faptul că evaluarea compatibilității efectuată de către Comisie se abate de la practica sa decizională generală adoptată în cazurile anterioare. Din perspectiva DHL, ajutorul notificat îndeplinește toate criteriile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 68/2001. Abordarea Comisiei încalcă principiul siguranței juridice și al tratamentului egal, prin care se interzice aplicarea unui tratament diferit față de cel din cazul deciziilor anterioare privind ajutoarele pentru formare, când nu s-a procedat la o analiză în detaliu a criteriului necesității. În plus, deciziile din cazurile *Ford Genk* și *GM Antwerp* nu reflectă practica decizională generală, întrucât circumstanțele acestor cazuri sunt diferite și nu se pot aplica prin analogie în cazul DHL Leipzig. DHL invocă, în schimb, criteriile prevăzute de Comisie în decizia din iunie 2006 de aprobare a ajutoarelor pentru formare pentru Webasto, criterii conform cărora proiectul de formare DHL trebuie să fie, de asemenea, compatibil cu piața comună. În cele din urmă, DHL subliniază faptul că tratamentul diferit aplicat în cazul proiectului de formare notificat conduce la o discriminare inadmisibilă.

(39) DHL furnizează, de asemenea, informații suplimentare privind problemele ridicate în cadrul deciziei Comisiei de inițiere a procedurii. În primul rând, dispozițiile relevante din legislația națională, europeană și internațională stabilesc numai conținutul formării și calificările necesare pentru manipularea mărfurilor și a aeronavelor, fără să prevadă însă un număr minim de angajați. În al doilea rând, măsurile de formare prevăzute nu numai că îndeplinesc cerințele existente, dar și depășesc cerințele obligatorii. Prin urmare, pentru toate măsurile care depășesc cerințele legale, ar putea fi avute în vedere scenarii alternative (cum ar fi externalizarea și subcontractarea). Cu toate acestea, întrucât scenariile alternative menționate sunt doar posibile variante, DHL nu a comandat a analiză detaliată a costurilor care să includă costurile de formare obligatorie și/sau minimă necesară în orice caz și să indice costurile suplimentare de subcontractare și/sau de recrutare a unor angajați calificați. DHL nu deține informații privind nivelul de formare asigurat în mod normal în sectorul în cauză.

(40) În plus, UPS, un concurent al DHL, a înaintat observații care sprijină poziția Comisiei. În primul rând, UPS a explicat faptul că recrutarea de noi angajați pentru DHL Hub și DHL EAT face, oricum, necesare unele măsuri de formare și instruire. Astfel, măsurile de formare sunt, într-o anumită măsură, necesare și ar trebui să fie realizate de întreprindere chiar și în absența ajutoarelor.

(41) În al doilea rând, conform afirmațiilor UPS, DHL are obligația, conform legislației naționale și europene în domeniu, de a asigura propriilor angajați, de exemplu, agenților abilitați, un minim de cursuri de formare. Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 de instituire a unor norme comune în domeniul siguranței aviației civile [10] prevede că agenții abilitați trebuie să fie desemnați, aprobați și comunicați de autoritatea competentă, în cazul de față Autoritatea Aviatică Federală. În acest sens, Autoritatea a adoptat orientări și a publicat un model de curs de formare („*Musterlehrplan*") care prevede măsurile de formare care trebuie asigurate în mod obligatoriu. În ceea ce privește angajații DHL EAT, măsurile obligatorii de formare sunt cuprinse în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și certificarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu [11]. În al treilea rând, deoarece DHL a beneficiat de ajutor regionale pentru crearea de locuri de muncă, nu trebuie să se pornească de la premisa că DHL ar renunța la măsurile de formare și ar recruta mai puține persoane, preferând în schimb să subcontracteze sau să externalizeze.

6. EVALUAREA AJUTORULUI

6.1. Existența ajutorului de stat

(42) Comisia consideră că măsura constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, care a fost pus la dispoziție în forma unei subvenții finanțate din resurse de stat: Măsura este selectivă, întrucât se limitează la DHL. Subvenția selectivă amenință să denatureze concurența prin favorizarea DHL față de alți concurenți care nu primesc ajutor. În cele din urmă, piața curieratului rapid în domeniul coletelor, în cadrul căreia DHL este unul dintre actorii principali, se caracterizează printr-un schimb intens între statele membre.

(43) Germania solicită aprobarea ajutorului în temeiul Regulamentului (CE) nr. 68/2001 al Comisiei.

(44) În conformitate cu articolul 5 din regulamentul respectiv, atunci când cuantumul ajutorului acordat unei întreprinderi pentru un singur proiect de formare depășește suma de 1 milion de EUR, ajutorul nu este exceptat de la obligația de notificare prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE. Comisia observă că ajutorul propus în acest caz se ridică la 7 753 307 EUR și urmează a fi plătit unei singure întreprinderi, iar măsurile de formare constituie un proiect unic. Comisia consideră că obligația de notificare se aplică, prin urmare, ajutorului propus și că a fost respectată de Germania.

[10] JO L 355, 30.12.2002, p. 1.
[11] JO L 315, 28.11.2003, p. 1.

(45) Considerentul 16 din Regulamentului (CE) nr. 68/2001 reia argumentele care stau la baza articolului 5 și explică faptul că respectivul ajutor nu poate face obiectul exceptării: „Ajutoarele în cuantum ridicat trebuie să continue să fie evaluate individual de către Comisie înainte de a fi acordate."

(46) Prin urmare, la evaluarea ajutoarelor individuale pentru formare care nu îndeplinesc condițiile pentru acordarea exceptării prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 68/2001, Comisia are obligația de a efectua, în conformitate cu deciziile adoptate anterior ([12]), o evaluare individuală ([13]) în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE înainte de a aproba punerea în aplicare a ajutorului. În vederea evaluării individuale respective, Comisia trebuie să țină seama, prin analogie, de principiile fundamentale prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 68/2001. Acest lucru presupune, în special, verificarea conformității cu criteriile formale de acordare a exceptării, prevăzute la articolul 4 din regulamentul menționat anterior și a măsurii în care ajutorul este necesar ca stimulent pentru ca beneficiarul să întreprindă activitățile de formare.

6.2. **Compatibilitatea cu piața comună**

(47) În cadrul deciziei de inițiere a procedurii, Comisia a evaluat deja conformitatea proiectului notificat cu criteriile de exceptare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001.

(48) În primul rând, trebuie observat faptul că intensitatea indicată a ajutorului nu depășește plafoanele prevăzute la articolul 4 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 68/2001, respectiv 35 % pentru formarea specifică (35 % din […] = [(aproximativ 5-25 %)]) și 60 % pentru formarea generală (60 % din […] = [(aproximativ 75-95 %)]). Germania poate ridica plafoanele de 25 % și 50 % cu câte 10 puncte procentuale, având în vedere că proiectul este situat într-o zonă asistată, în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE.

(49) În al doilea rând, costurile eligibile aferente măsurii sunt conforme cu dispozițiile articolului 4 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 68/2001. În urma investigării aspectelor respective, s-a confirmat că în mod clar costurile eligibile de personal se limitează la cuantumul total al celorlalte costuri eligibile. Germania a furnizat dovezi că, deși o bună parte din formare reprezintă formare la locul de muncă, nu sunt implicate ore de producție.

6.3. **Necesitatea ajutorului**

(50) Principalul argument pentru decizia de inițiere a procedurii a fost acela că o măsură de formare poate fi considerată ca fiind compatibilă cu piața comună în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene numai în cazul în care nu este necesară în mod direct pentru derularea activităților beneficiarului. Comisia a observat că necesitatea ajutoarelor reprezintă un criteriu general de compatibilitate și a afirmat, în concluzie, faptul că, în cazul în care ajutoarele nu atrag adoptarea de măsuri suplimentare față de cele care ar fi întreprinse ținând cont exclusiv de forțele pieței, nu se pot anticipa efecte pozitive care să compenseze denaturarea pieței, prin urmare, ajutoarele respective nu pot fi autorizate. În cazul în care societatea ar fi întreprins oricum măsurile de asistență, în special în absența ajutoarelor, nu se poate considera că ajutoarele pentru formare în cauză ar „promova" dezvoltarea economică în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE și, conform considerentului 10 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001, ar contribui la corectarea imperfecțiunii pieței care conduce, în general, la investiții insuficiente ale întreprinderilor în formarea propriilor lucrători ([14]). Acest lucru nu aduce atingere ajutoarelor scutite de obligația de notificare prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 68/2001 în cazul cărora se pornește de la premisa *prima facie* că astfel de ajutoare contribuie la promovarea dezvoltării economice.

(51) Verificarea de către Comisie a existenței unui efect stimulativ și respingerea prezenței unui astfel de efect în cazul în care formarea este impusă prin lege reprezintă, în opinia Germaniei, o abordare nouă, care nu este conformă normelor CE, se abate în mod arbitrar de la practicile decizionale existente și împiedică acordarea de ajutoare pentru formare la nivel de politici regionale. Comisia nu poate accepta argumentele menționate pentru motivele indicate mai jos.

([12]) A se vedea deciziile Comisiei în cazurile *Ford Genk, General Motors Belgium, Auto-Europa Portugal* și *Volvo Cars Gent*.

([13]) Care decurge, de asemenea, din considerentul 16 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001.

([14]) În contextul ajutoarelor privind formarea, considerentul 10 din regulamentul (CE) nr. 68/2001 prevede următoarele: „Formarea profesională are, în mod general, efecte externe pozitive pentru societate în ansamblul său, în măsura în care aceasta crește numărul muncitorilor calificați pe care și alte întreprinderi îi pot angaja, îmbunătățește competitivitatea industriei comunitare și joacă un rol important în strategiile pentru angajare. Dat fiind faptul că întreprinderile din cadrul Comunității investesc prea puțin, în mod normal, în formarea lucrătorilor lor, ajutoarele de stat ar putea să contribuie la corectarea acestei imperfecțiuni a pieței și pot, așadar, să fie considerate, în anumite condiții, compatibile cu piața comună și, prin urmare, să fie scutite de obligația de notificare prealabilă." Considerentul 11 adaugă faptul că trebuie să se ia măsurile necesare „[pentru] ca ajutoarele de stat să fie limitate la minimul necesar pentru realizarea obiectivului comunitar, pe care doar forțele pieței singure nu ar permite să fie realizat […]".

(52) În primul rând, trebuie menționat faptul că ajutoarele pentru formare sunt evaluate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 68/2001, care prevede în considerentul 4 că nu se „exclude posibilitatea, pentru statele membre, de a notifica un ajutor pentru formare. Comisia examinează această notificare *în special* pe baza criteriilor prevăzute în prezentul regulament sau conform liniilor directoare și cadrului comunitar aplicabile, dacă există astfel de linii directoare și un astfel de cadru comunitar."

(53) În plus, considerentul 16 subliniază faptul că „Ajutoarele în cuantum ridicat trebuie să continue să fie evaluate individual de către Comisie înainte de a fi acordate. Astfel, ajutoarele superioare unui cuantum determinat, care ar trebui stabilit la 1 milion EUR, sunt *excluse de la exceptarea prevăzută în prezentul regulament* și continuă să fie reglementate de dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat."

(54) În cele din urmă, considerentul 4 prevede după cum urmează: „Cadrul privind ajutoarele pentru formare se abrogă la data intrării în vigoare a prezentului regulament, fiind înlocuit de prezentul regulament."

(55) Întrucât ajutorul planificat depășește suma de 1 milion de EUR, nu există îndoieli asupra faptului că acesta trebuie notificat și trebuie aprobat de către Comisie. În plus, este clar că un astfel de ajutor trebuie să îndeplinească, în principiu, criteriile de exceptare prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001.

(56) Cu toate acestea, Germania pune sub semnul întrebării competența Comisiei de a analiza măsura în care ajutorul are un efect stimulativ. În opinia Comisiei, noțiunea de ajutor de stat și, în special, criteriul necesității ajutoarelor implică existența unui efect stimulativ pentru beneficiar. Ajutorul de stat nu poate fi în interesul comun în cazul în care statul sprijină măsuri (inclusiv măsuri de formare) pe care un beneficiar le-ar lua oricum. Deciziile adoptate recent de Comisie au inclus, în mod special, o evaluare a efectului stimulativ al măsurilor de formare (*Ford Genk, GM Antwerp*), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 68/2001, Planul de acțiune în domeniul ajutoarelor de stat și hotărârile judecătorești asupra condițiilor de stabilire a compatibilității ajutoarelor cu piața comună.

(57) Pentru a-și sublinia poziția, Germania susține, în primul rând, necesitatea evaluării compatibilității cu piața comună din punctul de vedere al criteriilor prevăzute în regulamentul în cauză și, în acest sens, citează considerentul 4 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001, în sensul că ajutoarele vor fi examinate de către Comisie „în special pe baza criteriilor prevăzute în prezentul regulament". Germania nu ține seama de faptul că sintagma „în special" înseamnă tocmai faptul că evaluarea individuală nu se limitează la evaluarea ajutoarelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 68/2001. Întrucât considerentul 16 indică în mod clar faptul că astfel de ajutoare continuă să fie evaluate individual, evaluarea respectivă nu se limitează, fără îndoială, la criteriile prevăzute în regulamentul menționat și trebuie realizată direct în temeiul articolului 87 din Tratatul CE.

(58) În al doilea rând, Germania susține faptul că Regulamentul (CE) nr. 68/2001 ar trebui interpretat conform Cadrului din 1998 privind ajutoarele pentru formare, care este precursorul regulamentului respectiv și a instituit criteriile pentru evaluarea existenței unor efecte stimulative în cazul unor ajutoare substanțiale. Germania afirmă, în special, că dispozițiile Cadrului au indicat că trebuie să se pornească de la premisa existenței unui efect stimulativ în cazul în care formarea are loc într-o zonă asistată în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (a) sau (c). Cu toate acestea, acest argument nu poate fi considerat drept acceptabil de către Comisie întrucât considerentul 4 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001 elimină orice îndoieli asupra faptului că dispozițiile Cadrului privind ajutoarele pentru formare au fost anulate la data intrării în vigoare a regulamentului. Intenția Comisiei – ca și efectul regulamentului – a fost aceea de a înlocui Cadrul cu regulamentul. Pe de o parte, acest lucru este evident în versiunile din alte limbi, în care considerentul 4 din Regulamentul (CE) nr. 68/2001 stabilește în mod clar faptul că dispozițiile Cadrului sunt „abrogate" deoarece conținutul acestora este „înlocuit". Pe de altă parte, acest lucru este specificat în mod clar în alte decizii anterioare ale Comisiei ([15]). În plus, regulamentul nu a preluat din dispozițiile Cadrului premisa juridică a existenței unui efect stimulativ, dar a prevăzut, în termeni aleși în mod intenționat mai generali, faptul că, în anumite condiții, ajutoarele pentru formare pot fi considerate ca fiind compatibile cu piața comună ([16]). Cu toate acestea, în cazul în care o întreprindere adoptă oricum măsurile asistate, și în special în absența ajutoarelor, ajutoarele nu pot fi considerate ca având un efect stimulativ.

(59) În al treilea rând, Germania, și în special beneficiarul, consideră că efectuarea unei evaluări suplimentare a necesității ajutoarelor în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE ar însemna că Regulamentul (CE) nr. 68/2001 încalcă, în totalitate, dispoziția respectivă din tratat. În acest caz se pornește de la premisa clară că nu se evaluează necesitatea ajutorului. Comisia nu poate accepta nici acest argument, întrucât acesta nu ține în mod clar seama de faptul că se consideră îndeplinit criteriul necesității și în cazul ajutoarelor care nu depășesc 1 milion de EUR și care îndeplinesc criteriile prevăzute în regulamentul respectiv.

([15]) A se vedea, de exemplu, Decizia 2001/698/CE a Comisiei din 18 iulie 2001, Sabena (JO L 249, 19.9.2001, p. 21), în care se afirmă, în considerentul 28, că: „…dispozițiile Cadrului au fost înlocuite de Regulamentul (CE) nr. 68/2001 al Comisiei din data de 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE la ajutoarele pentru formare".

([16]) Considerentul 50 furnizează mai multe detalii asupra observațiilor din Regulamentul (CE) nr. 68/2001 privind efectul stimulativ.

(60) În al patrulea rând, Germania afirmă faptul că, în cazul de față, Comisia se abate de la practicile aplicate în cazurile anterioare, în cadrul cărora nu a evaluat existența unui efect stimulativ. Această afirmație este corectă. Cu toate acestea, Comisia a indicat faptul că și-a schimbat practicile în temeiul unei abordări economice aprofundate. Această schimbare s-a produs cu ocazia evaluării amănunțite a ajutoarelor din cazurile *Ford Genk* și *GM Antwerp*, ocazie cu care a fost recunoscută în mod explicit. Cu toate acestea, Germania indică faptul că practicile aplicate de Comisie suferă de o lipsă de coerență întrucât, după inițierea procedurii de investigație formală în cazul *Ford Genk*, Comisia a adoptat decizii, în cel puțin două cazuri, anume *BMW Austria* (Cazul N 304/2005) ([17]) și *Webasto* (cazul N 653/2005), fără să întreprindă o astfel de evaluare sau în baza unei alte evaluări. Cu toate acestea, Comisia observă faptul că aceste decizii au fost adoptate fără o evaluare amănunțită și înainte de finalizarea primei dintre cele două evaluări detaliate menționate, în cadrul cărora Comisia și-a aprofundat abordarea. Nu este contestată autoritatea Comisiei de a aprofunda și modifica abordarea în cazul în care există motive suficiente în acest sens. Astfel s-a întâmplat în cazurile *Ford Genk* și *GM Antwerp*, dar nu și în cazul unor decizii anterioare privind ajutoarele. Prin urmare, Comisia ar fi putut aplica în continuare practica decizională anterioară înainte de a lua decizia finală în cazul *Ford Genk*.

(61) În al cincilea rând, Germania și beneficiarul contestă argumentul conform căruia Comisia poate invoca abordarea adoptată în deciziile din cazurile *Ford Genk* și *GM Antwerp*, întrucât circumstanțele cazurilor menționate sunt diferite de cele ale cazului DHL. Comisia ar fi trebuit, în schimb, să aplice abordarea adoptată în decizia din cazul *Webasto*. Este evident faptul că nu se poate susține că ajutoarele pentru DHL ar trebui tratate în mod diferit întrucât nu au drept obiect, ca în celelalte două cazuri, sectorul auto. Decizia în cazul *Webasto*, la care fac trimitere Germania și beneficiarul, are drept obiect sectorul auto. Singura diferență ar putea fi aceea că primele două cazuri au drept obiect unități de producție existente, în timp ce, în cazul DHL și al *Webasto*, acestea sunt noi. Cu toate acestea, deși nu este contestat faptul că, în primele două cazuri, orice sprijin pentru măsurile care ar fi fost adoptate oricum constituie ajutor de exploatare, Comisia nu înțelege de ce nu pot fi acordate ajutoare de exploatare pentru măsurile de formare într-o unitate de producție nouă, măsuri care ar fi fost întreprinse oricum. Și în acest caz, societatea primește sprijin pentru măsuri pe care ar trebui să le întreprindă oricum.

(62) În plus, nici măsurile de formare în cazul unei unități de producție noi care ar fi fost întreprinse oricum nu se pot justifica prin considerente de tipul celor care stau la baza acordării de ajutoare regionale, întrucât dezavantajele regionale ar trebui compensate prin ajutoare regionale pentru investiții, și nu prin ajutoare pentru formare. În acest sens, Germania pretinde că perspectiva primirii de ajutoare de stat pentru măsuri de formare necesare și cuprinzătoare a avut un rol crucial în adoptarea de către DHL a deciziei finale de relocalizare. Cu toate acestea, Comisia susține că, în Uniunea Europeană, este obișnuită practica întreprinderilor de a lua decizii în scopul reducerii cheltuielilor și al creșterii eficienței. Întreprinderile care intenționează să întreprindă relocalizarea producției au, de multe ori, în vedere mai multe amplasamente alternative, situate în state membre diferite. Decizia în alegerea amplasamentului este în ultimă instanță influențată nu numai de costurile de exploatare anticipate (inclusiv costurile aferente formării noilor angajați, adesea necalificați), precum și alte avantaje sau dezavantaje economice (de exemplu, normele locale privind programele de exploatare), dar și, într-o anumită măsură, de posibilitatea primirii unui ajutor guvernamental (cum ar fi ajutoarele regionale). Comisia nu poate accepta argumentul Germaniei întrucât, spre deosebire de ajutoarele regionale pentru investiții, obiectivul ajutoarelor pentru formare nu este acela de a influența alegerea amplasamentului, ci de a compensa investițiile insuficiente în domeniul formării în cadrul Comunității. Nivelul mai scăzut al calificării lucrătorilor dintr-o zonă asistată constituie o problemă la nivel regional, care trebuie soluționată prin ajutoarele regionale pentru investiții.

(63) Pe baza informațiilor furnizate, Comisia conchide că DHL ar trebui oricum să asigure angajaților săi o bună parte din formare, chiar și în absența ajutoarelor. Concluzia respectivă are la bază două observații principale, dezvoltate în continuare: în primul rând, formarea angajaților este necesară pentru a putea iniția exploatarea centrului de logistică și, în al doilea rând, măsurile de formare sunt, în mare măsură, impuse prin lege.

(a) ***Formarea necesară pentru exploatarea noii unități de producție***

(64) În ceea ce privește necesitatea formării, relocalizarea DHL în Leipzig-Halle, Germania, este similară ca efecte cu înființarea unei întreprinderi noi prin faptul că DHL trebuie să angajeze lucrători noi pentru a-și începe activitatea. Există trei modalități evidente de satisfacere a nevoilor sale operaționale: angajarea de lucrători noi, care necesită formare, recrutarea de lucrători calificați sau, în absența unor angajați calificați, subcontractarea anumitor servicii.

([17]) JO C 87, 11.4.2006, p. 4.

(65) Pe de o parte, Germania nu a furnizat informații suplimentare pentru a îndepărta îndoielile Comisiei asupra capacității DHL de a recruta mână de lucru având calificare suficientă pentru noul amplasament. Mai mult, Germania a confirmat că lucrătorii din amplasamentul deja existent în Bruxelles al DHL nu doresc, în principiu, să se mute în Germania. În plus, DHL nu a furnizat dovezi asupra capacității sale de a atrage de pe piața muncii locală sau europeană un număr suficient de lucrători calificați pentru a-și putea desfășura activitatea. În mod evident, nu există pe piața locală lucrători cu un nivel suficient de calificare și pare destul de dificilă găsirea unor astfel de lucrători pe piața europeană pentru serviciile de transport aerian.

(66) Pe de altă parte, Germania nu a susținut în mod convingător argumentul DHL conform căruia, fără ajutoare, mai multe servicii ar fi subcontractate unor firme locale, ceea ce ar conduce la renunțarea la măsurile de formare planificate. De asemenea, Germania nu a furnizat nicio dovadă asupra disponibilității unor astfel de furnizori de servicii la aeroportul din Leipzig. Având în vedere că, în primul rând, chiar și în cazul subcontractării, tot ar fi necesare anumite măsuri de formare și, în al doilea rând, întreaga investiție a DHL în Leipzig-Halle este destinată în mod expres furnizării tuturor serviciilor de curierat rapid în domeniul coletelor cu utilizarea personalului propriu și chiar oferirii serviciilor respective concurenților care își desfășoară activitatea pe același aeroport, Comisia conchide că subcontractarea nu se încadrează în planul de afaceri și ar atrage cheltuieli suplimentare.

(67) Germania mai susține și faptul că, întrucât DHL va crea locuri de muncă noi într-o zonă asistată în sensul articolului 87 alineatul (3) din Tratatul CE, ajutorul nu reprezintă pur și simplu ajutor de exploatare, ca în cazurile legate de sectorul auto belgian, ci ajutor pentru o nouă unitate de producție, pentru care nu sunt disponibili lucrători calificați. Comisia trebuie să respingă acest argument, întrucât DHL ar fi trebuit să adopte oricum măsurile de formare pentru noua unitate de producție din afara orașului Bruxelles indiferent de noul amplasament.

(b) ***Formare impusă prin lege***

(68) În conformitate cu informațiile de care dispune Comisia, cea mai mare parte a măsurilor de formare sunt obligatorii în temeiul legislației naționale și europene. Având în vedere natura specifică a serviciilor furnizate de către DHL, care implică un risc considerabil în domeniul siguranței și protecției, există câteva standarde minime și cerințe de siguranță prevăzute de legislația națională sau europeană privind manipularea mărfurilor și verificările și inspecțiile tehnice ale aeronavelor.

Mecanicii și tehnicienii DHL EAT

(69) Astfel de standarde și cerințe se aplică în cazul măsurilor de formare în ceea ce privește verificările înaintea zborului, precum și inspecțiile la sol, care trebuie efectuate de către mecanicii și tehnicienii DHL EAT. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, personalul implicat în întreținerea aeronavelor trebuie să fie autorizat să elibereze certificate de autorizare a dării în exploatare. Condițiile pentru obținerea unei astfel de autorizări sunt instituite de regulamentul menționat și au drept obiect domeniul și conținutul măsurilor corespunzătoare de formare.

(70) Măsurile de formare planificate îndeplinesc cerințele obligatorii menționate și au drept obiect două categorii profesionale: mecanicul de întreținere de linie autorizat pentru certificare (CAT A) și tehnicianul/mecanicul de întreținere autorizat pentru certificare(CAT B1). Formarea pentru ambele profesii cuprinde următoarele module:

(a) cursuri de limba engleză, inclusiv de limba engleză tehnică;

(b) cunoștințe tehnice de bază, din domenii precum cel electric, electronic și al aerodinamicii;

(c) aplicarea practică a cunoștințelor tehnice de bază acumulate;

(d) formare suplimentară pentru CAT B1.

(71) Toate măsurile de formare ale DHL EAT sunt urmate de un număr de zile de formare la locul de muncă care depășește considerabil numărul de zile lucrătoare rezervate formării teoretice.

(72) Germania cunoaște faptul că, fără personal calificat și autorizat în mod corespunzător, DHL nu își poate desfășura activitatea. Întrucât întregul program de formare este impus prin Regulamentul (CE) nr. 68/2001, autoritățile germane acceptă faptul că DHL nu poate renunța la niciuna dintre măsurile de formare. Cu toate acestea, autoritățile menționate susțin că, în absența ajutoarelor, DHL nu ar mai asigura nici un curs de formare, ci ar recruta, în schimb, angajați autorizați ai operatorilor concurenți sau ar recurge la subcontractare.

(73) În conformitate cu analiza costurilor realizată de Germania, costurile de subcontractare se situează sub nivelul costurilor de personal, inclusiv al celor de formare (aproximativ [(5-20 %)] pentru CAT A și aproximativ [(10-30 %)] pentru CAT B1). Cu toate acestea, Germania nu a furnizat nicio dovadă asupra existenței sau disponibilității unor furnizori de servicii corespunzători.

(74) În ceea ce privește recrutarea de lucrători calificați de la operatorii concurenți, Germania nu a furnizat vreo dovadă asupra disponibilității pe piața muncii europeană a personalului care să dețină pregătirea profesională și calificările necesare și care să dorească să se mute la Leipzig-Halle. Germania chiar a recunoscut că piața muncii europeană în domeniul transporturilor aeriene se confruntă cu lipsa de mecanici și tehnicieni care să dețină pregătirea profesională și calificările necesare.

(75) În plus, Germania a furnizat o analiză a costurilor pentru cursurile de limbă engleză planificate pentru mecanicii și tehnicienii DHL EAT. Germania susține că acestea reprezintă măsuri generale și suplimentare față de formarea obligatorie. Prin urmare, cheltuielile eligibile calculate pentru cursurile respective au fost de [(0,5-1)] milioane EUR. Cu toate acestea, Comisia observă faptul că, în primul rând, cursurile au drept obiect limba engleză tehnică. În al doilea rând, Comisia observă că verificările tehnice ale aeronavelor sunt standardizate în întreaga Europă, astfel încât mecanicii și tehnicienii DHL EAT trebuie să cunoască limba engleză tehnică. De asemenea, Comisia înțelege că respectivele cursuri de limba engleză fac parte dintr-un program de formare standardizat obligatoriu. Prin urmare, Comisia este de părere că DHL ar trebui să asigure oricum cursuri de limba engleză tehnică, chiar și în absența ajutoarelor.

(76) Prin urmare, Comisia conchide că măsurile de formare menționate sunt atât obligatorii, cât și necesare pentru exploatarea cu succes a DHL EAT și ar fi adoptate oricum de societate, chiar și în absența ajutoarelor. Prin urmare, Comisia consideră că costul formării mecanicilor și tehnicienilor DHL EAT nu constituie costuri eligibile.

Agenți de rampă II

(77) Agenții de rampă II desfășoară următoarele activități: gestionează echipamentele de deservire la sol, încarcă și descarcă aeronavele, transmit documentele de zbor, întocmesc rapoarte și comunică cu piloții și autoritățile aeroportului. Proiectul notificat are în vedere formarea a 210 agenți de rampă II, iar costurile eligibile au fost stabilite la [(2-3)] milioane de EUR.

(78) Conform legislației germane, pentru a fi autorizați să lucreze în zona platformei de staționare a avioanelor, agenții de rampă II trebuie să dețină pregătire în domeniul echipamentelor de deservire la sol (*Arbeitsschutzgesetz*) și al securității (BGV C 10 FBO) și trebuie să fie autorizați pentru conducerea vehiculelor în zona platformei de staționare a avioanelor (BGG 925 – *Ausbildung und Beauftragung der Fahrer von Flurförderzeugen*). Aceștia trebuie, de asemenea, să fie pregătiți în domeniul manipulării mărfurilor periculoase și să cunoască riscurile potențiale asociate acestora (*Gefahrstoffeverordnung*). În cele din urmă, aceștia trebuie să ia parte la cursuri e formare în domeniul mărfurilor periculoase, în conformitate cu dispozițiile reglementărilor IATA în domeniul mărfurilor periculoase.

(79) Din informațiile de la considerentele 77 și 78, reiese faptul că proiectul notificat prevede, în linii mari, următoarele cursuri de formare obligatorii: tractarea și deplasarea cu spatele a aeronavelor; degivrarea aeronavelor (curs de bază); degivrarea aeronavelor (curs de perfecționare); permisul de conducere în zona platformei de staționare a avioanelor; monitorizarea zonei aeroportuare; instrucțiuni pentru protecția împotriva incendiilor; manipularea sabordului de încărcare; primul ajutor; permis pentru manipularea elevatorului cu furcă; IATA PK 7/8; echipamente de deservire la sol; securitatea în zona de staționare; instrucțiuni de securitate și cunoașterea regulilor de securitate. Cursul privind structura containerelor de bagaje/încărcătură reprezintă o măsură de formare specifică destinată manipulării containerelor DHL.

(80) Singurele cursuri care nu sunt obligatorii sunt următoarele: G25/41 consultații medicale aferente medicii muncii (4 dintr-un total de 240 de ore de formare), normele DIN EN 9001:2000 privind asigurarea calității și procesele și DIN EN 14001 privind gestionarea problemelor de mediu și structura organizațională (8 dintr-un total de 240 de ore de formare). Cu toate acestea, întrucât Germania a subliniat faptul că DHL intenționează să asigure toate serviciile legate de centru și chiar să ofere astfel de servicii operatorilor concurenți de pe aeroportul Leipzig-Halle și întrucât nu a stabilit faptul că, în absența ajutoarelor, DHL nu ar asigura respectivele cursuri de formare, cursurile fac, în mod evident, parte din pachetul de formare necesar angajaților DHL pentru a începe cu succes exploatarea centrului de transport aerian, care reprezintă unul dintre principalele centre internaționale ale DHL, alături de cel din Hong Kong (China) și Wilmington (SUA). În special, cursul privind medicina muncii pare să fie indispensabil, întrucât pregătesc personalul în vederea identificării angajaților care ar putea reprezenta un risc pentru mediul de lucru, întrucât funcționarea în condiții normale a DHL depinde de prevenirea și eliminarea oricăror întârzieri neprevăzute. Conform informațiilor furnizate, agenții de rampă II care frecventează cursurile menționate vor fi, de asemenea, în măsură să verifice aptitudinile profesionale generale ale viitorilor angajați. În conformitate cu cadrul de evaluare de la considerentul 25, Comisia conchide că, deși formarea nu este impusă prin lege, este necesară

pentru exploatarea în bune condiții a centrului, astfel încât va fi asigurată oricum de DHL. Cursul de formare în domeniul standardelor de calitate, deși nu este obligatoriu în sine, a fost impus sucursalelor DHL de către administrația centrală a Deutsche Post. DHL a anunțat că întregul personal al DHL va beneficia de cursuri de formare specifică în vederea obținerii certificării DIN EN 9001 ([18]). În plus, DHL a precizat că, începând cu luna iulie 2008 ([19]), urmează să se introducă standardul DIN EN 14001. Prin urmare, măsurile de formare care fac obiectul prezentei decizii sunt în mod evident necesare pentru a asigura conformitatea cu standardele impuse de strategia economică a societății, astfel încât ar fi fost puse în aplicare oricum, chiar și în absența ajutoarelor. În plus, întrucât filialele DHL afirmă că funcționează la cele mai înalte standarde, astfel cum reiese din certificatele DIN în domeniu, DHL, ca unul dintre cei mai importanți furnizori de servicii, poate include aceste costuri în strategia sa de preț. Prin urmare, Comisia consideră că DHL ar fi asigurat măsurile de formare menționate chiar și în absența ajutorului.

(81) Având în vedere acest considerente, Comisia conchide că, în timp ce unele dintre măsurile de formare pentru agenții de rampă II sunt obligatorii, altele fac parte din strategia de calitate a societății, astfel încât toate sunt, fără excepție, necesare pentru exploatarea cu succes a centrului de transport aerian și ar fi întreprinse de societate oricum, chiar și în absența ajutoarelor. Prin urmare, Comisia consideră că nu constituie costuri eligibile costurile aferente formării agenților de rampă II.

Agenții de securitate

(82) Dispozițiile relevante în acest domeniu sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 2320/2002. Secțiunile (8) și (9) din legea privind siguranța aeriană din Germania (*Luftsicherheitsgesetz*) impun operatorului de aeroport, precum și operatorilor din domeniul transporturilor aeriene, să asigure formarea personalului de securitate, precum și a tuturor celorlalți angajați.

(83) Cursurile de formare planificate de DHL pentru agenții de securitate corespund, în mare măsură, atât din punct de vedere al conținutului, cât și al numărului de ore, măsurilor de formare prevăzute de legislația națională (*Musterlehrplan für Luftsicherheitskontrollkäfte für Personal- und Warenkontrollen*) de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002. Modulul de formare IATA PK 7/8 este, de asemenea, obligatoriu în conformitate cu reglementările IATA în domeniul mărfurilor periculoase (*IATA Gefahrgutvorschriften*), care au fost transpuse în legislația germană prin NfL II-36/05. În plus, cursurile de prim ajutor și de protecție împotriva incendiilor sunt obligatorii în conformitate cu legislația germană în domeniul protecției muncii (*Arbeitsschutzgesetz*).

(84) Cursurile de formare pentru obținerea permisului de conducere în zona platformei de staționare a avioanelor și cele de gestionare a calității (8 dintr-un total de peste 300 de ore de formare, pentru ambele cazuri) par să fie singurele cursuri suplimentare, nefiind impuse prin lege. Cu toate acestea, întrucât Germania a subliniat faptul că DHL dorește să furnizeze toate serviciile legate de centru prin forțe proprii și nu a adus dovada că, în absența ajutoarelor, DHL nu ar asigura cursurile respective, Comisia consideră că acestea fac parte din pachetul general de formare. De asemenea, cursurile DIN EN 9001:2000 și DIN EN 14001 prevăzute pentru agenții de securitate sunt practicate în mod obișnuit în activitatea Deutsche Post, prin urmare sunt indispensabile tuturor angajaților DHL (a se vedea considerentul 80). În mod similar, cursul de formare pentru obținerea permisului de conducere în zona platformei de staționare a avioanelor se dovedește a fi indispensabil pentru agenții de securitate, întrucât aceștia trebuie să aibă acces în orice moment la pista de rulare și la zona platformei de staționare a avioanelor. Nu se justifică o eventuală punere în pericol a funcționării în bune condiții a centrului pe motiv că un agent de securitate nu a avut acces la zona platformei de staționare a avioanelor (astfel cum se explică la considerentul 90 *și următoarele*, formarea se poate limita la un număr dat de angajați). După cum este indicat în cadrul de evaluare menționat la considerentul 25, Comisia conchide că, deși formarea nu este impusă prin lege, este necesară pentru exploatarea în bune condiții a centrului și, prin urmare, va fi asigurată oricum de DHL. Prin urmare, Comisia precizează că aceste două cursuri de formare nu ar fi afectate, chiar și în absența ajutoarelor.

(85) Dată fiind obligativitatea cursurilor de formare pentru agenții de securitate, obligativitate menționată la considerentele 83 și 84, Comisia nu poate accepta argumentul Germaniei conform căruia DHL ar putea angaja doar un efectiv minim de personal calificat care să asigure ulterior formarea la locul de muncă a altor angajați. Comisia înțelege din informațiile care i-au fost furnizate că toți agenții de securitate trebuie să urmeze cursurile.

([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) Având în vedere cele de mai sus, Comisia conchide că nu constituie costuri eligibile costurile aferente formării agenților de securitate.

Directorii operaționali

(87) Comisia ajunge la o concluzie diferită numai în cazul directorilor operaționali. Formarea pentru această categorie de angajați cuprinde cursurile în următoarele domenii: limba engleză, noțiuni fundamentale de dreptul muncii, comunicare, tehnici de prezentare, gestionarea resurselor umane, noțiuni fundamentale de mentorat, gestionarea conflictelor, activități de consolidare a echipei (team building), intervievarea candidaților și gestiunea întreprinderilor. Proiectul notificat are în vedere formarea a 110 de directori operaționali și costuri eligibile în valoare de [(1-2)] milioane de EUR. Personalul de conducere de nivel mediu trebuie să fie recrutat din rândul angajaților care au urmat celelalte cursuri de formare (respectiv cele de agent de rampă II și agent de securitate).

(88) Formarea pentru personalul de conducere de acest tip urmează celorlalte cursuri de formare și nu se dovedește a fi indispensabilă pentru exploatarea în bune condiții a centrului de transport aerian. Formarea respectivă constituie o oportunitate de avansare pentru angajații existenți ai DHL, în vederea dezvoltării competențelor personale și sociale (comportamentale) ale acestora. Măsurile de formare constituie măsuri generale care sunt, de asemenea, necesare și în sectoarele adiacente sectorului aviatic și conferă aptitudini care pot fi ușor utilizate în cadrul altor întreprinderi, contribuind, în același timp, la îmbunătățirea mediului de lucru și a relațiilor interpersonale în cadrul întreprinderii.

(89) Având în vedere observațiile prezentate la considerentele 87 și 88, Comisia conchide că formarea directorilor operaționali nu este impusă prin lege și depășește măsurile necesare pentru exploatarea în bune condiții a centrului DHL de transport aerian de la Leipzig-Halle. Prin urmare, costurile corespunzătoare acestor măsuri de formare sunt eligibile pentru ajutoarele pentru formare.

(c) ***Importanța formării necesare***

(90) În conformitate cu studiul de cost realizat de Germania (a se vedea considerentul 37), pentru exploatarea cu succes a centrului ar fi necesar un număr de 134 de **agenți de rampă II**. Înlocuind cei doi agenți de rampă II care operează ca șoferi într-o echipă de operare la sol formată din șase membri cu doi agenți de rampă I, se întrunesc în continuare cerințele legale și necesitățile operaționale. Germania susține că, prin urmare, cei 76 de agenți de rampă II suplimentari nu ar mai avea nevoie de formare din partea DHL și nu ar beneficia de formare în absența ajutoarelor pentru formare. Costurile eligibile pentru cei 76 de agenți de rampă II suplimentari sunt în valoare de [(0,5-1,5)] milioane de EUR pentru măsurile de formare generală și de [(0,01-0,03)] milioane de EUR pentru măsurile de formare specifică.

(91) Cu toate acestea, în cazul în care DHL ar înlocui agenții de rampă II care operează ca șoferi cu agenți de rampă I, aceștia din urmă ar trebui, de asemenea, să fie formați într-o anumită măsură, în special în ceea ce privește manipularea echipamentelor de deservire la sol (în special circulația în zona platformei de staționare a avioanelor, monitorizarea zonei aeroportuare, manipularea elevatorului cu furcă, securitatea în zona platformei de staționare, instrucțiuni pentru protecția împotriva incendiilor, primul ajutor, etc.). În opinia Germaniei, costurile de formare pentru agenții de rampă I suplimentari sunt în valoare de [(0,1-0,5)] milioane de EUR pentru măsurile de formare generală și de [(0,01-0,03)] milioane de EUR pentru măsurile de formare specifică.

(92) În opinia Comisiei, costurile de formare pe care DHL ar trebui să le suporte oricum pentru formarea agenților de rampă I suplimentari trebuie deduse din costurile eligibile de formare pentru cei 76 de agenți de rampă II suplimentari, în valoare de [(0,4-1,0) milioane de EUR]. Întrucât doar aceste măsuri de formare depășesc minimul necesar, care trebuie suportat, oricum, de DHL, Comisia conchide că doar această sumă poate beneficia de ajutor.

(93) În ceea ce privește **agenții de securitate**, Germania explică, de asemenea, că centrul de transporturi aeriene al DHL ar putea funcționa în bune condiții cu numai 70 de angajați, în loc de 110, după cum s-a notificat inițial. Diferența de 40 de angajați ar putea fi compensată cu ușurință prin extinderea supravegherii video, fără ca siguranța în cadrul centrului de transporturi aeriene să fie afectată în mod negativ. Studiul realizat în acest sens calculează numărul minim absolut de persoane necesare pentru efectuarea de controale de securitate asupra persoanelor și mărfurilor și îl înmulțește cu numărul de schimburi. Calculele au în vedere și numărul total de zile lucrătoare într-o săptămână și efectivele de personal suplimentar necesar pentru acoperirea perioadelor de concediu sau absențe din motive medicale, pentru a asigura continuitatea funcționării. Studiul indică, în concluzie, că pentru formarea suplimentară menționată ar rezulta costuri eligibile în valoare de [(0,05-0,2)] milioane de EUR.

(94) Cu toate acestea, Germania mai explică și faptul că DHL are în vedere angajarea a 110 agenți de securitate deoarece, în calitate de întreprindere activă la nivel mondial și cu o bună reputație, trebuie să evite orice incidente legate de securitate. Astfel de incidente ar putea avea un impact asupra calității serviciilor de transport de mărfuri și ar putea atrage întârzieri grave, afectând în mod advers relațiile cu clienții. Prin urmare, pentru a nu pune în pericol desfășurarea în bune condiții a activităților de transport, DHL a optat în mod intenționat pentru „suprasecurizarea" („Übersicherung") centrului. Prin urmare, Comisia nu poate accepta argumentul Germaniei conform căruia centrul ar putea funcționa cu succes cu 70 de agenți de securitate în loc de 110. Având în vedere cadrul de evaluare menționat la considerentul 25, Comisia conchide că, deși formarea nu este impusă prin lege, este necesară pentru exploatarea în bune condiții a centrului și, prin urmare, va fi asigurată oricum de DHL.

(95) Astfel, se poate afirma în concluzie că toate măsurile de formare care au drept scop asigurarea, pentru 110 agenți de securitate, a calificărilor necesare pentru demararea activităților și exploatarea cu succes a centrului de transporturi aeriene ar fi fost adoptate oricum. Prin urmare, Comisia consideră că respectivele costuri nu sunt eligibile pentru ajutoare de formare.

Tabelul 3

Fișa postului	Numărul notificat	Formare obligatorie	Formare suplimentară
Agent de rampă II	210	134	76
Agent de securitate	110	110	0
Directori (operaționali)	110	0	110
Mecanic de întreținere care autorizează darea în exploatare CAT A	97	97	0
Mecanic de întreținere – mecanic care autorizează darea în exploatare CAT B 1	68	68	0

(96) Pe baza analizei costurilor realizată de Germania, Comisia a calculat costurile de formare pentru măsurile de formare suplimentare, după cum urmează ([20]):

Tabelul 4

(EUR)

Categorie de cheltuieli	Agent de rampă II (*)	Personal de conducere de nivel mediu	Total
Formator (cursuri teoretice și practice)	[…]	[…]	
Costuri administrative	[…]	[…]	
Costuri de deplasare	[…] (**)	[…]	
Costuri totale: formatori	[…]	[…]	[…]
Costuri de personal: cursanți	[…]	[…]	[…] (eligibile doar parțial)
Costuri eligibile totale: […]			
Intensitatea maximă a ajutorului: 60 %			
Ajutor: 1 578 109			

(*) Valorile indicate în tabel reprezintă rezultatul obținut după deducerea costurilor de formare pentru agenții de rampă I. Costurile respective ar fi generate în orice caz, și în cazul scenariului alternativ propus de Germania (înlocuirea unui anumit număr de agenți de rampă II cu agenți de rampă I, cu o pregătire mai puțin avansată).

(**) În temeiul informațiilor furnizate de Germania, costurile de deplasare indicate nu cuprind și costurile de deplasare legate de formarea specifică, în valoare de […] EUR, care ar fi eligibile pentru ajutor. Comisia deduce că autoritățile germane au hotărât să nu acorde ajutoare în acest sens.

([20]) Formarea suplimentară include, în mare parte, măsuri generale; numai formarea pentru agenții de rampă II cuprinde măsuri specifice în valoare de […] EUR. Cu toate acestea, formarea pentru agenții de rampă I, care – în absența ajutoarelor – ar înlocui agenții cu formare superioară, include și măsuri specifice în valoare de […] EUR, astfel încât cele două sume se anulează reciproc.

(d) ***Calculul cuantumului autorizat al ajutorului***

(97) Măsura notificată (pentru care au fost notificate costuri eligibile în valoare de [(10-15)] milioane de EUR) include cheltuieli de [(8-12)] milioane de EUR care ar trebui să fie suportate oricum de DHL, chiar și în absența ajutorului pentru formare. Această parte a ajutorului notificat nu atrage măsuri suplimentare de formare, dar acoperă costurile normale de exploatare ale societății, reducând astfel cheltuielile suportate în mod normal de către întreprindere. Prin urmare, ajutorul nu poate fi aprobat.

(98) Celelalte măsuri constituie costuri eligibile în valoare de [(2-3)] milioane de EUR. Acestea corespund unui cuantum al ajutorului de 1 578 109 EUR. Doar această parte a ajutoarelor îndeplinește criteriile de stabilire a compatibilității cu piața comună.

7. **CONCLUZIE**

(99) Comisia afirmă, în concluzie, că ajutoarele notificate pentru DHL Leipzig se referă, pe de o parte, la costuri în valoare de [(8-12)] milioane de EUR, care trebuie suportate oricum de DHL, inclusiv în absența ajutoarelor, și, pe de altă parte, la costuri de 2 630 182 EUR pentru măsuri de formare care depășesc limitele impuse de lege sau care sunt necesare din motive operaționale.

(100) Prin urmare, Comisia consideră că partea din ajutorul notificat care nu este necesară pentru punerea în aplicare a măsurilor de formare respective nu atrage măsuri de formare suplimentare, ci acoperă costurile normale de exploatare ale societății, reducând astfel cheltuielile suportate în mod normal de către întreprindere. În opinia Comisiei, ajutorul ar atrage, prin urmare, denaturarea concurenței și ar afecta condițiile comerciale într-o măsură care contravine intereselor comune. Prin urmare, ajutorul nu se poate justifica în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE. Întrucât nu se poate aplica niciunul dintre celelalte cazuri de exceptare prevăzute la articolul 87 alineatele (2) și (3) din Tratatul CE, ajutorul în valoare de 6 175 198 EUR nu îndeplinește criteriile de stabilire a compatibilității cu piața comună.

(101) Celelalte măsuri notificate, reprezentând costuri eligibile în valoare de [(2-3)] milioane de EUR, pentru care sunt planificate ajutoare în valoare de 1 578 109 EUR, îndeplinesc criteriile de stabilire a compatibilității cu piața comună în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Germania intenționează să îl pună în aplicare în favoarea DHL, în valoare de 6 175 198 EUR, este incompatibil cu piața comună.

Restul ajutorului de stat, în valoare de 1 578 109 de EUR, pe care Germania urmează să îl pună în aplicare în favoarea DHL este compatibil cu piața comună, în temeiul articolului 87 din Tratatul CE.

Articolul 2

Germania informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile luate în vederea respectării acesteia.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 2 iulie 2008.

Pentru Comisie

Neelie KROES

Membru al Comisiei