

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 346

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

51. Jahrgang

23. Dezember 2008

Inhalt

- II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden*

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

Kommission

2008/948/EG:

- ★ **Entscheidung der Kommission vom 23. Juli 2008 über Maßnahmen Deutschlands zugunsten von DHL und Flughafen Leipzig/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 3512) ⁽¹⁾** 1

2008/949/EG:

- ★ **Beschluss der Kommission vom 6. November 2008 über ein mehrjähriges Gemeinschaftsprogramm gemäß der Verordnung (EG) Nr. 199/2008 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Rahmenregelung für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten im Fischereisektor und Unterstützung wissenschaftlicher Beratung zur gemeinsamen Fischereipolitik** 37

LEITLINIEN

Europäische Zentralbank

2008/950/EG:

- ★ **Leitlinie der Europäischen Zentralbank vom 11. September 2008 über die Datenerhebung bezüglich des Euro und den Betrieb des Bargeldinformationssystems 2 (CIS 2) (EZB/2008/8)** 89

Hinweis für den Leser (siehe dritte Umschlagseite)

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

Preis: 26 EUR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 23. Juli 2008

über Maßnahmen Deutschlands zugunsten von DHL und Flughafen Leipzig/Halle

C 48/06 (ex N 227/06)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 3512)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/948/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Am 5. April 2006 hat Deutschland Regelungen für die Errichtung des europäischen Betriebszentrums des DHL-Konzerns am Flughafen Leipzig/Halle (LEJ) angemeldet. Am 27. April 2006 verlangte die Kommission weitere Informationen, die Deutschland am 24. Juli 2006 übermittelte. Am 26. Juli und am 21. August 2006 fanden Sitzungen statt, an denen die Dienststellen der Kommission, die Flughafengesellschaft, DHL und die deutschen Behörden teilnahmen.

(2) Mit Schreiben vom 23. November 2006 setzte die Kommission Deutschland von ihrer Entscheidung in Kenntnis, bezüglich der notifizierten Maßnahmen das Verfahren

nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Am 12. Dezember 2006 beantragte Deutschland eine Verlängerung der Erwidierungsfrist, die von der Kommission gewährt wurde. Deutschland übermittelte seine Stellungnahme am 23. Februar 2007.

(3) Die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union*⁽²⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, innerhalb eines Monats nach dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen.

(4) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von Beteiligten. Mit Schreiben vom 16. Mai 2007 übermittelte sie diese Stellungnahmen Deutschland. Deutschland erhielt Gelegenheit, sich innerhalb eines Monats dazu zu äußern. Die Anmerkungen Deutschlands gingen mit Schreiben vom 13. Juni 2007 bei der Kommission ein.

(5) Auf Ersuchen Deutschlands wurden am 18. Juni und am 25. September 2007 Sitzungen abgehalten. Im Anschluss an diese Sitzungen wurden der Kommission am 19. Oktober bzw. am 18. Dezember 2007 die verlangten zusätzlichen Informationen übermittelt.

(6) Weitere, ergänzende Informationen übermittelte Deutschland der Kommission mit Schreiben vom 7. Dezember 2007, 17. März 2008 und 9. April 2008.

⁽¹⁾ ABL C 48 vom 2.3.2007, S. 7.

⁽²⁾ Siehe Fußnote 1.

2. AUSFÜHRLICHE SCHILDERUNG DES SACHVERHALTS

2.1. Die Beteiligten

2.1.1. Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Der Flughafen Leipzig/Halle GmbH (nachstehend „Flughafen Leipzig“ genannt) ist eine Tochtergesellschaft der Mitteldeutschen Flughafen AG (nachstehend „MFAG“ genannt). Die MFAG ist mit 94 % am Flughafen Leipzig beteiligt. Die übrigen Gesellschafter sind der Freistaat Sachsen, die Landkreise Delitzsch und Leipziger Land sowie die Stadt Schkeuditz. Die Aktionäre der MFAG sind der Freistaat Sachsen mit 73 %, das Land Sachsen-Anhalt mit 14 %, die Stadt Dresden mit 6 %, die Stadt Halle mit 5 % und die Stadt Leipzig mit 2 %. Die MFAG hat keine privaten Aktionäre.

2.1.2. DHL

- (8) Mit einem weltweiten Umsatz von 18,2 Mrd. EUR in 2005 gehört (das zur Deutsche Post AG gehörende Unternehmen) DHL zu den führenden Expressdienstbetreibern. Sein europäisches Luftfrachtdrehkreuz befand sich bis März 2008 am Flughafen Brüssel (BRU). Nachdem es zu Problemen mit behördlichen Nachtfluggenehmigungen gekommen war, verhandelte DHL mit mehreren Flughäfen über einen neuen Standort für sein europäisches Luftfrachtdrehkreuz. In der engeren Wahl waren Leipzig, Brüssel und der französische Flughafen Vatry (XCR). DHL beschloss schließlich, sein europäisches Luftfrachtdrehkreuz bis 2008 nach Leipzig zu verlegen.
- (9) Es sei darauf hingewiesen, dass bereits eine Beihilfeentscheidung über die Investition DHLs ergangen ist (N 608/03). Für die Investition DHLs am Flughafen Leipzig genehmigte die Kommission am 20. April 2004 die Regionalbeihilfehöchstintensität von 28 % nach dem Multisektoralen Regionalbeihilferahmen für große Investitionsvorhaben⁽³⁾ von 1998. Der Freistaat Sachsen gewährte DHL daraufhin eine Beihilfe von 70,8 Mio. EUR. Zudem genehmigte die Kommission am 2. Juli 2007 in einer teils positiven, teils negativen Entscheidung eine Ausbildungsbeihilfe von rund 1,58 Mio. EUR, die der Freistaat Sachsen und das Land Sachsen-Anhalt DHL für seine Betriebstätigkeit am Flughafen Leipzig gewähren⁽⁴⁾.

2.2. Die geprüften Maßnahmen

- (10) In der Entscheidung zur Einleitung des Verfahrens wurden die folgenden drei Maßnahmen geprüft:
- a) die Kapitalzuführung von rund 350 Mio. EUR an den Flughafen Leipzig zur Finanzierung des Baus der neuen Start- und Landebahn Süd (nachstehend „Südbahn“ genannt),

b) die Rahmenvereinbarung zwischen dem Flughafen Leipzig, seiner Muttergesellschaft MFAG und DHL, nach der der Flughafen verpflichtet ist, die neue Südbahn zu bauen und während der gesamten Laufzeit von [...] (*) Jahren weitere Zusagen zu erfüllen, unter anderem den kontinuierlichen Flugbetrieb auf der Südbahn 24 Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche (nachstehend „24/7-Betrieb“ genannt) zu gewährleisten,

c) die Patronatserklärung des Freistaats Sachsen zugunsten des Flughafens Leipzig und DHLs, in der garantiert wird, dass der Freistaat Sachsen DHL Schadenersatz von bis zu [...] EUR leistet, falls DHL den Flughafen (beispielsweise im Falle eines behördlichen Nachtflugverbots) nicht mehr wie geplant nutzen kann.

2.2.1. Die Kapitalzuführung

- (11) Nach den der Kommission vorliegenden Informationen soll die geplante Investition in die neue Südbahn über eine Kapitalzuführung und langfristige Darlehen der Anteilseigner finanziert werden.
- (12) Bei Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens hat die Kommission berechnet, dass der Bau der neuen Südbahn in Höhe von rund 350 Mio. EUR durch eine öffentliche Kapitalzuführung finanziert würde.

2.2.2. Die Rahmenvereinbarung

- (13) Nach Auffassung Deutschlands stellt die Rahmenvereinbarung keine staatliche Beihilfe zugunsten DHLs dar, da die öffentlichen Stellen nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers verhalten haben. In der Rahmenvereinbarung sind die Bedingungen festgelegt, die der Flughafen Leipzig und die MFAG für die Aufnahme des Baus und des Betriebs des neuen Betriebszentrums sowie für seinen späteren Betrieb garantieren. Die Rahmenvereinbarung umfasst außerdem Zusatzvereinbarungen über die Betriebsbedingungen, die Flughafengebühren und die Vermietung von Grundstücken.

2.2.2.1. Garantie für den 24/7-Betrieb des Flughafens

- (14) Nach der am 21. September 2005 unterzeichneten Rahmenvereinbarung haben der Flughafen Leipzig und die MFAG folgende Bedingungen zu erfüllen:

a) Vor Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes am 1. Oktober 2007 muss der Flughafen Leipzig den Bau der Südbahn abschließen und gewährleisten, dass ein 24/7-Betrieb des Flughafens möglich ist. Kann der Flughafen Leipzig diese Bedingungen vor Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes nicht erfüllen, so sind der Flughafen Leipzig und die MFAG verpflichtet, Schadenersatz von bis zu [...] EUR zu leisten (Abschnitt 5 der Rahmenvereinbarung).

⁽³⁾ ABL C 107 vom 7.4.1998, S. 7.

⁽⁴⁾ Staatliche Beihilfe C 18/07 (ex N 874/06) — Ausbildungsbeihilfe für DHL am Standort Leipzig-Halle (Deutschland), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

(*) Geschäftsgeheimnis.

- b) Nach Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes muss der Flughafen Leipzig den 24/7-Betrieb des Flughafens weiter gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitstellen, um die in den Betriebsbedingungen vereinbarte Betriebstätigkeit DHLs in den kommenden [...] Jahren sicherzustellen. Kann der Flughafen Leipzig diese Bedingungen nach Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes nicht erfüllen, so sind der Flughafen Leipzig und die MFAG verpflichtet, Ersatz für alle DHL entstehenden Schäden und Verluste zu leisten. Im Falle einer wesentlichen Einschränkung seiner Betriebstätigkeit kann DHL die Vereinbarung auch kündigen und Schadenersatz für alle direkten und indirekten Kosten der Verlagerung an einen anderen Flughafen verlangen (Abschnitte 8 und 9 der Rahmenvereinbarung). Der Flughafen Leipzig und die MFAG sind somit uneingeschränkt verpflichtet, DHL Ersatz für Verluste und Schäden zu leisten, und zwar unabhängig davon, ob sie durch Umstände verursacht werden, auf die der Flughafen Leipzig Einfluss hat. Falls DHL wegen eines behördlichen Nachflugverbots zu einem anderen Flughafen wechseln müsste, könnte der Flughafen Leipzig nach Schätzungen Deutschlands verpflichtet sein, DHL bis zu [...] EUR zu zahlen.
- b) Der Flughafen Leipzig verpflichtet sich zur Aufnahme eines Darlehens, um den Bau des Vorfelds zu finanzieren. Zu diesem Zweck muss der Flughafen Leipzig Finanzierungsangebote von drei Banken einschließlich der (ebenfalls zum Konzernverbund Deutsche Post World Net gehörenden) Postbank einholen und sich für das günstigste Angebot entscheiden.
- c) Der Vertrag wird für [...] Jahre geschlossen. DPI kann den Vertrag nach [...] Jahren ohne Angabe von Gründen oder im Falle der Kündigung der Rahmenvereinbarung durch DHL kündigen. Wird der Vertrag innerhalb der ersten [...] Jahre gekündigt, so ist DPI verpflichtet, den Mietzins für [...] Jahre abzüglich der bereits geleisteten Mietzahlungen zu entrichten.

- (19) Der zweite Mietvertrag betrifft zusätzliche Bodenabfertigungsflächen, die der Flughafen Leipzig zu denselben Bedingungen an DPI vermietet, wie sie in dem genannten Mietvertrag vorgesehen sind. Die Baukosten werden mit rund [...] EUR veranschlagt.
- (20) Der Erbbaurechtsvertrag betrifft das Grundstück, auf dem DHL seine Gebäude errichtet. Der Flughafen Leipzig bestellt das Erbbaurecht zugunsten DPIs zu folgenden Bedingungen:

2.2.2.2. Regelung der Flughafengebühren

- (15) Haupteinnahmequelle zur Finanzierung der neuen Südbahn werden die Flughafengebühren sein. Schätzungen zufolge wird DHL 2008, d. h. im ersten Jahr, in dem das neue Drehkreuz durchgängig in Betrieb ist, rund [...] EUR an Flughafengebühren entrichten. Die Flughafengebühren sind in einem gesonderten Vertrag geregelt, der der Rahmenvereinbarung beigelegt ist.
- a) DPI zahlt einen Erbbauzins in Höhe von [...] EUR für [...] m², d. h. rund [...] EUR pro m².
- b) Der Erbbauzins ist bis zum [...] fest; danach wird er um [...] % der Veränderung des Verbraucherpreisindex angepasst.
- (16) Alle Luftfahrtunternehmen — d. h. DHL und jedes andere Luftfahrtunternehmen — haben Anspruch auf dieselbe Landegebuhr. Die Höhe der Landegebuhr nimmt mit dem Verkehrsgesamtaufkommen am Flughafen Leipzig ab. Ein Luftfahrtunternehmen, das nur eine geringe Zahl von Flugbewegungen durchführt, zahlt also dieselbe Landegebuhr wie DHL, das den Flughafen wohl am stärksten nutzen wird.
- (21) Sowohl der Mietvertrag für das Vorfeld als auch der Erbbaurechtsvertrag enthalten eine Option für DHL, bis [...] weitere Grundstücke anzumieten. Diese Option wird bis [...] [...] eingeräumt. Danach muss DHL für die Option [...] EUR pro m² zahlen. Das Optionsentgelt steigt bis [...] an.

2.2.2.3. Mietverträge

- (17) Für bestimmte Bauten am Flughafen hat der Flughafen Leipzig zwei Mietverträge mit der Deutsche Post Immobilien GmbH (nachstehend „DPI“ genannt) und einen Erbbaurechtsvertrag mit der Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (nachstehend „DPBS“ genannt) geschlossen. Die genannten Unternehmen gehören zum Konzernverbund Deutsche Post World Net. Sie vermieten die Immobilien im Rahmen gesonderter Verträge an DHL.
- (22) Beide Verträge enthalten eine Klausel, nach der die Grundstücke — unabhängig davon, ob DHL seine Option ausübt — nicht an Wettbewerber DHLs vermietet werden dürfen. Ausdrücklich genannt sind [...] und [...].
- (18) Der Flughafen Leipzig übernimmt den Bau eines Vorfelds, das ausschließlich von DHL genutzt werden soll. Die Baukosten werden mit rund [...] EUR veranschlagt. Der Flughafen Leipzig vermietet das Vorfeld zu folgenden Bedingungen an DPI:
- a) DPI zahlt die Zinsen für die Finanzierung der Grunderwerbs- und Baukosten sowie eine jährliche Abschreibung von [...] % der Baukosten.

2.2.3. Die Patronatserklärung

- (23) Die Patronatserklärung garantiert während der Laufzeit der Rahmenvereinbarung die finanzielle Leistungsfähigkeit des Flughafens Leipzig und verpflichtet den Freistaat Sachsen, Schadenersatz in Höhe von bis zu [...] EUR zu leisten, falls DHL den Flughafen nicht mehr wie geplant nutzen kann. Anders als nach der Rahmenvereinbarung, in der der Flughafen Leipzig und die MFAG DHL eine unbeschränkte Garantie einräumen, kann DHL nach der Patronatserklärung vom Freistaat Sachsen nur Schadenersatz in Höhe von bis zu [...] EUR verlangen. Schadenersatzansprüche, die über [...] EUR hinausgehen, können nur gegenüber dem Flughafen Leipzig und der MFAG geltend gemacht werden. Bis zur Genehmigung durch die Kommission ist die Patronatserklärung noch nicht in Kraft.

2.3. Erste Prüfung durch die Kommission

2.3.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

2.3.1.1. Kapitalzuführung

(24) Hinsichtlich der Kosten für den Bau der neuen Südbahn war die Kommission zunächst der Auffassung, dass der Flughafen Leipzig mit der Investition in die neue Südbahn genügend Einnahmen erzielen würde, um (zumindest) die inkrementellen Kosten zu decken und einen angemessenen Beitrag zu den Fixkosten der bestehenden Infrastruktureinrichtungen zu leisten. Auf der Grundlage des von Deutschland vorgelegten Geschäftsplans kam die Kommission jedoch zu dem vorläufigen Schluss, dass bei dem erwarteten Anstieg der Einnahmen aus dem Betrieb der neuen Südbahn die inkrementellen Kosten nicht gedeckt werden können und dass die entsprechende Investition daher eine staatliche Beihilfe ist.

2.3.1.2. Rahmenvereinbarung

(25) In der Einleitungsentscheidung wurde dargelegt, dass DHL in den Genuss einer staatlichen Beihilfe käme, falls der Flughafen Leipzig günstigere Vertragsbedingungen geboten hätte als ein privates Unternehmen. Ein privater Flughafenbetreiber würde erwarten, mit der Investition in die neue Südbahn genügend Einnahmen zu erzielen, um (zumindest) die inkrementellen Kosten zu decken, einen angemessenen Beitrag zu den Fixkosten der bestehenden Infrastruktureinrichtungen zu leisten und eine unter Berücksichtigung der in der Rahmenvereinbarung übernommenen Risiken angemessene Vergütung für das eingesetzte Kapital zu bieten.

(26) In der Einleitungsentscheidung wurde festgestellt, dass der erwartete Anstieg der Einnahmen aus dem Betrieb der neuen Südbahn nicht einmal die inkrementellen Kosten decken und 2006 zu einem Cashflow-Verlust von rund [...] EUR führen würde (siehe Erwägungsgrund 70 der Einleitungsentscheidung). Der Flughafen Leipzig wäre daher nicht in der Lage, die in der Rahmenvereinbarung übernommenen Risiken aus seinen eigenen Einnahmen zu finanzieren.

(27) In der Einleitungsentscheidung wurden daher ernste Zweifel geäußert, ob ein privates Unternehmen

a) Flughafenentgelte und Mietverträgen zugestimmt hätte, aus denen sich nicht einmal die inkrementellen Kosten der Südbahn finanzieren lassen;

b) mit der Rahmenvereinbarung Verpflichtungen eingegangen wäre, die die erwartete Rentabilität des Flughafenbetriebs weiter schwächen;

c) Mietverträge geschlossen hätte, die nicht den örtlichen Marktbedingungen zu entsprechen scheinen und die die Geschäftsmöglichkeiten einschränken.

2.3.1.3. Patronatserklärung

(28) Zur Patronatserklärung wurde in der Einleitungsentscheidung der Kommission festgestellt, dass die Voraussetzungen der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften⁽⁵⁾ (nachstehend „Bürgschaftsmitteilung“ genannt), in der festgelegt ist, unter welchen Voraussetzungen eine Garantie keine staatliche Beihilfe darstellt, nicht erfüllt waren. Unter anderem wird verlangt, dass die Garantie grundsätzlich ohne Eingreifen des Staates auf den Finanzmärkten zu Marktbedingungen erhältlich wäre und dass eine marktübliche Prämie für die Garantie gezahlt wird. Dieser Grundsatz gilt auch nach der neuen Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften⁽⁶⁾ von 2008, die am 20. Juni 2008 in Kraft getreten ist und in die diese Voraussetzungen übernommen wurden.

(29) In der vorliegenden Sache ist keine dieser Voraussetzungen erfüllt. Den Angaben Deutschlands zufolge bemühte sich der Flughafen Leipzig erfolglos darum, die letztlich mit der Patronatserklärung übernommenen Risiken von privaten Finanzinstituten decken zu lassen⁽⁷⁾. Und weder DHL noch der Flughafen muss für das vom Freistaat Sachsen übernommene Risiko eine marktübliche oder sonstige Prämie zahlen.

2.3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt

2.3.2.1. Vereinbarkeit der Kapitalzuführung mit dem Gemeinsamen Markt

(30) Die Kommission hatte ursprünglich festgestellt, dass die Investition des Freistaats Sachsen in den Bau der neuen Südbahn in Form einer Kapitalzuführung an den Flughafen Leipzig eine staatliche Beihilfe darstellt. Die Vereinbarkeit dieser Beihilfe ist anhand des Artikels 87 Absatz 3 EG-Vertrag und der Praxis der Kommission zu prüfen, wie sie in den der Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen⁽⁸⁾ (nachstehend „Leitlinien von 2005“ genannt) zusammengefasst ist.

2.3.2.2. Vereinbarkeit der Beihilfe für DHL mit dem Gemeinsamen Markt

(31) Die Kommission hat darauf hingewiesen, dass bereits eine Beihilfeentscheidung über die Investition DHLs in sein neues europäisches Drehkreuz am Flughafen Leipzig ergangen ist (N 608/03). Für diese Investition genehmigte die Kommission die Regionalbeihilfehöchstintensität von 28 % nach dem Multisektoralen Regionalbeihilferahmen für große Investitionsvorhaben von 1998, worauf der Freistaat Sachsen DHL eine Beihilfe in Höhe von 70,8 Mio. EUR gewährte.

⁽⁵⁾ ABl. C 71 vom 11.3.2000, S. 16, Rdnr. 4.2.

⁽⁶⁾ ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10.

⁽⁷⁾ Schriftsatz Deutschlands vom 21. Juli 2006, S. 7.

⁽⁸⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

- (32) Da die Kommission für die Investition DHLs bereits die Regionalbeihilfemaximalintensität von 28 % genehmigt hat, können alle weiteren Beihilfen — die DHL durch die Patronatsklärung oder die Rahmenvereinbarung gewährt werden könnten — nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

3. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS

3.1. Beihilfe für den Flughafen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur

3.1.1. Hintergrundinformationen zum Ausbau des Flughafens Leipzig

- (33) Deutschland hat mitgeteilt, dass der Flughafen Leipzig ursprünglich als Militärflughafen mit einer Start- und Landebahn an der Stelle der heutigen Nordbahn gebaut worden war. 1960 wurde als zweite Start- und Landebahn die Südbahn errichtet, die zusammen mit der Nordbahn ein V bildete. Dieses V-Bahnssystem wurde aufgrund der militärischen Luftraumstruktur der DDR festgelegt. Die Ausrichtung der beiden Bahnen entsprach weder den ökologischen noch den meteorologischen Anforderungen. Sie bot keine günstigen Bedingungen für Starts und Landungen, und die An- und Abflugschneisen verliefen über dicht besiedelte Gebiete im Norden Leipzigs und im Süden Halles.
- (34) Um 1980 zeigten sich erste Schäden an der Südbahn, die den Flughafenbetrieb beeinträchtigten. Zur Behebung dieser Mängel wurde die Bahn mit einer neuen Betondecke überbaut. Anfang der 90er Jahre wurde deutlich, dass diese Sanierung nicht ausreichend gewesen war — Risse in der neuen, oberen Decke führten zu massiven Kantenausbrüchen und gravierenden Längsverschiebungen an beiden Bahnenden. Die dadurch entstehenden Aufstauungen stellten eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit dar und erforderten einen überproportionalen Erhaltungsaufwand.
- (35) Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurde ein Masterplan für den Ausbau des Flughafens Leipzig zum Verkehrsflughafen aufgestellt, der auf der Errichtung eines Zweibahnensystems basierte. 1994 wurde ein Gutachterausschuss unter Mitwirkung des Bundesministeriums für Verkehr, des Freistaats Sachsen und des Landes Sachsen-Anhalt eingesetzt, der den Ausbau der Flughafeninfrastruktur überwachen sollte. Der Ausschuss befasste sich vor allem mit der Frage, ob die bestehende Südbahn vor dem Bau der neuen Nordbahn erneuert werden sollte.
- (36) Die Entscheidung für ein Parallelbahnsystem fiel 1997. Der erste Schritt, der Neubau der Nordbahn, wurde sofort in Angriff genommen. In dieser Phase wurden Maßnahmen getroffen, um den Flughafen für den Zweibahnenebetrieb einzurichten; zum Beispiel wurden die Rollbahnen aufeinander abgestimmt und die Höhenlage der Nordbahn angepasst. Als letzter Schritt des langfristigen Ausbauprogramms für den Flughafen wurde 2002 mit der

Detailplanung des Neubaus der Südbahn begonnen. Die Südbahn sollte erneuert und um 20° gedreht werden.

- (37) Der Planfeststellungsbeschluss für die Erneuerung der Südbahn erging am 4. November 2004. Er war das Ergebnis eines langen, förmlichen und komplexen Planungsverfahrens. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits bauvorbereitende Maßnahmen im Gange, zum Beispiel archäologische Voruntersuchungen des Bodens, die Trassenverlegung und der Erwerb zusätzlicher Grundstücke.
- (38) Der Ausbau des Flughafens steht mit dem Landesentwicklungsplan des Freistaats Sachsen vom Dezember 2003 im Einklang, in dem die Optimierung des Start- und Landebahnensystems als ausdrückliches Ziel genannt ist. Insbesondere Länge und Lage der Südbahn und die Frachtabfertigungsanlagen sollen angepasst werden.
- (39) Deutschland trägt vor, bis zum Zeitpunkt dieser Entscheidungen habe sich immer klarer abgezeichnet, dass namhafte Unternehmen der Luftfrachtbranche den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle als attraktiven Standort betrachteten; die neue Südbahn wäre auch dann gebaut worden, wenn DHL sein europäisches Betriebszentrum nicht nach Leipzig verlegt hätte. Auch die Tatsache, dass die Rahmenvereinbarung zwischen DHL und dem Flughafen Leipzig erst am 21. September 2005 geschlossen worden sei, belege, dass die Entscheidung zum Neubau der Südbahn unabhängig von den Plänen DHLs getroffen worden sei.

3.1.2. Vorliegen einer Beihilfe

- (40) Deutschland widerspricht der Feststellung der Kommission, dass die Vorschriften für staatliche Beihilfen sowohl für den Betrieb als auch für den Bau von Infrastruktureinrichtungen von Regionalflughäfen gelten. Eine Investition in die Infrastruktur sei keine wirtschaftliche Tätigkeit, sondern eine regional- und wirtschaftspolitische Maßnahme. In diesem Zusammenhang seien Flughäfen keine „Unternehmen“ im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag. Dies sei vor allem für Regionalflughäfen von Bedeutung, die Mühe hätten, ein Passagieraufkommen zu erreichen, das einen profitablen Betrieb ermögliche.
- (41) Deutschland widerspricht der Kommission auch hinsichtlich ihrer Auslegung des Urteils in der Rechtssache *Aéroports de Paris* ⁽⁹⁾, und zwar mit drei Argumenten. Erstens sei der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften nicht so zu verstehen, als sei Artikel 87 EG-Vertrag im Lichte des Artikels 82 EG-Vertrag auszulegen. Zweitens betreffe das Urteil nicht — wie in Leipzig/Halle — den Bau öffentlich zugänglicher Infrastruktureinrichtungen, sondern den Betrieb eines Flughafens. Und drittens gehe es in der Entscheidung um einen internationalen Großflughafen, dessen wirtschaftliche Lage sich grundlegend von der eines Regionalflughafens unterscheide. Es sei allgemein bekannt, dass bei der Finanzierung der Infrastruktur von Regionalflughäfen die private Finanzierung keine realistische Alternative zur öffentlichen Finanzierung sei.

⁽⁹⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften vom 12. Dezember 2000 in der Rechtssache T-128/98, Slg. 2000, S. II-3929; bestätigt durch Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, C-82/01, Slg. 2002, S. I-9297.

- (42) Deutschland legt dar, der Bau der Südbahn dürfe nicht nach den Leitlinien von 2005 beurteilt werden, nach denen Flughafenbetreiber den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen, sondern müsse anhand der Leitlinien der Kommission für die Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr⁽¹⁰⁾ (nachstehend „Leitlinien von 1994“ genannt) geprüft werden, in denen es heißt: „Der Bau oder der Ausbau von Infrastrukturanlagen (z. B. Flughäfen ...) ist eine allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme, die von der Kommission nicht gemäß den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen kontrolliert werden kann.“ Deutschland macht geltend, die Anwendung der Leitlinien von 2005 in der vorliegenden Sache verstieße gegen das Rückwirkungsverbot, und Erwägungsgrund 85 der Leitlinien von 2005 bestätige, dass diese Leitlinien erst ab dem Datum ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt* (9. Dezember 2005) angewandt werden könnten. Da die Entscheidung über die Finanzierung der Infrastruktur vor diesem Datum getroffen worden sei, müssten die alten Leitlinien Anwendung finden.
- (43) Ferner verstieße eine Negativentscheidung der Kommission gegen den Grundsatz des Vertrauensschutzes. Ein umsichtiger Flughafenbetreiber hätte nicht damit gerechnet, dass die staatliche Finanzierung der Infrastruktur von Regionalflughäfen anhand der Vorschriften für staatliche Beihilfen geprüft werde. Eine solche Prüfung sei erstmals in den Entscheidungen der Kommission über die deutschen Regionalflughäfen und den Flughafen Antwerpen⁽¹¹⁾ von 2005 vorgenommen worden, die nach der Entscheidung zum Neubau der Südbahn am Flughafen Leipzig ergangen seien.
- (44) Außerdem habe die Kommission in der Entscheidung über den Flughafen Berlin-Schönefeld⁽¹²⁾ (C 27/07) anerkannt, dass das Urteil *Aéroports de Paris* nur den Betrieb eines internationalen Großflughafens betreffe. Die Kommission selbst habe in der Entscheidung Flughafen Berlin-Schönefeld ausdrücklich angemerkt, dass dieser Ansatz mit den Leitlinien von 2005 auf alle Arten von Flughäfen ausgedehnt werde. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs des Beihilferechts beruhe daher nicht auf der Rechtsprechung, sondern auf einer politischen Entscheidung der Kommission aus dem Jahr 2005, die deshalb nicht rückwirkend angewandt werden könne.
- (45) Abschließend führt Deutschland aus, es gebe keinen Empfänger staatlicher Beihilfe, wenn der Staat die Zuständigkeit für den Betrieb von Infrastruktureinrichtungen einer Stelle übertrage, deren einzige Daseinsberechtigung die Verwaltung der Infrastruktureinrichtungen ist.
- (46) Für den Fall, dass die Kommission dieser Argumentation nicht folgt, weist Deutschland darauf hin, dass nach den Leitlinien von 2005 die Finanzierung von Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliege. Dies gelte für die Bereiche Sicherheit, Flugsicherung, Polizei, Zoll, Luftverkehr usw. (siehe Abschnitt 3.1.4).
- (47) Nach der neuen Beihilfepolitik der Kommission könne der Flughafenbetreiber ein Unternehmen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag und damit Beihilfempfänger sein. Gleichzeitig gelte der Betreiber jedoch als „Eigentümer der Infrastruktur“, der DHL mit der Rahmenvereinbarung Beihilfen gewähre. Diese beiden Rollen seien nicht miteinander vereinbar.
- 3.1.3. *Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers*
- (48) Deutschland macht geltend, die vorliegende Sache falle unter die Freistellung der Leitlinien von 1994, so dass kein Anlass bestehe, den Sachverhalt nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers zu beurteilen. Für den Fall, dass die Kommission anderer Auffassung ist, nimmt Deutschland eine Prüfung anhand des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers für drei Szenarien vor:
1. Status quo,
 2. Ausbau unter der Annahme, dass sich DHL nicht für den Flughafen Leipzig als Betriebsstandort entscheidet, und
 3. Ausbau unter der Annahme, dass sich DHL für den Flughafen Leipzig als Betriebsstandort entscheidet.
- (49) Bei dieser Prüfung sei auf die Lage am 9. Dezember 2005 abzustellen, als die Leitlinien von 2005 in Kraft traten, und nicht auf den Beschluss des Aufsichtsrats vom 4. November 2004. Es sei also zu fragen, ob ein privater Kapitalgeber auf der Grundlage der am 9. Dezember 2005 bekannten Tatsachen den Bau der zweiten Start- und Landebahn weitergeführt oder den Status quo aufrechterhalten hätte.
- (50) Die in Erwägung 55 und 56 wiedergegebenen Berechnungen Deutschlands stützen sich auf die bei Einleitung des Verfahrens von der Kommission angestellten Berechnungen und den abdiskontierten Wert des Unternehmens am Ende der Laufzeit (2042). Darin wird zwischen den vor dem 9. Dezember 2005 und den nach dem 9. Dezember 2005 getätigten Investitionen unterschieden.
- (51) *Status quo*: Die beiden Start- und Landebahnen werden im abhängigen Betrieb genutzt, der Einschränkungen für den Flughafen zur Folge hat: beispielsweise gilt für die Südbahn eine Gewichtsbeschränkung auf 30 t, es können höchstens 38-42 Flugbewegungen pro Stunde (rund 30 000 Flugbewegungen pro Jahr) stattfinden, und es gibt nur 60 Flugzeugstellplätze.

⁽¹⁰⁾ ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5.

⁽¹¹⁾ Entscheidung vom 19. Januar 2005, N 6441/02 — Deutsche Regionalflughäfen, ABl. C 126 vom 25.5.2005, S. 12; Entscheidung vom 20. April 2005, N 355/04 — Flughafen Antwerpen, ABl. C 176 vom 16. 6.2005, S. 11.

⁽¹²⁾ Entscheidung vom 10. Juli 2007, C 27/07 — Flughafen Berlin-Schönefeld.

(52) *Ausbau unter der Annahme, dass sich DHL nicht für den Flughafen Leipzig als Betriebsstandort entscheidet:* Auch ohne die Entscheidung DHLs für den Flughafen Leipzig — so Deutschland — hätte der Flughafen seine Kapazität erweitern müssen, um ein größeres Luftfrachtaufkommen und mehr Nachtflüge aufgrund der zu erwartenden Nachtflugeinschränkungen am Flughafen Frankfurt/Main bewältigen zu können. Diese Verlagerungen seien mit rund 300 000 t Luftfracht im Jahr 2012 anzusetzen. Dies entspreche einem Viertel des Luftfrachtgesamtaufkommens in Frankfurt/Main, umfasse jedoch nicht die Beiladungen in den Passagiermaschinen (die von den Nachtflugeinschränkungen nicht betroffen seien). Für 2013-2018 seien weitere Verlagerungen von 100 000 t Luftfracht pro Jahr aufgrund von Kapazitätsengpässen an anderen Flughäfen zu berücksichtigen. Für die Zeit ab 2019 sei mit einer Steigerungsrate von 3 % pro Jahr zu rechnen. Dies sei eine konservative Schätzung auf der Grundlage eines Gutachtens der ProgTransAG⁽¹³⁾, in dem auf dem Markt für Expressdienste jährliche Zuwachsraten von 8 % bis 10 % prognostiziert würden.

(53) *Ausbau unter der Annahme, dass sich DHL für den Flughafen Leipzig als Betriebsstandort entscheidet:* Beim Szenario eines Ausbaus mit DHL werden insbesondere die Auswirkungen der Verlagerung eines Expressdienstbetreibers an den Flughafen Leipzig ab 2008 berücksichtigt. Dieses Szenario sei als konservativ zu bezeichnen, da ein realistisches mittleres Szenario erheblich bessere Ergebnisse erzeuge. Die Ausbauszenarien unterschieden sich vor allem in der Anfangsphase. Durch die Gewinnung von DHL für den Flughafen komme es zu einer wesentlich steileren Umsatzentwicklung.

(54) Alle Szenarien gehen unabhängig von der Ansiedlung DHLs und der damit verbundenen früheren Umsatzsteigerung vom selben Kapitalaufwand für den Ausbau der Südbahn aus. Nur die Erweiterungsinvestitionen in die Vorfeldflächen für den Frachtverkehr werden im Szenario „Ausbau ohne DHL“ je nach Kapazitätsbedarf nicht vor 2012 getätigt.

(55) Um die zu verschiedenen Zeitpunkten stattfindenden Zahlungsströme vergleichen zu können, hat Deutschland seinen Berechnungen einen Abzinsungsfaktor von 6,5 % zugrunde gelegt (der nominale Abzinsungsfaktor von 7 % wurde unter Berücksichtigung der Inflation angepasst). Dieser Abzinsungsfaktor wurde nach dem Capital Asset Pricing Model (nachstehend „CAPM“ genannt) ermittelt und basiert auf folgenden Annahmen:

- Ende 2005 betrug die risikofreie Rendite deutscher Staatsanleihen 3,75 %.
- Die Marktrisikoprämie (für das Risiko der Volatilität oder Varianz der Erträge eines den Gesamtmarkt widerspiegelnden Portfolios) wurde von einschlägigen Quellen⁽¹⁴⁾ mit rund 5 % angesetzt.
- Der Zusammenhang zwischen dem Marktrisiko und dem Risiko einer spezifischen Investition wird mit „beta“ („ β “) bezeichnet. Gestützt auf einen veröffentlichten Bericht von PricewaterhouseCoopers geht Deutschland von einem Beta-Faktor für Regionalflughäfen von 0,65 aus.

⁽¹³⁾ Von der zuständigen deutschen Behörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingeholtes Gutachten.

⁽¹⁴⁾ E. Dimson, P. Marsh, M. Staunton, Handbook of investments: Equity risk premium, Band 1, Kapitel 10, 2007.

d) Die Inflationsrate wurde mit rund 0,5 % berücksichtigt⁽¹⁵⁾.

Tabelle 1

Vergleich der Szenarien „Status quo“, „Ausbau ohne DHL“ und „Ausbau mit DHL“

(in Mio. EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3 - 1)	(3 - 2)
	Status quo	Ausbau ohne DHL	Ausbau mit DHL	Differenz	Differenz
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investitionskosten 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Abdiskontierter Wert des Unternehmens am Ende der Laufzeit	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Summe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) Deutschland macht geltend, das Szenario „Status quo“ müsse berichtigt werden, um das Bestellobligo und die Rückbauverpflichtungen zu berücksichtigen. Der Flughafen sei bereits Verpflichtungen in Höhe von insgesamt 108,3 Mio. EUR eingegangen, die auch im Falle eines Baustopps zu erfüllen gewesen wären. Darüber hinaus hätte die Rückkehr zum „Status quo“ Rückbaumaßnahmen in Höhe von geschätzten 100 Mio. EUR erforderlich gemacht.

Tabelle 2

Vergleich der Szenarien „Status quo“ und „Ausbau mit DHL“ unter Berücksichtigung des Bestellobligos und der Rückbauverpflichtungen

(in Mio. EUR)

	(1)	(2)	(2 - 1)
	Status quo	Ausbau mit DHL	Differenz
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Investitionskosten 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Abdiskontierter Wert des Unternehmens am Ende der Laufzeit	[...]	[...]	[...]
Bestellobligo	[...]	[...]	[...]
Rückbauverpflichtungen	[...]	[...]	[...]
Summe	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁵⁾ Abzinsungsfaktor (realer Abzinsungssatz) = [risikofreie Rendite + (Marktrisikoprämie \times β)] — Inflationsrate.

- (57) Mit Schreiben vom 9. April 2008 teilte Deutschland der Kommission ferner mit, in die im Zusammenhang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vorgenommene Berechnung seien die Investitions- und Betriebskosten für Sicherheitsmaßnahmen einbezogen worden, die in den Aufgabenbereich der öffentlichen Sicherheit und Ordnung fielen und nicht der Beihilfeaufsicht unterlägen. Diese Kosten dürften daher in der vorliegenden Berechnung nicht berücksichtigt werden.

Tabelle 3

Vergleich der Szenarien „Status quo“, „Ausbau ohne DHL“ und „Ausbau mit DHL“ ohne die Investitions- und Betriebskosten für Sicherheitsmaßnahmen

(in Mio. EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Status quo	Ausbau ohne DHL	Ausbau mit DHL
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Investitionskosten 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Abdiskontierter Wert des Unternehmens am Ende der Laufzeit	[...]	[...]	[...]
Summe	[...]	[...]	[...]

3.1.4. Nichtgewerbliche Tätigkeiten

- (58) Deutschland bleibt zwar bei seiner Auffassung, die Finanzierung des Ausbaus der Südbahn des Flughafens Leipzig sei eine allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme, die als solche als Ganzes nicht der Beihilfeaufsicht unterläge, hat jedoch der Kommission Informationen über die im Rahmen der geprüften Maßnahme getätigten Investitionen übermittelt, die nach Auffassung Deutschlands in die Bereiche Sicherheit, Flugsicherung, Polizei, Zoll, Luftverkehr usw. fallen (vgl. nachstehende Tabelle). Diese Investitionen sind in Erwägung 58-69 beschrieben.

Tabelle 4

Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen 2006-2042 (Nominalwert)

(EUR)

Gesamtbetrag der Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen 2006-2042	Status quo	Ausbau ohne DHL	Ausbau mit DHL
Öffentliche Sicherheit		[...]	[...]
Umzäunung	—	[...]	[...]
Straße am Zaun	—	[...]	[...]
Kontrollpunkt 2	—	[...]	[...]

(EUR)

Gesamtbetrag der Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen 2006-2042	Status quo	Ausbau ohne DHL	Ausbau mit DHL
Kontrollpunkt 4	—	[...]	[...]
Kontrollpunkt 1	[...]	[...]	[...]
Sicherheitskontrollsystem	[...]	[...]	[...]
Zugangskontrollsystem Süd	—	[...]	[...]
Integriertes Kontrollzentrum	[...]	[...]	[...]
Ausrüstung für das integrierte Kontrollzentrum	[...]	[...]	[...]
Videoausrüstung Süd	—	[...]	[...]
Veterinär-Grenzkontrollstelle	—	[...]	[...]
Brandbekämpfung		[...]	[...]
Provisorische Feuerwache Süd	—	[...]	[...]
Brandbekämpfungs- und Rettungsausrüstung	[...]	[...]	[...]
Betriebssicherheit		[...]	[...]
Unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) Vorfeld 4/5	—	[...]	[...]
Unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) Süd/West	—	[...]	[...]
Unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) Süd/Ost	—	[...]	[...]
Umspannstation	—	[...]	[...]
Hoch- und Niederspannungskabel für den Deutschen Wetterdienst (DWS)	—	[...]	[...]
Hoch- und Niederspannungskabel für die Deutsche Flugsicherung (DFS)	—	[...]	[...]
Befeuerung		[...]	[...]
Befeuerung Südbahn	—	[...]	[...]
Befeuerung neue Vorfeldflächen	—	[...]	[...]
Insgesamt	[...]	[...]	[...]

(59) Deutschland weist die Kommission neben den Investitionen auch auf die laufenden Betriebskosten (Material- und Personalkosten) für die betreffenden Bereiche hin. In diesem Zusammenhang wird auf die Leitlinien von 2005 verwiesen, nach denen „Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist“, in der Regel nicht den Leitlinien unterliegen (vgl. Erwägungsgründe 33 und 54 der Leitlinien). Deutschland hat von diesen Kosten die Einnahmen aus Sicherheitsgebühren nach § 8 Absatz 3 Luftsicherheitsgesetz (nachstehend „LuftSiG“ genannt) abgezogen. Diese Gebühren werden für die Fluggastkontrolle am Flughafen erhoben.

Tabelle 5

Betriebssicherheitskosten und -einnahmen 2006-2042 insgesamt (Nominalwert)

(EUR)

Betriebssicherheitskosten und -einnahmen 2006-2042 insgesamt	Status quo	Ausbau ohne DHL	Ausbau mit DHL
(1) Materialkosten	[...]	[...]	[...]
(2) Personalkosten	[...]	[...]	[...]
(3) Abschreibung	[...]	[...]	[...]
(4) Sonstige Kosten	[...]	[...]	[...]
(5) Summe Sicherheitskosten (1) + (2) + (3) + (4)	[...]	[...]	[...]
(6) Sicherheitsgebühren	[...]	[...]	[...]
(7) Insgesamt (5) - (6)	[...]	[...]	[...]

Öffentliche Sicherheit

(60) Die Sicherheitseinrichtungen und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr entsprechen den Verpflichtungen für Flughafenbetreiber gemäß den nationalen Rechtsvorschriften, d. h. dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) sowie dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und den Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Bezug auf Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Luftfahrt bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsflughäfen.

(61) Um unbefugten Zugang zu den Sicherheitsbereichen des Flughafens zu verhindern, werden alle Personen, Fahrzeuge und Waren durch Zugangskontrollpunkte geleitet, die mit Sicherheitstoren, Röntgenapparaturen und Handsonden ausgerüstet sind. Durch ein System zur Gefahrenabwehr und Kontrolle wird der Zugang zu den Sicherheitsbereichen geregelt und überwacht. Das Sicherheitskontrollzentrum ist auch mit dem Gefahrenwarnsystem (d. h. Feuermelder und Gebäudetechnikzentrum, usw.) und dem Zugangskontrollsystem (d. h. Alarmsystem bei Einbruch und Überfall, Videoüberwachung, usw.) verbunden. Die geänderte Trassenführung der neuen Südbahn machte einen Neubau der Außenumzäunung und den Bau von zwei neuen zusätzlichen Zugangskontrollpunkten erforderlich (Kontrollpunkte 2 und 4).

(62) Außerdem muss der Betreiber die genannten Sicherheitsmaßnahmen in ein Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt⁽¹⁶⁾ aufnehmen, das der für Flugsicherheit zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen ist. Der Betreiber eines Verkehrsflughafens ist verpflichtet, die im genehmigten Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen. Das Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt des Flughafens Leipzig wurde von der Abteilung Luftverkehr des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit am 25. Oktober 2007 genehmigt. Um seinen Verpflichtungen aus dem LuftSiG nachzukommen, betreibt der Flughafen seine eigene Sicherheitsabteilung.

(63) Da der Flughafen beschlossen hat, den Warenverkehr aus Drittländern im Sinne der Richtlinie 97/78/EG des Rates vom 18. Dezember 1997 zur Festlegung von Grundregeln für die Veterinärkontrollen von aus Drittländern in die Gemeinschaft eingeführten Erzeugnissen⁽¹⁷⁾ zuzulassen, benötigt der Flughafen für die Abfertigung und etwaige Lagerung von Tierprodukten bzw. Unterbringung von Tieren eine Grenzkontrollstelle für Veterinärkontrollen.

Brandbekämpfung

(64) Der Flughafen ist gesetzlich verpflichtet, Feuerwehr- und Rettungsdienste bereitzuhalten. Feuerwehr- und Rettungsdienste sind eine der Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebserlaubnis. Um die geltenden Auflagen für Feuerwehr- und Rettungsdienste zu erfüllen, musste die neue Südbahn ihre eigene Feuerwache erhalten. Der Flughafen Leipzig verfügt damit über Feuerwachen⁽¹⁸⁾ im Nord- bzw. im Südbereich des Flughafens.

Betriebssicherheit/Redundante Systeme für die Stromversorgung

(65) Der Flughafen muss über eine doppelte Stromversorgung verfügen. Dies kann aufgrund der Regulierungsaufgaben nur durch eine unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) geschehen. Zu diesem Zweck wurden dynamische USV-Dieselsysteme in jeder der drei Befehlsstationen der Südbahn installiert.

(66) Nach Angaben Deutschlands war es zur Sicherung der Stromversorgung einschließlich der Reservekapazitäten sowie zur Schaffung neuer Kapazitäten für die Niederlassung weiterer Unternehmen am Flughafen Leipzig notwendig, die Stromversorgung auszubauen. Daher wurde der Bau einer Umspannstation mit Kosten von 5 Mio. EUR geplant.

⁽¹⁶⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

⁽¹⁷⁾ ABl. L 24 vom 30.1.1998, S. 9.

⁽¹⁸⁾ Die Feuerwachen verfügen über identische technische Ausrüstung; nach 15 Jahren sind Investitionen zum Austausch der Ausrüstung erforderlich.

- (67) Kosten (für Hoch- und Niederspannungskabel) entstanden dem Flughafen auch im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der Südbahn aufgrund seiner Verpflichtungen aus den Vorschriften im Bereich Flugsicherung (§ 27 (d) LuftVG) und aufgrund der Verpflichtungen gegenüber dem Deutschen Wetterdienst (§ 27 (f) LuftVG).

Navigationbefeuerung

- (68) Die Vorschriften für die Navigationbefeuerung sind im ICAO-Anhang 14 ⁽¹⁹⁾ festgelegt. In Deutschland werden diese Vorschriften durch die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr umgesetzt. Dem Flughafen entstanden Kosten für Navigationbefeuerung, die für die neue Südbahn installiert werden musste.
- (69) Deutschland gibt an, dass der geplante Bau weiterer Vorfeldflächen in den Jahren nach 2010 auch deren Ausstattung mit den entsprechenden Befeuerungssystemen erfordert wird. Auch Betriebskosten müssen berücksichtigt werden (vgl. Tabelle 4).

3.1.5. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt

- (70) Sollte die Kommission zu dem Schluss kommen, dass es sich bei der Investition um eine Beihilfe handelt, möchte Deutschland darauf hinweisen, dass die Investitionen „bestehende Beihilfen“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags ⁽²⁰⁾ darstellen, also „Beihilfen, die als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Gemeinsamen Marktes zu Beihilfen wurden“.
- (71) Deutschland führt auch an, dass die Erneuerung der Südbahn dem allgemeinen Interesse im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag diene, und legt dazu einige Argumente vor. Nach Auffassung Deutschlands wird der Bau der neuen Südbahn die Integration nationaler und internationaler Verkehrssysteme verbessern und der Region wirtschaftlichen Nutzen bringen. Internationale Unternehmen, die für den Vertrieb ihrer Produkte Expressdienste einsetzen, hätten sich in der Region Halle/Leipzig angesiedelt. Das Luftfrachtdrehkreuz habe bereits eine Reihe international tätiger Unternehmen in die Region gezogen, bei denen die dringend benötigten neuen Arbeitsplätze entstünden. Durch ein Luftfrachtdrehkreuz ergebe sich ein für Unternehmen und Investitionen günstiges Klima, das seinerseits wiederum positive Effekte für die Beschäftigung mit sich bringe. Deutschland bezieht sich auf eine Analyse von Prof. Dr. Jünemann, nach der durch das Luftfrachtdrehkreuz bei Fertigstellung des Flughafens 2008 allein in Leipzig/Halle direkt 3500 Arbeitsplätze und indirekt ca. 7 000 Arbeitsplätze entstehen sollen. Die meisten dieser Arbeitsplätze dürften in spezialisierten Unternehmen entstehen, die sich wegen des Drehkreuzes in der Region ansiedeln.
- (72) Die Neuausrichtung der Südbahn sei auch umweltverträglicher. Sie verhindere in Zukunft, dass die dicht besiedel-

ten Gebiete im Norden von Leipzig und im Norden von Halle überflogen werden. Ein Gebiet von Leipzig, das in der Nähe des Flughafengeländes und vor Kopf der alten Südbahn gelegen ist, sei vom Lärm besonders betroffen gewesen. Aufgrund der differierenden Ausrichtungen der Abflug- und Anflugpfade beider Bahnen konzentrierten sich dort die aus dem Flugbetrieb resultierenden Lärmmissionen. Auch würden durch die Neuausrichtung der Südbahn die Umweltbelastungen für den dicht besiedelten Ballungsraum Leipzig/Halle minimiert.

- (73) Außerdem habe die Ausrichtung der alten Südbahn nicht den günstigsten flugmeteorologischen Bedingungen für Starts und Landungen entsprochen. Die über das Jahr sowie bezüglich der einzelnen Monate bei weitem vorherrschende Windrichtung sei Südwest. Daher habe sich zwischen der Ausrichtung der alten Südbahn und der vorherrschenden Windrichtung eine Abweichung von ca. 20 Grad ergeben. Dies könne bei störenden Querwindkomponenten nachteilig sein. Die neue Ausrichtung entspreche den flugmeteorologischen Anforderungen und gestatte insbesondere den bislang nicht durchführbaren Instrumentenflugbetrieb nach der Allwetterbetriebsstufe CAT III. Der Abstand von über 2 000 Meter zwischen den Start- und Landebahnen ermögliche auf diesen einen unabhängigen Flugverkehr.
- (74) Deutschland betont, alle Planungsentscheidungen seien mit Blick auf die langfristige Nachfrage und die spezifischen Vorteile des Flughafens mit zunehmender Konzentration auf den Frachtverkehr getroffen worden. Der wichtigste unter diesen Vorteilen sei die unbeschränkte Nachtfluggenehmigung für beide Start- und Landebahnen. An vielen europäischen Flughäfen bestünden erhebliche Nachtflugbeschränkungen. Diese beeinträchtigten den gesamten Luftfrachtverkehr und insbesondere den Expressverkehr empfindlich, und der Betrieb eines Luftdrehkreuzes sei praktisch nur an Flughäfen ohne Nachtflugbeschränkungen möglich.
- (75) Typischerweise seien solche Flughäfen ohne Nachtflugbeschränkungen allerdings in bevölkerungsärmeren Regionen gelegen, die nur über unzureichende Infrastrukturen für den Landverkehr verfügten. Der Flughafen Leipzig biete jedoch den Vorteil einer exzellenten Verkehrsanbindung im Schienen- und Straßennetz. Der 2001 veröffentlichte Regionalplan Westsachsen verdeutliche die geplante Infrastrukturentwicklung in diesem Gebiet. Dem Plan zufolge solle der Flughafen so ausgebaut werden, dass er die Stellung der Region als Teil des Verkehrsnetzes im nationalen sowie im internationalen Frachtverkehr verbessere.
- (76) Der Flughafen befinde sich im Schnittpunkt zweier Bundesautobahnen, die die wichtigsten Einzugsgebiete mit dem Flughafen in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung verbinden. Das Straßennetz solle durch weitere Hauptverkehrswege ergänzt werden, die entsprechend der Erweiterung des Flughafens auszubauen seien. Der Flughafen verfüge auch über eine hervorragende Anbindung an das Schienennetz. Die ICE-Strecke Erfurt-Halle/Leipzig verlaufe in der Nähe des Flughafens und mache ihn durch Kombination von Intercity- und Regionalzügen leicht erreichbar.

⁽¹⁹⁾ Anhang zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt.

⁽²⁰⁾ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

- (77) Aus Sicht Deutschlands ist dieses seltene Zusammentreffen positiver Aspekte angesichts der kapazitären und infrastrukturellen Mängel an anderen deutschen Flughäfen umso wertvoller. Der Flughafen Leipzig habe daher beschlossen, sich im Gegensatz zu anderen deutschen Flughäfen auf das Luftfrachtgeschäft und somit auf einen Nischenmarkt zu konzentrieren.
- (78) Der Luftfrachtsektor, insbesondere das Expressgeschäft, weise ein beträchtliches Wachstum auf. Diese Entwicklung zwingt die größeren Anbieter von Expressdiensten, ihre betrieblichen Kapazitäten zu erweitern, während die bestehenden Flughafenkapazitäten weiterhin knapper würden und Nachtflugbeschränkungen zunehmen.
- (79) Was die Bedenken der Kommission zur Wirtschaftlichkeit der Südbahn-Erneuerung angeht, so verweist Deutschland auf die Entscheidung im Falle des Flughafens Antwerpen, wo die Kommission in Bezug auf Regionalflughäfen zu dem Schluss kam, dass regionale Beschränkungen es den Flughäfen vielleicht nicht ermöglichen, die erforderlichen Einnahmen zu erzielen, um angemessene Flughafen Dienstleistungen anzubieten oder die Wirtschaftlichkeit der Flughäfen zu gewährleisten. Damit diese Flughäfen als regionale Zugangspunkte im öffentlichen Interesse funktionieren können, sind unter Umständen öffentliche Mittel erforderlich.
- (80) Die Verfügbarkeit zweier voneinander unabhängiger Start- und Landebahnen sei eine unabdingbare Voraussetzung für den Betrieb eines modernen Frachtflughafens. Dies gelte umso mehr für zentrale Drehkreuze und Expressdienste. Ohne eine zweite Start- und Landebahn könne der Flughafen Leipzig nicht als Luftfrachtdrehkreuz funktionieren und sich nicht wie in Erwägung 71 ff. beschrieben auf den Nischenmarkt des Expressfrachtgeschäfts konzentrieren. Die Passagierzahlen seien völlig irrelevant für die Frage, ob ein Parallelbahnsystem erforderlich ist.
- (81) Wegen der Ausrichtung der alten Südbahn des Flughafens sei es unmöglich gewesen, die alte Südbahn und die neue Nordbahn gleichzeitig zu betreiben. Die An- und Abflugpfade hätten sich an einem Punkt nahe des Flughafens überschritten, mit der Folge, dass die Deutsche Flugsicherung die beiden Bahnen unter flugbetrieblichen Aspekten als eine Bahn betrachten musste. Ferner konnten ungünstige Witterungsverhältnisse oder Unfälle zu Unterbrechungen der Logistikkette führen. Die Verfügbarkeit einer zweiten Parallelbahn sei daher unabdingbar, um den unterbrechungsfreien Betrieb des Flughafens zu gewährleisten und Anbieter von Frachtdiensten anzuziehen. Diese Einschätzung sei auch von der zuständigen Behörde beim Planfeststellungsverfahren zum Bau der neuen Südbahn bestätigt worden. Die Behörde habe ein Gutachten zu der Frage eingeholt, ob es notwendig sei, die Südbahn parallel zur Nordbahn zu drehen, oder ob die Start- und Landebahnen in V-Konfiguration nutzbar wären. Das Gutachten habe ergeben, dass selbst bei Passagierflügen die durchschnittlichen Verspätungen mit einem V-Bahnsystem inakzeptabel sein würden, und dass die Abwicklung des Luftfrachtverkehrs unmöglich wäre. Außerdem sei festgestellt worden, dass sich die Verspätungen bei einem Express-Frachtdrehkreuz noch summieren würden, da sich durch das Ein- und Ausladen der Luftfracht bei verspätet gelandeten Flugzeugen die Abflugzeiten der anderen Flugzeuge noch weiter verzögern würden. Die Logistikketten an den Gateways würden zusammenbrechen. Das Parallelbahnsystem erhöhe daher die Flexibilität des Flughafens und mache ihn für potenzielle Nutzer attraktiver.
- (82) Die Planfeststellungsbehörde habe nach Abwägung sämtlicher betroffener öffentlicher Belange bestätigt, dass die Ausbaupläne ökonomisch überaus sinnvoll seien und dass die wirtschaftlichen Chancen die Risiken bei weitem überwiegen. Die Planfeststellungsbehörde sei zu dem Ergebnis gekommen, dass für die Infrastruktur zur Schaffung eines zentralen Luftfracht-Drehkreuzes am Flughafen aus makro- sowie aus mikroökonomischer Sicht ein Bedarf bestehe. Die Drehung der Südbahn verringere darüber hinaus die Gefahr von Kollisionen. Das Bundesverwaltungsgericht habe den Planfeststellungsbeschluss in seinem Urteil vom 9. November 2006 bestätigt und diesbezüglich keinerlei Abwägungsfehler festgestellt.
- (83) Deutschland betont wiederholt, die Entscheidung zum Neubau der Südbahn sei unabhängig von und vor der Entscheidung von DHL zur Verlagerung seines Luftfrachtdrehkreuzes von Brüssel nach Leipzig getroffen worden. DHL habe lediglich eine Zusicherung für die Nutzung der Südbahn während zwei bestimmter Zeiträume in der Nacht (entsprechend einem garantierten Zeitanteil von [10-25] % für die Nutzung der Südbahn) erhalten, während die Südbahn in der verbleibenden Nachtzeit sowie während des Tages für alle Betroffenen verfügbar sei.
- (84) Nach Einschätzung Deutschlands wirkt sich die Maßnahme daher nicht nachteilig auf den Handel in der Gemeinschaft aus, da die Kapazitäten am Markt für Luftfracht — insbesondere im Expressgeschäft — derzeit in ganz Europa sehr begrenzt seien.

3.2. Beihilfe für DHL

3.2.1. Rahmenvereinbarung

3.2.1.1. Marktkonformität der in der Rahmenvereinbarung enthaltenen Garantien

- (85) Nach Auffassung Deutschlands folgte der Flughafen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers, als er die Rahmenvereinbarung unterzeichnete, da die positiven Auswirkungen und der Nutzen der Vereinbarung mit DHL die Risiken und Verpflichtungen des Flughafens mehr als aufgewogen hätten. Das verbleibende Risiko des Flughafens Leipzig im Hinblick auf Verpflichtungen bezüglich Kapazitäten und Betrieb sei sehr gering.
- (86) Deutschland ist der Ansicht, dass der Flughafen sich wie ein privater Kapitalgeber verhalten hat, indem er am 21. November 2004 die Entscheidung zum Bau der Südbahn traf und erst ein Jahr später am 21. September 2005 über die Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung entschied. Die entscheidende Frage ist daher, ob der Flughafen 2005 einen höheren Cashflow mit dem Szenario „Ausbau mit DHL“ erwartete als mit dem Szenario „Ausbau ohne DHL“. Da der Bau der Südbahn im September 2005 bereits weit vorangeschritten war, wäre eine Einstellung der Arbeiten nicht mehr als wirtschaftliche Alternative in Frage gekommen.

- (87) Im Gegensatz zu früheren Schriftsätzen führt Deutschland auch Endwerte in die Cashflow-Kalkulationen ein, um eine höhere Rentabilität der Südbahn nachzuweisen. Die Endwertkalkulation basiert auf einer linearen Expansion der Geschäftsergebnisse in den Jahren 2038-2042 bei einem durchschnittlichen Einnahmestuwachs von 3 %.
- (88) Die Einführung der Endwerte wirkt sich erheblich auf die Rentabilität der Geschäftsszenarien aus. Während Deutschland für den Zeitraum 2006 bis 2042 einen abgezinsten Cashflow von ca. [...] EUR für den Ausbau mit DHL und von ca. — [...] EUR für den Ausbau ohne DHL errechnet, belaufen sich die Endwerte, die ebenfalls bis 2006 abgezinst sind, auf ca. [...] EUR bzw. [...] EUR. Wie diese Zahlen zeigen, steigern die Endwerte die Rentabilität des Szenarios Ausbau mit DHL um einen Faktor von nahezu [...] EUR und machen den Ausbau ohne DHL von einem verlustbringenden zu einem rentablen Vorhaben mit einem Cashflow von ca. [...] EUR.
- (89) Unter Zugrundelegung der Differenz zwischen den errechneten Cashflows der beiden Szenarien kommt Deutschland zu dem Ergebnis, dass das Szenario Ausbau mit DHL im Jahr 2005 einen Cashflow erbringt, der um etwa [...] EUR höher liegt als beim Szenario Ausbau ohne DHL ⁽²¹⁾.
- (90) Im Hinblick auf die Risikokalkulation bringt Deutschland vor, dass Risikoversicherungen gängige Geschäftspraxis seien und dass das Risiko im vorliegenden Fall aus dem Cashflow finanziert werden könne. Deutschland bewertet das Risiko aufgrund der Rahmenvereinbarung mit etwa [...] EUR für den Fall, dass Nachtflugbeschränkungen eingeführt werden, und geht davon aus, dass dieses Risiko aus den Cashflow-Gewinnen durch DHL finanziert werden könnte ⁽²²⁾. Ein privater Kapitalgeber hätte das Schadensersatzrisiko akzeptiert, da die [...] EUR an positivem Cashflow beim Szenario Ausbau mit DHL ausreichen würden, um das Schadensersatzrisiko von [...] EUR abzudecken.
- (91) Neben diesen Überlegungen zur Gefahr eines Nachtflugverbots erachtet Deutschland eine Abzinsungsrate von 6,5 % als angemessen, da die Einnahmen in den Kalkulationen keine Anpassung an die Inflation enthalten und die Risiken für den Flughafen Leipzig gering sind. Diese Bewertung wird gestützt durch Verweise auf Entscheidungen der britischen Regulierungsbehörde zur Festlegung

⁽²¹⁾ Dies Ergebnis lässt sich auch den Kalkulationen im Anhang entnehmen, die zeigen, dass der Cashflow-Unterschied zwischen dem Betrieb der Südbahn mit und ohne DHL im Jahr 2005 bei ca. [...] EUR liegt (vgl. Cashflows in den Spalten 4 und 5 von Tabelle 1). Addiert man zu diesem Betrag den Unterschied zwischen den Restwerten zwischen den beiden Szenarien und trägt die Summe auf 2006 bei einem Zinssatz von 6,5 % vor, gelangt man auch zu einem Wert von [...] EUR.

⁽²²⁾ Deutschland geht davon aus, dass die Schadensersatzansprüche durch die Amortisierung der Investitionen von DHL in der Zeit linear zurückgehen werden. Ausgehend vom Maximalbetrag von [...] EUR im Jahr [...] bedeutet das z. B. [...] EUR im Jahr [...] und [...] EUR im Jahr [...]. Geht man bei der Wahrscheinlichkeit eines Nachtflugverbots von 25 % aus, beträgt das zu erwartende nominelle Risiko [...] EUR im Jahr [...] und sein abgezinster Wert [...] EUR. Dies wäre die Analyse Deutschlands für den ungünstigsten Fall, da Gesetzesänderungen erst nach 10-15 Jahren zur Anwendung kommen könnten (Schriftsatz Deutschlands, 23. Februar 2007, S. 68-69).

der Flughafenentgelte für den Zeitraum 2008-2013. Diese Berechnungen basierten auf vergleichbaren Kapitalkosten (real und vor Steuern) von 6,2 % für den Flughafen Heathrow und von 6,7 % für den Flughafen Gatwick.

- (92) Deutschland betont außerdem, bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Rahmenvereinbarung sei auch berücksichtigt worden, dass DHL durch die Investition von 250 Mio. EUR in sein neues europäisches Drehkreuz und seine langfristige Bindung an Leipzig ein erhebliches Geschäftsrisiko eingehe, und dass der Flughafen Leipzig Airport eine Entschädigung von DHL erhalte, wenn das Unternehmen vor dem Ablauf von 15 Jahren die Einstellung seiner Tätigkeiten beschließen würde.
- (93) Deutschland kommt zu dem Schluss, dass mit der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung ein größerer wirtschaftlicher Vorteil verbunden ist als mit einer Nichtunterzeichnung, und dass folglich ein privater Kapitalgeber die Rahmenvereinbarung mit DHL unterzeichnet hätte. Folglich seien in der Rahmenvereinbarung keine Elemente staatlicher Beihilfen enthalten.

3.2.1.2. Marktkonformität der Mietverträge

- (94) Deutschland erläutert, dass für das Vorfeld ein Leasingvertrag notwendig gewesen sei, weil der Flughafen stets Eigentümer der Infrastruktur bleiben sollte, um den öffentlichen Zugang zum Vorfeld aus luftverkehrstechnischen Gründen sowie aufgrund der Planungsvorschriften zu gewährleisten, auch bei Auflösung des Vertrags mit DHL.
- (95) Was besondere Bestimmungen in den Mietverträgen angeht, die DHL das Optionsrecht einräumen, die Nachbargrundstücke zu den DHL eingeräumten Flächen zu mieten und die eine Vermietung dieser Flächen an Wettbewerber von DHL ausdrücklich verbieten, führt Deutschland an, der Flughafen Leipzig besitze zahlreiche Grundstücke, die nicht an die DHL eingeräumten Flächen angrenzen und für die Anmietung durch Wettbewerber von DHL zur Verfügung stünden. Zweitens bringt Deutschland vor, die Reservierung von Nachbargrundstücken für DHL entspreche dem Grundsatz des Schutzes der wirtschaftlichen Interessen des Mieters, der im deutschen Mietrecht anerkannt werde ⁽²³⁾.

3.2.1.3. Marktkonformität der Flughafenentgelte

- (96) Nach Einschätzung Deutschlands hat sich der Flughafen wie ein privater Kapitalgeber verhalten, da die mit DHL vereinbarten Flughafenentgelte marktüblichen Bedingungen entsprechen und sogar im oberen Bereich der Entgelte liegen, die DHL bei anderen europäischen Drehkreuzen zahlt (vgl. in Erwägung 115 ff.). Deutschland macht damit geltend, die von DHL am Flughafen Leipzig zu entrichtenden Flughafenentgelte seien keineswegs eine Vorzugsbehandlung.

⁽²³⁾ Vgl. Schriftsatz vom 23. Februar 2007, Fußnote 68, mit umfassender Liste der relevanten Rechtsprechung und Erläuterung der „Konkurrenzschutzklausel“.

3.2.1.4. Patronatserklärung

- (97) Deutschland erklärt erstens, der Freistaat Sachsen werde durch den zusätzlichen Gewinn, der aufgrund der Investitionen entsteht, indirekt für die Garantie entschädigt. Zweitens betrachtet Deutschland die Patronatserklärung als gängige Geschäftspraxis, da der Freistaat Sachsen diese Patronatserklärung im Umfang von [...] EUR zugunsten von DHL als Gegenleistung für die Patronatserklärung der Deutsche Post AG (d. h. der DHL-Muttergesellschaft) in Höhe von [...] EUR abgegeben habe, um etwaige Ansprüche des Flughafens Leipzig gegenüber DHL abzusichern (z. B. müsste DHL einen vertraglichen Schadensersatz im Umfang der Landeentgelte für [...] Jahre zahlen, wenn sich das Unternehmen entschließen würde, den Flughafen Leipzig in den ersten [...] Jahren der Rahmenvereinbarung wieder zu verlassen).
- (98) Deutschland weist ferner darauf hin, die Patronatserklärung bedürfe noch der Genehmigung durch die Kommission und sei noch nicht in Kraft getreten.

4. STELLUNGNAHMEN DRITTER

4.1. DHL

4.1.1. Beihilfe für den Flughafen

- (99) Nach der Auffassung von DHL stehen die Zweifel der Kommission an der Notwendigkeit des Baus der neuen Südbahn in direktem Widerspruch zu der von ihr selbst am 24. Januar 2007 herausgegebenen Mitteilung an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa“⁽²⁴⁾, demzufolge die bestehenden Kapazitäten erweitert werden sollen, um die Überlastungen an den europäischen Flughäfen zu mindern. DHL sieht in seiner eigenen langwierigen Suche nach einem geeigneten Drehkreuz die Feststellung der Kommission bestätigt, dass dieser Sektor am Rande seiner Kapazitäten angelangt ist.
- (100) Die Erweiterung des Flughafens Leipzig sei ein wesentlicher Beitrag zur Beseitigung der Kapazitätskrise. Nachdem die Kommission den Luftverkehr zum „Motor“ des Wirtschaftswachstums und die Luftfracht zum „Schlüssel“ des Wachstums für Binnenmarkt und Außenhandel erklärt habe, liege ein Ausbau der Kapazitäten des Flughafens Leipzig im öffentlichen Interesse der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft als Ganzes.
- (101) Nach Einschätzung von DHL ist der Ausbau oder die Erneuerung bereits bestehender Start- und Landebahnen wesentlich rationeller als der völlige Neubau einer Start- und Landebahn. Ein Parallelbahnsystem verhindere Verspätungen und die Umleitung von Verkehr auf andere Flughäfen. Die Vermeidung von Verspätungen sei im Luftfrachtverkehr und insbesondere bei zentralen Drehkreuzen für den Expressfrachtverkehr ein kritischeres Problem als im Passagierverkehr.
- (102) Aus der Sicht von DHL sind die größten Vorteile der Verlagerung zum Flughafen Leipzig die Abwesenheit eines

Nachtflugverbots, die gute Anbindung an das Straßen- und Schienengüterverkehrsnetz und die Verfügbarkeit ortsansässiger Arbeitskräfte. Der Bau von Start- und Landebahnen mache auch die Bereitstellung der notwendigen Infrastrukturen für öffentliche Verkehrsmittel als Dienst von allgemeinem Interesse erforderlich. Das gelte besonders für die neuen Bundesländer, da die Erneuerung der unterentwickelten Verkehrsinfrastrukturen in diesen Regionen ohne Zweifel eine öffentliche Aufgabe im Interesse der Allgemeinheit sei.

- (103) Das komplexe Planfeststellungsverfahren für die Südbahn habe ergeben, dass aus makro- sowie aus mikroökonomischer Sicht ein Bedarf für die Erneuerung der Südbahn vorhanden sei. Es könne daher ausgeschlossen werden, dass die Südbahn am Flughafen Leipzig eigens für DHL geplant und gebaut worden sei. Dieses Vorhaben sei zeitlich und sachlich unabhängig von DHL realisiert worden.
- (104) DHL ist der Ansicht, die Kommission habe in ihrer Einleitungsentscheidung die speziellen Anforderungen der Expressfrachtlogistik nicht ausreichend berücksichtigt. Im Gegensatz zum Passagierverkehr, der kurzfristig auf andere Flughäfen umgeleitet werden könne, seien für Expressdienste die Einrichtung von Drehkreuzen und so hohe Investitionen erforderlich, dass sich dieser Aufwand nur bei ständiger Niederlassung lohne. Expressluftfracht werde naturgemäß „über Nacht“ abgewickelt und sei in hohem Maße abhängig von ständig verfügbaren Nachtflug-Zeitnischen. Wenn die Kommission jedoch eine Grundvoraussetzung als Vorzugsbehandlung ansehe, stelle sie damit die wirtschaftliche Grundlage aller Anbieter von Expressdiensten in Frage.
- (105) In einer Übertragung der finanziellen Verantwortung für die Südbahn auf DHL würde das Unternehmen eine inakzeptable Benachteiligung auf dem Markt für Expressdienste sehen, da seine Konkurrenten lediglich Standardentgelte für Frachtflüge zu entrichten hätten und ihnen keine Investitionskosten für Start- und Landebahnen aufgebürdet würden. Nach Auffassung von DHL hat sich der Flughafen bei Unterzeichnung der Vereinbarung wie ein privater Kapitalgeber verhalten, denn die Start- und Landeentgelte, die Bedingungen im Mietvertrag für das Vorfeld und im Erbbaurechtsvertrag entsprächen den marktüblichen Bedingungen. Die Laufzeit des Vertrags und die vorgesehenen Schadensersatzleistungen seien ausgewogen. Die in der Rahmenvereinbarung vorgesehenen Garantien seien gemessen an den eingegangenen Risiken gerechtfertigt und entsprächen ebenfalls den marktüblichen Bedingungen. Die Patronatserklärung bedürfe noch der Genehmigung durch die Kommission und sei noch nicht in Kraft.

4.1.2. Beihilfe für DHL

- (106) Nach Auffassung von DHL enthält die Rahmenvereinbarung keinerlei Vorzugsbehandlung für DHL, sondern lediglich marktgängige finanzielle Erwägungen und Bedingungen.

⁽²⁴⁾ KOM(2006) 819 endg.

4.1.2.1. Marktkonformität der in der Rahmenvereinbarung enthaltenen Garantien

- (107) DHL ist der Auffassung, dass die Kommission bei ihrer Untersuchung, ob ein privater Kapitalgeber die in der Rahmenvereinbarung vorgesehene Schadensersatzpflicht akzeptiert hätte, die völlig verschiedenen wirtschaftlichen Risiken der Beteiligten außer acht lässt.
- (108) Die Einrichtung des zentralen Drehkreuzes am Flughafen Leipzig bedeute für DHL nicht nur eine Investition von über 250 Mio. EUR, sondern auch eine völlige wirtschaftliche Abhängigkeit von der langfristigen Verfügbarkeit von Zeitnischen für Nachtflüge. Sollten diese Zeitnischen nicht mehr zur Verfügung stehen, würde das nicht nur den Sinn der Investition von 250 Mio. EUR in Frage stellen, sondern auch das gesamte weltweite Expressgeschäft von DHL behindern, mit unvorhersehbaren nachteiligen Folgen. Nach Einschätzung von DHL muss jeder private Kapitalgeber, der einen Großkunden dazu bewegen will, in eine Niederlassung mit erheblichen finanziellen Risiken zu investieren, diese Risiken nach dem Grundsatz „gib, dann wird dir gegeben“ behandeln, um den Kunden zu gewinnen.
- (109) Auch seien für den Flughafen nach seiner Entscheidung zum Bau einer zweiten Start- und Landebahn (die nicht mit Blick auf DHL getroffen wurde), die Risiken wesentlich geringer als für DHL. Diese äußerst ungleiche Verteilung der wirtschaftlichen Risiken müsse daher ihren Niederschlag in den Haftungsbestimmungen finden. Während ein Verbot oder eine Einschränkung der Nachtflüge für DHL massiven Schaden bedeute, seien die Schäden für den Flughafen auf Verluste bei den Start- und Landeentgelten beschränkt, die durch andere Nutzer leicht wieder kompensiert werden könnten. Die Wahrscheinlichkeit, dass DHL den Flughafen von sich aus verlasse, sei schon wegen der äußerst hohen Investitionskosten sehr gering. Folglich sei die Schadensersatzbestimmung in der Rahmenvereinbarung objektiv notwendig und damit auch marktüblich.
- (110) Die Notwendigkeit, einem Expressdienstbetreiber die Durchführung von Nachtflügen zuzusichern, sei auch in dem veröffentlichten Vertrag zwischen SAB (Betreiber des Flughafens von Lüttich) und TNT über die Einrichtung eines zentralen Drehkreuzes durch TNT dokumentiert:
- Die Start- und Landebahnen am Flughafen Lüttich seien für unbegrenzte Dauer für 140 % des Tätigkeitsvolumens von TNT in einer bestimmten Zeitspanne zwischen 21 Uhr und 6 Uhr reserviert (Nummer 32.1 des Vertrags SAB-TNT). Diese Klausel gehe wesentlich über die Rahmenvereinbarung im vorliegenden Fall hinaus, da sie permanent eine Kapazitätsreserve von 40 % vorsehe, und spiegele nur die objektive Notwendigkeit wider, dem betroffenen Unternehmen vertraglich und ständig die unverzichtbaren Zeitnischen für Nachtflüge zu garantieren und die hohen getätigten Investitionen abzusichern.
 - Darüber hinaus sei von SAB und der Region Wallonien die unbeschränkte Haftung bei allen Schäden akzeptiert worden, einschließlich Gewinnverluste bei

Nichterfüllung der Garantien während 20 Jahren (Nummer 8.c des Vertrags SAB-TNT).

- (111) Nach Einschätzung von DHL kommt die ungleiche Verteilung der Schadensrisiken in den unterschiedlichen Regelungen zu Umfang und Dauer der Schadensersatzverpflichtung zum Ausdruck: TNT habe zwar bei Nichterfüllung der Garantien Anspruch auf Schadensersatz durch SAB während der gesamten Vertragslaufzeit, aber der Schadensanspruch gegenüber SAB verringere sich im Laufe der Vertragslaufzeit; beende TNT den Vertrag nach 10 Jahren, verringere sich der Anspruch auf den einfachen Betrag des jährlichen Durchschnitts der Landeentgelte (vgl. Nummer 10.3 c des Vertrags SAB-TNT).

4.1.2.2. Marktkonformität der Mietvereinbarungen

- (112) Zur Kritik der Kommission, die Mietsätze für das Vorfeld seien nicht an die ortsüblichen Immobilienpreise angepasst, wendet DHL ein, dass es sich bei dem Mietvertrag rechtlich gesehen nicht um einen gewöhnlichen Mietvertrag handle. Aufgrund seiner Rechtsform und seines Charakters folge ein Leasingvertrag nicht den ortsüblichen Mietsätzen, sondern orientiere sich am Zinssatz des vom Vermieter bereitgestellten Kapitals. Eine Ausrichtung des vom Nutzer zu zahlenden Entgelts auf die ortsüblichen Mietsätze sei daher unangemessen und auch in vergleichbaren Mietvereinbarungen nicht zu finden.
- (113) Die Kritik der Kommission, dass die Mietvereinbarung den Handlungsspielraum des Flughafens in Bezug auf die Finanzierung der Investitionskosten durch Kredite oder Eigenkapital einschränke, basiert nach Einschätzung von DHL auf einer Fehlinterpretation der Mietvereinbarung. In Wirklichkeit verpflichte der Vertrag den Flughafen Leipzig lediglich zur Einholung von Kreditangeboten, um eine objektive Grundlage für die Kalkulation der Nutzerentgelte zu erhalten, nicht aber zur Aufnahme von Krediten. Der Flughafen sei daher nicht verpflichtet, von solchen Angeboten Gebrauch zu machen und in seinen Finanzierungsentscheidungen frei.
- (114) Bei ihren Überlegungen hinsichtlich des Erbbaurechtzinses stütze sich die Kommission offenbar auf unrichtige Informationen über die Größe der Grundstücksfläche gemäß Nummer 1.5 des Erbbaurechtsvertrags. Die Fläche betrage in Wirklichkeit [...] m², also gelte statt der angenommenen Miete von [...] EUR/m² eine Miete von [...] EUR/m². Bei Zugrundelegung der korrekten Fläche sei daher die von der Kommission vermutete Unverhältnismäßigkeit zwischen Erbbaurechtsvertrag und Optionsgebühren nicht gegeben.

4.1.2.3. Marktkonformität der Flughafenentgelte

- (115) Die Überlegungen der Kommission, die sich auf die inkrementellen Kosten der Südbahn stützen, seien nicht akzeptabel, da die Südbahn für die Allgemeinheit und nicht speziell für eine Nutzung durch DHL gebaut worden sei. Folglich könnten nur die Flughafenentgelte Gegenstand der Kontrolle sein. Im Vergleich zu den anderen europäischen Drehkreuzflughäfen von DHL, Bergamo (BGY),

Brüssel (BRU), Köln (CGN) und Nottingham (EMA) seien die Landentgelte am Flughafen Leipzig (LEJ) um durchschnittlich [...] % höher; für Nachtflüge lägen die Flughafenentgelte [...] % über dem Durchschnitt (vgl. Tabellen weiter unten). Im Vergleich zu den derzeitigen Landentgelten in Vatry zahle DHL fast [...] Mal mehr für die Landungen in Leipzig. Außerdem müssten alle Nutzer des Flughafens Leipzig die gleichen Flughafenentgelte zahlen. Für DHL steht fest, dass Landentgelte am Flughafen Leipzig marktüblich sind.

Tabelle 6

Flughafenentgelte für Tagesflüge

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Durchschnitt
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Durchschn. DHL-Hubs	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Das durchschnittliche Entgelt wird auf der Grundlage der von DHL verwendeten Luftfahrzeugtypen (A300, B757) berechnet.

Tabelle 7

Flughafenentgelte für Nachtflüge

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Durchschnitt
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Durchschn. DHL-Hubs	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Das durchschnittliche Entgelt wird auf der Grundlage der von DHL verwendeten Luftfahrzeugtypen (A300, B757) berechnet.

4.2. Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)

- (116) Die MFAG als Eigentümer des Flughafens Leipzig stellt an den Beginn ihrer Bemerkungen die Feststellung, sie schließe sich den Äußerungen Deutschlands in vollem Umfang an.

4.2.1. Beihilfe für den Flughafen

- (117) Nach Auffassung des Flughafeneigentümers zeigt die Tatsache, dass Unternehmen vom Flughafen angezogen werden, dass dieser die Nachfrage bewältigen könne. Der Ausbau des Flughafens Leipzig und seine Integration in das regionale Verkehrsnetz seien von zentraler Bedeutung für das Wachstum der Region, das auch von der Gemeinschaft unterstützt werde. Der Flughafen erfülle auch die europaweit geltende Anforderung der Schaffung von Flughafenkapazitäten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft im Luftfrachtsektor zu erhalten.

4.3. ADV — Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

4.3.1. Beihilfe für den Flughafen

- (118) Nach Auffassung dieses Verbands ist Deutschland unbedingt auf effiziente Verkehrsverbindungen zu den weltweiten Knotenpunkten angewiesen. Wegen der immer größeren Kapitalmengen, die in den Luftfrachtgütern gebunden sind, steige die Bedeutung kürzerer Transportzeiten. In den letzten zwanzig Jahren habe der Sektor der Übernacht-Dienste ein dynamisches Wachstum verzeichnen können — ein Trend, der sich angesichts der ungebrochenen Globalisierung fortsetzen dürfte. In Deutschland herrsche jedoch ein Engpass für die Ansiedlung großer Luftfrachtunternehmen, was auch für Europa als Ganzes Anlass zur Sorge gebe. Die Nachtflugkapazitäten an den drei größten Luftfrachtdrehkreuzen in Frankfurt, München und Köln/Bonn seien nahezu völlig ausgelastet, und die Situation dürfte sich noch weiter verschlechtern, wenn der Flughafen Frankfurt seinen Nachtflugbetrieb ganz einstelle. Nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft müssen neue Kapazitäten geschaffen werden, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt zu erhalten. Der Ausbau des Flughafens Leipzig entspreche dieser Notwendigkeit, entlaste andere Flughäfen und ermögliche es ihnen, sich auf das Passagiergeschäft zu konzentrieren. Der Flughafen Leipzig sei zugleich auch tragende Säule der wirtschaftlichen Entwicklung in Ostdeutschland. Nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen war der Bau der neuen Südbahn am Flughafen Leipzig dringend notwendig.

4.4. Stadt Leipzig

4.4.1. Beihilfe für den Flughafen

- (119) Nach Aussage der Stadt Leipzig ist die nördliche Region von Leipzig als Handels- und Wirtschaftszentrum von entscheidender Bedeutung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit von drei deutschen Bundesländern. Dank des Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen, einer Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke und eines Regionalbahnsystems, vor allem aber durch die Erweiterung des Flughafens Leipzig, verfüge dieses Logistikhauptknoten über alle Voraussetzungen, um langfristig im globalen Wettbewerb bestehen zu können.

- (120) Eine Studie der Stadt Leipzig, der Industrie- und Handelskammer und des Güterverkehrszentrums zeige, dass Mitteldeutschland und die Region Leipzig mit der Schaffung von 100 000 Arbeitsplätzen im Logistiksektor rechnen können.
- (121) Die Stadt Leipzig betrachtet die Südbahn des Flughafens als entscheidende öffentliche Infrastruktur von großer Bedeutung nicht nur für DHL, sondern eine Vielzahl von Unternehmen — insbesondere wegen der zunehmenden Nachtflugbeschränkungen andernorts. Die Ansiedlung von DHL in Leipzig wird als absolut wesentlich für die Anziehung weiterer Luftfrachtunternehmen und die Ausnutzung der Kapazitäten des Flughafens angesehen.
- (122) Die Stadt Leipzig führt außerdem an, durch die neue Südbahn werde ein Parallelbahnsystem geschaffen, das Luftverkehr von dicht besiedelten Gebieten fernhalten könne. Die Stadt Leipzig ist der Auffassung, dass ein Ausbau des Flughafens Leipzig ohne öffentliche Mittel nicht möglich gewesen sei. Das Gleiche träfe auch auf konkurrierende europäische Flughäfen zu.

4.5. Stadt Schkeuditz

4.5.1. Beihilfe für den Flughafen

- (123) Die Stadt Schkeuditz weist darauf hin, dass sie im Begriff stehe, Mittelpunkt einer bedeutenden Regionalentwicklung zu werden. Schkeuditz sei Teil einer supra-regionalen Entwicklungsachse und habe sich in den vergangenen zehn Jahren zum Zentrum eines modernen Verkehrssystems entwickeln können. Diesem Umstand habe die Stadt vor allem ein nach ostdeutschen Standards außergewöhnliches Wirtschaftswachstum zu verdanken. Aufgrund der hervorragenden Bedingungen vor Ort sei ein Andauern dieses positiven Trends zu erwarten.
- (124) Was die Südbahn angeht, so weist die Stadt Schkeuditz darauf hin, der Flughafen sei bereits am 19. Juli 1991 zu dem Schluss gekommen, dass die Dynamik der Entwicklung in der Region die Erneuerung der zweiten Start- und Landebahn notwendig mache.

4.6. IHK Leipzig

4.6.1. Beihilfe für den Flughafen

- (125) Die Industrie- und Handelskammer Leipzig führt aus, dass die Bereitstellung angemessener Verkehrsinfrastrukturen Sache des Staates sei, was ihm uneingeschränkte Kontrolle über deren Entwicklung gebe und ihn verpflichte, diese Kontrolle im Namen der Bürger auszuüben.
- (126) Seit 1991 seien Investitionen in den Ausbau der Infrastrukturen und in die technische Ausstattung des Flughafens erfolgt. Diese Maßnahmen seien durch weitere Investitionen der öffentlichen Hand in die Verbesserung der Schienen- und Straßenwege im Einzugsgebiet des Flughafens ergänzt worden. Die gute Vernetzung von Luftverkehrs-, Eisenbahn- und Straßeninfrastrukturen habe dem Flughafen die Entwicklung zu einem europäischen Drehkreuz für den Passagier- und den Luftfrachtverkehr ermöglicht. Der Flughafen entspreche den modernsten

Anforderungen an ein Logistikzentrum in Bezug auf Funktionalität, Modernität und Kapazität. Seit 1993 gebe es Forderungen seitens der Wirtschaftsakteure im mitteldeutschen Raum, den Flughafen auszubauen.

- (127) Die Logistik habe sich zu einem eigenen Dienstleistungssektor entwickelt, der ein jährliches Wachstum von ca. 6 % vorweisen könne und über beträchtliches Potenzial für weiteres Wachstum verfüge. Die Osterweiterung der Europäischen Union habe die Region in den Mittelpunkt des europäischen Wirtschaftsraums gerückt. In der Region gewährleiste das Spektrum der vorhandenen Industrien den Logistikanbietern gute Geschäftsperspektiven. Die chemische Industrie mit ca. 25 000 Beschäftigten in Mitteldeutschland benötige hauptsächlich Dienste des Schienen- und Intermodalverkehrs. Hingegen benötigten die Kraftfahrzeugindustrie und ihre Zulieferer mit ca. 60 000 Beschäftigten in 450 Unternehmen sowie die Halbleiterindustrie mit ca. 22 000 Beschäftigten Verkehrsdienste, bei denen der Zeitfaktor eine kritische Rolle spielt.
- (128) Alle großen Akteure des Logistiksektors, der Niederlassungen in der Nähe von bedeutenden Verkehrsknotenpunkten bevorzugt, seien in der Region vertreten und stellten etwa 160 000 Arbeitsplätze. Das entspreche etwa 6 % des gesamten Arbeitskräfteangebots in der Region. Die Industrie- und Handelskammer rechnet mit der Schaffung weiterer 100 000 Arbeitsplätze bis zum Jahr 2015 durch den Ausbau der Region zu einem Logistik-knotenpunkt. Diese Zahl entspreche 10 % des gesamten Arbeitskräftepotenzials in der Region.

4.6.2. Beihilfe für DHL

- (129) Neben DHL habe der Flughafen eine Reihe anderer Luftfracht- und Logistikunternehmen angezogen. Man könne daher nicht sagen, dass Wettbewerber vom Flughafen Leipzig ausgeschlossen wurden oder dass DHL eine Vorzugsbehandlung zuteil geworden sei. Zu den ansässigen Unternehmen gehörten SALIS (gemeinsamer strategischer Lufttransport der NATO) und das russische Frachtunternehmen Tesis, das Verbindungen nach China betreibt. Ein weiteres interkontinental operierendes Frachtunternehmen am Flughafen sei Jade Cargo International. Am 13. April 2007 sei am Flughafen das World Cargo Center mit einer Umschlagkapazität von 200 000 Tonnen Fracht jährlich fertig gestellt worden, wodurch sich das Profil des Standorts als Luftfrachtdrehkreuz weiter konsolidiert habe.

4.7. IHK Halle-Dessau

4.7.1. Beihilfe für den Flughafen

- (130) Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Halle-Dessau vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von über 52 000 Unternehmen. Nach Darstellung der IHK ist die Bereitstellung und Finanzierung derartiger Infrastrukturen in Deutschland Sache des Staates. Dieser Grundsatz der europäischen und deutschen Verkehrspolitik spiegelt sich in den Investitionen des vorliegenden Falles wider.

(131) Nach Auffassung der IHK trifft auf den Flughafen ausbau Folgendes zu:

- a) Er dient der Erreichung der Regionalplanungsziele von Sachsen und Sachsen-Anhalt,
- b) er wurde in einem komplexen öffentlichen Verfahren geprüft und genehmigt, dessen Ergebnisse vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt wurden,
- c) er verbessert die lokalen Bedingungen der regional ansässigen Industrie,
- d) er führt zu mehr Beschäftigung in einer Region mit nachhaltiger Entwicklung,
- e) er soll auch der allgemeinen Luftfahrt zugute kommen,
- f) er kann der langfristigen Nachfrage am Flughafen Leipzig gerecht werden.

(132) 1993 veröffentlichten die IHK Halle-Dessau und die IHK Leipzig ein gemeinsames Positionspapier zum Flughafen. Die beiden IHK plädierten unter anderem für den Bau eines Zweibahnsystems (jede Bahn mit einer Länge von 3 600 m), um die Kapazität des Flughafens zu steigern.

(133) Nach der Wiedervereinigung trugen staatliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wesentlich zum wirtschaftlichen Strukturwandel in der Region bei. Die Kommission habe die Notwendigkeit einer Förderung der Region anerkannt, von der Teile noch immer Ziel 1-Bereiche sind, um die wesentlichen Nachteile der Region zu überwinden. Dank umfangreicher privater und staatlicher Investitionen, insbesondere in Infrastrukturvorhaben, werde die Region allmählich international wettbewerbsfähig.

(134) Trotzdem sei die Arbeitslosigkeit in der Region noch immer doppelt so hoch wie der Durchschnitt in der Gemeinschaft. Das zeige, dass die Region nach wie vor öffentliche Investitionen benötige, vor allem zugunsten einer besseren Infrastruktur, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und Unternehmen anzuziehen. Nur so könne die Region einen sinnvollen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Lissabonner Strategie der Gemeinschaft leisten.

4.7.2. Beihilfe für DHL

(135) Die IHK betont, die Modernisierung des Flughafens sei ein allmählicher und stetiger Prozess, der Anfang der neunziger Jahre in Angriff genommen wurde. In einem zeitaufwändigen Verfahren habe jeder Schritt öffentlich bewertet und genehmigt werden müssen. Die Südbahn sei unter diesen Bedingungen geplant und gebaut worden, und es sei unzutreffend, dass der Bau nur für DHL geschah.

4.8. Ryanair

(136) Ryanair geht auf die Details des Falles nicht näher ein, sondern beschränkt sich auf eher „allgemeine“ Bemerkun-

gen; so vermutet das Unternehmen, dass die Kommission das Verhältnis Luftfahrtunternehmen-Flughafen sowie die jüngsten Entwicklungen im Luftverkehr nicht in vollem Umfang erfasse und daher zu einer Reihe falscher Schlussfolgerungen gelange. Ryanair befürchtet, die Kommission werde versuchen, die unzutreffenden Grundsätze der Charleroi-Entscheidung und der Leitlinien von 2005 noch weiter zu verstärken.

4.9. Panalpina

(137) Panalpina führt seit über zehn Jahren täglich Frachtflüge von Leipzig nach Moskau durch; Panalpina hat die Absicht, in Leipzig sein Luftfrachtdrehkreuz zu etablieren und hofft auf Einrichtung von Verbindungen zum indischen Subkontinent und in den Fernen Osten.

4.9.1. Beihilfe für den Flughafen

(138) Panalpina befürchtet, dass viele der größeren Flughäfen in Europa alle verbleibenden Kapazitäten für den Passagierverkehr nutzen werden; daher schätzt Panalpina einen Flughafen, der sich stärker auf das Frachtgeschäft konzentriert. Das Unternehmen weist ferner darauf hin, dass der Flughafen Leipzig zwar im Zentrum Europas gelegen sei, aber trotzdem weit genug im Osten, um die Flugzeiten nach und von Asien zu verkürzen. Der 24/7-Betrieb des Flughafens entspreche dem Bedarf einer globalisierten Güterlogistikkette und sei einer seiner wichtigsten Vorteile.

(139) Panalpina lobt die Entscheidung, Leipzig zu einem Frachtflughafen auszubauen und eine Infrastruktur anzubieten, die auch in Zukunft den Umschlag von Luftfracht rund um die Uhr gewährleistet. Das Unternehmen ist überzeugt, dass sich in Anbetracht der am Flughafen Leipzig vorhandenen Infrastrukturen und Dienste weitere Unternehmen bei Leipzig niederlassen und damit zur Schaffung von Arbeitsplätzen beitragen werden. Panalpina ist der Auffassung, dass das Unternehmen den gleichen Zugang zu den Infra- und Superstrukturen am Flughafen Leipzig hat wie andere Marktteilnehmer.

4.10. Jade Cargo International

4.10.1. Beihilfe für den Flughafen

(140) Angesichts der wachsenden Kapazitätsprobleme sei die Schaffung neuer Luftdrehkreuze zwingend notwendig. Da eine private Finanzierung dieser Infrastruktur auszuschließen gewesen sei, äußert sich Jade Cargo International verwundert über die Forderung der Kommission, wonach die Betreibergesellschaft Renditen erzielen müsste, wie sie ein privater Kapitalgeber erwarten würde. Gäbe es diese Infrastruktur nicht, würde sich dies nicht nur negativ auf den Osten Deutschlands, sondern auf die Gemeinschaft insgesamt auswirken.

- (141) Jade Cargo International sieht bei einer negativen Entscheidung der Kommission die Existenz des Flughafen Leipzigs und sein eigenes Geschäftskonzept als gefährdet an. Dies hätte auch negative Rückwirkungen auf andere Wirtschaftszweige. Da mit dem Ausbau des Flughafens keine Wettbewerbsverzerrung einhergehe, sondern der Ausbau im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse liege, erwartet Jade Cargo International eine positive Kommissionsentscheidung.

4.10.2. Beihilfe für DHL

- (142) Den Angaben von Jade Cargo International zufolge komme die neue Südbahn seinem eigenen Betrieb zugute, weshalb es der Argumentation der Kommission nicht folgen könne, dass nur DHL von deren Bau profitiere. Diese Darstellung sei umso unverständlicher als dass die Zuteilung der Luftbewegungen der deutschen Flugsicherung und nicht dem Flughafen obliege.

4.11. Condor

4.11.1. Beihilfe für den Flughafen

- (143) Condor verweist auf die gute intermodale Anbindung. Das Unternehmen hält bedarfsgerechte Investitionen in bestehende und bereits vernetzte Flughäfen (wie Leipzig/Halle) für sinnvoller als bei Kleinstflughäfen, die nicht über die notwendigen Voraussetzungen verfügen.

4.11.2. Beihilfe für DHL

- (144) Wettbewerbspolitisch habe Condor keine Einwände gegen die für den Ausbau des Flughafens Leipzig geplanten Investitionen. Das moderne Zweibahnssystem des Flughafens werde jedem potenziellen Nutzer zur Verfügung stehen. Angesichts der Nachfrage sei eine moderne und effiziente Infrastruktur erforderlich.

4.12. Ruslan-Salis GmbH

4.12.1. Beihilfe für den Flughafen

- (145) Angaben der Ruslan-Salis-Gesellschaft (einem Luftfrachtunternehmen) zufolge sei kein anderer Flughafen in Deutschland, insbesondere im Osten Deutschlands, für seinen Betrieb geeignet. Entscheidend für das Unternehmen seien ein „gesicherter Zugang“ und eine „gesicherte Verfügbarkeit“ der notwendigen Transportkapazität.
- (146) Bei der Entscheidung für den Flughafen Leipzig als Betriebsstandort seien die Faktoren wie das Zweibahnssystem, der 24-Stunden-Betrieb, der direkte Bahn- und Straßenanschluss an jeden wichtigen Zielort in Mitteleuropa und die erneuerte und verlängerte Südbahn ausschlaggebend gewesen.
- (147) Rusland-Salis zufolge sei die Südbahn für die allgemeine Öffentlichkeit gebaut worden und nicht als „gewidmete Infrastruktur“. Dies sei notwendig und verhältnismäßig, um Engpässe bei der Transportkapazität zu vermeiden, um den Luftfahrtsektor zu fördern und um regionalökono-

nomische Effekte für die Region Leipzig-Halle-Merseburg-Dessau zu erzielen.

4.12.2. Beihilfe für DHL

- (148) Ruslan-Salis teilt nicht die Auffassung der Kommission, dass die Südbahn und ihr Vorfeld ausschließlich von DHL genutzt würden. Das Unternehmen widerspricht der Annahme, dass es sich bei Finanzierung, Bau und Betrieb der Lande- und Startbahn als „gewidmete Infrastruktur“ um eine kommerzielle Transaktion zwischen dem Eigner der Infrastruktur und dem Nutzer der Infrastruktur handle, die damit wie jede andere kommerzielle Transaktion geprüft werden müsse. Es sei ferner unzutreffend, dass der erwartete Anstieg des Luftverkehrsaufkommens, das zentrale Argument für die Erweiterung des Flughafens, nur auf DHL zurückzuführen sei.

- (149) Ruslan-Salis nutzt die Südbahn und alle neuen Infrastrukturen in der gleichen Weise wie DHL und andere Unternehmen. Kein Nutzer erhalte eine Vorzugsbehandlung. Der Bau der Südbahn sei von allgemeinem Interesse für jedes Luftfrachtunternehmen am Leipziger Flughafen. Es gebe keinerlei Hinweise darauf, dass die Infrastruktur DHL gewidmet sei oder dass DHL irgendwelche Privilegien genieße.

4.13. BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e.V.)

4.13.1. Beihilfe für den Flughafen

- (150) Mitglieder des BARIG sind Fluggesellschaften mit vertrieblicher und operativer Präsenz in Deutschland. BARIG macht geltend, dass die Kommission bereits auf die hochgradige Überlastung der europäischen Großflughäfen hingewiesen habe. Dies gelte insbesondere für den Luftfrachtbereich, wo mit dem Anstieg des Luftfrachtaufkommens die Lücke zwischen Kapazitätsangebot und Nachfrage immer größer werde. Die Kommission habe in ihrer Mitteilung „Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa“ direkt vor der „Kapazitätskrise“ gewarnt. BARIG zufolge würde eine Negativentscheidung der Kommission die Lebensfähigkeit des Flughafens gefährden.
- (151) Nach Auffassung von BARIG lasse sich der Ansatz der Leitlinien von 2005 nicht auf den Flughafen Leipzig anwenden, da es hier um die Erweiterung eines Frachtflughafens gehe, während sich die Leitlinien ausschließlich auf den Wettbewerb um das Passagieraufkommen bezögen.
- (152) Um der Kapazitätsnachfrage in den kommenden Jahren gerecht zu werden, müsse die Infrastruktur für den Luftfrachtverkehr rechtzeitig erweitert werden. Würden diese Investitionen nicht durch öffentliche Mittel finanziert, könnten Frachtflughäfen weder errichtet noch ausgebaut werden. Private Kapitalgeber würden solche Investitionen nicht vornehmen.

4.14. Lufthansa AG

4.14.1. Beihilfe für den Flughafen

- (153) Lufthansa begrüßt die am Flughafen Leipzig geplanten Maßnahmen, einschließlich des Neubaus der Südbahn. Das Projekt werde als bedarfsgerecht und ökonomisch tragfähig erachtet. Lufthansa Cargo AG, eine Tochter der Deutsche Lufthansa AG, beabsichtige, Luftfrachtverkehr in erheblichem Umfang von und nach Leipzig durchzuführen. Der Flughafen Leipzig sei neben den Lufthansa-Fracht Drehkreuzen Frankfurt und München ein attraktiver Standort.
- (154) Lufthansa AG verweist auf das ständig wachsende Marktvolumen für Luftfracht und auf das für Deutschland prognostizierte Wachstum von etwa 5,3 Prozent. Dies setze voraus, dass auch die infrastrukturellen Gegebenheiten mit dem Wachstum Schritt halten. Die geplanten Investitionen am Flughafen Leipzig erfüllten die Anforderungen der Luftfrachtindustrie hinsichtlich Dimension, Modernität und weiteren Expansionsmöglichkeiten.
- (155) Die parallele Ausrichtung der Start- und Landebahnen ermögliche eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Kapazitätsoptimierung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Flughafens. Dies bietet mittel- und langfristige Wachstumsmöglichkeiten für alle Nutzer der Infrastruktur.

4.15. ACD (Aircargo Club Deutschland)

4.15.1. Beihilfe für den Flughafen

- (156) Die Mitglieder des ACD sind in leitenden Funktionen im Luftfrachtsektor tätig. Sie rechnen in den kommenden Jahren mit einem weiteren erheblichen Wachstum und äußern die Befürchtung, dass die vorhandenen Infrastrukturen der derzeitigen Flughäfen nicht ausreichen würden.

4.15.2. Beihilfe für DHL

- (157) Der ACD kann keine Abhängigkeit des Flughafens Leipzig von DHL erkennen, zumal die starke wirtschaftliche Entwicklung in der Region Leipzig/Dresden einen leistungsfähigen Flughafen notwendig macht.

4.16. BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)

4.16.1. Beihilfe für den Flughafen

- (158) Der BDF vertritt die deutschen Linien-, Charter- und Low Cost-Carrier und setzt sich in dieser Eigenschaft für eine bedarfsgerechte Flughafeninfrastruktur ein. Er halte es nicht für richtig, dass es an einigen deutschen Flughäfen Kapazitätsengpässe gebe, während in der Fläche immer

wieder neue kleine Flughäfen entstünden, die zwar in erheblichem Maße öffentlich gefördert, doch um Passagiere ringen würden. Beim Flughafen Leipzig handele es sich jedoch nicht um einen Flughafen, der ausschließlich zu Gunsten eines einzelnen Nutzers gefördert werden soll.

- (159) Der BDF ist der Auffassung, dass staatliche Infrastrukturinvestitionen einen eindeutigen gesamtwirtschaftlichen Nutzen aufweisen und eine langfristige Rentabilität versprechen sollten — Bedingungen, die im vorliegenden Fall erfüllt seien. Es gebe hierfür eine echte Nachfrage der Kunden, d. h. von Passier- und insbesondere von Frachtfluggesellschaften.

4.17. Cargolux

- (160) Cargolux nutzt den Flughafen Leipzig, ohne ihn anzufliegen, als so genannte „Offline-Station“ für seine interkontinentalen Frachtflüge jeder Art ab Luxemburg. Das von Cargolux ab dem Flughafen Leipzig übernommene Frachtvolumen hat einen Marktanteil von 20,3 % des gesamten ab diesem Flughafen 2006 versandten Frachtvolumens. Cargolux ist nach eigenen Angaben einer der größten Luftfrachtunternehmen am Flughafen Leipzig und nutzt die Infrastrukturen in erheblichem Umfang. Das Unternehmen sieht sich als direkter Wettbewerber von DHL.

4.17.1. Beihilfe für den Flughafen

- (161) Cargolux zufolge sei die Verbesserung der Infrastruktur der Regionalflughäfen für die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs in Europa unerlässlich (aufgrund der Kapazitätsauslastung der großen Passagierflughäfen). Angesichts der Höhe der erforderlichen Investitionen und der langen Abschreibungszeiträume seien diese Investitionen nur mit Hilfe öffentlicher Mittel denkbar. Daher begrüße Cargolux die Initiative der öffentlichen Hand und die Investitionen in Regionalflughäfen, da diese den Arbeitsplätzen, der europäischen Industrie, den Kunden und der öffentlichen Ordnung zugute kämen.

5. KOMMENTAR DEUTSCHLANDS ZU DEN STELLUNGSNAHMEN DRITTER

- (162) In seinem Kommentar zu den Stellungnahmen Dritter ging Deutschland nochmals auf die bereits vorgebrachten Argumente ein und verwies darauf, dass sich sämtliche Parteien in ihren Stellungnahmen zugunsten des Flughafens und seines Ausbaus ausgesprochen hätten. Auch habe keine Partei Einwände gegen die Vereinbarung mit DHL erhoben.

6. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

6.1. Vorliegen einer Beihilfe

(163) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.

(164) Die in Artikel 87 Absatz 1 festgelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob die mitgeteilten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, ist zu prüfen, ob alle nachfolgend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind. Die finanzielle Unterstützung

- a) ist eine staatliche Unterstützung oder wird aus staatlichen Mitteln gewährt,
- b) begünstigt bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige,
- c) verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und
- d) hat Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

6.1.1. Vorliegen einer staatlicher Beihilfe für den Flughafen — Kapitalzuführung

(165) Um feststellen zu können, ob die mitgeteilten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, müssen vier Bedingungen erfüllt sein.

6.1.1.1. Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens

(166) Es ist zu prüfen, ob der Flughafen Leipzig ein Unternehmen im Sinne des EG-Wettbewerbsrechts ist.

(167) Zunächst sei darauf hingewiesen, dass nach ständiger Rechtsprechung der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit umfasst, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung⁽²⁵⁾; eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem

bestimmten Markt anzubieten⁽²⁶⁾. Entscheidend für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe ist die Frage, ob der Begünstigte eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt⁽²⁷⁾.

(168) Die Entwicklung der Flughäfen erfolgte bis vor nicht allzu langer Zeit oft nach rein raumplanerischen Gesichtspunkten oder gehorchte in bestimmten Fällen militärischen Erfordernissen. Ihr Betrieb wurde als Teil der öffentlichen Verwaltung und nicht als Wirtschaftsunternehmen organisiert. Auch bestand zwischen den Flughäfen und den Flughafenbetreibern kaum Wettbewerb. Mit der Liberalisierung des Luftverkehrs gab es auch mehr Fluglinien, die mehr Flughäfen bedienten und damit den Wettbewerb zwischen den Flughäfen ankurbelten. Unter diesen Umständen wurde die Finanzierung von Flughäfen und Flughafeninfrastruktur vormals als öffentliche Aufgabe angesehen und warf grundsätzlich keine Bedenken in Bezug auf staatliche Beihilfen auf.

(169) Diese Situation hat sich jedoch in den letzten Jahren verändert. Zwar mögen raumplanerische Aspekte und Verwaltungsstrukturen mitunter noch eine Rolle spielen, doch wurde in vielen Fällen die Zuständigkeit für die Flughäfen vom Staat an die Regionen übertragen und mit ihrem Betrieb wurden zum Teil öffentliche Unternehmen oder sogar die Privatwirtschaft betraut. Die Übertragung an die Privatwirtschaft erfolgte in der Regel im Wege der Privatisierung oder der zunehmenden Öffnung des Kapitals. In den letzten Jahren haben Private-Equity-Gesellschaften sowie Investment- und Pensionsfonds großes Interesse am Erwerb von Flughäfen gezeigt.

(170) Die Flughafenwirtschaft in der Gemeinschaft war deshalb in den letzten Jahren grundlegenden organisatorischen Änderungen unterworfen, die sich nicht nur in einem aktiven Interesse von privaten Kapitalgebern an Flughäfen ausdrückte, sondern auch in einer veränderten Haltung der Behörden gegenüber der Beteiligung des Privatsektors an der Entwicklung der Flughäfen. Dies hat zu einer zunehmenden Vielfalt und Komplexität der Funktionen von Flughäfen geführt.

(171) Die Veränderungen der jüngsten Zeit haben auch einen Wandel der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Flughäfen bewirkt. Während die Flughäfen in der Vergangenheit meist als Infrastruktur im Hinblick darauf verwaltet wurden, die Zugänglichkeit und räumliche Entwicklung zu gewährleisten, verfolgen in den letzten Jahren immer mehr Flughäfen auch wirtschaftliche Ziele und stehen miteinander im Wettbewerb um den Luftverkehr.

(172) Der sich wandelnde Charakter der Flughäfen muss sich daher in der rechtlichen Bewertung der Flughafentätigkeiten nach dem Recht für staatliche Beihilfen niederschlagen. Es ist nicht länger möglich, den Bau und Betrieb von Flughäfen als Aufgabe einer Verwaltung anzusehen, die grundsätzlich außerhalb der Beihilfenaufsicht steht.

⁽²⁵⁾ Urteil vom 18. Juni 1998, Rechtssache C-35/96, Kommission gegen Italien, Slg. 1998, S. I-3851, Rdnr. 36; Urteil vom 23. April 1991, Rechtssache C-41/90, Höfner und Elser, Slg. 1991, S. I-1979, Rdnr. 21; Urteil vom 16. November 1995, Rechtssache C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances u. a. gegen Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Slg. 1995, S. I-4013, Rdnr. 14; Urteil vom 11. Dezember 1997, Rechtssache C-55/96, Job Centre coop.arl, Slg. 1997, I-7119, Rdnr. 21.

⁽²⁶⁾ Urteil vom 16. Dezember 1987, Rechtssache 118/85, Kommission gegen Italien, Slg. 1987, S.2599, Rdnr. 7; Rechtssache C-35/96, a.a.O., Rdnr. 36.

⁽²⁷⁾ Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs stellt jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit dar. Vgl. Rechtssache C-35/96, a.a.O., sowie Urteil vom 12. September 2000, Rechtssache C-180/98 bis 184/98, Pavlov u.a., Slg. 2000, S. I-6451.

- (173) Bei der Bewertung der Frage, ob der Betrieb eines Flughafens eine solche Tätigkeit darstellt, vertrat der Gerichtshof in der Rechtssache „Aéroports de Paris“ die Auffassung, dass der Betrieb und die Bewirtschaftung eines Flughafens, wozu die Erbringung von Flughafendienstleistungen für Luftfahrt- und Dienstleistungsunternehmen auf Flughäfen zählt, als Tätigkeit wirtschaftlicher Art anzusehen ist, weil dabei „Luftfahrtgesellschaften und verschiedenen Dienstleistern Flughafenanlagen gegen Zahlung einer vom Betreiber frei festgesetzten Abgabe zur Verfügung gestellt werden, und wenn Letzterer eine öffentliche Einrichtung ist, diese Tätigkeit nicht in den Rahmen der Wahrnehmung seiner hoheitlichen Aufgaben fällt und sich vielmehr von seinen Tätigkeiten bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben trennen lässt“⁽²⁸⁾. Deshalb üben Flughafenbetreiber grundsätzlich eine wirtschaftliche Tätigkeit gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag aus, die unter die Vorschriften über staatliche Beihilfen fällt.
- (174) Angesichts der laufenden Entwicklungen in diesem Sektor wurde dieser Ansatz von der Kommission auf alle Arten von Flughäfen, auch auf kleinere Flughäfen (wie dem, der Gegenstand dieser Entscheidung ist), in ihren Leitlinien von 2005 ausgeweitet. Vor dem Hintergrund dieses in jüngster Zeit eingetretenen Wandels ist die Kommission der Auffassung, dass es nicht länger möglich ist, die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf Flughäfen ab 2000 a priori auszuschließen.
- (175) Nach der „Aéroports de Paris“-Entscheidung gilt also, dass wenn ein Flughafen wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, er unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt und folglich die Vertragsvorschriften für staatliche Beihilfen zur Anwendung gelangen⁽²⁹⁾.
- (176) Aus dem Urteil des Gerichtshofs in dieser Rechtssache, dass der Betrieb und die Bewirtschaftung eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen, hat die Kommission die Schlussfolgerung gezogen, dass vom Zeitpunkt dieses Urteils an die Vorschriften für staatliche Beihilfen auf diesen Sektor anzuwenden sind. Daher werden hiermit die Leitlinien von 2005 nicht rückwirkend angewandt, wie von Deutschland vorgebracht, sondern es handelt sich lediglich um eine Klärung (eine ad vitam aeternam anzuwendende Klärung) des grundlegenden Konzepts der Beihilfe durch den Gerichtshof⁽³⁰⁾.
- (177) Hierzu ist festzustellen, dass die Infrastruktur, die Gegenstand dieser Entscheidung ist, vom Flughafenbetreiber kommerziell betrieben wird und es sich damit um eine kommerziell nutzbare Infrastruktur handelt. Der Flughafenbetreiber wird für die Nutzung dieser Infrastruktur Gebühren verlangen und die Infrastruktur nicht unentgeltlich im allgemeinen Interesse zur Verfügung stellen.
- (178) Allerdings sind unabhängig von seiner Rechtsform nicht alle Aktivitäten eines Flughafenbetreibers notwendigerweise wirtschaftlicher Art. Vielmehr muss differenziert und festgestellt werden, inwieweit die einzelnen Aktivitäten wirtschaftliche Tätigkeiten darstellen oder nicht⁽³¹⁾.
- (179) Wie der Gerichtshof festgestellt hat, gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Dazu gehören die Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll usw.⁽³²⁾. Die Finanzierung dient ausschließlich als Ausgleich für die Kosten, die hierdurch entstehen und kann nicht stattdessen für andere wirtschaftliche Aktivitäten verwendet werden⁽³³⁾.
- (180) Nach ständiger Praxis der Kommission⁽³²⁾ stellt die Finanzierung von Funktionen, die zu den Aufgaben der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gehören, oder von damit verbundenen Infrastrukturen keine staatliche Beihilfe dar. Damit kann die Infrastruktur, die beispielsweise aus Sicherheitsgründen benötigt wird oder die für die Kontrolle und Überwachung des Luftverkehrs und des Luftraums notwendig ist, aus öffentlichen Mitteln finanziert werden⁽³⁴⁾.
- (181) Im vorliegenden Fall sollen die laufenden Verluste des Flughafens und die Infrastrukturinvestitionen über öffentliche Anteilseigner und langfristige Kreditaufnahmen finanziert werden. Mit dem Ausbau und der Neuausrichtung der Südbahn sollte der Flughafen seine Stellung auf dem Luftfrachtmarkt festigen. Damit fallen bestimmte Investitionen möglicherweise in den öffentlichen Aufgabenbereich. Die Investitionen, die nach Auffassung Deutschlands in den öffentlichen Aufgabenbereich fallen, wurden in Erwägung 58 ff. erläutert.
- (182) Nach Prüfung der von Deutschland vorgelegten Zahlen zu den Investitions- und Betriebskosten der Südbahn kann festgestellt werden, dass im vorliegenden Fall bestimmte Kosten in den Bereich der öffentlichen Aufgaben fallen. Diese Kosten beziehen sich auf Sicherheits- und Polizeifunktionen, Maßnahmen des Brandschutzes und der öffentlichen Sicherheit, die betriebliche Sicherheit, den Deutschen Wetterdienst und die deutsche Flugsicherung. Auch können für bestimmte staatliche Maßnahmen von den Nutzern des Flughafens Gebühren erhoben werden.

⁽²⁸⁾ Rechtssache Aéroports de Paris, a.a.O., Rdnr. 121 mit weiteren Verweisen.

⁽²⁹⁾ Urteil vom 17. Februar 1993, verbundene Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, Poucet gegen AGV und Pistre gegen Cancava, Slg. 1993, S. I-637.

⁽³⁰⁾ Hierzu siehe Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Februar 2008 in der Rechtssache T-289/03, BUPA gegen Kommission, noch nicht veröffentlicht, Rdnr. 157 bis 160.

⁽³¹⁾ Urteil vom 19. Januar 1994, Rechtssache C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH gegen Eurocontrol, Slg. 1994, S. I-43.

⁽³²⁾ Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/02, Flugsicherheit — Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

⁽³³⁾ Urteil vom 18. März 1998, Rechtssache C-343/95, Diego Cali & Figli gegen Servizi Ecologici Porto di Genova, Slg. 1997, S. I-1547. Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/02. Entscheidung der Kommission vom 16. Oktober 2002, N 438/02, Subventionen zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben.

⁽³⁴⁾ Siehe Entscheidung der Kommission vom 7. März 2007, N 620/06, Einrichtung des Regionalflughafens Memmingen — Deutschland, ABl. C 135 vom 19.6.2007, S. 8.

(183) Solange diese also, wie in vorstehender Erwägungsgrund erläutert, in den öffentlichen Aufgabenbereich fallen, dürfen die fraglichen Kosten nicht als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag gelten. Selbst wenn die Kommission der von Deutschland vorgebrachten Argumentation, dass die Kosten in keinsten Weise als staatliche Beihilfe zu gelten hätten, folgen würde, bliebe die abschließende Bewertung des vorliegenden Falls davon unberührt. Auch wenn diese Kosten staatliche Beihilfen darstellten, würde es sich um eine zulässige Beihilfe handeln (in Erwägung 254 ff.). Daher muss es in dieser Frage zu keiner abschließenden Bewertung kommen.

6.1.1.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

(184) Wie vom Gerichtshof festgestellt⁽³⁵⁾, können Maßnahmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dann als staatliche Beihilfe qualifiziert werden, wenn sie indirekt oder direkt aus staatlichen Mitteln finanziert werden und dem Staat zurechenbar sind.

(185) Im vorliegenden Fall übte der Staat zu jedem Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Der Flughafen Leipzig hat die Erweiterung durch Kapitalzuführungen von öffentlichen Anteilseignern finanziert und hat langfristige Darlehen von seiner Muttergesellschaft, der MFAG, erhalten, die in rein öffentlicher Hand ist.

(186) Die Beschlüsse zur Gewährung dieser staatlichen Mittel sind öffentlichen Stellen zuzuschreiben: Der Vorstand der MFAG, einem öffentlichen Unternehmen, hat erklärt, dass genügend Eigenkapital zur Finanzierung des Ausbaus des Flughafens aufgebracht werde. Bei den Vorstandsmitgliedern der MFAG handelt es sich mehrheitlich um Vertreter der öffentlichen Hand (z. B. Landesfinanzminister, Bürgermeister usw.).

6.1.1.3. Wirtschaftlicher Vorteil

(187) Durch die in Erwägung 185 genannten Kapitalzuführungen und Darlehen der Anteilseigner reduzieren sich die Investitionskosten, die der Flughafenbetreiber normalerweise zu tragen hätte, so dass dem Flughafen hieraus ein Vorteil erwächst.

(188) Ließe sich aufzeigen, dass in diesem Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllt ist, könnte geltend gemacht werden, dass die dem Flughafen Leipzig gewährten Kapitalzuführungen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

(189) Hierzu erklärte der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache Stardust, „dass Mittel, die der Staat einem Unternehmen unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, unmittelbar oder mittelbar zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sind“⁽³⁶⁾.

(190) Also ist zu prüfen, ob die Anteilseigner des Flughafens Leipzig bei der Finanzierung des Ausbaus des Flughafens wie private Kapitalgeber gehandelt haben. Ferner ist zu prüfen, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Kapitalgeber, der unter den üblichen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist, die Neuausrichtung der Südbahn zu den gleichen oder ähnlichen Geschäftsbedingungen wie die MFAG akzeptiert hätte.

(191) Hierbei gilt zu beachten: „Bei dem Verhalten des privaten Investors, mit dem die Intervention des wirtschaftspolitische Ziele verfolgenden öffentlichen Investors verglichen werden muß, muß es sich nicht zwangsläufig um das Verhalten eines gewöhnlichen Investors handeln, der Kapital zum Zweck seiner mehr oder weniger kurzfristigen Rentabilisierung anlegt, sondern wenigstens um das Verhalten einer privaten Holding oder einer privaten Unternehmensgruppe, die eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt“⁽³⁷⁾.

(192) Im vorliegenden Fall, bei dem es um Investitionen in die neue Südbahn geht, stellt Deutschland offenbar die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Frage. Es macht geltend, dass dieser Grundsatz nicht auf Verkehrsinfrastrukturen anwendbar sei, da es hier keine vergleichbaren privaten Investoren gebe. Nach Auffassung Deutschlands hätten private Kapitalgeber kein Interesse an Flughäfen, und schon gar nicht, wenn umfangreiche Ausbauarbeiten notwendig sind.

(193) Dem kann nicht zugestimmt werden. Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers kann nicht ausgeschlossen werden, nur weil der Privatsektor sich an der Finanzierung von Flughafeninfrastrukturen nicht beteiligt⁽³⁸⁾. Eine wirtschaftlich schwierige Situation entbindet den öffentlichen Kapitalgeber nicht davon, so umsichtig zu handeln wie es ein privater Kapitalgeber in derselben Situation getan hätte.

(194) In seinem Stardust Marine Urteil stellte der Gerichtshof fest, „dass man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“⁽³⁹⁾.

⁽³⁵⁾ Siehe Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, S. I-4397.

⁽³⁶⁾ Stardust-Marine-Urteil, Rdnr. 69.

⁽³⁷⁾ Urteil vom 21. März 1991, Rechtssache C-305/89, Italien gegen Kommission (Alfa Romeo), Slg. 1991, S. I-1603, Rdnr. 20.

⁽³⁸⁾ Was auf jeden Fall unzutreffend ist, siehe zum Beispiel Bau des in Privateigentum befindlichen Flughafens der Ciudad Real, Spanien.

⁽³⁹⁾ Stardust Marine Urteil, Rdnr. 71.

- (195) Entscheidend ist der Zeitpunkt, an dem die Investitionsentscheidung getroffen wurde. Die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers geht nicht auf die Leitlinien von 2005 zurück, sondern auf die sich entwickelnde ständige Rechtsprechung des Gerichtshofs und die Entscheidungen der Kommission ⁽⁴⁰⁾.
- (196) Unabhängig vom Standpunkt Deutschlands muss sich die Kommission daher zur Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in die Lage der fraglichen öffentlichen Stelle zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung versetzen.
- (197) Im November 2004, als der Flughafen Leipzig beschloss, mit den Bauarbeiten an der Südbahn zu beginnen, hat sich DHL noch nicht rechtsverbindlich dazu verpflichtet, sein Luftfrachtdrehkreuz an den Flughafen Leipzig zu verlegen. Im Folgenden wird eine konservative Rentabilitätsbewertung vorgenommen und hierzu ein Vergleich zwischen dem „Status quo“ und der „Ausbau ohne DHL“ angestellt, wobei die Option „Ausbau mit DHL“ außer Acht gelassen wird.
- (198) Deutschland vertritt den Standpunkt, dass der Flughafen Leipzig wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber gehandelt habe. Es argumentiert, dass die Neuausrichtung der Südbahn dazu beigetragen habe, die Verluste des Flughafens Leipzig zu reduzieren und dass es mittel- bis langfristig möglich sein werde, mit den Investitionen die Rentabilitätsschwelle zu erreichen.
- (199) Deutschland muss in der Lage sein nachzuweisen, dass die öffentlichen Behörden in einer für einen privaten Kapitalgeber akzeptablen Art und Weise handelten. Nach den der Kommission vorliegenden Informationen lässt sich nicht eindeutig feststellen, ob die Neuausrichtung der Südbahn die wirtschaftlich günstigste Lösung war.
- (200) Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber lässt sich von den Renditeerwartungen leiten ⁽⁴¹⁾. Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gilt in der Regel als erfüllt, wenn die Struktur und die Zukunftsaussichten des Unternehmens geeignet sind, eine normale Rendite in Form von Dividendenzahlungen oder Kapitalzuwächsen gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwarten zu lassen.
- (201) Dabei sollten etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, keine Rolle spielen, da die Kommission bei der Bewertung, ob es sich bei der Maßnahme um eine Beihilfe handelt, prüft, ob „ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“ ⁽⁴²⁾.
- (202) Bereits in ihrer „Charleroi“-Entscheidung stellte die Kommission fest: „Als nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar sind Verpflichtungen anzusehen, die von einem Flughafenbetreiber eingegangen werden und für die nicht nachgewiesen werden kann, dass sie dazu führen, dass der Flughafenbetrieb als solcher innerhalb einer angemessenen Frist einen angemessenen Nutzen daraus zieht. Selbstverständlich können etwaige positive Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region um den Flughafen herum bei der Beurteilung, ob die Intervention Beihilfeelemente enthält oder nicht, nicht zum Tragen kommen“ ⁽⁴³⁾.
- (203) So stellte der Gerichtshof in seinen Urteilen in den Rechtssachen C-234/84 und C-303/88 fest, dass „ein privater Anteilseigner vernünftigerweise einem Unternehmen das Kapital zuführen (kann), das zur Sicherstellung seines Fortbestandes erforderlich ist, wenn es sich in vorübergehenden Schwierigkeiten befindet, aber seine Rentabilität — gegebenenfalls nach einer Umstrukturierung — wieder zurückgewinnen kann“ ⁽⁴⁴⁾. Wenn jedoch, so der Gerichtshof, „Kapitalzuschüsse eines öffentlichen Kapitalgebers jedoch selbst langfristig von jeder Aussicht auf Rentabilität absehen, sind sie als Beihilfen ... anzusehen“ ⁽⁴⁵⁾.
- (204) Deutschland hat einen Business-Plan für den Ausbau der Start- und Landebahn Süd vorgelegt. Anhand der darin enthaltenen Ertrags- und Aufwandsdaten kann geprüft werden, ob sich der Flughafen Leipzig im Hinblick auf Finanzierung, Errichtung und Betrieb der Start- und Landebahn Süd wie ein privater Kapitalgeber verhielt.
- (205) Deutschland hat Business-Pläne für drei Szenarien vorgelegt:
- a) „Ausbau mit DHL“: Die Südbahn wird umgebaut, und DHL siedelt an den Flughafen Leipzig um.
 - b) „Status quo“: kein Umbau und keine Neuausrichtung der Südbahn.
 - c) „Ausbau ohne DHL“: Die Südbahn wird umgebaut, und DHL siedelt nicht an den Flughafen Leipzig um.
- (206) Die Business-Pläne stützen sich auf die folgenden Annahmen, Kosten und Erträge, die von Deutschland für den Zeitraum 2006 bis 2042 vorgelegt wurden, für die Zeit nach 2042 wird kein Endwert angenommen (siehe auch in Erwägung 236 ff.).
- (207) Wie in Erwägung 197 festgestellt, kann das Szenario „Ausbau mit DHL“ bei der Bewertung der Konformität der Investitionen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht berücksichtigt werden.

⁽⁴³⁾ Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004, C 516/04, Rdnr. 169.

⁽⁴⁴⁾ Urteil vom 10. Juli 1986, Rechtssache C-234/84, Belgien gegen Kommission, Slg. 1986, S. 2263, Rdnr. 15, und Urteil vom 21. März 1991, Rechtssache C-303/88, Italien gegen Kommission, Slg. 1991, S. I-1433, Rdnr. 21.

⁽⁴⁵⁾ Rechtssache C-303/88, a.a.O., Rdnr. 22.

⁽⁴⁰⁾ Siehe Ausführungen in Erwägung 166-180.

⁽⁴¹⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 2000, Rechtssache T-296/97, Alitalia gegen Kommission, Slg. 2000, S. II-3871, Rdnr. 84; Rechtssache C-305/89, a.a.O. Rdnr. 20.

⁽⁴²⁾ Vgl. hierzu Leitlinien von 2005, Erwägungsgrund 46.

- (208) Die Prognosen für die Umsatzentwicklung beim Szenario „Ausbau ohne DHL“ stützen sich im Wesentlichen auf die beiden folgenden Annahmen: Der Kapitalgeber geht davon aus, dass es 2012 infolge der Nachtflugeinschränkungen am Flughafen Frankfurt/Main und der Kapazitätsgpässe an anderen Flughäfen zu einer Verlagerung und damit zu weiteren Wachstumssteigerungen zwischen 2013 und 2018 kommen wird. Die Erweiterungspläne wurden als notwendig erachtet, um angesichts des erwarteten Wachstums beim Luftfrachtaufkommen über ausreichende Kapazitäten zu verfügen. Zwar wird als Investitionsgrund die steigende Nachfrage nach Frachtflugdiensten ab dem Flughafen Leipzig genannt, doch wird dies durch keine entsprechende Kosten-Nutzen-Analyse untermauert.
- (209) Zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Neubau der Südbahn bestand durchaus das Risiko der Überkapazität. Die aus einer möglichen Überkapazität (z. B. ohne DHL) entstehenden Kosten könnten nicht ausgeglichen werden. Den vorliegenden Berechnungen zufolge wird dieses Risiko offenbar nicht in Betracht gezogen.
- (210) In der folgenden Tabelle ⁽⁴⁶⁾ sind die Cashflow-Berechnungen für die beiden Szenarien „Status quo“ und „Ausbau ohne DHL“ zusammengefasst. Diese Berechnungen stützen sich auf die von Deutschland vorgelegten Business-Pläne, die u. a. von einer Wachstumsrate von mindestens drei Prozent für das Luftfrachtaufkommen ausgehen.

Tabelle 8

Berechnungen des Cashflow

(in Mio. EUR)

Cashflow-Berechnungen (*)	(A) Flughafen Status quo	(B) Flughafen Ausbau ohne DHL	(C) = (B) - (A) Südbahn ohne DHL
(1) EBITDA (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA Safety Measures	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006-2042) corrected (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) Investitionskosten (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(5) Investitionskosten Sicherheitsmaßnahmen (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(6) Investitionskosten 2005	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Die Unterschiede zwischen den Cashflow-Berechnungen in dieser Entscheidung und der Entscheidung zur Einleitung des Prüfverfahrens lassen sich wie folgt erklären: Während in der Einleitungsentscheidung die Erträge und Kosten zum Stand von 2006 abgezinst wurden, gehen die vorliegenden Berechnungen von 2005 als Referenzjahr aus, da die Entscheidung über den Neubau der Start- und Landebahn Süd im November 2004 getroffen wurde und die Bauarbeiten Anfang 2005 begannen. Aus der deutschen Stellungnahme zu der Einleitungsentscheidung entnahm die Kommission, dass 2005 zusätzliche Investitionskosten in Höhe von [...] EUR anfielen, die die Cashflow-Verluste weiter erhöhten. Diese Investitionskosten wurden eingerechnet.

(in Mio. EUR)

Cashflow-Berechnungen (*)	(A) Flughafen Status quo	(B) Flughafen Ausbau ohne DHL	(C) = (B) - (A) Südbahn ohne DHL
(7) Cash flow 2005-2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(*) Alle Werte auf 2005 abgezinst; Abzinsungssatz = 6,5 %.

- (211) Es ist zunächst fest zustellen, dass die Kommission für die Cashflow-Berechnungen die gesamten für Sicherheitsmaßnahmen veranschlagten Investitions- und Betriebskosten berücksichtigt hat. Wie in Erwägung 180 bis 183 erläutert, fallen manche dieser Ausgaben (Betriebs- wie auch Investitionskosten) möglicherweise in den öffentlichen Aufgabenbereich.
- (212) Unabhängig davon beläuft sich der Cashflow für den Flughafen im Zeitraum 2005-2042 auf insgesamt etwa [negativer Cashflow] EUR. Daher ist nicht davon auszugehen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber bereit gewesen wäre, in den Bau der Start- und Landebahn zu investieren.
- (213) Die Berechnungen zeigen, dass beim Szenario B der Cashflow um etwa [100-200] Mio. EUR unter dem Szenario A liegt. Der Bau der Südbahn vermindert effektiv den Cashflow, der zur Finanzierung bereits bestehender Einrichtungen zur Verfügung steht.
- (214) Da der Flughafen das bestehende Anlagevermögen im Wert von rund 642 Mio. EUR (Buchwert 2005) noch finanzieren muss, wird der Flughafen nicht die nötigen EBITDA erzielen, um das vorhandene Anlagevermögen bei Szenario B in vollem Umfang zu refinanzieren. Anhand der vorliegenden Cashflow-Berechnungen kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Betrieb des Flughafens Leipzig in Zukunft die Rentabilitätsschwelle erreichen wird. Daher ist nicht davon auszugehen, dass bei Szenario B ein privater Kapitalgeber den Bau der Südbahn übernommen hätte.
- (215) Daraus ergibt sich die Schlussfolgerung, dass die öffentlichen Behörden keine fundierten Erwartungen an die Rentabilität der vorgesehenen Investitionen knüpfen, und obwohl es in ihrer Absicht liegt, den Flughafen attraktiver für die Nutzer und wirtschaftlicher zu machen, sie sich nicht von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lassen ⁽⁴⁷⁾. Das Ziel der öffentlichen Finanzierung ist vielmehr, wie von Deutschland explizit dargelegt, die Regionalentwicklung, die Zugänglichkeit der Region, die Schaffung von Arbeitsplätzen und der Umweltschutz (Lärmreduzierung).

⁽⁴⁷⁾ Rechtssache C-305/89, Italien gegen Kommission (Alfa Romeo), a.a. O., Randnr. 20.

- (216) Daraus ist zu schließen, dass im vorliegenden Fall ein privater Kapitalgeber, auch wenn er im Rahmen einer Gruppe in einem größeren wirtschaftlichen Zusammenhang tätig gewesen wäre, unter normalen marktwirtschaftlichen Gegebenheiten und selbst langfristig nicht von einer akzeptablen Rendite für das investierte Kapital hätte ausgehen können.
- (217) Unter diesen Umständen darf berechtigterweise angenommen werden, dass ein privater Kapitalgeber, auch wenn er eine umfassende langfristige und nicht auf kurzfristige Gewinne ausgelegte Strategie verfolgte, unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen die fraglichen Kapitalzuführungen nicht getätigt hätte.
- (218) Unbeschadet der bereits vorstehend genannten Argumente und Schlussfolgerungen ist darauf hinzuweisen, dass der von Deutschland in seinen Berechnungen ange setzte Abzinsungssatz von 6,5 % (siehe Erwägungsgrund 117) von einer sehr niedrigen Risikoprämie von etwa 3,25 %, gestützt auf einen Beta-Faktor von 0,65, ausgeht. Ein Beta-Faktor von 0,65 bedeutet, dass bei einem Rückgang des Gesamtmarktwerts um 1 % sich der Wert der Investition um 0,65 % verringert, was auf eine unter dem gesamten Kapitalmarkt liegende Volatilität der Investition und damit auf ein niedrigeres Risiko hinweist.
- (219) Hierzu ist festzustellen, dass einige Fachkreise anhand von statistischen Daten für die Luft- und Raumfahrtentwicklung in Europa einen Beta-Faktor zwischen 0,81-1,26 annehmen⁽⁴⁸⁾. Diese Beta-Faktoren werden für internationale Flughäfen (vor allem Luftdrehkreuze) berechnet, die aufgrund ihrer Börsennotierung guten Zugang zu Kapitalmärkten haben. Nach Auffassung der Kommission, müssten Investitionen in kleinere Flughäfen, wie im vorliegenden Fall, aufgrund ihrer Größe ein höheres Risiko bedeuten. Ferner ist im vorliegenden Fall der Flughafen in öffentlicher Hand und hat nur bedingt Zugang zum Kapitalmarkt. Darüber hinaus ist er von der Unterstützung der öffentlichen Anteilseigner abhängig. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass neben einem höheren Beta-Faktor eine so genannte „Illiquiditätsprämie“ von Deutschland in seiner Berechnung hätte berücksichtigt werden müssen, was nicht der Fall ist. Sonst wären die Zinssätze höher und der Netto-Barwert des Cashflow niedriger gewesen.

6.1.1.4. Spezifität

- (220) Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag gilt eine Maßnahme dann als staatliche Beihilfe, wenn bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigt werden. Zum vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die fraglichen Vorteile nur dem Flughafen Leipzig gewährt wurden. Die öffentlichen Gelder fließen in ein Einzelvorhaben. Die Kapitalzuführungen der öffentlichen Hand wurden keinem anderen konkurrierenden Flughafen gewährt. Damit handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

6.1.1.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (221) Stärkt die Beihilfe eines Mitgliedstaats die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, muss deren Wettbewerbsfähigkeit als durch die Beihilfe beeinträchtigt angesehen werden. Entsprechend der ständigen Rechtsprechung⁽⁴⁹⁾ ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen in Konkurrenz tritt.
- (222) Wie bereits in Erwägungsgrund 166 ff. dargelegt, handelt es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit. Wettbewerb findet nicht nur zwischen Fluggesellschaften, sondern auch zwischen Flughäfen statt. Im vorliegenden Fall handelt es sich u. a. um Unternehmen, die möglicherweise die geforderten Anlagen anbieten, um sich zu einem Luftdrehkreuz für den Luftfrachtverkehr zu entwickeln.
- (223) Jede wirtschaftliche Begünstigung, die der Flughafen Leipzig/Halle durch die Finanzierung der Südbahn erhält, wird seine Position gegenüber seinen Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienste stärken. Damit birgt die zur Prüfung vorliegende Finanzierung durch die öffentliche Hand die Gefahr einer Wettbewerbsverfälschung oder Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten.

6.1.1.6. Fazit

- (224) Aus diesen Gründen stellt die öffentliche Finanzierung des Ausbaus der Südbahn am Flughafen Leipzig-Halle eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

6.1.2. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe für DHL — Rahmenvereinbarung und Patronatserklärung

- (225) Wie in der Einleitungsentscheidung dargelegt (in Erwägung 42 bis 46), werden nach Auffassung der Kommission die zur Prüfung vorliegenden Maßnahmen aus staatlichen Mitteln finanziert und können den Wettbewerb verzerren.

6.1.2.1. Transfer staatlicher Mittel

- (226) Der Beihilfebegriff erfasst jede Vergünstigung, die direkt oder indirekt aus staatlichen Mitteln finanziert und vom Staat selbst oder von Einrichtungen gewährt wird, die aufgrund eines staatlichen Mandats tätig sind.

⁽⁴⁸⁾ Siehe Damodaran Online: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

⁽⁴⁹⁾ Urteil des Gericht erster Instanz vom 30. April 1998, Rechtssache T-214/95, Vlaams Gewest gegen Kommission, Slg. 1998, S. II-717.

(227) Es liegt auf der Hand, dass die Rahmenvereinbarung und die Patronatserklärung aus öffentlichen Mitteln finanziert werden und die Entscheidungen über die Gewährung dieser staatlichen Mittel öffentlichen Stellen zuzuschreiben sind: Der Vorstand der MFAG hat dem Abschluss der Rahmenvereinbarung am 3. Juni 2004 zugestimmt. Bei den Vorstandsmitgliedern der MFAG handelt es sich mehrheitlich um Vertreter der öffentlichen Hand (z. B. Finanzminister von Sachsen und Sachsen-Anhalt, Bürgermeister von Leipzig, Dresden und Halle). Die Patronatserklärung wurde am 21. Dezember 2005 vom Finanzminister des Freistaats Sachsen unterzeichnet.

6.1.2.2. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

(228) Die Maßnahmen sind insofern geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, da sie DHL und den Flughafen Leipzig selektiv begünstigen.

(229) Das Expressgeschäft ist zweifellos ein Markt, auf dem Unternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten miteinander im Wettbewerb stehen. Jede wirtschaftliche Begünstigung, die DHL durch die genannten staatlichen Maßnahmen erhält, wird seine Position gegenüber seinen Wettbewerbern auf dem europäischen Expressfrachtmarkt stärken.

(230) Da die in Erwägung 42 bis 46 der Einleitungsentscheidung genannten Einschätzungen weder von Deutschland noch von Beteiligten bestritten wurden, konzentriert sich die folgende Erörterung auf den Umfang, in dem die Rahmenvereinbarung und die Patronatserklärung DHL begünstigen.

6.1.2.3. Wirtschaftlicher Vorteil für DHL durch die Rahmenvereinbarung

(231) Für jeden der angebotenen Dienste — Garantien, Vermietung und Flughafendienste — ist zu prüfen, ob die Rahmenvereinbarung eine angemessene Vergütung vorsieht, die ein privater Kapitalgeber akzeptiert hätte.

i) *Unbeschränkte Garantien*

(232) Die Rahmenvereinbarung sieht für die geleisteten Garantien keine ausdrücklichen Prämienzahlungen vor. Einzig aus dem zusätzlichen Cashflow durch den Bau und den Betrieb der Südbahn kann sich für den Flughafen eine mögliche Einnahmequelle erschließen. Daher ist zunächst der sich aus der Südbahn ergebende zusätzlichen Cashflow zu berechnen. Anschließend wird prüfen, ob dieser zusätzliche Cashflow einen hinreichenden Ertrag für die geleisteten Garantien bietet.

(233) Da ein privater Kapitalgeber zeitgleich über den Abschluss der Rahmenvereinbarung und über den Ausbau der Südbahn entschieden hätte, muss das Bezugsdatum für den Test des privaten Kapitalgebers November 2004 sein, d. h. vor Beginn der Bauarbeiten. Wie in

Erwägung 215 ff dargelegt, hätte nach Meinung der Kommission ein privater Kapitalgeber seine Verhandlungsposition nicht absichtlich geschwächt, indem er in die Südbahn investiert, ohne zuvor einen entsprechenden Nutzungsvertrag zu schließen. Die Cashflow-Kalkulationen belegen eindeutig, dass die Südbahn ohne die Ansiedlung von DHL am Flughafen Leipzig keine tragfähige Geschäftsalternative gewesen wäre, da sich ein zusätzlicher Cashflow-Verlust von rund [...] EUR ergeben hätte (siehe Anhang Spalte 5). Der Flughafen handelte deshalb nicht wie ein privater Kapitalgeber, als zunächst die neue Südbahn gebaut und erst danach die Rahmenvereinbarung geschlossen wurde. Das Szenario „Ausbau ohne DHL“ war nur mit Hilfe erheblicher Beihilfeleistungen realisierbar. Es ist daher als Bezugsszenario für den Test des privaten Kapitalgebers ungeeignet.

(234) Zur Berechnung des sich aus der Errichtung der Südbahn ergebenden zusätzlichen Cashflow ist deshalb auf das Verfahren der Einleitungsentscheidung zurückgreifen und die Differenz in den Cashflow-Werten zwischen der Ausbauvariante mit DHL und dem Status-quo-Szenario (ausschließlicher Betrieb der bestehenden Start- und Landebahn Nord) zu bestimmen.

(235) Die Berechnung setzt im Jahr 2005 an, als die ersten Investitionen in Höhe von [...] EUR in die Südbahn getätigt wurden, von denen die Kommission erst nach der Einleitungsentscheidung Kenntnis erhielt.

(236) Die Cashflow-Kalkulation wird nicht über das Jahr 2042 hinausgehen und nicht die von Deutschland angegebenen Endwerte enthalten, da gemäß einer früheren Stellungnahme Deutschlands⁽⁵⁰⁾ die Nutzungsdauer einer Start- und Landebahn ca. 30 Jahre beträgt. Darüber hinaus wäre ein privater Kapitalgeber zu keiner Finanzierung der Südbahn bereit, wenn in den ersten 37 Betriebsjahren (2005 bis 2042) keine angemessene Rendite erwirtschaftet werden könnte. In der Cashflow-Analyse wird deshalb nur dieser Zeitraum berücksichtigt, um zu beurteilen, inwieweit die Investition sich auf die Ertragskraft des Flughafens auswirkt.

(237) Auch die vorgeschlagenen Endwerte werden wegen mangelnder Plausibilität außer Acht gelassen. Mit einem jährlichen Zuwachs von 3 % wird nämlich von unbegrenzt steigenden Einnahmen ausgegangen. Eine solche Kalkulation ist aber unrealistisch, da Start- und Landebahnen nur begrenzte Kapazitäten besitzen und die Einnahmen nicht ins Unendliche steigen können. In der Kalkulation Deutschlands für die Ausbauvariante mit DHL führt dies beispielsweise zu dem paradoxen Ergebnis, dass der abgezinste Endwert fünfmal so hoch ist wie der abgezinste Cashflow des Flughafens für den Zeitraum 2005-2042⁽⁵¹⁾.

(238) Wie im Anhang näher beschrieben, wird aus den Berechnungen des abgezinsten zusätzlichen Cashflow durch die Südbahn deutlich, dass die Einnahmen 2005 um [...] EUR geringer ausfallen als die Investitionskosten im Zeitraum 2005-2042 (siehe Anhang Spalte 4).

⁽⁵⁰⁾ Stellungnahme Deutschlands vom 21. Juli 2006, S. 12.

⁽⁵¹⁾ Siehe von Deutschland vorgelegte Kalkulationen (in Erwägung 88).

- (239) Der Flughafen wird somit aus dem Cashflow der Südbahn keinerlei Risikokosten decken können. Risikoversicherungen wären nur dann eine übliche Geschäftspraxis, wenn das Projekt profitabel wäre und der Flughafen das Risiko refinanzieren könnte, was nicht der Fall ist.
- (240) Durch die Übernahme unbeschränkter Garantien für den Flughafenbetrieb nach Errichtung des DHL-Drehkreuzes (Abschnitte 8 und 9 der Rahmenvereinbarung) nimmt der Flughafen Risiken auf sich, die sich seiner Kontrolle entziehen. Wie in Erwägung 17 bis 19 der Einleitungsentscheidung näher ausgeführt, ist der Flughafen weder in der Lage, den privilegierten Zugang von DHL zur Südbahn zu kontrollieren (hierfür ist die Flugsicherung zuständig), noch die Einführung von Nachtflugbeschränkungen (im Zuständigkeitsbereich der Behörden).
- (241) Nach den Berechnungen Deutschlands verursacht das Risiko eines Nachtflugverbots dem Flughafen Kosten in Höhe von ca. [...] EUR. Dies führt zu einem Anstieg des Cashflow-Verlusts auf [...] EUR (siehe Anhang Spalte 4). Obwohl auf der Hand liegt, dass der Flughafen die Risikokosten nicht aus Eigenmitteln finanzieren kann, ist dennoch darauf hinzuweisen, dass diese [...] EUR nur als Mindestbetrag angesehen werden können. Neben anderen Kalkulationsfehlern lässt Deutschland auch außer Acht, dass der Flughafen in Konkurs gehen würde, wenn er DHL mit [...] EUR oder [...] EUR entschädigen müsste, falls das Unternehmen wegen eines Nachtflugverbots auf einen anderen Flughafen ausweichen müsste. Außerdem bleiben in den Berechnungen Deutschlands auch die anderen abgesicherten Risiken unberücksichtigt (z. B. der von der Flugsicherung kontrollierte Zugang zur Südbahn).
- (242) Schließlich ist zu unterstreichen, dass die Berechnungen auch dann noch ein Cashflow-Defizit ausweisen würden, wenn dem Argument Deutschlands gefolgt würde, wonach die Ausgaben für Sicherheit in Höhe von [...] EUR in den öffentlichen Aufgabenbereich fielen und somit nicht den Flughafenkosten zuzurechnen seien⁽⁵²⁾. Auch in diesem Szenario verbliebe noch ein erhebliches Defizit von [...] EUR (siehe Anhang Spalte 4).
- (243) Allein aus diesen Berechnungen wird deutlich, dass ein privater Kapitalgeber keine solche unbeschränkte Garantie übernommen hätte; die Kommission möchte allerdings hinzufügen, dass sich bei eingehender Prüfung noch höhere Verluste ergeben würden. Deutschland wies darauf hin, dass die britische Regulierungsbehörde in ihren Berechnungen zur Festsetzung der Flughafengebühren für 2008-2013 Kapitalkosten (real vor Steuern) von 6,2 % (Heathrow) bzw. 6,7 % (Gatwick) veranschlagt hat. Sowohl Heathrow als auch Gatwick können aber auf eine intensive Nachfrage nach Flügen ab und nach London vertrauen, während der Flughafen Leipzig Überkapazitäten aufweist und mit anderen Flughäfen um Niedrigpreisanbieter für Passagier- und Frachtflugdienste konkurrieren muss. Da der Flughafen Leipzig somit einem größeren Marktrisiko ausgesetzt ist als Heathrow oder Gatwick, wären Kapitalkosten von mehr als 6,5 % (real vor Steuern) angemessen (in Erwägung 218 ff.).
- (244) Darüber hinaus waren nach Angaben Deutschlands⁽⁵³⁾ private Finanzinstitute nicht bereit, die sich aus der Garantie für den Flughafenbetrieb nach Errichtung des DHL-Drehkreuzes ergebenden Risiken abzusichern, wodurch bestätigt wird, dass kein privater Kapitalgeber eine solche unbeschränkte Garantie für außerhalb seiner Kontrolle liegende Risiken übernommen hätte.
- (245) Die von Deutschland und DHL vorgebrachten Argumente, wonach die gegenseitige Garantieübernahme zwischen Vertragsparteien eine übliche Geschäftspraxis darstelle, sind lediglich allgemeine Feststellungen und daher irrelevant, da die obigen Berechnungen eindeutig belegen, dass der Flughafen Leipzig nicht in der Lage ist, die geleisteten Garantien aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Ein privater Kapitalgeber würde nur einen Vertrag schließen, der Rentabilität verspricht und seine finanzielle Stellung nicht schwächt.
- (246) Abschließend ist auf das Argument Deutschlands einzugehen, wonach ein privater Kapitalgeber — da die Südbahn bereits gebaut war — die Rahmenvereinbarung unterzeichnet hätte angesichts des größeren Cashflow gegenüber der Variante ohne DHL. Deutschland lässt dabei den entscheidenden Punkt außer Acht, dass, wie oben dargelegt, die Risikokosten nicht aus Eigenmitteln finanziert werden können. Um DHL die Garantien bieten zu können, muss der Flughafen Leipzig auf das Kapital zurückgreifen, das für den Bau der Südbahn eingebracht wurde. Wie in Abschnitt 6.1.1 festgestellt, stellen aber genau diese Kapitaleinbringungen bereits eine Beihilfe dar. Unabhängig vom jeweils zugrunde gelegten Zeitrahmen ist daher festzustellen, dass die Garantien in jedem Fall durch Beihilfen finanziert wurden.
- ii) **Mietverträge**
- (247) Unter Berücksichtigung der von DHL und Deutschland vorgebrachten Argumente ist festzustellen, dass DHL aus den Mietverträgen keine finanziellen Vorteile erwachsen, weil
- den Mietverträgen für das Vorfeld und die zugehörigen Bodenabfertigungsbereiche marktübliche Zinssätze zugrunde liegen und der Flughafen Leipzig an keine bestimmte Finanzierungsoption gebunden ist;
 - die Reservierung bestimmter Flächen für DHL offenbar einer Gepflogenheit des deutschen Mietrechts entspricht und einer Ansiedlung von Wettbewerbern am Flughafen Leipzig keinesfalls im Wege steht, da für sie noch andere freie Flächen zur Verfügung stehen.
- iii) **Regelung der Flughafenentgelte**
- (248) Unter Berücksichtigung der von DHL und Deutschland vorgebrachten Argumente ist festzustellen, dass DHL aus der Flughafenentgeltregelung keine finanziellen Vorteile erwachsen, weil
- DHL dieselben Entgelte bezahlt wie andere Nutzer des Flughafens Leipzig;

⁽⁵²⁾ Die [...] EUR ergeben sich aus den Betriebs- und Investitionskosten für Sicherheitsmaßnahmen, die der Flughafen für die Südbahn zu ergreifen beabsichtigt. Im Anhang werden auch die Netto-Barwerte der Sicherheitsausgaben anderer Geschäftsszenarios aufgeführt.

⁽⁵³⁾ Stellungnahme Deutschlands vom 21. Juli 2006, S. 7.

b) aus dem von DHL vorgelegten Vergleich der Flughafenentgelte hervorgeht, dass die vom Flughafen Leipzig erhobenen Entgelte zwischen [...] % und [...] % höher sind als an anderen konkurrierenden Frachtflughäfen in Europa. Die Kommission hat somit keine Veranlassung, die Flughafenentgeltregelung nicht als marktkonform anzusehen.

6.1.2.4. Wirtschaftlicher Vorteil für DHL durch die Rahmenvereinbarung

(249) In der Bürgerschaftsmittelung ist festgelegt, unter welchen Voraussetzungen eine Garantie keine staatliche Beihilfe darstellt. Zwei wesentliche Voraussetzungen, die beide erfüllt sein müssen, lauten:

a) Die Garantie wäre grundsätzlich an den Finanzmärkten zu marktüblichen Bedingungen erhältlich.

b) Es wird eine marktübliche Prämie für die Garantie gezahlt.

(250) Die Patronatserklärung — durch die der Freistaat Sachsen die Verantwortung dafür übernimmt, dass dem Flughafen Leipzig und der MFAG genügend Kapital zur Verfügung gestellt wird, um die mit der Rahmenvereinbarung übernommenen Verpflichtungen erfüllen zu können, und der Freistaat Sachsen erklärt, dass er bis zu einer Höhe von [...] EUR unmittelbar für Schadenersatzansprüche der DHL haftet — erfüllt keine dieser beiden Voraussetzungen:

a) Den Angaben Deutschlands⁽⁵⁴⁾ zufolge bemühte sich der Flughafen Leipzig erfolglos darum, die letztlich mit der Patronatserklärung übernommenen Risiken von privaten Finanzinstituten decken zu lassen.

b) Da weder DHL, noch die MFAG, noch der Flughafen Leipzig eine Prämie für die Patronatserklärung zu zahlen haben, wird das Risiko des Freistaats Sachsen nicht direkt vergütet.

(251) Unzutreffend ist außerdem, dass der Freistaat Sachsen als Gesellschafter des Flughafens Leipzig eine indirekte Vergütung erhält, da der Anteilswert des Flughafens infolge des aus dem Ausbau mit DHL resultierenden Cashflow-Verlusts effektiv sinken wird. Ebenso sind jegliche Argumente im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit zwischen den Patronatserklärungen des Freistaats Sachsen und der Deutschen Post AG nicht stichhaltig, da der zusätzliche Cashflow durch die Südbahn nicht ausreicht, um das Risiko des Flughafens und seiner Eigner finanziell abzusichern.

6.1.2.5. Fazit über das Vorliegen und die Rechtmäßigkeit von Beihilfen zugunsten von DHL

(252) Die in den Abschnitten 8 und 9 der Rahmenvereinbarung eingeräumten unbeschränkten Garantien und die Patronatserklärung stellen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar, weil der Freistaat Sachsen, die MFAG und der Flughafen Leipzig Geschäftsrisiken von DHL zu Bedingungen absichern, die kein privater Kapitalgeber akzeptiert hätte. Ohne öffentliche Unterstützung hätte der Flughafen Leipzig weder den Bau der Südbahn finanzieren noch die Rahmenvereinbarung mit DHL schließen können.

(253) Da die Rahmenvereinbarung vor ihrer Anmeldung durch Deutschland unterzeichnet und wirksam wurde, verstoßen die darin vorgesehenen unbeschränkten Garantien gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und sind daher unrechtmäßig.

6.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt

6.2.1. Zulässigkeit der Beihilfe für den Flughafen

(254) Wie in Erwägung 166 ff. dargelegt, werden sämtliche Investitionen mit öffentlichen Mitteln getätigt, die (obwohl ein Teil in den Bereich der öffentlichen Ausgaben fällt) im Sinne dieser Entscheidung staatliche Beihilfen beinhalten⁽⁵⁵⁾.

(255) Es ist festzustellen, ob die Beihilfe für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden kann. Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag sieht bestimmte Ausnahmen vom allgemeinen Beihilfeverbot in Absatz 1 vor.

(256) In diesem Zusammenhang bilden die Leitlinien von 2005 eine Grundlage, auf der Beihilfen für Flughäfen gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c für zulässig erklärt werden können. In den Leitlinien werden verschiedene Faktoren aufgeführt, die die Kommission bei der Feststellung der Vereinbarkeit berücksichtigt.

(257) So ist gemäß Erwägungsgrund 61 der Leitlinien von 2005 insbesondere zu prüfen, ob

a) der Bau und Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.);

b) die Infrastruktur für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen ist;

⁽⁵⁵⁾ Eine genaue Berechnung der Beihilfeintensität ist nicht möglich, da die Kommission nicht ausschließen kann, dass der hypothetische private Kapitalgeber weniger investiert und dadurch sein Risiko vermindert hätte.

⁽⁵⁴⁾ Stellungnahme Deutschlands vom 21. Juli 2006, S. 7.

- c) die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, zufriedenstellend sind;
- d) alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten;
- e) die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- ii) **Bau und Betrieb der Infrastruktur dienen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.)**
- (258) Durch das Projekt soll an dem Flughafen ein neues Luftfracht-Drehkreuz und ein multimodales Güterverkehrszentrum geschaffen werden. Der Luftfrachtsektor, insbesondere das Expressgeschäft, weist ein beträchtliches Wachstum auf. Die Luftfrachtunternehmen erweitern derzeit ihre Betriebskapazitäten. An den drei großen Luftfracht-Drehkreuzen in Deutschland — Frankfurt/Main, München und Köln/Bonn — bestehen jedoch Nachtflugbeschränkungen. Sollte der Flughafen Frankfurt/Main seine Nachtflüge einstellen oder reduzieren müssen, so wäre in Deutschland eine ernste Luftfrachtkapazitätskrise die Folge.
- (259) Vor diesem Hintergrund steht die Investition mit dem Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa ⁽⁵⁶⁾ von 2007 im Einklang, in dem festgestellt wird: „Angesichts der zu erwartenden Verkehrsentwicklung wird Europa **einer größer werdenden Lücke** zwischen Kapazität und Nachfrage gegenüberstehen“, was Flughäfen angeht, und es wird geschlussfolgert: „Die Kapazitätskrise auf Flughäfen stellt eine **Gefahr** für die Sicherheit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit aller Akteure dar, die in die Lieferkette des Luftverkehrs eingebunden sind“ ⁽⁵⁷⁾. Laut diesem Aktionsplan ist es nicht nur notwendig, die vorhandenen Start- und Landebahnen effizienter zu nutzen, sondern auch „neue Infrastruktur zu unterstützen“, und die Kommission weist auf die Bedeutung von Regionalflughäfen zur Bewältigung der Kapazitätskrise hin.
- (260) Das Projekt gehört zu der im (bis 2020 reichenden) Übersichtsplan des transeuropäischen Verkehrsnetzes von 2004 enthaltenen Strategie zur Entwicklung des darin als „Gemeinschaftsnetzpunkt“ ausgewiesenen Flughafens. Der Flughafen ist in Mitteldeutschland gelegen (in der Nähe zu fünf Hauptstrecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes und gesamteuropäischen Korridoren) und befindet sich im Schnittpunkt zweier Bundesautobahnen, die jeweils den Norden und Süden Europas (A 9) sowie West- und Osteuropa (A 14) miteinander verbinden. Er verfügt zudem über eine exzellente Verkehrsanbindung im Schienen- und Straßennetz. Diese Anbindungen erleichtern intermodale Güterbeförderungen und führen zu einem effizienteren und umweltverträglicheren Verkehr und tragen darüber hinaus zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Das Projekt dient daher der „Entwicklung eines integrierten europäischen Luftverkehrsnetzes“ gemäß Nummer 12 des vorgenannten Aktionsplans, demzufolge „es wünschenswert [wäre], die vorhandene latente Kapazität von Regionalflughäfen zu erschließen, sofern die Mitgliedstaaten dabei gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen beachten“.
- (261) Die Verwirklichung des Projekts dürfte sich positiv auf die gesamte Region auswirken und wird deren wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung wesentlich beeinflussen. Insbesondere wird die Anbindung der Region verbessert und ihre Attraktivität für Investoren und Besucher steigen. Dies sollte positive Effekte für die Beschäftigung mit sich bringen, zumal die Arbeitslosigkeit in der Region Halle/Leipzig wesentlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegt.
- (262) Durch die in Rede stehenden Investitionen wird die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur besser, sicherer, umweltverträglicherer und rationeller gestaltet, wodurch wiederum die Sicherheit und Effizienz des Flughafens zunehmen werden. Durch die Neuausrichtung der Südbahn wird in Zukunft verhindert, dass die dicht besiedelten Gebiete im Norden von Leipzig und im Süden von Halle überflogen werden. Ein Gebiet von Leipzig, das in der Nähe des Flughafengeländes und vor Kopf der alten Südbahn gelegen ist, war vom Lärm besonders betroffen, weil sich dort die An- und Abflugpfade überschneiden. Außerdem entsprach die Ausrichtung der alten Südbahn nicht den günstigsten flugmeteorologischen Bedingungen für Starts und Landungen. Die über das Jahr und die einzelnen Monate bei weitem vorherrschende Windrichtung ist Südwest. Dies kann bei störenden Querwindkomponenten nachteilig sein. Die neue Ausrichtung entspricht den flugmeteorologischen Anforderungen und gestattet den Instrumentenflugbetrieb nach der Allwetterbetriebsstufe CAT III. Außerdem erlaubt der Abstand zwischen den beiden Start- und Landebahnen einen unabhängigen Flugbetrieb, der vorher aus Sicherheitsgründen (Kollisionsgefahr) nicht möglich war.
- (263) Es ist somit abschließend festzustellen, dass der Bau und der Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen und die Entwicklung eines Flughafens mit hohem Frachtanteil unter Berücksichtigung von Regional- und Umweltaspekten der einschlägigen Gemeinschaftspolitik entspricht, so dass dieses Zulässigkeitskriterium im gegebenen Fall erfüllt ist.
- ii) **Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen**
- (264) Die von Deutschland vorgelegten Zahlen belegen eindeutig, dass der Flughafen in seiner heutigen Form den erwarteten Anstieg des Passagier- und Frachtverkehrs nicht bewältigen kann. Wie oben ausgeführt, wird für den Flughafen während der Nutzungsdauer der neuen Südbahn ein allmählicher aber bedeutender Anstieg der Passagierzahlen und des Frachtvolumens prognostiziert. Im Jahr 2006 lag das Passagieraufkommen bei 2,3 Millionen Fluggästen und Schätzungen zufolge wird diese Zahl 2010 auf 6-7 Millionen angestiegen sein. Auch für den Frachtverkehr wird ein Anstieg vorausgesagt, vor allem angesichts weiterer Nachtflugbeschränkungen an anderen deutschen Flughäfen (Frankfurt/Main, Köln/Bonn u. a.).

⁽⁵⁶⁾ KOM(2006) 819 endg.

⁽⁵⁷⁾ Aktionsplan, Nummer 7 und Kasten auf Seite 4.

- (265) Die alte Südbahn galt aus mehreren Gründen als schlecht und ungeeignet. Zunächst ist daran zu erinnern, dass diese Infrastruktur zwischen 1957 und 1960 errichtet wurde. Die Ausrichtung der alten Südbahn wurde noch im Zusammenhang mit der militärischen Luftraumstruktur der alten DDR festgelegt und nicht gemäß den flugmeteorologischen Anforderungen. Um 1980 zeigten sich bereits Schäden wie Plattenrisse, Kantenabbrüche und Unterspülungen des Untergrundes. Zur Behebung dieser Mängel wurde die schadhafte Start- und Landebahn in den Jahren 1983/84 mit einer neuen Betondecke überbaut. Eine Verbindung zwischen der ursprünglichen Decke und der neuen Betondecke wurde allerdings nicht hergestellt, so dass die Sanierung sich als oberflächlich und nicht ausreichend erwies.
- (266) Dieses Problem trat insbesondere ab 1990 zutage, als die Start- und Landebahn in sehr viel stärkerem Maße genutzt wurde. Beispielweise führten Risse in der Unterdecke zu Rissen in der neuen, oberen Decke sowie zu massiven Kantenausbrüchen und gravierenden Längsverschiebungen an beiden Bahnenden, die wiederum Aufstauchungen zur Folge hatten. Derartige Aufstauchungen stellen eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit dar, wenn es im Sommer zu Hitzeaufbruch kommt. Die Folge waren zunehmende Schäden sowie ein erheblicher und unverhältnismäßiger Erhaltungsaufwand.
- (267) Darüber hinaus wies die ursprüngliche Südbahn eine Länge von 2 500 m auf und erlaubte Starts und Landungen lediglich im Kurzstreckenverkehr. Für voll beladene Luftfahrzeuge mit einem Gewicht über 30 t konnte sie nicht genutzt werden. Die Effizienz des Flughafens Leipzig wurde dadurch erheblich eingeschränkt (Luftfahrzeuge der Typen Boeing B 747, B 767 und McDonnell Douglas MD 11 benötigen voll beladene Startstrecken zwischen 2 925 m und 3 320 m). Durch diese Unzulänglichkeit steigt auch die Störanfälligkeit in erheblichem Maße, z. B. im Falle einer Sperrung der Start- und Landebahn Nord. Ferner war auch aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Neuausrichtung der alten Südbahn notwendig. Auch bei Landungen in Betriebsrichtung West war ein Parallelbetrieb nicht möglich, da jederzeit einkalkuliert werden musste, dass Flugzeuge die Landung abbrechen und durchstarten müssen, um Kollisionen zu vermeiden. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) musste daher beide Bahnen unter flugbetrieblichen Aspekten als eine Bahn betrachten.
- (268) Unter den genannten Bedingungen wurde die Anzahl der auf dem ursprünglichen Bahnsystem maximal durchführbaren An- und Abflüge pro Stunde ermittelt und eine Simulation anhand des Prognoseflugplans eines Frachtdrehkreuzes am Flughafen Leipzig/Halle durchgeführt. In der Simulation des Prognoseflugplans ergaben sich erhebliche zeitliche Verzögerungen bei den Starts und Landungen in den Spitzenstunden. Bei den Anflügen betrug die durchschnittliche Verzögerung in beiden Betriebsrichtungen ca. 21 Minuten und bei den Abflügen rund 6 Minuten. In Einzelfällen ergaben sich sogar Verzögerungen von 30 Minuten bis zu 1 Stunde bei den Anflügen und bis zu 18 Minuten bei den Abflügen.
- (269) Der Flughafen verfügt, wie vorstehend erläutert, kaum über Möglichkeiten, von seinen öffentlichen Gesellschaftern oder durch sie Finanzmittel zu erhalten, was eine Beihilfeintensität von 100 % erforderlich machte. Deutschland konnte nachweisen, dass alle von ihm geplanten und finanzierten Infrastruktureinrichtungen für die Erreichung der von ihm gesetzten Ziele notwendig sind und dass das Projekt nicht unverhältnismäßig groß oder aufwändig ist.
- (270) Aus diesen Gründen kann abschließend festgestellt werden, dass die fragliche Infrastruktur für die Erreichung der beabsichtigten Ziele notwendig und angemessen ist.
- iii) **Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufrieden stellend**
- (271) In der Mitte Europas gelegen, verfügt der Flughafen mit einem Markt mit rund 7 Millionen Menschen im Umkreis von 100 km und seiner Anbindung an ein exzellentes Schienen- und Straßennetz über ein großes Wachstumspotenzial. Der Luftfrachtsektor verzeichnet, wie oben ausgeführt, erhebliche Zuwachsraten (im internationalen Passagierflugverkehr lag das durchschnittliche Wachstum zwischen 2002 und 2006 bei ca. 7,4 %, im Frachtbereich bei 6,2 %) ⁽⁵⁸⁾. Durch Nachtflugbeschränkungen werden der aktuellen Flughafenkapazität jedoch Grenzen gesetzt.
- (272) Für den Flughafen Leipzig rechnet Deutschland in den ersten Jahren mit einem starken Zuwachs des Frachtaufkommens und ab 2013 mit einer eher konservativen Steigerungsrate von durchschnittlich 3 %. Im Vergleich dazu geht die IATA von einem durchschnittlichen Jahreszuwachs von 5,1 % (Personen) und 4,8 % (Fracht) zwischen 2007 und 2011 aus. Deutschland prognostizierte 1999 rund 4 Millionen Fluggäste für das Jahr 2004 und 6-7 Millionen für 2010. Aufgrund einer neueren Studie wird deutschen Angaben zufolge davon ausgegangen, dass das Passagieraufkommen von 2,1 Mio. (2005) auf 4,8 Mio. Fluggäste pro Jahr steigen wird.
- (273) Somit bestehen mittelfristig gute Aussichten für die Nutzung der neuen Infrastruktur, insbesondere in Verbindung mit der vorhandenen Infrastruktur, die durch die geplanten Arbeiten optimiert werden wird.
- iv) **Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur**
- (274) Nach Angaben Deutschlands wird die neue Infrastruktur allen potenziellen Nutzern (Luftverkehrsunternehmen) einheitlich und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt. DHL wird die neue Südbahn nur 19 % der Betriebszeiten nutzen, was lediglich 9,4 % der gesamten Flughafenkapazität entspricht. Hinsichtlich der von DHL genutzten Bahnkapazität stellt die Kommission fest, dass

⁽⁵⁸⁾ IATA-Prognose Passagier- und Frachtverkehr 2007-2011, Oktober 2007.

es an den meisten (Drehkreuz-) Flughäfen nicht ungewöhnlich ist, dass ca. 60-80 % der gesamten Bahnkapazität von den etablierten Luftfahrtunternehmen, die als Ankermieter fungieren, genutzt werden. Diese Situation tritt nun auch verstärkt im Niedrigpreissektor an Regionalflughäfen und sekundären Flughäfen auf.

(275) Die Reservierung bestimmter Zeitnischen (Slots) für DHL spiegelt die Realität im Expressfrachtgeschäft wider. Zudem handelt es sich bei Leipzig/Halle um keinen überlasteten Flughafen (beschränkte Anzahl von Slots), so dass keine Kapazitätsengpässe bestehen. Die Wettbewerber von DHL werden also nicht benachteiligt, indem bestimmte Zeitnischen DHL vorbehalten werden. Dies wird durch die Stellungnahmen von Passagier- und von Frachtfluggesellschaften weitgehend bestätigt (u. a. Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, CARGOLUX Condor).

(276) Wie an den meisten (nicht überlasteten) Flughäfen werden in Leipzig/Halle die verfügbaren Zeitnischen (Slots) in der Reihenfolge der Anträge (Windhundverfahren) zugewiesen. Zum allgemeinen Flughafenbetrieb gehört es, dass die Luftfahrtunternehmen nach dem Grundsatz der bereits bestehenden Rechte (grand-father rights) ihre einmal zugewiesenen Zeitnischen behalten. Die DHL zugewiesenen Zeitnischen an diesem nicht überlasteten Flughafen sowie die für DHL bestehende Möglichkeit, diese Zeitnischen zu behalten, stellen somit keinen beihilferechtlich relevanten Vorteil für DHL dar.

(277) Allerdings dürfen diese „Rechte“ nicht dem Gemeinschaftsrecht oder dem nationalen Recht widersprechen. In diesem Zusammenhang ist Deutschland darauf hinzuweisen, dass es im Fall einer Überlastung des Flughafens Leipzig eine Kapazitätsanalyse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft⁽⁵⁹⁾ durchführen muss.

(278) Somit ist festzustellen, dass alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten.

v) Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft

(279) Gemäß Erwägungsgrund 15 der Leitlinien von 2005 fällt der Flughafen in die Kategorie C. Zwar werden Wettbewerb und Handel auf Gemeinschaftsebene beeinflusst, doch muss festgestellt werden, ob dies in einem Ausmaß geschieht, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(280) Zunächst ist festzustellen, dass die neue Südbahn, auch wenn durch sie die Flughafenkapazität optimiert wird,

lediglich einen Ersatz für die alte Start- und Landebahn darstellt, die nicht optimal ausgerichtet war.

(281) Wie oben ausgeführt, bestehen an den wichtigsten deutschen Frachtflughäfen, die mit Leipzig/Halle konkurrieren, Kapazitätsengpässe oder Nachtflugbeschränkungen, so dass ein künftiger Wettbewerb unwahrscheinlich ist. Die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung zwischen diesen Flughäfen ist daher gering oder nicht vorhanden.

(282) Wie oben ausgeführt, nahm DHL auf der Suche nach möglichen Betriebszentren in Europa die Flughäfen Leipzig, Vatry und Brüssel in seine engere Wahl auf. Bei Eröffnung des Prüfverfahrens gaben weder Brüssel noch Vatry Stellungnahmen ab. Außerdem hat kein anderer europäischer Flughafen bei Eröffnung des Prüfverfahrens Bedenken gegen den Ausbau des Flughafens Leipzig geäußert. Es wurden auch keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf andere Flughäfen in der Gemeinschaft festgestellt.

(283) Somit kann daraus geschlossen werden, dass die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

6.2.2. Unvereinbarkeit der durch die Rahmenvereinbarung gewährten unbeschränkten Garantien und der Patronatserklärung

(284) Da DHL bereits den Höchstbetrag einer nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag zulässigen Investitionsbeihilfe erhalten hat, stellt die aufgrund der Rahmenvereinbarung und der Patronatserklärung gewährte Beihilfe für DHL eine Betriebsbeihilfe dar.

(285) Gemäß den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013⁽⁶⁰⁾ sind Betriebsbeihilfen in der Regel unzulässig. In Ausnahmen und unter Erfüllung bestimmter strenger Voraussetzungen⁽⁶¹⁾ können solche Beihilfen in Regionen gewährt werden, die in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag fallen. Da Deutschland nicht nachgewiesen hat, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind, ist daraus zu schließen, dass die Betriebsbeihilfe für DHL nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag nicht genehmigt werden kann.

(286) Da keine anders lautenden Informationen vorliegen, ist festzustellen, dass die Beihilfe für DHL auch keinem anderen Ziel von gemeinsamem Interesse dient. Da somit keine der Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag genannten Ausnahmen anwendbar ist, sind die durch die Rahmenvereinbarung gewährten unbeschränkten Garantien und die Patronatserklärung als unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt anzusehen.

⁽⁶⁰⁾ ABl. C 54 vom 4.3.2006.

⁽⁶¹⁾ Insbesondere muss die Betriebsbeihilfe Engpässe in der Regionalentwicklung beseitigen, in ihrer Höhe den auszugleichenden Nachteilen angemessen sowie degressiv gestaffelt und befristet sein.

⁽⁵⁹⁾ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

6.2.3. Aufhebung der unvereinbaren Beihilfen für DHL

- (287) Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist die Kommission, wenn sie die Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt feststellt, befugt zu entscheiden, dass der betreffende Staat sie aufzuheben oder umzugestalten hat ⁽⁶²⁾. Die Verpflichtung des Staates, eine von der Kommission als unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehene Beihilfe aufzuheben, dient nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes der Wiederherstellung der früheren Lage ⁽⁶³⁾. Dem Gerichtshof zufolge ist dieses Ziel erreicht, wenn der Empfänger die rechtswidrige Beihilfe zurückgezahlt hat und dadurch den Vorteil verliert, den er auf dem Markt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt wird ⁽⁶⁴⁾.
- (288) Entsprechend dieser Rechtsprechung heißt in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999: „In Negativentscheidungen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern (...). Die Kommission verlangt nicht die Rückforderung der Beihilfe, wenn dies gegen einen allgemeinen Grundsatz des Gemeinschaftsrechts verstoßen würde.“
- (289) Um zu gewährleisten, dass DHL aus der unvereinbaren Beihilfe keine wirtschaftlichen Vorteile zieht, sind nach Meinung der Kommission folgende drei Maßnahmen erforderlich:
- a) Die Patronatserklärung darf nicht in Kraft treten.
 - b) Die unbeschränkten Garantien sind aufzuheben.
 - c) Da die unbeschränkten Garantien ab dem 1. Oktober 2007 (Betriebsbeginn des DHL-Drehkreuzes) gelten, ist die DHL bereits zur Verfügung gestellte Beihilfe zurückzufordern.
- (290) Hinsichtlich der Berechnung des DHL bereits zur Verfügung gestellten Beihilfelements möchte die Kommission zunächst darauf hinweisen, dass nach Rechtsprechung des Gerichtshofs keine Bestimmung des Gemeinschaftsrechts von der Kommission verlangt, bei der Anordnung der Wiedereinziehung einer mit dem Gemeinsamen Markt für unvereinbar erklärten Beihilfe den genauen Betrag der zu erstattenden Beihilfe festzusetzen. Es genügt, dass die Entscheidung der Kommission Angaben enthält, die es ihrem Adressaten ermöglichen, ohne übermäßige Schwierigkeiten diesen Betrag selbst zu bestimmen ⁽⁶⁵⁾.
- (291) Um das Beihilfelement zu beziffern, muss die Garantiegeldgebühr von den ersten Monaten nach Betriebsbeginn des DHL-Drehkreuzes am 1. Oktober 2007 bis zur Aufhebung der unbeschränkten Garantien berechnet werden. Dabei ist zu untersuchen, welche Gebühr eine private

Versicherung am 21. September 2005, als die Rahmenvereinbarung unterzeichnet wurde, für die Zeit vom 1. Oktober 2007 bis zur Aufhebung der unbeschränkten Garantien verlangt hätte. In einem Versicherungsmarkt, auf dem Wettbewerb herrscht, entspricht die Garantiegeldgebühr dem zu erwartenden Risiko, welches mit der Garantie abgesichert werden soll.

- (292) Deutschland hat bereits eine Schätzung der zu erwartenden Risikokosten vorgelegt und diese für die gesamte [...]jährige Laufzeit der Rahmenvereinbarung mit [...] EUR veranschlagt. Diesen Risikokosten liegt, wie in Erwägungsgrund 90 ausgeführt, die folgende Berechnung zugrunde:
- a) Deutschland geht davon aus, dass die Schadenersatzansprüche durch die Amortisierung der Investitionen von DHL mit der Zeit linear zurückgehen werden. Ausgehend vom Maximalbetrag von [...] EUR im Jahr [...] bedeutet das z. B. [...] EUR im Jahr [...] und [...] EUR im Jahr [...].
 - b) Um die Berechnung zu vereinfachen, legt Deutschland für das Risiko eines Nachtflugverbots keine kontinuierliche Wahrscheinlichkeitsverteilung zugrunde, sondern geht davon aus, dass nach Ablauf der halben Vertragslaufzeit — im Jahr [...] — die Wahrscheinlichkeit eines Nachtflugverbots [...] % beträgt. Die nominalen Schadenersatzansprüche von [...] EUR im Jahr [...] multipliziert mit der Eintrittswahrscheinlichkeit von [...] % ergeben für das Jahr [...] ein zu erwartendes nominales Risiko von [...] EUR und einen abgezinsten Wert von [...] EUR für die zu erwartenden Risikokosten.
- (293) Zur korrekten Veranschlagung der zu erwartenden Risikokosten muss Deutschland nach Ansicht der Kommission seine Berechnung wie folgt ändern:
- a) Entgegen der Annahme Deutschlands bleiben bestimmte Elemente der Schadenersatzansprüche von DHL der Höhe nach unverändert (z. B. Kosten für den Umzug, Schadenersatzansprüche von DHL-Kunden wegen verspäteter Zustellung usw.). Die Höhe der Schadenersatzansprüche ist daher entsprechend anzupassen.
 - b) In der Berechnung Deutschlands wird einzig das Risiko eines Nachtflugverbots berücksichtigt. Die Garantie erstreckt sich aber auch auf regelmäßig auftretende Betriebsrisiken (z. B. die bevorzugte Nutzung der Südbahn), die somit in die Berechnung einfließen müssen. Die aus Betriebsrisiken abgeleiteten Schadenersatzansprüche und deren Eintrittswahrscheinlichkeit müssen bestimmt und der sich daraus ergebende Netto-Barwert der Risikokosten berechnet werden.

⁽⁶²⁾ Urteil vom 12. Juli 1973, Rechtssache C-70/72, Kommission gegen Deutschland, Slg. 1973, S. 813, Rdnr. 13.

⁽⁶³⁾ Urteil vom 14. September 1994, verbundene Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92, Spanien gegen Kommission, Slg. 1994, S. I-4103, Rdnr. 75.

⁽⁶⁴⁾ Urteil vom 17. Juli 1999, Rechtssache C-75/97, Belgien gegen Kommission, Slg. 1999, S. I-03671, Randnr. 64, 65.

⁽⁶⁵⁾ Vgl. insbesondere Urteil vom 12. Oktober 2000, Rechtssachen C-480/98, Spanien gegen Kommission, Slg. 2000, S. I-8717, Rdnr. 25, und vom 12. Mai 2005, C-415/03, Kommission gegen Griechenland, Slg. 2005, S. I- 3875, Rdnr. 39.

- c) Der vereinfachten Berechnung Deutschlands für die Wahrscheinlichkeit eines Nachtflugverbots kann zwar zugestimmt werden, die Kommission vertritt jedoch in Bezug auf die regelmäßig auftretenden Betriebsrisiken die Ansicht, dass deren Eintrittswahrscheinlichkeit jährlich zu bestimmen ist. Die Summe der erwarteten jährlichen Schadenersatzansprüche ist entsprechend abzuzinsen, um so den Netto-Barwert des regelmäßig auftretenden Betriebsrisikos zu erhalten.
- (294) Auf der Grundlage der für die gesamte Laufzeit der Rahmenvereinbarung neu veranschlagten Risikokosten muss Deutschland die Garantiegebühr für den Zeitraum vom 1. Oktober 2007 bis zur Aufhebung der unbeschränkten Garantien bestimmen.

7. FAZIT

7.1. Beihilfe für den Flughafen

- (295) Es ist festzustellen, dass die in Rede stehende Maßnahme, die es dem Flughafen Leipzig ermöglicht, das Investitionsvorhaben unter den vorstehenden Bedingungen durchzuführen, dem gemeinsamen Interesse nicht zuwider läuft und dass die fünf Kriterien der Leitlinien von 2005 im vorliegenden Fall erfüllt sind.

7.2. Beihilfe für DHL

- (296) Es ist festzustellen, dass die durch die Rahmenvereinbarung eingeräumten unbeschränkten Garantien und die Patronatserklärung staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, weil der Freistaat Sachsen, die MFAG und der Flughafen Leipzig Geschäftsrisiken von DHL zu Bedingungen absichern, die kein privater Kapitalgeber akzeptiert hätte.
- (297) Da DHL bereits den Höchstbetrag einer nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag zulässigen Investitionsbeihilfe erhalten hat, ist daraus zu schließen, dass die unbeschränkten Garantien der Rahmenvereinbarung und die Patronatserklärung für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden müssen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe in Höhe von 350 Millionen EUR, die Deutschland für den Bau einer neuen Start- und Landebahn Süd und der dazugehörigen Flughafeneinrichtungen am Flughafen Leipzig/Halle gewähren will, ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Die staatliche Beihilfe, die Deutschland im Wege der Patronatserklärung zugunsten von DHL gewähren will, ist nicht mit dem

Gemeinsamen Markt vereinbar. Die Beihilfe darf folglich nicht gewährt werden.

Artikel 3

Die staatliche Beihilfe Deutschlands zugunsten von DHL durch die Übernahme unbeschränkter Garantien (gemäß den Abschnitten 8 und 9 der Rahmenvereinbarung) ist nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar. Diese in der Rahmenvereinbarung vorgesehenen unbeschränkten Garantien sind folglich aufzuheben.

Artikel 4

- (1) Deutschland fordert den Teil der in Artikel 3 genannten Beihilfe, der DHL bereits zur Verfügung gestellt wurde (d. h. die Garantiegebühr für den Zeitraum vom 1. Oktober 2007 bis zur Aufhebung der unbeschränkten Garantien), zurück.
- (2) Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Zeitpunkt, ab dem die Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung stand, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung berechnet werden.
- (3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

Artikel 5

- (1) Die in Artikel 3 genannte Beihilfe, die DHL bereits zur Verfügung gestellt wurde, wird sofort und tatsächlich zurückgefordert.
- (2) Deutschland stellt sicher, dass diese Entscheidung binnen vier Monaten nach ihrer Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 6

- (1) Deutschland teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung die folgenden Informationen mit:
 - a) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der von dem Empfänger zurückzufordern ist,
 - b) eine genaue Beschreibung der Maßnahmen, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um dieser Entscheidung nachzukommen,
 - c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an den Empfänger eine Aufforderung zur Rückzahlung der Beihilfe ergangen ist.
- (2) Deutschland unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Durchführung dieser Entscheidung, bis die Rückzahlung der in Artikel 3 genannten Beihilfe, die DHL bereits zur Verfügung gestellt wurde, erfolgt ist. Auf Anfrage der Kommission legt Deutschland unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um dieser Entscheidung nachzukommen. Ferner übermittelt Deutschland ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die der Empfänger bereits zurückgezahlt hat.

Artikel 7

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 23. Juli 2008

Für die Kommission

Antonio TAJANI
Vizepräsident

Neelie KROES
Mitglied der Kommission

ANHANG

Cashflow-Kalkulationen bezüglich der Beihilfe für DHL

Tabelle 1

Cashflow-Kalkulation

(in Mio. EUR)

Berechnungen des Cashflow (*)		(1) Flughafen Status quo	(2) Flughafen Ausbau mit DHL	(3) Flughafen Ausbau ohne DHL	(4) = (2) - (1) Südbahn mit DHL	(5) = (3) - (1) Südbahn ohne DHL
EBITDA ⁽¹⁾ (2006-2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investitionskosten (2006-2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investitionskosten 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cashflow 2005	d = a + b + c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risikokosten (*)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risikobereinigter Cashflow 2005	f = d + e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korrektur für Sicherheitsausgaben						
Sicherheitsausgaben (Betriebskosten plus Investitionskosten) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korrigierter Cashflow 2005	h = f + g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

(*) Alle Werte auf 2005 abgezinst.

(**) Berechnungen Deutschlands.

Cashflow-Kalkulation für die Südbahn

Deutschland hat für den Zeitraum 2006-2042 drei verschiedene Cashflow-Szenarios für den Flughafen Leipzig vorgelegt:

- *Flughafen — Status quo*: Die Südbahn wird nicht gebaut. Der Flughafenbetrieb wird auf der bestehenden Nordbahn fortgesetzt.
- *Flughafen — Ausbau mit DHL*: Die Südbahn wird gebaut und DHL nimmt sein europäisches Betriebszentrum 2008 in Betrieb.
- *Flughafen — Ausbau ohne DHL*: Die Südbahn wird gebaut, doch DHL zieht nicht nach Leipzig und nach 2010 siedelt sich ein anderes Luftfahrtunternehmen am Flughafen an.

Anhand der verschiedenen Cashflows wird die erwartete Rentabilität der Südbahn wie folgt berechnet:

- *Südbahn mit DHL*: In dieser Spalte wird die Cashflow-Differenz zwischen der Ausbauvariante mit DHL und dem Status quo angegeben.
- *Südbahn ohne DHL*: In dieser Spalte wird die Cashflow-Differenz zwischen der Ausbauvariante ohne DHL und dem Status quo angegeben.

Differenz zwischen den Cashflow-Kalkulationen der Einleitungsentscheidung und den vorliegenden Berechnungen

- Während in der Einleitungsentscheidung die Erträge und Kosten zum Stand von 2006 abgezinst wurden, gehen die vorliegenden Berechnungen von 2005 als Referenzjahr aus, da die Entscheidung über den Neubau der Südbahn im November 2004 getroffen und mit dem Bau Anfang 2005 begonnen wurde.
- Aus der deutschen Stellungnahme zu der Einleitungsentscheidung entnahm die Kommission, dass 2005 zusätzliche Investitionskosten in Höhe von [...] EUR anfielen, die die Cashflow-Verluste weiter erhöhten. Diese Investitionskosten wurden eingerechnet.

Cashflow-Kalkulationen weisen erhebliche Verluste für die Südbahn aus

- Aus dem Bau und Betrieb der Südbahn ergibt sich für 2005 ein abgezinster *Cashflow-Verlust* von rund [...] EUR. Im Fall des Ausbaus ohne DHL beträgt der abgezinste *Cashflow-Verlust* [...] EUR.
 - Durch *die Risikokosten* von [...] EUR (nach deutscher Rechnung) erhöht sich der *Cashflow-Verlust* für die Südbahn mit DHL auf [...] EUR. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die veranschlagten Risikokosten von [...] Mio. EUR nur einen Mindestbetrag darstellen, da Deutschland nicht alle Risiken des Flughafens quantifiziert und seine Berechnungen auf fragwürdige Annahmen stützt.
 - Auch wenn die Kommission dem Argument Deutschlands folgen würde, wonach *die Ausgaben für Sicherheit* in Höhe von [...] EUR in den öffentlichen Aufgabenbereich fielen und somit nicht in die Berechnung für die Südbahn einfließen dürften, bliebe dennoch ein *erhebliches Cashflow-Defizit* von [...] EUR bestehen.
-

BESCHLUSS DER KOMMISSION**vom 6. November 2008****über ein mehrjähriges Gemeinschaftsprogramm gemäß der Verordnung (EG) Nr. 199/2008 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Rahmenregelung für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten im Fischereisektor und Unterstützung wissenschaftlicher Beratung zur gemeinsamen Fischereipolitik**

(2008/949/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 199/2008 des Rates vom 25. Februar 2008 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Rahmenregelung für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten im Fischereisektor und Unterstützung wissenschaftlicher Beratung zur Durchführung der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 199/2008 sieht eine gemeinschaftliche Rahmenregelung für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten vor, die eine solide Grundlage für die wissenschaftliche Auswertung von Fischereidaten schaffen und fundierte wissenschaftliche Empfehlungen zur Durchführung der gemeinsamen Fischereipolitik (nachstehend als „GFP“ bezeichnet) ermöglichen soll.
- (2) Die Mitgliedstaaten sollen mehrjährige nationale Programme für die Erfassung, Verwaltung und Nutzung von Fischereidaten gemäß dem mehrjährigen Gemeinschaftsprogramm aufstellen.

- (3) Daher ist es erforderlich, ein mehrjähriges Gemeinschaftsprogramm für die Erfassung von Daten, die als Grundlage für die im Rahmen der GFP notwendigen wissenschaftlichen Analysen dienen sollen, sowie für die Verwaltung und Nutzung dieser Daten zu erstellen.
- (4) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Fischerei und Aquakultur —

BESCHLIESST:

Einziges Artikel

Das in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 199/2008 erwähnte mehrjährige Gemeinschaftsprogramm ist im Anhang dargestellt.

Brüssel, den 6. November 2008

Für die Kommission

Joe BORG

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 60 vom 5.3.2008, S. 1.

ANHANG

MEHRJÄHRIGES GEMEINSCHAFTSPROGRAMM

KAPITEL I

GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Für den Zweck dieses Gemeinschaftsprogramms gelten folgende Begriffsbestimmungen:
 - a) **Aktive Fischereifahrzeuge:** Fischereifahrzeuge, die im Verlauf eines Kalenderjahres (mehr als 0 Tage) einer Fangtätigkeit nachgegangen sind. Ein Fischereifahrzeug, das in einem Jahr keiner Fangtätigkeit nachgegangen ist, gilt als inaktiv.
 - b) **Gleichzeitige Probennahme:** gleichzeitige Ziehung einer Probe bei allen Arten oder einer vorab festgelegten Gruppe von Arten in den Fängen oder Anlandungen eines Fischereifahrzeugs.
 - c) **Tag auf See:** ein fortlaufender Zeitabschnitt von 24 Stunden (oder einem Teil von 24 Stunden), während dessen ein Fischereifahrzeug in einem Gebiet anwesend ist und sich nicht in einem Hafen befindet.
 - d) **Flottensegment:** eine Gruppe von Fischereifahrzeugen der gleichen Längenklasse (L₅₀) mit im Jahresverlauf gleichem vorherrschenden Fanggerät gemäß Anlage III. Fischereifahrzeuge können im Referenzzeitraum durchaus unterschiedlichen Fangtätigkeiten nachgehen, können jedoch nur in ein Flottensegment eingeordnet werden.
 - e) **Fangtage:** Jeder Tag wird dem Gebiet zugerechnet, in dem während der betreffenden Tage auf See der Großteil der Fangzeit verbracht wurde. Hat jedoch bei stationärem Fanggerät das betreffende Fischereifahrzeug während eines Tages keine Fangtätigkeit ausgeübt und ist mindestens ein (stationäres) Fanggerät auf See geblieben, wird dieser Tag dem Gebiet zugerechnet, in dem während dieser Fangfahrt das letzte Fischereigerät ausgesetzt wurde.
 - f) **Fangfahrt:** Hierunter versteht man eine Fahrt eines Fischereifahrzeugs zwischen einem Ort an Land und einer Anlandungsstelle; ausgenommen sind fangfremde Fahrten (Fahrten eines Fischereifahrzeugs von einem Ort zu einer Anlandungsstelle, während deren es keiner Fangtätigkeit nachgeht und während deren alle an Bord befindlichen Fanggeräte sicher befestigt und verstaut sowie für den sofortigen Einsatz nicht bereit sind).
 - g) **Metier:** eine Einheit von eine ähnliche (Gruppe von) Art(en) betreffenden Fangvorgängen mit ähnlichem Fanggerät während desselben Zeitraums im Jahr und/oder im gleichen Gebiet, die durch eine ähnliche Art der fischereilichen Nutzung eines Bestands gekennzeichnet ist.
 - h) **Grundgesamtheit von Fischereifahrzeugen:** alle Fischereifahrzeuge, die im Fischereiflottenregister der Gemeinschaft gemäß der Verordnung (EG) Nr. 26/2004 der Kommission vom 30. Dezember 2003 über das Fischereiflottenregister der Gemeinschaft ⁽¹⁾ eingetragen sind.
 - i) **Ausgewählte Arten:** Arten, die für Bewirtschaftungszwecke von Bedeutung sind und für die ein Ersuchen seitens einer internationalen wissenschaftlichen Einrichtung oder einer regionalen Fischereiorganisation vorliegt.
 - j) **Stellzeit:** Zeit, berechnet ab dem Zeitpunkt, zu dem jedes einzelne Fanggerät ausgesetzt wurde, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem es wieder eingeholt wird.
2. Für die folgenden Begriffe gelten die Begriffsbestimmungen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (www.fao.org/fi/glossary/default.asp) und des STECF: anadrome Arten, katadrome Arten, Fänge, Kopffüßer, Krebstiere, Tiefseearten, Grundfische, bodenlebende Arten, Art der fischereilichen Nutzung eines Bestands, Fische, Süßwasserarten, Fanggeräte, Anlandungen, Rückwürfe, große pelagische Fische, Weichtiere, fangfremde Tätigkeiten, pelagische Fische, kleine pelagische Fische, Zielarten.

KAPITEL II

INHALT UND METHODE

A. Inhalt des Gemeinschaftsprogramms

Das Gemeinschaftsprogramm umfasst folgende Teilbereiche:

1. Teilbereich Bewertung des Fischereisektors:

Das Programm für die Datenerhebung über den Fischereisektor enthält folgende Abschnitte:

- a) Abschnitt Erhebung ökonomischer Variablen
- b) Abschnitt Erhebung biologischer Variablen
- c) Abschnitt Erhebung übergreifender Variablen
- d) Abschnitt Forschungsreisen auf See

⁽¹⁾ ABl. L 5 vom 9.1.2004, S. 25.

2. Teilbereich Bewertung der wirtschaftlichen Lage der Sektoren Aquakultur und Verarbeitungsindustrie:
 - a) Abschnitt Erhebung ökonomischer Daten für den Sektor Aquakultur
 - b) Abschnitt Erhebung ökonomischer Daten für die Verarbeitungsindustrie
3. Teilbereich Bewertung der Auswirkungen des Fischereisektors auf das marine Ökosystem
4. Teilbereich Verwaltung und Nutzung der unter die Rahmenregelung für die Datenerhebung fallenden Daten

B. Präzisionsniveaus und Beprobungsintensitäten

1. Falls es nicht möglich ist, für Beprobungsprogramme quantitative Ziele in Form von Präzisionsniveaus oder Stichprobengröße festzulegen, sind statistische Piloterhebungen durchzuführen. Im Rahmen solcher Piloterhebungen ist das Ausmaß des Problems zu bewerten und auf den Nutzen späterer detaillierter Erhebungen sowie auf die Kosteneffizienz künftiger derartiger detaillierter Erhebungen einzugehen.
2. Können hingegen quantitative Ziele festgelegt werden, kann dies entweder direkt in Form von Stichprobengrößen oder Stichprobenumfang oder über die Festlegung von Präzisions- und Vertrauensniveaus erfolgen.
3. Wird in einer statistischen Grundgesamtheit auf eine Stichprobengröße oder einen Stichprobenumfang Bezug genommen, müssen die Beprobungsstrategien mindestens so effizient wie eine einfache Zufallsstichprobe sein. Solche Beprobungsstrategien sind in den entsprechenden nationalen Programmen zu beschreiben.
4. Wird auf ein Präzisions- bzw. Vertrauensniveau verwiesen, gilt folgende Unterscheidung:
 - a) **Niveau 1:** Auf diesem Niveau lässt sich entweder eine Variable mit einer Genauigkeit von plus/minus 40 % für ein Vertrauensniveau von 95 % oder ein Variationskoeffizient (VK) von annähernd 20 % schätzen.
 - b) **Niveau 2:** Auf diesem Niveau lässt sich entweder eine Variable mit einer Genauigkeit von plus/minus 25 % für ein Vertrauensniveau von 95 % oder ein Variationskoeffizient (VK) von annähernd 12,5 % schätzen.
 - c) **Niveau 3:** Auf diesem Niveau lässt sich entweder eine Variable mit einer Genauigkeit von plus/minus 5 % für ein Vertrauensniveau von 95 % oder ein Variationskoeffizient (VK) von annähernd 2,5 % schätzen.

KAPITEL III

TEILBEREICH BEWERTUNG DES FISCHEREISEKTORS

A. Erhebung ökonomischer Variablen

1. Variablen

1. Die zu erhebenden Variablen sind in Anlage VI aufgeführt. Alle ökonomischen Variablen sind jährlich zu erheben; ausgenommen hiervon sind die in Anlage VIII definierten übergreifenden Variablen sowie die in Anlage XIII aufgeführten Variablen zur Messung der Auswirkungen der Fangtätigkeit auf das marine Ökosystem, die stärker disaggregiert zu erheben sind. Die Grundgesamtheit besteht aus allen am 1. Januar im gemeinschaftlichen Fischereiflottenregister eingetragenen Fischereifahrzeugen. Alle ökonomischen Variablen sind für aktive Fischereifahrzeuge zu erheben. Für jedes Fischereifahrzeug, für das ökonomische Variablen gemäß Anlage VI erhoben werden, sind auch die entsprechenden übergreifenden Variablen gemäß Anlage VIII zu erheben.
2. Für inaktive Fischereifahrzeuge werden lediglich der Kapitalwert (Anlage VI), die Flotte (Anlage VI) und die Kapazität (Anlage VIII) erhoben.
3. Landeswährungen sind unter Verwendung der bei der Europäischen Zentralbank (EZB) erhältlichen durchschnittlichen Jahreswechsellkurse in Euro umzurechnen.

2. Disaggregationsebenen

1. Die ökonomischen Variablen sind für alle Flottensegmente (Anlage III) und supraregional (Anlage II) zu erfassen. Es sind sechs Längenklassen (unter Verwendung der Messung der Gesamtlänge (Lüa)) festgelegt worden. Falls es die Mitgliedstaaten für angebracht halten, können sie die Längenklassen jedoch noch weiter unterteilen.
2. Für die Zuordnung der einzelnen Fischereifahrzeuge zu einem Segment wird das Kriterium herangezogen, wie viele Fangtage sie vorwiegend mit einem speziellen Fanggerät tätig waren. Wird ein Fanggerät für eine Anzahl von Tagen verwendet, die die Summe der Tage mit allen anderen Fanggeräten übersteigt (nutzt also das Fischereifahrzeug dieses Gerät an mehr als 50 % seiner Fangtage), wird das Fischereifahrzeug diesem Segment zugeordnet. Andernfalls wird das Fischereifahrzeug einem der folgenden Segmente zugeordnet:
 - a) „Fischereifahrzeuge, die unterschiedliche bewegliche Fanggeräte einsetzen“, wenn sie nur bewegliche Fanggeräte benutzen;
 - b) „Fischereifahrzeuge, die unterschiedliche stationäre Fanggeräte einsetzen“, wenn sie nur stationäre Fanggeräte benutzen;
 - c) „Fischereifahrzeuge, die bewegliches und stationäres Fanggerät einsetzen“.

3. Ist ein Fischereifahrzeug in mehr als einer der in Anlage II definierten Supraregionen tätig, haben die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Programmen zu erläutern, welcher Supraregion das Fischereifahrzeug zugeordnet wird.
4. Falls ein Flottensegment weniger als zehn Fischereifahrzeuge umfasst,
 - a) kann für den Entwurf des Stichprobenplans und zur Meldung der ökonomischen Variablen eine Clusterbildung erforderlich sein;
 - b) haben die Mitgliedstaaten anzugeben, welche Flottensegmente auf nationaler Ebene zusammengefasst wurden, und haben, gestützt auf statistische Analysen, die Clusterbildung zu begründen;
 - c) haben die Mitgliedstaaten in ihrem Jahresbericht die Zahl der in der Stichprobe für die einzelnen Flottensegmente erfassten Fischereifahrzeuge unabhängig davon anzugeben, ob für die Erhebung oder Bereitstellung der Daten eine Clusterbildung vorgenommen wurde;
 - d) ist auf regionalen Koordinierungssitzungen auf Ebene der Supraregionen eine einheitliche Methode für die Clusterbildung festzulegen, so dass die ökonomischen Variablen vergleichbar sind.

3. Probenahmestrategie

1. In ihren nationalen Programmen haben die Mitgliedstaaten einschließlich qualitativer Aspekte zu beschreiben, nach welcher Methode sie die einzelnen ökonomischen Variablen geschätzt haben.
2. Wurden die ökonomischen Variablen aus unterschiedlichen Quellen (z. B. Surveys, Flottenregister, Logbüchern, Verkaufsbelegen) abgeleitet, sorgen die Mitgliedstaaten für deren Konsistenz und Vergleichbarkeit.

4. Präzisionsniveaus

1. Die Mitgliedstaaten haben in ihren Jahresberichten Angaben zur Qualität (Genauigkeit und Präzision) der Schätzungen zu machen.

B. Erhebung biologischer Variablen

B1. *Metier-bezogene Variablen*

1. Variablen

1. Anhand der Stichprobe müssen die Längenverteilung der Arten in den Fängen und der Umfang der Rückwürfe pro Quartal bewertet werden. Die Daten sind nach Fangtätigkeit auf Ebene 6 der Matrix in Anlage IV (1-5) sowie für die in Anlage VII aufgeführten Bestände zu erheben.
2. Bei Bedarf sind zusätzliche biologische Probenahmeprogramme für unsortierte Anlandungen zur Schätzung folgender Variablen durchzuführen:
 - a) Anteil der verschiedenen Bestände an diesen Anlandungen für Hering in Skagerrak IIIA-N, Kattegat IIIa-S und Östliche Nordsee getrennt und für Lachs in der Ostsee;
 - b) Anteil der einzelnen Arten bei der Artengruppe, die einer internationalen Bewertung unterliegt, wie z. B. Flügelbutte, Anglerfische sowie Haie und Rochen.

2. Disaggregationsebene

1. Zur Optimierung der Beprobungsprogramme können die in Anlage IV (1-5) definierten Metiers zusammengelegt werden. Werden Metiers zusammengefasst (vertikale Zusammenfassung), ist die Homogenität der kombinierten Metiers statistisch nachzuweisen. Die Zusammenlegung benachbarter Zellen, die Flottensegmenten der Fischereifahrzeuge entsprechen (horizontale Zusammenfassung) ist statistisch abzusichern. Solche horizontalen Zusammenfassungen sollten hauptsächlich durch die Bildung von Clustern benachbarter Schiffslängensklassen von Fischereifahrzeugen erfolgen, unabhängig von den vorherrschenden Fangtechniken, wenn dies für die Unterscheidung verschiedener Arten der fischereilichen Nutzung bestimmter Bestände von Belang ist. Auf den einschlägigen regionalen Koordinierungssitzungen sollten regionale Vereinbarungen über Zusammenfassungen angestrebt und vom STECF unterstützt werden.
2. Auf nationaler Ebene kann ein auf Ebene 6 der Matrix in Anlage IV (1-5) definiertes Metier in mehrere präzisere Schichten disaggregiert werden, wobei dann nach verschiedenen Zielarten unterschieden wird. Bei einer solchen weiteren Schichtung sind die beiden folgenden Grundsätze zu beachten:
 - a) Die auf nationaler Ebene festgelegten Schichten dürfen sich nicht mit den in Anlage IV (1-5) definierten Fangtätigkeiten überschneiden;
 - b) zusammen müssen die auf nationaler Ebene definierten Schichten alle Fangeinsätze der auf Ebene 6 definierten Fangtätigkeit umfassen.

3. Die räumlichen Einheiten zur Metier-Beprobung sind durch Ebene 3 von Anlage I für alle Regionen mit folgenden Ausnahmen festgelegt:
 - a) Ostsee (ICES-Gebiete III b-d), Mittelmeer und Schwarzes Meer, wo die Auflösung Ebene 4 erreichen muss;
 - b) Einheiten regionaler Fischereiorganisationen, falls diese nach Metiers organisiert sind (liegen derartige Definitionen nicht vor, nehmen die regionalen Fischereiorganisationen die angemessenen Zusammenfassungen vor).
4. Zum Zweck der Datenerhebung und -aggregation können nach Zustimmung der einschlägigen regionalen Koordinierungssitzungen räumliche Beprobungseinheiten gemäß Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 665/2008 der Kommission ⁽¹⁾ nach Regionen zu Clustern zusammengefasst werden.
5. Für die in Kapitel III Abschnitt B Teil B1 Ziffer 1 Nummer 2 aufgeführten Variablen sind die Daten vierteljährlich vorzulegen und haben der in der Anlage IV (1-5) beschriebenen Matrix mit den Fangtätigkeiten der Flotte zu entsprechen.

3. Probenahmestrategie

1. Bei Anlandungen:

- a) Die Mitgliedstaaten, auf deren Hoheitsgebiet der erste Verkauf erfolgt, haben dafür zu sorgen, dass die biologische Beprobung nach den in diesem Gemeinschaftsprogramm festgelegten Standards vorgenommen wird. Bei Bedarf arbeiten die Mitgliedstaaten mit den Behörden von Drittstaaten bei der Erstellung von Programmen für die biologische Beprobung bei Anlandungen von Fischereifahrzeugen, die unter der Flagge des Drittstaats fahren, zusammen.
- b) Für die Beprobung sind nur die wichtigsten Metiers heranzuziehen. Zur Ermittlung der von der Beprobung zu erfassenden Metiers ist das folgende Rangfolgesystem auf Ebene 6 der Matrix in Anlage IV (1-5) auf nationaler Grundlage von Mitgliedstaaten zu verwenden, deren Referenzwert die Durchschnittswerte der beiden letzten Jahre sind. Dabei ist Folgendes zu beachten:
 - Die Metierzellen sind zunächst nach ihrem Anteil an den gewerblichen Gesamtanlandungen zu sortieren. Beginnend mit dem größten Anteil werden die Anteile dann so lange kumuliert, bis ein Grenzwert von 90 % erreicht ist. Für die Beprobung ausgewählt werden alle zu den obersten 90 % gehörenden Metiers.
 - Dieser Vorgang wird dann ein zweites Mal für den Gesamtwert der gewerblichen Anlandungen und ein drittes Mal für den Gesamtaufwand an Fangtagen wiederholt. Der Auswahl hinzugefügt werden die zu den obersten 90 % gehörenden Metiers, die in den ersten 90 % noch nicht enthalten waren.
 - Der STEFC kann der Auswahl der Metiers noch diejenigen hinzufügen, die in die Rangfolge nicht aufgenommen wurden, für die Bewirtschaftung jedoch von besonderer Bedeutung sind.
- c) Beprobungseinheit ist die Fangfahrt, und die Zahl der in die Stichprobe eingehenden Fangfahrten muss so groß sein, dass das Metier abgedeckt ist.
- d) Präzisionswerte und Rangfolge werden auf dem gleichen Niveau wie die Beprobungsprogramme referenziert, also auf der nationalen Ebene der Metiers für Daten, die über die nationalen Programme erhoben werden, und auf Ebene der regionalen Metiers für Daten, die über regional koordinierte Beprobungsprogramme erhoben werden.
- e) Die Beprobungsintensität hat im Verhältnis zum relativen Aufwand und zur Variabilität der Fänge des betreffenden Metiers zu stehen. Bei Fangensätzen, die weniger als zwei Wochen dauern, ist immer mindestens eine Fahrt pro Monat während der Fangsaison in die Beprobung einzubeziehen; ansonsten ist es ein Fangensatz pro Vierteljahr.
- f) Bei der Beprobung einer Fangfahrt sind die Arten gleichzeitig folgendermaßen zu beproben:
 - Jede Art in einer in Anlage II definierten Region ist nach den folgenden Regeln in eine Gruppe einzuordnen:
 - **Gruppe 1:** Arten, die die internationale Bewirtschaftung maßgeblich tragen, einschließlich der Arten, die unter Bewirtschaftungspläne der EU oder Wiederauffüllungspläne der EU oder langfristige mehrjährige Pläne der EU oder Aktionspläne der EU für die Erhaltung und Bewirtschaftung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereireisourcen im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik ⁽²⁾ fallen;

⁽¹⁾ ABl. L 186 vom 15.7.2008, S. 3.

⁽²⁾ ABl. L 358 vom 31.12.2002, S. 59.

- **Gruppe 2:** andere international geregelte Arten und größere international nicht geregelte Beifangarten;
 - **Gruppe 3:** alle anderen Beifangarten (Fisch und Krebstiere). Die Artenliste für die Gruppe 3 wird auf regionaler Ebene von der zuständigen regionalen Koordinierungssitzung aufgestellt und vom STECF gebilligt.
- g) Die Zuordnung der Arten zu den Gruppen 1 und 2 ist in Anlage VII dargestellt. Die Wahl des Beprobungsplans hängt von der mit der Stichprobe zu erfassenden Vielfalt der Arten sowie von den operationellen Bedingungen ab, unter denen die Beprobung durchgeführt wird. Das Beprobungsdesign pro Metier hat sowohl der Periodizität der Beprobungsereignisse als auch dem jeweiligen Beprobungsplan Rechnung zu tragen. Zu den denkbaren Beprobungsplänen, wie sie in der folgenden Tabelle beschrieben werden, gehören:
- **Plan 1:** umfassende Beprobung aller Arten.
 - **Plan 2:** Innerhalb der einzelnen Zeitschichten sind zwei Beprobungsereignisse zu unterscheiden. Ein Teil der Beprobungsereignisse (x %) umfasst die Beprobung aller Arten an Land, während beim anderen Teil der Beprobungsereignisse (100-x %) nur alle Arten der Gruppe 1 erfasst werden.
 - **Plan 3:** Innerhalb der einzelnen Zeitschichten sind zwei Beprobungsereignisse zu unterscheiden. Ein Teil der Beprobungsereignisse (x %) umfasst die Beprobung aller Arten der Gruppen 1 und 2 an Land, während beim anderen Teil der Beprobungsereignisse (100-x %) nur Arten der Gruppe 1 erfasst werden. In diesem Plan sind die Arten der Gruppe 3 auf See zu beproben.

Tabelle 1

Zusammenfassung der Pläne für die gleichzeitige Beprobung

Beprobung	Häufigkeit	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Plan 1	Jedes Beprobungsereignis	✓	✓	✓
Plan 2	x % der Beprobungsereignisse	✓	✓	✓
	(100-x) % der Beprobungsereignisse	✓		
Plan 3	x % der Beprobungsereignisse	✓	✓	Beprobung auf See
	(100-x) % der Beprobungsereignisse	✓		

- h) Bei jeder Stichprobe ist der Beprobungsplan zusammen mit Angaben zur Vollständigkeit der Probenahme aufzuzeichnen (Tabelle 1).
- Bei der Beprobung einer Art muss anhand der Zahl der gemessenen Individuen die Qualität und Genauigkeit der sich ergebenden Längenhäufigkeit gewährleistet sein. Die Zahl der Längenspannen innerhalb einer Stichprobe kann anhand der angenäherten Längenspanne innerhalb dieser Stichprobe geschätzt werden, und danach sollte die Zahl der gemessenen Fische in einer ersten Annäherung zwischen dem Drei- und dem Fünffachen der Zahl der Längenspannen liegen, sofern das Beprobungsdesign statistisch nicht optimiert wurde.
- i) Andere Verfahren der Beprobung sind unter den Bedingungen zulässig, dass wissenschaftlich bewiesen wurde, dass diese Verfahren denselben Zweck wie die in Ziffer 3 Nummer 1 Buchstabe g beschriebenen Verfahren erfüllen.
- j) Dem STECF ist eine Zusammenfassung der Probenahmeprotokolle der Mitgliedstaaten über die nationalen Programme für die beprobten Metiers vorzulegen.
2. Bei Rückwürfen:
- a) Die in Kapitel III Abschnitt B Teil B1 Ziffer 3 Nummer 1 Buchstabe b genannte Rangfolge wird bei der Auswahl der Metiers zur Schätzung der Rückwürfe verwendet. Übersteigen die geschätzten Rückwürfe eines bestimmten Metiers 10 % der Gesamtfänge und wird dieses Metier im Rangfolgesystem nicht berücksichtigt, wird sie auf jeden Fall in die Stichprobe einbezogen.
- b) Stichprobeneinheit ist die Fangfahrt, und die Zahl der zu beprobenden Fangfahrten muss das Metier hinreichend repräsentieren.

- c) Präzisionswerte und die Rangfolge werden auf dem gleichen Niveau wie die Beprobungsprogramme referenziert, also auf der nationalen Ebene der Metiers für Daten, die über die nationalen Programme erhoben werden, und auf Ebene der regionalen Metiers für Daten, die über regional koordinierte Beprobungsprogramme erhoben werden.
 - d) Die Beprobungsintensität hat im Verhältnis zum relativen Aufwand und/oder zur Variabilität der Fänge des betreffenden Metiers zu stehen. Pro Quartal müssen mindestens zwei Fangeinsätze beprobt werden.
 - e) Rückwürfe werden für die Arten der Gruppen 1, 2 und 3 überwacht, wie sie in Kapitel III Abschnitt B Teil B1 Ziffer 3 Nummer 1 Buchstabe f definiert sind, um das Durchschnittsgewicht der Rückwürfe pro Quartal zu schätzen. Ferner gilt:
 - Bei den Rückwürfen ist vierteljährlich eine Schätzung der Längenverteilungen vorzunehmen, wenn sie jährlich entweder mehr als 10 % der Gesamtfänge nach Gewicht oder mehr als 15 % der Fänge in Zahlen bei den Arten der Gruppen 1 und 2 ausmachen;
 - erfolgen Rückwürfe bei Längenspannen einzelner Arten, die in den Anlandungen nicht vertreten sind, ist eine Altersbestimmung nach den Regeln in Anlage VII vorzunehmen.
 - f) Bei Bedarf sind die in Kapitel II Abschnitt B Ziffer 1 erwähnten Piloterhebungen durchzuführen;
 - g) Dem STECF ist eine Zusammenfassung der Probenahmeprotokolle der Mitgliedstaaten über die nationalen Programme für die beprobten Metiers vorzulegen.
3. Bei der Freizeitfischerei:
- a) Bei der Freizeitfischerei auf die entsprechenden Arten, die in Anlage IV (1-5) aufgeführt sind, bewerten die Mitgliedstaaten vierteljährlich die Gewichtszusammensetzung der Fänge;
 - b) bei Bedarf sind die in Kapitel II Abschnitt B Ziffer 1 erwähnten Piloterhebungen durchzuführen, um die Bedeutung der in Ziffer 3 Nummer 3 Buchstabe a genannten Freizeitfischerei abzuschätzen.

4. Präzisionsniveaus

1. Bei Anlandungen:

- a) Für Arten sowohl der Gruppe 1 als auch der Gruppe 2 ist auf Bestandsebene das Präzisionsniveau 2 anzustreben. Bei Bedarf werden bestandsbezogene Stichproben zusätzlich genommen, falls die auf den Metiers beruhenden Beprobungen nicht die erforderliche Präzision bei den Längenverteilungen auf Bestandsebene erbringen.

2. Bei Rückwürfen:

- a) Die Daten aus den vierteljährlichen Schätzungen der Längen- und Alterszusammensetzung von Rückwürfen von Arten der Gruppen 1 und 2 müssen zu einem Präzisionsniveau 1 führen.
- b) Die Schätzungen des Gewichts von Arten der Gruppen 1, 2 und 3 müssen zu einem Präzisionsniveau 1 führen.

3. Bei der Freizeitfischerei:

- a) Die Daten aus den jährlichen Schätzungen der Fangmengen müssen zu einem Präzisionsniveau 1 führen.

5. Ausnahmeregeln

1. Erreichen Mitgliedstaaten die in Kapitel III Abschnitt B Teil B1 Ziffer 4 Nummer 2 Buchstaben a und b sowie Nummer 3 Buchstaben a genannten Präzisionsniveaus nicht oder nur zu übermäßigen Kosten, kann ihnen die Kommission auf Empfehlung des STECF im Rahmen einer Ausnahmeregelung gestatten, das Präzisionsniveau zu senken, seltener Beprobungen vorzunehmen oder eine Piloterhebung durchzuführen, jedoch unter der Voraussetzung, dass ihr Ersuchen angemessen belegt und wissenschaftlich begründet ist.

B2. Bestandsbezogene Variablen

1. Variablen

1. Für alle in Anlage VII aufgelisteten Bestände sind folgende Variablen zu erheben:

- a) individuelle Information über das Alter;
- b) individuelle Information über die Länge;
- c) individuelle Information über das Gewicht;

- d) individuelle Information über das Geschlecht;
 - e) individuelle Information über den Reifegrad;
 - f) individuelle Information über die Fruchtbarkeit;
- unter Verwendung der in dieser Anlage VII vorgegebenen Beprobungspläne.
2. Gleichzeitig mit der Erhebung der in Absatz 1 genannten Angaben sind die entsprechenden Informationen über Raum- und Zeitschichten zu erfassen.
 3. Für Wildlachsbestände in den vom ICES festgelegten Referenzflüssen, die in das Ostseegebiet III b-d fließen, werden folgende Variablen gesammelt:
 - a) Information über die Abundanz von Salmlingen,
 - b) Information über die Abundanz von Vorsteckbrut,
 - c) Information über die Zahl flussaufwärts wandernder Individuen.

2. Disaggregationsebene

1. Nähere Angaben zu den erforderlichen Disaggregationsebenen sowie zur Häufigkeit der Erhebung aller Variablen und zu den Beprobungsintensitäten für das Alter finden sich in Anlage VII. Bezüglich der Beprobungsstrategien und der Beprobungsintensitäten gelten die in Kapitel I Abschnitt B aufgestellten Regeln (Präzisionsniveaus und Beprobungsintensitäten).

3. Probenahmestrategie

1. Nach Möglichkeit ist zur Schätzung der Alterszusammensetzung nach Arten und bei Bedarf auch der Wachstumsparameter bei gewerblichen Fängen eine Altersbestimmung vorzunehmen. Ist dies nicht möglich, haben die Mitgliedstaaten hierfür in ihren nationalen Programmen eine Begründung anzugeben.
2. Durch die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten soll gewährleistet werden, dass die Gesamtschätzung der in Anlage VII aufgelisteten Variablen das erforderliche Präzisionsniveau erreicht, doch müssen auch die einzelnen Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass ihre eigenen Beiträge zum gemeinsamen Datensatz ebenfalls dieses Präzisionsniveau erreichen.

4. Präzisionsniveaus

1. Bei Beständen von Arten, deren Alter bestimmt werden kann, sind die Durchschnittsgewichte und -längen für jedes Alter auf dem Präzisionsniveau 3 zu schätzen, und zwar bis zu einem Alter, bei dem die kumulierten Anlandungen für die entsprechenden Altersgruppen mindestens 90 % der nationalen Anlandungen für den betreffenden Bestand ausmachen.
2. Bei Beständen, bei denen eine Bestimmung des Alters nicht möglich ist, bei denen aber eine Wachstumskurve geschätzt werden kann, sind die Durchschnittsgewichte und -längen für jedes Pseudo-Alter (z. B. aus der Wachstumskurve abgeleitet) auf dem Präzisionsniveau 2 zu schätzen, und zwar bis zu einem Alter, bei dem die kumulierten Anlandungen für die entsprechenden Altersgruppen mindestens 90 % der nationalen Anlandungen für den betreffenden Bestand ausmachen.
3. Bei Reifegrad, Fruchtbarkeit und Geschlechtsverhältnis kann zwischen einem Bezug auf das Alter oder auf die Länge gewählt werden, sofern die Mitgliedstaaten, die die entsprechende biologische Beprobung durchführen müssen, Folgendes vereinbart haben:
 - a) Bei Reifegrad und Fruchtbarkeit, berechnet als Anteil reifer Fische, ist innerhalb der Alters- oder Längenspanne, die zwischen 20 % bzw. 90 % der reifen Fische liegt, das Präzisionsniveau 3 zu erreichen;
 - b) beim Geschlechtsverhältnis, berechnet als Anteil weiblicher Tiere, ist das Präzisionsniveau 3 zu erreichen, und zwar bis zu einem Alter bzw. einer Länge, bei dem/der die kumulierten Anlandungen für die entsprechenden Alters- oder Längengruppen mindestens 90 % der nationalen Anlandungen für diesen Bestand ausmachen.

5. Ausnahmeregeln

1. Das nationale Programm eines Mitgliedstaats kann unter folgenden Voraussetzungen die Schätzung der bestandsbezogenen Variablen für Bestände ausschließen, für die TAC und Quoten festgelegt wurden:
 - a) Die betreffenden Quoten müssen in den drei vorangegangenen Jahren im Durchschnitt weniger als 10 % des Gemeinschaftsanteils an der TAC oder weniger als 200 Tonnen ausgemacht haben;
 - b) die Summe aller einschlägigen Quoten von Mitgliedstaaten, deren Zuteilung weniger als 10 % beträgt, muss sich auf weniger als 25 % des Gemeinschaftsanteils an der TAC belaufen.

2. Ist zwar die Voraussetzung unter der vorstehenden Nummer 1 Buchstabe a erfüllt, nicht jedoch die unter Nummer 1 Buchstaben b genannte, können die betreffenden Mitgliedstaaten mit einem koordinierten Programm für ihre gemeinsamen Anlandungen einen gemeinsamen Stichprobenplan erstellen bzw. kann jeder Mitgliedstaat für sich einen weiteren nationalen Stichprobenplan aufstellen, der zur gleichen Präzision führt.
3. Gegebenenfalls können die nationalen Programme bis jeweils zum 1. Februar eines Jahres angepasst werden, um dem Quotenhandel zwischen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen.
4. Bei Beständen, für die keine TAC und Quoten festgelegt wurden und die außerhalb des Mittelmeers vorkommen, gelten die gleichen, unter Ziffer 5 Nummer 1 genannten Regeln mit den durchschnittlichen Anlandungen in den vorangegangenen drei Jahren und der Bezugnahme auf die gesamten Anlandungen der Gemeinschaft aus einem Bestand.
5. Bei Beständen im Mittelmeer die Anlandungen nach Gewicht eines Mittelmeermitgliedstaats für eine Art, die weniger als 10 % der Gesamtanlandungen der Gemeinschaft aus dem Mittelmeer entsprechen oder weniger als 200 Tonnen betragen; ausgenommen davon ist der Rote Thun.

C. Erhebung übergreifender Variablen

1. Variablen

1. Die zu erhebenden Variablen sind in Anlage VIII aufgeführt. Die Daten sind in den in dieser Anlage angegebenen zeitlichen Abständen zu erheben.
2. Es kann zu Verzögerungen zwischen der Bereitstellung von Informationen über die Flottensegmentierung und über den Fischereiaufwand kommen.

2. Disaggregationsebene

1. Die Disaggregationsebene ist in Anlage VIII gemäß den Kriterien in Anlage V angegeben.
2. Der Aggregationsgrad entspricht der geforderten höchsten Disaggregationsebene. Bei dieser Regelung darf eine Zusammenfassung von Zellen unter der Voraussetzung vorgenommen werden, dass mit einer angemessenen statistischen Analyse ihre Machbarkeit nachgewiesen wird. Derartige Zusammenschlüsse müssen von der entsprechenden regionalen Koordinierungssitzung gebilligt werden.

3. Probenahmestrategie

1. Nach Möglichkeit sind übergreifende Daten umfassend zu erheben. Ist dies nicht möglich, haben die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Programmen ihre Beprobungsverfahren zu erläutern.

4. Präzisionsniveaus

1. Die Mitgliedstaaten nehmen in ihren Jahresbericht Angaben zur Datenqualität (Richtigkeit und Genauigkeit) auf.

D. Forschungsreisen auf See

1. Es müssen alle in Anlage IX aufgeführten Forschungsreisen abgedeckt sein.
2. Die Mitgliedstaaten haben in ihren nationalen Programmen für Kontinuität mit früheren Surveykonzepten zu sorgen.
3. Unbeschadet der Ziffern 1 und 2 können Mitgliedstaaten eine Änderung des Aufwands der Forschungsreisen oder des Beprobungsdesigns vorschlagen, sofern dadurch die Qualität der Ergebnisse nicht nachteilig beeinflusst wird. Etwaige Änderungen kann die Kommission nur nach Billigung durch den STECF akzeptieren.

KAPITEL IV

TEILBEREICH BEWERTUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN LAGE DER SEKTOREN AQUAKULTUR UND VERARBEITUNGSINDUSTRIE

A. Erhebung ökonomischer Daten für den Aquakultursektor

1. Variablen

1. Alle in Anlage X aufgeführten Variablen sind jährlich nach Segmenten gemäß der Segmentierung in Anlage XI zu erheben.
2. Statistische Einheit ist das „Unternehmen“, definiert als die kleinste rechtliche Einheit für Buchführungszwecke.

3. Grundgesamtheit sind Unternehmen, deren Haupttätigkeit gemäß der Eurostat-Definition unter dem NACE-Code 05.02 definiert ist: „Teichwirtschaft und Fischzucht“.
4. Landeswährungen sind unter Verwendung der bei der Europäischen Zentralbank (EZB) erhältlichen durchschnittlichen Jahreswechsellkurse in Euro umzurechnen.

2. Disaggregationsebene

1. Die Daten sind nach den in Anlage XI genannten Arten und Produktionsverfahren zu segmentieren. Bei Bedarf können die Mitgliedstaaten weiter nach Unternehmensgröße oder anderen sachdienlichen Kriterien segmentieren.
2. Die Erhebung von Daten über Süßwasserarten ist nicht obligatorisch. Werden diese Daten jedoch erhoben, haben sich die Mitgliedstaaten an die Segmentierung in Anlage XI zu halten.

3. Probenahmestrategie

1. In ihren nationalen Programmen haben die Mitgliedstaaten einschließlich qualitativer Aspekte zu beschreiben, nach welcher Methode sie die einzelnen ökonomischen Variablen geschätzt haben.
2. Wurden die ökonomischen Variablen aus unterschiedlichen Quellen (z. B. Fragebögen, Buchführungsunterlagen) abgeleitet, sorgen die Mitgliedstaaten für deren Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit.

4. Präzisionsniveaus

1. Die Mitgliedstaaten nehmen in ihren Jahresbericht Angaben zur Datenqualität (Richtigkeit und Genauigkeit) auf.

B. Erhebung von Wirtschaftsdaten über die Verarbeitungsindustrie

1. Variablen

1. Alle in Anlage XII aufgeführten Variablen sind jährlich für die Grundgesamtheit zu erheben.
2. Grundgesamtheit sind Unternehmen, deren Haupttätigkeit gemäß der Eurostat-Definition unter dem NACE-Code 15.20 definiert ist: „Fischverarbeitung“.
3. Es sei darauf hingewiesen, dass die von den Mitgliedstaaten gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 852/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Lebensmittelhygiene ⁽¹⁾, (EG) Nr. 853/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 mit Hygienevorschriften für Lebensmittel tierischen Ursprungs ⁽²⁾ und (EG) Nr. 854/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über amtliche Kontrollen von zum menschlichen Verzehr bestimmten Erzeugnissen tierischen Ursprungs ⁽³⁾ verwendeten Codes zusätzlich für die Gegenprüfung und Ermittlung von Unternehmen verwendet werden können, die unter NACE-Code 15.20 eingereiht sind.
4. Landeswährungen sind unter Verwendung der bei der Europäischen Zentralbank (EZB) erhältlichen durchschnittlichen Jahreswechsellkurse in Euro umzurechnen.

2. Disaggregationsebene

1. Statistische Einheit für die Datenerhebung ist das „Unternehmen“, definiert als die kleinste rechtliche Einheit für Buchführungszwecke.
2. Bei Unternehmen, die zwar Fischverarbeitung betreiben, allerdings nicht als Haupttätigkeit, ist die Erhebung folgender Daten im ersten Jahr jedes Programmplanungszeitraums zwingend vorgeschrieben:
 - a) Anzahl der Unternehmen;
 - b) mit der Fischverarbeitung erzielter Umsatz.

⁽¹⁾ ABl. L 139 vom 30.4.2004, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 139 vom 30.4.2004, S. 55.

⁽³⁾ ABl. L 139 vom 30.4.2004, S. 206.

3. Probenahmestrategie

1. In ihren nationalen Programmen haben die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung qualitativer Aspekte zu beschreiben, nach welcher Methode sie die einzelnen ökonomischen Variablen geschätzt haben.
2. Wurden die ökonomischen Variablen aus unterschiedlichen Quellen (z. B. Fragebögen, Buchführungsunterlagen) abgeleitet, sorgen die Mitgliedstaaten für deren Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit.

4. Präzisionsniveaus

1. Die Mitgliedstaaten nehmen in ihren Jahresbericht Angaben zur Datenqualität (Richtigkeit und Genauigkeit) auf.

KAPITEL V

TEILBEREICH BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN DES FISCHEREISEKTORS AUF DAS MARINE ÖKOLOGISCHES SYSTEM

1. Variablen

1. Zur Berechnung der in Anlage XIII aufgeführten Indikatoren sind die in Anlage XIII genannten Daten jährlich zu erheben; davon ausgenommen sind Daten, die auf stärker disaggregierten Ebenen zu erheben sind.
2. Die in Anlage XIII aufgeführten Daten sind auf nationaler Ebene zu erheben, damit die Endnutzer die Indikatoren wie in Anlage II aufgeführt im passenden geografischen Maßstab berechnen können.

2. Disaggregationsebene

1. Es ist die Disaggregationsebene zu verwenden, die in den Spezifikationen in Anlage XIII beschrieben ist.

3. Probenahmestrategie

1. Die Mitgliedstaaten wenden die in den Spezifikationen in Anlage XIII aufgeführten Empfehlungen an.

4. Präzisionsniveaus

1. Die Mitgliedstaaten wenden die in den Spezifikationen in Anlage XIII aufgeführten Empfehlungen an.

KAPITEL VI

TEILBEREICH VERWALTUNG UND NUTZUNG DER UNTER DIE RAHMENREGELUNG FÜR DIE DATENERHEBUNG FALLENDEN DATEN

A. Datenverwaltung

1. Im Hinblick auf die unter dieses Gemeinschaftsprogramm fallenden Daten deckt dieser Teilbereich Folgendes ab: den Aufbau von Datenbanken, die Dateneingabe (Speicherung), die Qualitätskontrolle und Validierung von Daten sowie die Verarbeitung von Primärdaten zu detaillierten oder aggregierten Datensätzen gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 199/2008.
2. Er umfasst ferner die Verarbeitung sozioökonomischer Primärdaten zu Metadaten gemäß Artikel 13 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 199/2008.
3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf Ersuchen der Kommission die in Absatz 2 genannten Angaben zum Verarbeitungsprozess vorgelegt werden können.

B. Datennutzung

1. Dieser Teilbereich behandelt die Zusammenstellung von Datensätzen und deren Verwendung im Hinblick auf wissenschaftliche Analysen als Grundlage für Empfehlungen zum Fischereimanagement gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 199/2008.
2. Er enthält Schätzungen biologischer Variablen (Alter, Gewicht, Geschlecht, Reife und Fruchtbarkeit) für die in Anlage VII genannten Bestände, die Vorbereitung von Datensätzen für Bestandsbewertungen sowie die bioökonomische Modellbildung und die entsprechenden wissenschaftlichen Analysen.

Liste der Anlagen

Anlage Nr.	Titel
I	Gebietsunterteilung nach regionalen Fischereiorganisationen
II	Gebietsunterteilung nach Region
III	Flottensegmentierung je Region
IV	Fischereitätigkeit (Metier) je Region
V	Disaggregationsebenen
VI	Liste der ökonomischen Variablen
VII	Liste der biologischen Variablen mit Spezifikation für die Beprobung der Arten
VIII	Liste der übergreifenden Variablen mit Beprobungsspezifikation
IX	Liste der Forschungsreisen auf See
X	Liste der ökonomischen Variablen für den Aquakultursektor
XI	Segmentierung für die Erhebung von Daten zur Aquakultur
XII	Liste der ökonomischen Variablen für den Sektor Verarbeitungsindustrie
XIII	Definition von Umweltindikatoren zur Messung der Auswirkungen der Fischerei auf das marine Ökosystem

Anlage I

Gebietsunterteilung nach regionalen Fischereiorganisationen

	I.C.E.S.	N.A.F.O	I.C.C.A.T	G.F.C.M.	C.C.A.M.L.R.	IOTC	Sonstige
Ebene 1	Gebiet	Gebiet	FAO-Gebiet	Gebiet z. B. 37 Mittelmeer und Schwarzes Meer	Gebiet z. B. 48	FAO-Gebiet	FAO-Gebiet
Ebene 2	Untergebiet z. B. 27.IV Nordsee	Untergebiet z. B. 21.2 Labrador	FAO-Untergebiet	Untergebiet z. B. 37.1 Westen	Untergebiet z. B. 48.1 Antarktische Halbinsel	FAO-Untergebiet	FAO-Untergebiet
Ebene 3	Division z. B. 27.IV c	Division z. B. 21.1. H	Division 5° × 5°	Division z. B. 37.1.2 Golfe du Lion	Division z. B. 58.5.1 Kerguelen- Inseln	Division 5° × 5°	Division 5° × 5°
Ebene 4	Unterdive- sion z. B. 27.III. c.22			GSA z. B. GSA 1			
Ebene 5	Rechteck 30' × 1°	Rechteck	Rechteck 1° × 1°		Rechteck 30' × 1°	Rechteck 1° × 1°	Rechteck 1° × 1°

Anlage II

Gebietsunterteilung nach Region

	Subregion/Fanggrund ⁽¹⁾	Region	Supraregion
Ebene	1	2	3
	Gruppierung räumlicher Einheiten der Ebene 4 gemäß Anlage I (ICES-Unterdivision)	Ostsee (ICES-Gebiete III b-d)	Ostsee (ICES-Gebiete III b-d), Nordsee (ICES-Gebiete IIIa, IV und VII d) und östliche Arktis (ICES-Gebiete I und II) sowie Nordatlantik (ICES-Gebiete V-XIV und NAFO-Gebiete)
	Gruppierung räumlicher Einheiten der Ebene 3 gemäß Anlage I (ICES-Unterdivision)	Nordsee (ICES-Gebiete IIIa, IV und VII d) und östliche Arktis (ICES-Gebiete I und II)	
	Gruppierung räumlicher Einheiten der Ebene 3 gemäß Anlage I (ICES-/NAFO-Unterdivision)	Nordatlantik (ICES-Gebiete V-XIV und NAFO-Gebiete)	
	Gruppierung räumlicher Einheiten der Ebene 4 gemäß Anlage I (GSA)	Mittelmeer und Schwarzes Meer	Mittelmeer und Schwarzes Meer
	Beprobungsuntergebiete der RFO (ohne GFCM)	Sonstige Regionen, in denen EU-Fischereifahrzeuge zum Fang ausfahren, und die von einer RFO verwaltet werden, deren Vertragspartei die Gemeinschaft ist oder bei der sie Beobachterstatus hat (z. B. ICCAT, IOTC, CECAF usw.)	Sonstige Regionen

⁽¹⁾ Die Subregionen oder Fanggründe werden von den Mitgliedstaaten für den ersten Programmplanungszeitraum (2009-2010) festgelegt; danach können sie von den regionalen Koordinierungssitzungen neu festgelegt werden und bei Bedarf vom STECF gebilligt werden. Diese Ebene sollte zu den bestehenden geografischen Unterteilungen passen.

Anlage III

Flottensegmentierung nach Region

		Längenklassen (Lüa) ⁽¹⁾					
		0-<10 m 0-<6 m	10-<12 m 6-<12 m	12-<18 m	18-<24 m	24-<40 m	40 m oder länger
Aktive Fischereifahrzeuge:							
Einsatz beweglicher Fanggeräte	Baumkurrenfänger						
	Grundschieppnetzfisher und/oder Grund- Wadenfisher						
	Pelagischer Schleppnetzfänger						
	Pelagischer Wadenfänger						
	Dredgenfisher						
	Fischereifahrzeuge mit anderem beweg- lichem Fanggerät						
	Fischereifahrzeuge, die ausschließlich unter- schiedliche bewegliche Fanggeräte einsetzen						
Einsatz stationärer Fanggeräte	Fischereifahrzeuge, die Haken einsetzen	(²)	(²)				
	Treibnetz- oder Stellnetzfisher						
	Fischereifahrzeuge, die Reusen und/oder Fallen einsetzen						
	Fischereifahrzeuge mit anderem stationärem Fanggerät						
	Fischereifahrzeuge, die ausschließlich unter- schiedliche stationäre Fanggeräte einsetzen						
Einsatz von unter- schiedlichen Fang- geräten	Fischereifahrzeuge, die aktives und passives Fanggerät einsetzen						
Inaktive Fischereifahrzeuge							

(¹) Für Fischereifahrzeuge im Mittelmeer und im Schwarzen Meer mit einer Länge von weniger als 12 Metern lauten die Längenklassen 0-<6, 6-<12 Meter. Für alle anderen Regionen gelten die Längenklassen 0-<10 und 10-<12 Meter.

(²) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12m, die im Mittelmeer und im Schwarzen Meer passives Fanggerät einsetzen, können nach Fanggerätetyp disaggregiert werden.

Anlage IV

Fischereittigkeit (Metier) je Region

1. Ostsee (ICES-Unterddivisionen 22-32)

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen (Lia) in m						
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenff- nung und sonstige Selektier- vorrich- tungen	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +	
Fangtätigkeit	Schlepp- netze	Grund- schlepp- netze	Grundschlepp- netz [OTB]	Krebstiere	(a)							
				Grundfische	(a)							
				Kleine pelagische Fische	(a)							
				Suwasserarten	(a)							
			Mehrfachgrund- schleppnetz [OTT]	Krebstiere	(a)							
				Grundfische	(a)							
				Kleine pelagische Fische	(a)							
			Zweischiff- grundschlepp- netz	Grundfische	(a)							
				Kleine pelagische Fische	(a)							
				Suwasserarten	(a)							
			Pelagische Schlepp- netze	Schwimm- schleppnetz [OTM]	Grundfische	(a)						
					Kleine pelagische Fische	(a)						
		Suwasserarten			(a)							
		Zweischiff- schwimm- schleppnetz [PTM]		Grundfische	(a)							
				Kleine pelagische Fische	(a)							
				Suwasserarten	(a)							

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen (L _{ia}) in m						
Tätigkeit	Fanggeräteklasse	Fanggerätegruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöffnung und sonstige Selektivvorrichtungen	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +	
	Haken und Leinen	Angeln	Handleinen [LHP] und mechanisierte Angelleinen [LHM]	Alle Fische	(^a)							
				Langleinen	Treibangleinen [LLD]	Kleine pelagische Fische	(^a)					
		Anadrome Arten	(^a)									
		Grundangleinen [LLS]	Grundfische		(^a)							
			Kleine pelagische Fische	(^a)								
			Süßwasserarten	(^a)								
			Anadrome Arten	(^a)								
		Katadrome Arten	(^a)									
			Fallen	Fallen	Reusen und Fallen [FPO] (^c)	Grundfische	(^a)					
	Kleine pelagische Fische					(^a)						
	Süßwasserarten					(^a)						
	Anadrome Arten					(^a)						
	Katadrome Arten					(^a)						
	Garnreusen [FYK] (^c)				Grundfische	(^a)						
					Kleine pelagische Fische	(^a)						
Süßwasserarten					(^a)							
Anadrome Arten					(^a)							
Katadrome Arten					(^a)							
Nicht bedeckte stationäre Reusen [FPN]	Grundfische				(^a)							
	Kleine pelagische Fische				(^a)							
	Süßwasserarten				(^a)							
	Anadrome Arten				(^a)							
	Katadrome Arten				(^a)							

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen (Lüa) in m					
						< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöff- nung und sonstige Selektier- vor- richtungen						
	Netze	Netze	Trammelnetz (Mehrwandnetz) [GTR]	Grundfische	^(a)						
				Kleine pelagische Fische	^(a)						
				Süßwasserarten	^(a)						
			Stellnetz (veran- kert) [GNS]	Grundfische	^(a)						
				Kleine pelagische Fische	^(a)						
				Süßwasserarten	^(a)						
				Anadrome Arten	^(a)						
			Katadrome Arten	^(a)							
	Waden	Umschlie- ßungs- netze	Ringwade [PS]	Kleine pelagische Fische	^(a)						
			Waden	Schottische Wade (Snurre- wade ohne Anker) [SSC]	Grundfische pelagische Fische	^(a)					
		Süßwasserarten			^(a)						
		Snurrewade mit Anker [SDN]		Grundfische pelagische Fische	^(a)						
				Kleine pelagische Fische	^(a)						
		Zweischiffwade [SPR]	Grundfische pelagische Fische	^(a)							
Boots- [SB] und Schiffwade [SV]	Alle Fische	^(a)									
Fehlende Angaben zur Fangtätigkeit				Fehlende Angaben zur Fangtätigkeit							
Fangfremde Tätigkeiten				Fangfremde Tätigkeiten							
Inaktiv				Inaktiv							
Freizeitfischerei				Nur für folgende Arten: Lachs, Dorsch, Aal	Entfällt	Alle Klassen von Fischereifahrzeugen (sofern vor- handen) zusammen					

^(a) Gemäß Definition in den Verordnungen (EG) Nr. 88/98 und (EG) Nr. 2187/2005 des Rates.

^(b) Der zurückbehaltene Fanganteil sollte, soweit möglich, auf Ebene der Fangfahrten oder des Fangvorgangs nach der Zielartengruppe (Krebstiere, Grundfische, usw.) aufgeschlüsselt und nach Gewicht oder — im Falle wertvoller Arten (z. B. *Nephrops*, Garnelen) — nach Gesamtgewicht sortiert werden. Die Zielart, die an erster Stelle steht, sollte als die in die Matrix einzusetzende Zielart betrachtet werden.

^(c) Einschließlich Aal in den Aalbewirtschaftungsgebieten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1100/2007 des Rates.

Anmerkung:

Gegebenenfalls werden Pilotstudien durchgeführt, um Protokolle für die Überwachung der Aalfischerei im Binnenland zu erstellen.

2. Nordsee (ICES-Gebiete IIIa, IV und VIId) und östliche Arktis (ICES-Gebiete I und II)

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m							
						< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +		
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöff- nung und sonstige Selektier- vorrichtungen								
Fangtätigkeit	Dredgen	Dredgen	Bootdredgen [DRB]	Weichtiere	(^a)								
			Mechanisierte Dredge [HMD]	Weichtiere	(^a)								
	Schlepp- netze	Grund- schlepp- netze	Grundslepp- netz [OTB]	Weichtiere	(^a)								
				Krebstiere	(^a)								
				Grundfische	(^a)								
				Mischung aus Krebstie- ren und Grundfischen	(^a)								
				Mischung aus Kopffü- ßern und Grundfischen	(^a)								
				Kleine pelagische Fische	(^a)								
				Tiefseearten	(^a)								
				Mischung aus pelagi- schen Fischen und Grundfischen	(^a)								
			Mischung aus Grundfi- schen und Tiefseearten	(^a)									
			Mehrfachgrund- schleppnetz [OTT]	Weichtiere	(^a)								
				Krebstiere	(^a)								
				Grundfische	(^a)								
				Tiefseearten	(^a)								
				Mischung aus Krebstie- ren and Grundfischen	(^a)								
				Mischung aus pelagi- schen Fischen und Grundfischen	(^a)								
			Zweischiff- grundslepp- netz [PTB]	Grundfische	(^a)								
				Krebstiere	(^a)								
				Kleine pelagische Fische	(^a)								
			Baumkurre [TBB]	Krebstiere	(^a)								
				Grundfische	(^a)								
	Mischung aus Krebstie- ren und Grundfischen	(^a)											
	Pelagische Schlepp- netze	Schwimm- schleppnetz [OTM]	Kleine pelagische Fische	(^a)									
			Grundfische	(^a)									
		Zweischiff- schwimm- schleppnetz [PTM]	Kleine pelagische Fische	(^a)									
			Grundfische	(^a)									

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m					
						< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöff- nung und sonstige Selektier- vor- richtungen						
	Haken und Leinen	Angeln und Lei- nen	Handleinen [LHP] und mechanisierte Angelleinen [LHM]	Alle Fische	(^a)						
		Langleinen	Grundlanglei- nen [LLS]	Grundfische	(^a)						
	Fallen	Fallen (^c)	Reusen und Fal- len [FPO]	Weichtiere	(^a)						
				Krebstiere	(^a)						
				Alle Fische	(^a)						
			Garnreusen [FYK]	Katadrome Arten	(^a)						
	Netze	Netze	Trammelnetz (Mehrwandnetz) [GTR]	Grundfische	(^a)						
			Stellnetz (veran- kert) [GNS]	Kleine pelagische Fische	(^a)						
				Grundfische	(^a)						
				Krebstiere	(^a)						
			Treibnetz [GND]	Kleine pelagische Fische	(^a)						
				Grundfische	(^a)						
	Waden	Umschlies- sungsnetze	Ringwade [PS]	Kleine pelagische Fische	(^a)						
			Waden	Schottische Wade (Snurre- wade ohne Anker) [SSC]	Grundfische	(^a)					
				Snurrewade mit Anker [SDN]	Grundfische	(^a)					
				Zweischiffwade [SPR]	Grundfische	(^a)					
				Boots- [SB] und Schiff- wade [SV]	Alle Fische	(^a)					
Sonstige	Sonstige	Glasaalfang	Glasaal	(^a)							
Verschie- dene	Verschie- dene			(^a)							
Fangfremde Tätigkeiten				Fangfremde Tätigkeiten							
Inaktiv				Inaktiv							
Freizeitfischerei				Nur für folgende Arten: Kabeljau, Aal	Entfällt	Alle Klassen von Fischereifahrzeugen (sofern vor- handen) zusammen					

(^a) Gemäß den Definitionen in den Verordnungen (EWG) Nr. 1899/85, (EWG) Nr. 1638/87 und der Verordnung (EG) Nr. 850/98 des Rates, und der Verordnungen (EG) Nr. 2056/2001 und Nr. 494/2002 der Kommission sowie der Verordnung (EG) Nr. 40/2008 des Rates.

(^b) Der zurückbehaltene Fanganteil sollte, soweit möglich, auf Ebene der Fangfahrten oder des Fangvorgangs nach Zielarten (Krebstiere, Kopffüßer, Grundfische, usw.) aufgeschlüsselt und nach Gewicht oder — im Falle wertvoller Arten (z. B. *Nephrops*, Thunfisch) — nach Gesamtgewicht sortiert werden. Die Zielart, die an erster Stelle steht, sollte als die in die Matrix einzusetzende Zielart betrachtet werden.

(^c) Einschließlich Aal in den Aalbewirtschaftungsgebieten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1100/2007 des Rates.

Anmerkung:

Gegebenenfalls werden Pilotstudien durchgeführt, um Protokolle für die Überwachung der Aalfischerei im Binnenland zu erstellen.

3. Nordatlantik (ICES-Gebiete V-XIV und NAFO-Gebiete)

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m					
						< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöff- nung und sonstige Selektier- vorrichtungen						
Fangtätigkeiten	Dredgen	Dredgen	Bootdredge [DRB]	Weichtiere	(^a)						
			Mechanisierte Dredge [HMD]	Weichtiere	(^a)						
	Schlepp- netze	Grund- schlepp- netze	Grundschlepp- netz [OTB]	Weichtiere	(^a)						
				Krebstiere	(^a)						
				Grundfische	(^a)						
				Mischung aus Krebstie- ren und Grundfischen	(^a)						
				Mischung aus Kopffü- ßern und Grundfischen	(^a)						
				Kleine pelagische Fische	(^a)						
				Tiefseearten	(^a)						
				Mischung aus pelagi- schen Fischen und Grundfischen	(^a)						
			Mehrfachgrund- schleppnetz [OTT]	Mischung aus Grundfi- schen und Tiefseearten	(^a)						
				Weichtiere	(^a)						
				Krebstiere	(^a)						
				Grundfische	(^a)						
				Tiefseearten	(^a)						
				Mischung aus Krebstie- ren und Grundfischen	(^a)						
			Zweischiff- grundschlepp- netz [PTB]	Grundfische	(^a)						
				Krebstiere	(^a)						
				Kleine pelagische Fische	(^a)						
			Baumkurre [TBB]	Krebstiere	(^a)						
				Grundfische	(^a)						
				Mischung aus Krebstie- ren und Grundfischen	(^a)						
				Mischung aus Grundfi- schen und Kopffüßern	(^a)						
			Pelagische Schlepp- netze	Schwimm- schleppnetz [OTM]	Kleine pelagische Fische	(^a)					
					Grundfische	(^a)					
				Zweischiff- schwimm- schleppnetz [PTM]	Kleine pelagische Fische	(^a)					
					Große pelagische Fische	(^a)					
					Grundfische	(^a)					

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m							
						< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +		
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöff- nung und sonstige Selektiervor- richtungen								
Haken und Leinen	Angeln und Leinen	Handleinen [LHP] und mechanisierte Angelleinen [LHM]	Alle Fische	(^a)									
			Kopffüßer	(^a)									
		Schleppangeln [LTL]	Große pelagische Fische	(^a)									
		Langleinen	Treibangleinen [LLD]	Große pelagische Fische	(^a)								
				Grundfische	(^a)								
				Tiefseearten	(^a)								
			Grundlan- gleinen [LLS]	Tiefseearten	(^a)								
		Grundfische	(^a)										
		Fallen	Fallen (^c)	Reusen und Fallen [FPO]	Weichtiere	(^a)							
					Krebstiere	(^a)							
	Alle Fische				(^a)								
	Garnreusen [FYK]			Katadrome Arten	(^a)								
				Bodenlebende Arten	(^a)								
	Nicht bedeckte stationäre Reusen [FPN]			Große pelagische Fische	(^a)								
	Netze			Netze	Trammelnetz (Mehrwandnetz) [GTR]	Grundfische	(^a)						
		Stellnetz (veran- kert) [GNS]	Kleine pelagische Fische			(^a)							
		Grundfische	(^a)										
		Krebstiere	(^a)										
		Tiefseearten	(^a)										
Treibnetz [GND]		Kleine pelagische Fische	(^a)										
		Grundfische	(^a)										
Waden	Umschlies- sungsnetze	Ringwade [PS]	Kleine pelagische Fische	(^a)									
			Große pelagische Fische	(^a)									
	Waden	Schottische Wade (Snurre- wade ohne Anker) [SSC]	Grundfische	(^a)									
		Snurrewade mit Anker [SDN]	Grundfische	(^a)									
		Zweischiffwade [SPR]	Grundfische	(^a)									
		Boots- [SB] und Schiffwade [SV]	Alle Fische	(^a)									
Sonstige	Sonstige	Glasaalfang	Glasaal	(^a)									
Verschie- dene (angeben)	Verschie- dene (angeben)			(^a)									

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _{üa} in m					
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöff- nung und sonstige Selektier- vorrichtungen	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
Fangfremde Tätigkeiten				Fangfremde Tätigkeiten							
Inaktiv				Inaktiv							
Freizeitfischerei				Nur für folgende Arten: Lachs, Wolfsbarsch, Aal (nur für ICES-Gebiete)	Entfällt	Alle Klassen von Fischereifahrzeugen (sofern vor- handen) zusammen					

^(a) Gemäß den Definitionen in den Verordnungen (EG) Nrn. 850/98 und der Verordnung (EG) Nr. 2549/2000 des Rates, und der Verordnung (EG) Nr. 2056/2001 und der Verordnung (EG) Nr. 494/2002 der Kommission sowie den Verordnungen (EG) Nr. 1386/2007 des Rates und Nr. 40/2008 des Rates.

^(b) Der zurückbehaltene Fanganteil sollte, soweit möglich, auf Ebene der Fangfahrten oder des Fangvorgangs nach Zielarten (Krebstiere, Kopffüßer, Grundfische usw.) aufgeschlüsselt und nach Gewicht oder — im Falle wertvoller Arten (z. B. *Nephrops*, Thunfisch) — nach Gesamtgewicht sortiert werden. Die Zielart, die an erster Stelle steht, sollte als die in die Matrix einzusetzende Zielart betrachtet werden.

^(c) Einschließlich Aal in den Aalbewirtschaftungsgebieten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1100/2007.

Anmerkung:

Gegebenenfalls werden Pilotstudien durchgeführt, um Protokolle für die Überwachung der Aalfischerei im Binnenland zu erstellen.

4. Mittelmeer und Schwarzes Meer

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _{üa} in m					
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(a)	Maschenöff- nung und sonstige Selektier- vorrichtungen	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
Fangtätigkeit	Dredgen	Dredgen	Bootsdredge [DRB]	Weichtiere	^(a)						
	Schlepp- netze	Grund- schlepp- netze	Grundschlepp- netz [OTB]	Grundfischarten	^(a)						
				Tiefseearten ^(b)	^(a)						
				Mischung aus Grundfi- schen und Tiefsee- arten ^(b)	^(a)						
			Mehrfach- schleppnetz [OTT]	Bodenlebende Arten	^(a)						
			Zweischiff- grundschlepp- netz [PTB]	Bodenlebende Arten	^(a)						
			Baumkurre [TBB]	Bodenlebende Arten	^(a)						
	Pelagische Schlepp- netze		Schwimm- schleppnetz [OTM]	Mischung von boden- lebenden Arten und pelagischen Arten	^(a)						
			Zweischiff- schwimm- schleppnetz [PTM]	Kleine pelagische Fische	^(a)						

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m					
Tätigkeit	Fanggeräteklasse	Fanggerätegruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe (e)	Maschenöffnung und sonstige Selektivvorrichtungen	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
	Haken und Leinen	Angeln	Handleinen [LHP] und mechanisierte Angelleinen [LHM]	Alle Fische	(e)						
				Kopffüßer	(e)						
			Schleppangeln [LTL]	Große pelagische Fische	(e)						
		Reihenangeln	Treibangleinen [LLD]	Große pelagische Fische	(e)						
			Grundangleinen [LLS]	Grundfische	(e)						
Fallen	Fallen (e)	Reusen und Fallen [FPO]	Garnreusen [FYK]	Bodenlebende Arten	(e)						
				Katadrome Arten	(e)						
			Bodenlebende Arten	(e)							
		Nicht bedeckte stationäre Reusen [FPN]	Große pelagische Fische	(e)							
Netze	Netze	Trammelnetz (Mehrwandnetz) [GTR]	Stellnetz (verankert) [GNS]	Bodenlebende Arten	(e)						
				Große und kleine pelagische Fische	(e)						
		Treibnetz [GND]	Bodenlebende Arten	(e)							
			Kleine pelagische Fische	(e)							
			Grundfische	(e)							
Waden	Umschließungsnetze	Ringwade [PS]	Lamparanetze [LA]	Kleine pelagische Fische	(e)						
				Große pelagische Fische	(e)						
		Große und kleine pelagische Fische	(e)								
	Waden	Schottische Wade (Snurrewade ohne Anker) [SSC]	Bodenlebende Arten	(e)							
		Snurrewade mit Anker [SDN]	Bodenlebende Arten	(e)							
		Zweischiffwade [SPR]	Bodenlebende Arten	(e)							
		Boots- [SB] und Schiffwade [SV]	Bodenlebende Arten	(e)							
Sonstige	Sonstige	Glasaalfang	Glasaal	(e)							
Verschiedene (angeben)	Verschiedene (angeben)			(e)							

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m					
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(e)	Maschenöff- nung und sonstige Selektivvor- richtungen	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
Fangfremde Tätigkeiten				Fangfremde Tätigkeiten							
Inaktiv				Inaktiv							
Freizeitfischerei				Nur für folgende Arten: Roter Thun, Aal	Entfällt	Alle Klassen von Fischereifahrzeugen (sofern vor- handen) zusammen					

^(e) Gemäß Definition in der Verordnung (EG) Nr. 1967/2006 des Rates.

^(f) Bezieht sich nur auf die Tiefseegarnelen *Aristaeomorpha foliacea* und *Aristeus antennatus*, zwei Arten, die nicht unter die Begriffsbestimmung von Tiefseearten in der Verordnung (EG) Nr. 2347/2002 des Rates fallen.

^(g) Der zurückbehaltene Fanganteil sollte, soweit möglich, auf Ebene der Fangfahrten oder des Fangvorgangs nach Zielarten (Krebstiere, Kopffüßer, Grundfische usw.) aufgeschlüsselt und nach Gewicht oder — im Falle wertvoller Arten (z. B. *Nephrops*, *Thunfisch*) — nach Gesamtgewicht sortiert werden. Die Zielart, die an die erste Stelle gelangt, sollte als die in die Matrix einzusetzende Zielart betrachtet werden.

^(h) Einschließlich Aal in den Aalbewirtschaftungsgebieten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1100/2007.

Anmerkung:

Gegebenenfalls werden Pilotstudien durchgeführt, um Protokolle für die Überwachung der Aalfischerei im Binnenland zu erstellen.

5. Sonstige Regionen, in denen EU-Fischereifahrzeuge Fischfang betreiben und die von RFO verwaltet werden, deren Vertragspartei die Gemeinschaft ist oder bei der sie Beobachterstatus hat (z. B. ICCAT, IOTC, CECAF usw.)

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m					
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöff- nung und sonstige Selektivvor- richtungen	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
Fangtätigkeit	Schlepp- netze	Grund- schlepp- netze	Grundschlepp- netz [OTB]	Krebstiere	^(e)						
				Grundfische	^(e)						
				Mischung aus Kopffü- ßern und Grundfischen	^(e)						
			Mehrfachgrund- schleppnetz [OTT]	Krebstiere	^(e)						
		Pelagische Schlepp- netze	Schwimm- schleppnetz [OTM]	Kleine pelagische Fische	^(e)						
	Haken und Leinen	Angeln und Lei- nen	Handleinen [LHP] und mechanisierte Angelleinen [LHM]	Große pelagische Fische	^(e)						
				Grundfische	^(e)						
		Langleinen	Treibangleinen [LLD]	Große pelagische Fische	^(e)						
				Grundfische	^(e)						
	Fallen	Fallen	Reusen [FPO] und Fallen [FIX]	Krebstiere	^(e)						
Alle Fische				^(e)							

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Ebene 4	Ebene 5	Ebene 6	Längenklassen L _ü a in m					
Tätigkeit	Fanggeräte- klasse	Fanggeräte- gruppen	Art des Fanggeräts	Zielartengruppe ^(b)	Maschenöffnung und sonstige Selektivvor- richtungen	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 und +
	Netze	Netze	Trammelnetz (Mehrwandnetz) [GTR]	Grundfische	^(a)						
			Stellnetz (verankert) [GNS]	Grundfische	^(a)						
			Treibnetz [GND]	Grundfische	^(a)						
	Waden	Umschließungsnetze	Ringwade [PS]	Kleine pelagische Fische	^(a)						
				Große pelagische Fische	^(a)						
	Verschiedene (angeben)	Verschiedene (angeben)				^(a)					
Fangfremde Tätigkeiten				Fangfremde Tätigkeiten							
Inaktiv				Inaktiv							

^(a) Gemäß den Begriffsbestimmungen in den Verordnungen (EG) Nrn. 600/2004, 830/2004, 115/2006, 563/2006, 764/2006, 805/2006, 1562/2006, 1563/2006, 1801/2006, 2027/2006, 450/2007, 753/2007, 893/2007, 894/2007, 1386/2007, 1446/2007, 31/2008, 241/2008 und 242/2008 des Rates.

^(b) Der zurückbehaltene Fanganteil sollte, soweit möglich, auf Ebene der Fangfahrten oder des Fangvorgangs nach Zielarten (Krebstiere, Kopffüßer, Grundfische usw.) aufgeschlüsselt und nach Gewicht oder — im Falle wertvoller Arten (z. B. *Nephrops*, *Thunfisch*) — nach Gesamtgewicht sortiert werden. Die Zielart, die an erster Stelle steht, sollte als die in die Matrix einzusetzende Zielart betrachtet werden.

Anlage V

Bei der Datenerhebung verwendete Disaggregationsebenen

		Subregionen oder Fanggründe	Regionen	Supraregionen
		1	2	3
Metier Flottensegment (Zelle)	A	A1	A2	A3
Metier	B	B1	B2	B3
Flottensegment	C	C1	C2	C3

Anmerkung:

In Anbetracht der Tatsache, dass der Ort, an dem der Fangtätigkeit nachgegangen wird, auf Subregionen, Regionen oder Supraregionen verweisen könnte, werden in dieser Anlage die verschiedenen Ebenen für die Datenerhebung (oder Datendisaggregation) zusammengefasst.

Anlage VI

Liste der ökonomischen Variablen

Variablengruppe	Variable	Spezifikation für die Datenerhebung ⁽¹⁹⁾	Einheit	Definition Strukturelle Unternehmensstatistik Verordnung (EG) Nr. 2700/98 der Kommission	Leitfaden
Einkommen	Bruttowert der Anlandungen	übergreifend	EUR	12 11 0 ausschl. Absatz 4	
	Einkommen aus der Verpachtung von Quoten oder anderen Fangrechten		EUR	12 11 0 ausschl. Absatz 4	
	Direktsubventionen ⁽¹⁾		EUR	12 11 0 ausschl. Absatz 4	
	Sonstiges Einkommen ⁽²⁾		EUR	12 11 0 ausschl. Absatz 4	
Personalaufwendungen	Löhne und Gehälter für die Mannschaft ⁽³⁾		EUR	13 31 0	
	Kalkulatorischer Wert unbezahlter Arbeit ⁽⁴⁾		EUR EUR	13 32 0	
Energiekosten	Energiekosten ⁽⁵⁾		EUR	20 11 0 (13 11 0)	
Reparatur- und Wartungskosten	Reparatur- und Wartungskosten ⁽⁶⁾		EUR	(13 11 0)	ESVG ⁽²⁰⁾ 3.70. e) (1) (2)
Sonstige Betriebskosten	Variable Kosten ⁽⁷⁾		EUR	(13 11 0)	
	Nicht variable Kosten ⁽⁸⁾		EUR	(13 11 0)	
	Pacht-/Mietzahlungen für Quoten oder andere Fangrechte		EUR	(13 11 0)	
Kapitalkosten	Jährliche Abschreibung ⁽⁹⁾		EUR		ESVG 6.02 bis 6.05.
Kapitalwert	Kapitalwert: Abgeschriebener Wiederbeschaffungswert ⁽¹⁰⁾		EUR		ESVG 7.09 bis 7.24
	Kapitalwert: Abgeschriebener historischer Wert ⁽¹⁰⁾		EUR		ESVG 7.09 bis 7.24
	Wert von Quoten und anderen Fangrechten ⁽¹¹⁾		EUR		ESVG 7.09 bis 7.24
Investitionen	Investitionen in das materielle Kapital ⁽¹²⁾		EUR	15 11 0	ESVG 3.102 bis 3.111.
Finanzielle Position	Verschuldungsgrad ⁽¹³⁾		%		
Beschäftigung	Beschäftigte Mannschaft ⁽¹⁴⁾		Anzahl	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ESVG 11.32 bis 11.34
	VZÄ National ⁽¹⁵⁾		Anzahl	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ESVG 11.32 bis 11.34
	VZÄ harmonisiert ⁽¹⁶⁾		Anzahl	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ESVG 11.32 bis 11.34

Variablengruppe	Variable	Spezifikation für die Datenerhebung ⁽¹⁹⁾	Einheit	Definition Strukturelle Unternehmensstatistik Verordnung (EG) Nr. 2700/98 der Kommission	Leitfaden
Flotte	Anzahl	übergreifend	Anzahl	entfällt	entfällt
	Mittlere Gesamtlänge (Lüa)	übergreifend	Meter	entfällt	entfällt
	Mittlere Tonnage der Fischereifahrzeuge	übergreifend	BRZ	entfällt	entfällt
	Mittlere Maschinenleistung der Fischereifahrzeuge	übergreifend	kW	entfällt	entfällt
	Durchschnittsalter	übergreifend	Jahre	entfällt	entfällt
Aufwand	Tage auf See	übergreifend	Tage	entfällt	entfällt
	Energieverbrauch		Liter	entfällt	entfällt
Anzahl der Fangunternehmen/Einheiten	Anzahl der Fischereiunternehmen/Einheiten ⁽¹⁷⁾	Nach Größenklasse: Besitzer von: 1) 1 Fischereifahrzeug 2) 2 bis 5 Fischereifahrzeugen 3) mehr als 5 Fischereifahrzeugen	Anzahl	entfällt	entfällt
Produktionswert pro Art	Wert der Anlandungen nach Art	Horizontal	EUR	entfällt	entfällt
	Durchschnittspreis nach Art ⁽¹⁸⁾	Horizontal	EUR/kg	entfällt	entfällt

⁽¹⁾ Umfasst Direktzahlungen, z. B. Ausgleichszahlungen für die Einstellung der Fangtätigkeit, Erstattungen für Treibstoffabgaben oder ähnliche Pauschalgleichszahlungen. Umfasst nicht Sozialabgaben, indirekte Subventionen wie z. B. Steuervergünstigungen auf Betriebsstoffe wie Treibstoff, Investitionssubventionen.

⁽²⁾ Umfasst andere Einkommen aus der Nutzung des Fischereifahrzeugs, z. B. Freizeitfischerei, Tourismus, Leistungen für Bohrinseln usw., ferner Versicherungsleistungen nach Schaden am Fanggerät oder Schiff bzw. deren Verlust.

⁽³⁾ Umfasst Sozialversicherungskosten.

⁽⁴⁾ Beispielsweise die Arbeit des Schiffseigners. Die gewählte Methode ist von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen Programmen zu erläutern.

⁽⁵⁾ Ausgenommen Schmieröl. Nach Möglichkeiten nach Kraftstoffarten aufgliedern (Benzin, Diesel, Biokraftstoff usw.).

⁽⁶⁾ Bruttokosten für Wartungs- und Reparaturarbeiten an Schiff und Fanggerät.

⁽⁷⁾ Umfasst alle in Zusammenhang mit dem Fischereiaufwand und/oder den Fängen/Anlandungen erworbenen Betriebsmittel (Waren und Dienstleistungen).

⁽⁸⁾ Umfasst alle nicht in Zusammenhang mit dem Fischereiaufwand und/oder den Fängen/Anlandungen erworbenen Betriebsmittel (einschließlich geleaste Ausrüstung).

⁽⁹⁾ Geschätzt nach [der vorgeschlagenen PIM im Kapitalbewertungsbericht der Studie NoFISH/2005/03: „IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study No FISH/2005/03, 203p.“]. Die Daten und die Schätzverfahren sind in den nationalen Programmen zu erläutern.

⁽¹⁰⁾ Wert des Fischereifahrzeugs, also des Schiffsrumpfes, der Maschine, aller bordeigenen Ausrüstung und des Fanggeräts. Geschätzt nach [der vorgeschlagenen PIM im Bericht der Studie zur Kapitalbewertung NoFISH/2005/03: „IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study No FISH/2005/03, 203p.“]. Die Daten und die Schätzverfahren sind in den nationalen Programmen zu erläutern.

⁽¹¹⁾ Gegebenenfalls ist die Schätzmethode in den nationalen Programmen zu erläutern.

⁽¹²⁾ Werterhöhende Maßnahmen am vorhandenen Fischereifahrzeug/Fanggerät während des betreffenden Jahres.

⁽¹³⁾ % Schulden im Verhältnis zum Gesamtkapitalwert (nach obiger Definition).

⁽¹⁴⁾ Anzahl der Arbeitsplätze an Bord, entspricht der durchschnittlichen Anzahl von Personen, die auf dem Schiff arbeiten und dafür bezahlt werden. Dazu gehören Mannschaftsmitglieder auf Zeit sowie in Rotation. [siehe Bericht der Studie FISH/2005/14, „LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study No FISH/2005/14, 142 p.“].

⁽¹⁵⁾ Vollzeitäquivalent (VZÄ), gestützt auf den nationalen Referenzwert für VZÄ-Arbeitsstunden der Mannschaftsmitglieder an Bord (ohne Ruhezeiten) und an Land. Übersteigt die Zahl der jährlichen Arbeitsstunden pro Mannschaftsmitglied den Referenzwert, ist das VZÄ gleich 1 pro Mannschaftsmitglied. Andernfalls entspricht das VZÄ dem Verhältnis zwischen den gearbeiteten Stunden und dem Referenzwert. [Die Methode sollte gemäß der in der Studie FISH/2005/14, „LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study No FISH/2005/14, 142 p.“ and amended by the SGECA 07-01 report (15 — 19 January 2007, Salerno, 21 p. +annexes) dargelegten Vorgehensweise erfolgen und in den nationalen Programmen erläutert werden.]

⁽¹⁶⁾ Vollzeitäquivalent (VZÄ) bei einem Schwellenwert von 2 000 Stunden pro VZÄ, unter Verwendung der gleichen Methode wie in Fußnote 15 beschrieben.

⁽¹⁷⁾ Stand per 1. Januar, wie im Flottenregister festgelegt. Mehrere Eigner (also mehr als eine Person) sind als eine Einheit zu betrachten.

⁽¹⁸⁾ Preise in Euro pro kg Lebendgewicht.

⁽¹⁹⁾ Die ökonomischen Variablen sind jährlich auf der Ebene C3 (Anlage V) zu erheben; ausgenommen davon sind die als übergreifend bezeichneten Variablen, die auf weniger hoch aggregierten Niveaus und zeitlichen Abständen erhoben werden (wie in Anlage VIII festgelegt).

⁽²⁰⁾ Europäisches System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen 1995 (Verordnungen (EG) Nr. 2223/96 des Rates und (EG) Nr. 1267/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates. Eurostat-Handbuch zum ESVG 1995).

Anlage VII

Liste biologischer Variablen mit Angaben zur Beprobung von Arten

Y = Jährlich, T = alle drei Jahre

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (4)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
ICES-Gebiete I, II								
Aal	<i>Anguilla anguilla</i>	I, II	G1	(b)	T	T	T	
Lumb	<i>Brosme brosme</i>	I, II	G2	250	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	I, II, V	G1	25	Y	Y	Y	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Schellfisch	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Blauer Wittling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Tiefseegarnele	<i>Pandalus borealis</i>	I, II	G1		Y	Y	Y	
Seelachs	<i>Pollachius virens</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Schwarzer Heilbutt	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	I, II	G1	50	Y	Y	Y	
Makrele	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Rotbarsch	<i>Sebastes marinus</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Tiefenbarsch	<i>Sebastes mentella</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Stöcker	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde	G2	25	T	T	T	
Lodde	<i>Mallotus villosus</i>	I, II	G2					
Lachs	<i>Salmo salar</i>	I, II	G1	250	T	T	T	

Skagerrak und Kattegat — ICES-Gebiet IIIa

Sandaal	<i>Ammodytidae</i>	IIIa	G2	50				
Aal	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIa	G1	(b)	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIId, IIIa/22-24, IIIa	G1	25	Y	Y	Y	
Grenadierfisch	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	IIIa	G2	100	T	T	T	
Grauer Knurrhahn	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIId, IIIaN	G1	250	Y	Y	Y	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	IIIaS	G1	125	Y	Y	Y	
Rotzunge	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Kliesche	<i>Limanda limanda</i>	IIIa	G2	125				
Schellfisch	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Wittling	<i>Merlangius merlangus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Seehecht	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Y	Y	Y	
Blauer Wittling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Kaisergranat	<i>Langoustine norvegicus</i>	Funktionale Einheit	G1		Y	Y	Y	
Tiefseegarnele	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa Ost	G1		Y	Y	Y	
Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i>	IIIa	G1	250	Y	Y	Y	
Seelachs	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Steinbutt	<i>Psetta maxima</i>	Alle Gebiete	G2	250	T	T	T	
Makrele	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Glattbutt	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	
Seezunge	<i>Solea solea</i>	IIIa, 22	G1	250	Y	Y	Y	
Sprotte	<i>Sprattus sprattus</i>	IIIa	G1	500	Y	Y	Y	
Haie	<i>Squalidae</i>	IIIa N	G1					
Stintdorsch	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				

Ostsee — ICES-Unterddivisionen 22-32

Aal	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIb-d	G1	(^b)	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	22-24 IIIa/25-27, 28.2, 29, 32/28.1/30/31	G1	25	Y	Y	Y	
Ostseeschnäpel	<i>Coregonus lavaretus</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Hecht	<i>Esox lucius</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Dorsch	<i>Gadus morhua</i>	22-24/25-32	G1	125	Y	Y	Y	
Kliesche	<i>Limanda limanda</i>	22-32	G2	125	T	T	T	
Flussbarsch	<i>Perca fluviatilis</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Flunder	<i>Platichthys flesus</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Steinbutt	<i>Psetta maxima</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Lachs	<i>Salmo salar</i>	22-31/32	G1	250	Y	Y	Y	
Meerforelle	<i>Salmo trutta</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Zander	<i>Sander lucioperca</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Glattbutt	<i>Scophthalmus rhombus</i>	22-32	G2	125	T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Sprotte	<i>Sprattus sprattus</i>	22-32	G1	50	Y	Y	Y	
Seezunge	<i>Solea solea</i>	22	G1	125	Y	Y	Y	

Nordsee und östlicher Ärmelkanal — ICES-Gebiete IV, VIIId

Sandaal	<i>Ammodytidae</i>	IV	G2	25				
Aal	<i>Anguilla anguilla</i>	IV, VIIId	G1	(^b)	T	T	T	
Katfisch	<i>Anarhichas spp.</i>	IV	G2	250				
Goldlachs	<i>Argentina spp.</i>	IV	G2	50				
Kuckucks-Knurrhahn	<i>Aspitrigla cuculus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Lumb	<i>Brosme brosme</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	25	Y	Y	Y	
Sandgarnele	<i>Crangon crangon</i>	IV, VIIId	G2		T	T	T	
Wolfsbarsch	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Grauer Knurrhahn	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Rotzunge	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Blaumaul	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Vierfleckbutt	<i>Lepidorhombus boscii</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Flügelbutt	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Kliesche	<i>Limanda limanda</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Budegassa-Anglerfisch	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Seeteufel	<i>Lophius piscatorius</i>	IIIa, IV, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Nordatlantik-Grenadier	<i>Macrourus berglax</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Schellfisch	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Wittling	<i>Merlangius merlangus</i>	IV, VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Seehecht	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Y	Y	Y	
Blauer Wittling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Limande	<i>Microstomus kitt</i>	IV, VIIId	G2	100	T	T	T	
Blauleng	<i>Molva dypterygia</i>	IV, IIIa	G1	125	T	T	T	
Leng	<i>Molva molva</i>	IV, IIIa	G2	125	T	T	T	
Gewöhnliche Meerbarbe	<i>Mullus barbatus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Streifenbarbe	<i>Mullus surmuletus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Kaisergranat	<i>Langoustine norvegicus</i>	Alle funktionalen Einheiten	G1		Y	Y	Y	
Tiefseegarnele	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa Osten/IVa/IVb	G1		T	T	T	
Große Jakobsmuschel	<i>Pecten maximus</i>	VIIId	G2		T	T	T	
Gabeldorsch	<i>Phycis blennoides</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Mittelmeer-Gabeldorsch	<i>Phycis phycis</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Flunder	<i>Platichthys flesus</i>	IV	G2	125	T	T	T	
Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i>	IV	G1	50	Y	Y	Y	
Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Seelachs	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Steinbutt	<i>Psetta maxima</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	
Nagelrochen	<i>Raja clavata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Fleckrochen	<i>Raja montagui</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Kuckucksrochen	<i>Raja naevus</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Atlantischer Sternrochen	<i>Raja radiata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Sonstige Rochen	<i>Rajidae</i>	IV, VIIId	G1					
Schwarzer Heilbutt	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Lachs	<i>Salmo salar</i>	IV	G1	250	T	T	T	
Makrele	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Glattbutt	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Tiefenbarsch	<i>Sebastes mentella</i>	IV	G1	125	Y	Y	Y	
Tiefseehai	<i>Shark-like Selachii</i>	IV	G1		T	T	T	
Kleiner Hai	<i>Shark-like Selachii</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Seezunge	<i>Solea solea</i>	IV	G1	250	Y	Y	Y	
Seezunge	<i>Solea solea</i>	VIIId	G1	250	Y	Y	Y	
Sprotte	<i>Sprattus sprattus</i>	IV/VIIId	G1	50	T	T	T	
Dornhai	<i>Squalus acanthias</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Stöcker	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/IIIa, IVbc, VIIId	G2	25	T	T	T	T
Roter Knurrhahn	<i>Trigla lucerna</i>	IV	G2	250	T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (†)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Stintdorsch	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				
Peterfisch	<i>Zeus faber</i>	IV, VIId	G2	250	T	T	T	

Nordostatlantik und westlicher Ärmelkanal — ICES-Gebiete V, VI, VII (ohne d), VIII, IX, X, XII, XIV

Glattkopf	<i>Alepocephalus bairdii</i>	VI, XII	G2		T	T	T	
Sandaal	<i>Ammodytidae</i>	VIa	G2	25				
Aal	<i>Anguilla anguilla</i>	Alle Gebiete	G1	(^b)	T	T	T	
Degenfisch	<i>Aphanopus spp.</i>	Alle Gebiete	G1	50	Y	Y	Y	
Goldlachs	<i>Argentina spp.</i>	Alle Gebiete	G2	50	T	T	T	
Adlerfisch	<i>Argyrosomus regius</i>	Alle Gebiete	G2	50	T	T	T	
Kuckucks-Knurrhahn	<i>Aspitrigla cuculus</i>	Alle Gebiete	G2	250	T	T	T	
Kaiserbarsch	<i>Beryx spp.</i>	Alle Gebiete, jedoch nicht X und IXa	G1	50	Y	Y	Y	
Kaiserbarsch	<i>Beryx spp.</i>	IXa und X	G1	125	T	T	T	
Taschenkrebs	<i>Cancer pagurus</i>	Alle Gebiete	G2		T	T	T	
Rauer Dornhai	<i>Centrophorus granulosus</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Blattschuppiger Schlingerhai	<i>Centrophorus squamosus</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Portugiesenhai	<i>Centroscymnus coelolepis</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	VIa/VIaN/VIaS, VIIbc/VIIa/VIIj	G1	25	Y	Y	Y	
Meeraal	<i>Conger conger</i>	Alle Gebiete, außer X	G2	25	T	T	T	
Meeraal	<i>Conger conger</i>	X	G2	125	T	T	T	
Grenadierfisch	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	Alle Gebiete	G1	100	Y	Y	Y	
Schnabeldornhai	<i>Deania calcea</i>	Alle Gebiete	G1		Y	Y	Y	
Wolfsbarsch	<i>Dicentrarchus labrax</i>	Alle Gebiete, außer IX	G2	125	T	T	T	
Wolfsbarsch	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IX	G2	125	T	T	T	
Cuneata-Seezunge	<i>Dicologlossa cuneata</i>	VIIIc, IX	G2	100				
Sardelle	<i>Engraulis encrasicolus</i>	IXa (nur Cádiz)	G1	125	T	T	T	T
Sardelle	<i>Engraulis encrasicolus</i>	VIII	G1	125	Y	Y	Y	Y
Grauer Knurrhahn	<i>Eutrigla gurnardus</i>	VIIId,e	G2	250	T	T	T	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	Va/Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	125	Y	Y	Y	
Rotzunge	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	VI, VII	G2	50				
Blaumaul	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	Alle Gebiete	G2	100				

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Hummer	<i>Homarus gammarus</i>	Alle Gebiete	G2		T	T	T	
Granatbarsch	<i>Hoplostethus atlanticus</i>	Alle Gebiete	G1	50	Y	Y	Y	
Degenfisch	<i>Lepidopus caudatus</i>	XIa	G2		T	T	T	
Vierleckbutt	<i>Lepidorhombus boscii</i>	VIIIc, IXa	G1	250	Y	Y	Y	
Flügelbutt	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	VI/VII, VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Kliesche	<i>Limanda limanda</i>	VIIe/VIIa,f-h	G2	125	T	T	T	
Gemeiner Kalmar	<i>Loligo vulgaris</i>	Alle Gebiete, außer VIIIc und IXa	G2					
Gemeiner Kalmar	<i>Loligo vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Budegassa-Anglerfisch	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Y	Y	Y	
Budegassa-Anglerfisch	<i>Lophius budegassa</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Seeteufel	<i>Lophius piscatorius</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Y	Y	Y	
Seeteufel	<i>Lophius piscatorius</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Lodde	<i>Mallotus villosus</i>	XIV	G2	50				
Schellfisch	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	Va/Vb	G1	125	Y	Y	Y	
Schellfisch	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	VIa/VIb/VIIa/VIIb-k	G1	125	Y	Y	Y	
Wittling	<i>Merlangius merlangus</i>	VIII/IX, X	G2	25	T	T	T	
Wittling	<i>Merlangius merlangus</i>	Vb/VIa/VIb/VIIa/ VIIe-k	G1	250	Y	Y	Y	
Seehecht	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab/VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Bastardzunge	<i>Microchirus variegatus</i>	Alle Gebiete	G2	50				
Blauer Wittling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Limande	<i>Microstomus kitt</i>	Alle Gebiete	G2	100	T	T	T	
Blauleng	<i>Molva dypterygia</i>	Alle Gebiete, außer X	G1	125	T	T	T	
Blauleng	<i>Molva dypterygia</i>	X	G1	125	T	T	T	
Leng	<i>Molva molva</i>	Alle Gebiete	G2	125	T	T	T	
Streifenbarbe	<i>Mullus surmuletus</i>	Alle Gebiete	G2	125	T	T	T	
Kaisergranat	<i>Langoustine norvegicus</i>	VI Funkt. Einheit	G1		Y	Y	Y	
Kaisergranat	<i>Langoustine norvegicus</i>	VII Funkt. Einheit	G1		Y	Y	Y	
Kaisergranat	<i>Langoustine norvegicus</i>	VIII, IX Funkt. Ein- heit	G1		Y	Y	Y	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Gemeiner Tintenfisch	<i>Octopus vulgaris</i>	Alle Gebiete außer VIIIc und IXa	G2		T	T	T	
Gemeiner Tintenfisch	<i>Octopus vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2					
Tiefseegarnele	<i>Pandalus spp.</i>	Alle Gebiete	G2					
Rosa Geißelgarnele	<i>Parapenaeus longirostris</i>	IXa	G2		T	T	T	
Gabeldorsch	<i>Phycis blennoides</i>	Alle Gebiete	G2	50	T	T	T	
Mittelmeer-Gabeldorsch	<i>Phycis phycis</i>	Alle Gebiete	G2	50	T	T	T	
Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIa/VIIe/VII fg	G1	100	Y	Y	Y	
Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIIb/VIIIh-k/VIII, IX, X	G1	25	Y	Y	Y	
Pollack	<i>Pollachius pollachius</i>	Alle Gebiete außer IX und X	G2	25	T	T	T	
Pollack	<i>Pollachius pollachius</i>	IX, X	G2	500	T	T	T	
Seelachs	<i>Pollachius virens</i>	Va/Vb/IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Seelachs	<i>Pollachius virens</i>	VII, VIII	G2	125	T	T	T	
Wrackbarsch	<i>Polyprion americanus</i>	X	G2	125				
Steinbutt	<i>Psetta maxima</i>	Alle Gebiete	G2	250	T	T	T	
Blondrochen	<i>Raja brachyura</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Nagelrochen	<i>Raja clavata</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Fleckrochen	<i>Raja montagui</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Kuckucksrochen	<i>Raja naevus</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Sonstige Rochen	<i>Rajidae</i>	Alle Gebiete	G1					
Schwarzer Heilbutt	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	V, XIV/VI	G1	250	Y	Y	Y	
Lachs	<i>Salmo salar</i>	Alle Gebiete	G1	250				
Sardine	<i>Sardina pilchardus</i>	VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	50	Y	Y	Y	T
Glattbutt	<i>Scophthalmus rhombus</i>	Alle Gebiete	G2	125	T	T	T	
Spanische Makrele	<i>Scomber japonicus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Makrele	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	T
Rotbarsch	<i>Sebastes marinus</i>	ICES-Untergebiete V, VI, XII, XIV und NAFO SA 2 + (Div. 1F + 3K)	G1	250	Y	Y	Y	
Tiefenbarsch	<i>Sebastes mentella</i>	ICES-Untergebiete V, VI, XII, XIV und NAFO SA 2 + (Div. 1F + 3K)	G1	250	Y	Y	Y	
Gemeiner Tintenfisch	<i>Sepia officinalis</i>	Alle Gebiete	G2		T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (†)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Seezunge	<i>Solea solea</i>	VIIa/VIIfg	G1	250	Y	Y	Y	
Seezunge	<i>Solea solea</i>	VIIbc/VIIhjk/Ixa/ VIIIc	G1	250	Y	Y	Y	
Seezunge	<i>Solea solea</i>	VIIe	G1	250	Y	Y	Y	
Seezunge	<i>Solea solea</i>	VIIIab	G1	250	Y	Y	Y	
Meerbrassen	<i>Sparidae</i>	Alle Gebiete	G2	50				
Nordische Meerbrasse	<i>Pagellus bogaraveo</i>	IXa, X	G1	250	T	T	T	
Dornhai	<i>Squalus acanthias</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Mittelmeer-Bastardmakrele	<i>Trachurus mediterraneus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Blaue Bastardmakrele	<i>Trachurus picturatus</i>	X	G2	25	T	T	T	
Stöcker	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/X	G2	25	T	T	T	T
Stöcker	<i>Trachurus trachurus</i>	VIIIc, IXa	G2	25	T	T	T	T
Stint-, Franzosendorsch	<i>Trisopterus spp.</i>	Alle Gebiete	G2	25				
Peterfisch	<i>Zeus faber</i>	Alle Gebiete	G2	250	T	T	T	

Mittelmeer und Schwarzes Meer

Aal	<i>Anguilla anguilla</i>	Alle Gebiete	G1	(^b)	T	T	T	
Rote Tiefseegarnele	<i>Aristeomorpha foliacea</i>	Alle Gebiete	G1		Y	Y	Y	
Afrikanische Tiefseegarnele	<i>Aristeus antennatus</i>	Alle Gebiete	G1		Y	Y	Y	
Gelbstriemen	<i>Boops boops</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2	G2		T	T	T	
Goldmakrele	<i>Coryphaena hippurus</i>	Alle Gebiete	G2	500 (^c)	T	T	T	
Goldmakrele	<i>Coryphaena equiselis</i>	Alle Gebiete	G2					
Wolfsbarsch	<i>Dicentrarchus labrax</i>	Alle Gebiete	G2	100	T	T	T	
Zirrenkrake	<i>Eledone cirrosa</i>	1.1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Moschuskrake	<i>Eledone moschata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Sardelle	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Alle Gebiete	G1	50	Y	Y	Y	
Grauer Knurrhahn	<i>Eutrigla gurnardus</i>	2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Kalmar	<i>Illex spp., Todarodes spp.</i>	Alle Gebiete	G2		T	T	T	
Fächerfisch	<i>Istiophoridae</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Gemeiner Kalmar	<i>Loligo vulgaris</i>	Alle Gebiete	G2		T	T	T	
Budegassa-Anglerfisch	<i>Lophius budegassa</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Seeteufel	<i>Lophius piscatorius</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Seehecht	<i>Merluccius merluccius</i>	Alle Gebiete	G1	125	Y	Y	Y	
Blauer Wittling	<i>Micromesistius poutassou</i>	1.1, 3.1	G2	250	T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Meeräsche	<i>Mugilidae</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2					
Rotbarbe	<i>Mullus barbatus</i>	Alle Gebiete	G1	125	Y	Y	Y	
Streifenbarbe	<i>Mullus surmuletus</i>	Alle Gebiete	G1	125	Y	Y	Y	
Kaisergranat	<i>Langoustine norvegicus</i>	Alle Gebiete	G1		Y	Y	Y	
Gemeiner Tintenfisch	<i>Octopus vulgaris</i>	Alle Gebiete	G2		T	T	T	
Rotbrasse	<i>Pagellus erythrinus</i>	Alle Gebiete	G2	125	T	T	T	
Rosa Geißelgarnele	<i>Parapenaeus longirostris</i>	Alle Gebiete	G1		Y	Y	Y	
Furchengarnele	<i>Penaeus kerathurus</i>	3.1	G2		T	T	T	
Nagelrochen	<i>Raja clavata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Spiegelrochen	<i>Raja miraletus</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Pelamide	<i>Sarda sarda</i>	Alle Gebiete	G2	50 (*)	T	T	T	
Sardine	<i>Sardina pilchardus</i>	Alle Gebiete	G1	50	Y	Y	Y	
Makrele	<i>Scomber spp.</i>	Alle Gebiete	G2	50	T	T	T	
Tintenfisch	<i>Sepia officinalis</i>	Alle Gebiete1	G2		T	T	T	
Haie	<i>Shark-like Selachii</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Gemeine Seezunge	<i>Solea vulgaris</i>	1.2, 2.1, 3.1	G1	250	Y	Y	Y	
Goldbrasse	<i>Sparus aurata</i>	1.2, 3.1	G2		T	T	T	
Pikarel	<i>Spicara smaris.</i>	2.1, 3.1, 3.2	G2	100	T	T	T	
Gemeiner Heuschrecken- krebs	<i>Squilla mantis</i>	1.3, 2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Weißer Thun	<i>Thunnus alalunga</i>	Alle Gebiete	G2	125 (*)	T	T	T	
Roter Thun	<i>Thunnus thynnus</i>	Alle Gebiete	G1	125 (*)	T	T	T	
Mittelmeer-Bastardmak- rele	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Alle Gebiete	G2	100	T	T	T	
Stöcker	<i>Trachurus trachurus</i>	Alle Gebiete	G2	100	T	T	T	
Roter Knurrhahn	<i>Trigla lucerna</i>	1.3, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Venusmuschel	<i>Veneridae</i>	2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Schwertfisch	<i>Xiphias gladius</i>	Alle Gebiete	G1	125 (*)	T	T	T	
Sprotte	<i>Sprattus sprattus</i>	Schwarzes Meer	G1		T	T	T	
Mittelmeer-Bastardmak- rele	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Schwarzes Meer	G1		T	T	T	
Sardelle	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Schwarzes Meer	G1		T	T	T	
Steinbutt	<i>Psetta maxima</i>	Schwarzes Meer	G1		T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Dornhai	<i>Squalus acanthias</i>	Schwarzes Meer	G1		T	T	T	
Stöcker	<i>Trachurus trachurus</i>	Schwarzes Meer	G1		T	T	T	

NAFO-Gebiete

Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	2J 3KL	G1	125	Y	Y	Y	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	3M	G1	125	Y	Y	Y	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	3NO	G1	125	Y	Y	Y	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	3Ps	G2	125	T	T	T	
Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>	SA 1	G1	125	Y	Y	Y	
Rotzunge	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	3NO	G2		T	T	T	
Raue Scharbe	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3LNO	G1	100	Y	Y	Y	
Raue Scharbe	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3M	G1	100	T	T	T	
Gelbschwanzflunder	<i>Limanda ferruginea</i>	3LNO	G2		T	T	T	
Grenadierfisch	<i>Macrouridae</i>	SA 2+3	G2	250	T	T	T	
Tiefseegarnele	<i>Pandalus spp.</i>	3L	G1		Y	Y	Y	
Tiefseegarnele	<i>Pandalus spp.</i>	3M	G1		Y	Y	Y	
Rochen	<i>Raja spp.</i>	SA 3	G1		T	T	T	
Schwarzer Heilbutt	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	3KLMNO	G1	200	Y	Y	Y	
Schwarzer Heilbutt	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	SA 1	G1	200	Y	Y	Y	
Lachs	<i>Salmo salar</i>	ICES-Untergebiet XIV und NAFO- Untergebiet 1	G1	500	Y	Y	Y	
Rot-, Gold-, Tiefenbarsch	<i>Sebastes spp.</i>	3LN	G1					
Rot-, Gold-, Tiefenbarsch	<i>Sebastes spp.</i>	3M	G1	50				
Rot-, Gold-, Tiefenbarsch	<i>Sebastes spp.</i>	3O	G1					
Tiefenbarsch	<i>Sebastes mentella</i>	SA 1	G1	250	Y	Y	Y	

Weit wandernde Arten: Atlantischer, Indischer und Pazifischer Ozean

Melvera-Fregattmakrele	<i>Auxis rochei</i>		G2		T	T	T	
Falscher Bonito	<i>Euthynnus touts leseteratus</i>		G2		T	T	T	
Fächerfische	<i>Istiophoridae</i>		G1		T	T	T	
Makrelenhai	<i>Isurus oxyrinchus</i>		G1		T	T	T	
Echter Bonito	<i>Katsuwonus pelamis</i>		G1		T	T	T	

Art (Deutsche Bezeichnung)	Art (Wissenschaftliche Bezeichnung)	Gebiet/Bestand	Arten- gruppe (*)	Alter Zahl/ 1 000 t	Gewicht	Geschlecht	Reife	Fruchtbarkeit
Heringshai	<i>Lamna nasus</i>		G1		T	T	T	
Blauhai	<i>Prionace glauca</i>		G1		T	T	T	
Pelamide	<i>Sarda sarda</i>		G1		T	T	T	
Haie	<i>Selachii</i>		G1		T	T	T	
Sonstige Haie	<i>Squaliformes</i>		G1		T	T	T	
Weißer Thun	<i>Thunnus alalunga</i>		G1		T	T	T	
Gelbflossenthun	<i>Thunnus albacares</i>		G1		T	T	T	
Großaugenthun	<i>Thunnus obesus</i>		G1		T	T	T	
Roter Thun	<i>Thunnus thynnus</i>		G1		T	T	T	
Schwertfisch	<i>Xiphias gladius</i>		G1		T	T	T	

CECAF FAO 34

Schwarzer Degenfisch	<i>Aphanopus carbo</i>	Madeira	G1		T	T	T	
Sardelle	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Marokko	G1		T	T	T	
Degenfisch	<i>Lepidopus caudatus</i>	Mauretanien	G2					
Gemeiner Kalmar	<i>Loligo vulgaris</i>	Alle Gebiete	G2		T	T	T	
Seehecht	<i>Merluccius spp.</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Gemeiner Tintenfisch	<i>Octopus vulgaris</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Rosa Geißelgarnele	<i>Parapenaeus longirostris</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Südliche rosa Geißelgarnele	<i>Farfantepenaeus notialis</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Sardine	<i>Sardina pilchardus</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Ohrensardine	<i>Sardinella aurita</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Madeira-Sardinelle	<i>Sardinella maderensis</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Spanische Makrele	<i>Scomber japonicus</i>	Madeira	G1					
Spanische Makrele	<i>Scomber japonicus</i>	Alle Gebiete außer Madeira	G1		T	T	T	
Tintenfisch	<i>Sepia hierredda</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Tintenfisch	<i>Sepia officinalis</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	
Bastardmakrele	<i>Trachurus spp.</i>	Alle Gebiete	G1		T	T	T	

WECAF

Südlicher Schnapper	<i>Lutjanus purpureus</i>	Franz.-Guayana EWZ	G2		T	T	T	
Geißelgarnele	<i>Penaeus subtilis</i>	Franz.-Guayana EWZ	G1		Y	Y	Y	

(*) Siehe Kapitel III Abschnitt B Teil B1 Ziffer 3 Nummer 1 Buchstabe f.

(**) Die Altersanalyse beim Aal (*Anguilla anguilla*) hat an mindestens fünf Tieren pro cm Längenintervall zu erfolgen. Wie in der Verordnung (EG) Nr. 1100/2007 festgelegt, sind pro Bewirtschaftungsgebiet für Gelbaale und Blankaale jeweils mindestens 100 Tiere zu untersuchen.

(***) Die Altersanalyse ist alle drei Jahre (das erste Jahr ist 2008) zusammen mit der Schätzung von Gewicht, Reife und Geschlecht vorzunehmen.

Liste der übergreifenden Variablen mit Beprobungsspezifikation

Rubrik	Variable	Spezifikation	Einheit	Fanggerät (Ebene 2 in der Matrix)	Disaggregationsebene (4)	Referenzzeitraum
Kapazität						
	Zahl der Fischereifahrzeuge				C3	jährlich
	BRZ, kW, Alter der Fischereifahrzeuge (1)				C3	jährlich
Aufwand						
	Zahl der Fischereifahrzeuge				B1	monatlich
	Tage auf See	Siehe Definition in Kapitel I	Tage	Alle Fanggeräte	B1 und C3	monatlich
	Fangstunden (2)		Stunden	Dredgen und Schleppnetze	A1 (6)	monatlich
	Fangtage	Siehe Definition in Kapitel I	Tage	Alle Fanggeräte	Alle Zellen (6)	monatlich
	kW * Fangtage			Dredgen und Schleppnetze	Alle Zellen (6)	monatlich
	BRZ * Fangtage			Dredgen und Schleppnetze	Alle Zellen (6)	monatlich
	Zahl der Fangfahrten (2)		Anzahl	Alle Fanggeräte	Alle Zellen (6)	monatlich
	Zahl der Fischereigeschirre (2)		Anzahl	Mehrfachgeschirr (Ebene 4)	A1 (6)	monatlich
	Zahl der Fangvorgänge (2)		Anzahl	Wadenfänger	A1 (6)	monatlich
	Zahl der Netze/Länge (2)			Netze	A1 (6)	monatlich
	Zahl der Haken, Zahl der Leinen (2)		Anzahl	Haken und Leinen	A1 (6)	monatlich
	Zahl der Reusen und Falle (2)		Anzahl	Fallen	A1 (6)	monatlich
	Stellzeit (2)		Stunden	Alle passiven Fanggeräte	A1 (6)	monatlich

Rubrik	Variable	Spezifikation	Einheit	Fanggerät (Ebene 2 in der Matrix)	Disaggregationsebene ⁽⁴⁾	Referenzzeitraum
Anlandungen						
	Wert der Anlandungen insgesamt und nach marktgängigen Arten ⁽³⁾		EUR		B1 und C1	monatlich
	Lebendgewicht der Anlandungen insgesamt und nach Arten		Tonnen		A1 ⁽⁶⁾	monatlich
	Preise nach marktgängigen Arten ⁽⁵⁾		EUR/kg		B2 und C2	Monatlich, jährlich
	Umrechnungsfaktor nach Art					Jährliche Aktualisierung

⁽¹⁾ Gemäß Definition in der Verordnung (EG) Nr. 26/2004 der Kommission.

⁽²⁾ Die regionalen Koordinierungssitzungen können einige Änderungen vorschlagen.

⁽³⁾ Ist eine direkte Zuordnung von Anlandungen eines Fangensatzes zu einem Metier nicht möglich, sollte diese Zuordnung nach den vom STECF vorgegebenen Regeln erfolgen.

⁽⁴⁾ Die Disaggregationsebenen beziehen sich auf Anlage V (Hinweis: Die Referenz für das Metier ist Ebene 6 in Anlage IV (1-5)).

⁽⁵⁾ Preisdaten sollten nach Möglichkeit auf der Ebene A1 (siehe Anlage V) erhoben werden, damit dann sofort auf derselben Ebene der Wert der Anlandungen berechnet werden kann.

⁽⁶⁾ Bei einigen Variablen ist die Disaggregationsebene A ausreichend, da $\sum_i A_{ij} = B_i$...und $\sum_j A_{ij} = C_j$ (Beispiel: Fangstunden), bei anderen $\sum_i A_{ij} \neq B_i$...und $\sum_j A_{ij} \neq C_j$ (Beispiel: Fangtage, an denen zwei oder mehr Metiers am selben Fangtag ausgeübt und mehr als einmal in Anrechnung gebracht werden können).

Anlage IX

Liste der Forschungsreisen auf See

Bezeichnung der Forschungsreisen	Abkürzung	Gebiet	Zeitraum	Hauptzielarten usw.	Erhebungsaufwand
					Tage (Maximum)
Ostsee (ICES-Gebiete III b-d)					
Internationaler Schleppnetz-Survey Ostsee	BITS Q1 BITS Q4	IIIaS, IIIb-d	1. und 4. Quartal	Dorsch und andere bodenlebende Arten	160
Internationaler Hydroakustik-Survey Ostsee (Herbst)	BIAS	IIIa, IIIb-d	September-Oktober	Hering und Sprotte	115
Hydroakustik-Survey Hering im Golf von Riga	GRAHS	III d	3. Quartal	Hering	10
Hydroakustik-Survey Sprotte	SPRAS	III d	Mai	Sprotte und Hering	60
Heringslarven-Survey Rügen (RHLS)	RHLS	III d	März-Juni	Hering	50
Nordsee (ICES-Gebiete IIIa, IV und VII d) und östliche Arktis (ICES-Gebiete I und II)					
Internationaler Grundschleppnetz-Survey	IBTS Q1 IBTS Q3	IIIa, IV	1. und 3. Quartal	Schellfisch, Kabeljau, Seelachs, Hering, Sprotte, Wittling, Makrele, Stintdorsch	315
Baumkurren-Survey Nordsee	BTS	IVb, IVc, VII d	3. Quartal	Scholle, Seezunge	65
Grundfischnachwuchs-Survey	DYFS	Nordseeküsten	3. und 4. Quartal	Scholle, Seezunge, Sandgarnele	145
Plattfisch-Survey Netzwerkvergleich	SNS	IVb, IVc	3. Quartal	Scholle, Seezunge	20
Sandaal-Survey Nordsee	NSSS	IVa, IVb	4. Quartal	Sandaale	15
Internationaler Ökosystem-Survey in den nördlichen Meeresgebieten	ASH	IIa	Mai	Hering, Blauer Wittling	35
Rotbarsch-Survey in der Norwegischen See und den angrenzenden Gewässern	REDNOR	II	August-September	Rotbarsch	35
Makreleneier-Survey (alle drei Jahre)	NSMEGS	IV	Mai-Juli	Produktion von Makreleneiern	15
Heringslarven-Survey	IHLS	IV, VII d	1. und 3. Quartal	Larven von Hering und Sprotte	45
Hydroakustik-Survey Hering Nordsee	NHAS	IIIa, IV, VIa	Juni-Juli	Hering, Sprotte	105
Kaisergranat-Videosurvey (FU 3&4)	NTV3&4	III A	2. oder 3. Quartal	Kaisergranat	15
Kaisergranat-Videosurvey (FU 6)	NTV6	IVb	September	Kaisergranat	10

Bezeichnung der Forschungsreisen	Abkürzung	Gebiet	Zeitraum	Hauptzielarten usw.	Erhebungsaufwand
					Tage (Maximum)
Kaisergranat-Videosurvey (FU 7)	NTV7	IVa	2. oder 3. Quartal	Kaisergranat	20
Kaisergranat-Videosurvey (FU 8)	NTV8	IVb	2. oder 3. Quartal	Kaisergranat	10
Kaisergranat-Videosurvey (FU 9)	NTV9	IVa	2. oder 3. Quartal	Kaisergranat	10
Nordatlantik (ICES-Gebiete V-XIV und NAFO-Gebiete)					
Internationaler Schleppnetz- und Hydroakustik-Survey auf Rotbarsch (alle zwei Jahre)	REDTAS	Va, XII, XIV; NAFO SA 1-3	Juni-Juli	Rotbarsch	30
Grundfisch-Survey Flämische Kappe	FCGS	3M	Juli	Bodenlebende Arten	35
Grundfisch-Survey Grönland	GGs	XIV, NAFO SA1	Oktober-November	Kabeljau, Rotbarsch und andere bodenlebende Arten	55
3LNO Grundfisch-Survey	PLATUXA	3LNO	2. und 3. Quartal	Bodenlebende Arten	55
Westliche IBTS 4th Quartal (einschl. Porcupine-Survey)	IBTS Q4	VIa, VII, VIII, IXa	4. Quartal	Bodenlebende Arten	215
Schottisch Western IBTS	IBTS Q1	VIa, VIIa	März	Gadidae, Hering, Makrele	25
ISBCBTS September	ISBCBTS	VIIa f g	September	Scholle, Seeszunge	25
WCBTS	VIIe BTS	VIIe	Oktober	Seeszunge, Scholle, Seeteufel, Limande	10
Blauer Wittling-Survey		VI, VII	1. und 2. Quartal	Blauer Wittling	45
Internationaler Makrelen- und Stöckerei-Survey (alle drei Jahre)	MEGS	VIa, VII, VIII, IXa	Januar-Juli	Eierproduktion Makrele und Stöcker	310
Hydroakustik-Survey Sardine, Sardelle, Stöcker, Makrele		VIII, IX	März-April-Mai	Abundanzindizes für Sardine, Sardelle, Makrele, Stöcker	95
Sardine DEPM (alle drei Jahre)		VIIIc, IXa	2. und 4. Quartal	Sardine SSB und Verwendung von CUFES	135
Hydroakustik-Survey Hering vor und während des Laichens		VIa, VIIa-g	Juli, September, November, März, Januar	Hering, Sprotte	155
Sardellen-Biomasse	BIOMAN	VIII	Mai	Sardelle SSB (DEP)	25
Kaisergranat-UW-Videosurvey (offshore)	UWTV (FU 11-13)	VIa	2. oder 3. Quartal	Kaisergranat	20

Bezeichnung der Forschungsreisen	Abkürzung	Gebiet	Zeitraum	Hauptzielarten usw.	Erhebungsaufwand
					Tage (Maximum)
Kaisergranat-UW-Videosurvey Irische See	UWTV (FU 15)	VIIa	August	Kaisergranat	10
Kaisergranat-UW-Videosurvey Aran Grounds	UWTV (FU 17)	VIIb	Juni	Kaisergranat	10
Kaisergranat-UW-Videosurvey Keltische See	UWTV (FU 20-22)	VIIg,h,j	Juli	Kaisergranat	10
Kaisergranat-UW-Videosurvey Portugal (offshore)	UWTV (FU 28-29)	IXa	Juni	Kaisergranat	20
Mittelmeer und Schwarzes Meer					
Internationaler Grundschleppnetz-Survey Mittelmeer	MEDITS	37(1, 2, 3.1, 3.2)	2. und 3. Quartal	Bodenlebende Arten	410
Pelagischer Survey im gesamten Mittelmeerraum	MEDIAS	37(1.1,1.2, 2.1, 2.2, 3.1)	2., 3. und 4. Quartal	Kleine pelagische Arten	185
Grundschleppnetz-Survey		Schwarzes Meer	2. und 4. Quartal	Steinbutt	40
Pelagischer Schleppnetz-Survey		Schwarzes Meer	2. und 4. Quartal	Sprotte und Wittling	40

Anlage X

Liste der ökonomischen Variablen für den Aquakultursektor

Variablengruppe	Variable	Spezifikation	Einheit	Definition Strukturelle Unternehmensstatistik Verordnung (EG) Nr. 2700/98 der Kommission	Leitfaden
Einkommen	Umsatz	Nach Arten	EUR	12 11 0	
	Subventionen ⁽¹⁾		EUR		
	Sonstige Einkommen		EUR		
Personalaufwendungen	Löhne und Gehälter ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Kalkulatorischer Wert unbezahlter Arbeit ⁽³⁾		EUR		
Energiekosten	Energiekosten		EUR	20 11 0	
Rohstoffkosten	Kosten für den Tierbestand		EUR		SBS (13 11 0)
	Futterkosten		EUR		SBS (13 11 0)
Reparatur- und Wartungskosten	Reparaturen und Wartung		EUR		SBS (13 11 0)
Sonstige Betriebskosten	Sonstige Betriebskosten ⁽⁴⁾		EUR		SBS (13 11 0)
Kapitalkosten ⁽⁵⁾	Abschreibung		EUR		ESVG ⁽⁶⁾ 6.02 bis 6.05
	Finanzkosten, netto ⁽⁷⁾		EUR		
Außerordentliche Kosten, netto	Außerordentliche Kosten, netto		EUR		
Kapitalwert ⁽⁸⁾	Gesamtwert der Vermögenswerte		EUR EUR	43 30 0	ESVG 7.09 bis 7.24
Investitionen	Nettoinvestitionen ⁽⁹⁾		EUR EUR	15 11 0 15 21 0	ESVG 3.102 bis 3.111
Schulden ⁽¹⁰⁾	Schulden		EUR		
Rohstoffe Menge ⁽¹¹⁾	Tierbestand		Tonne		
	Fischfutter		Tonne		

Variablengruppe	Variable	Spezifikation	Einheit	Definition Strukturelle Unternehmensstatistik Verordnung (EG) Nr. 2700/98 der Kommission	Leitfaden
Verkaufte Menge ⁽¹²⁾	Verkaufte Menge	Nach Arten	Tonne ⁽¹³⁾		
Beschäftigung	Zahl der Beschäftigten	Nach Geschlecht	Anzahl	16 11 0	
	VZÄ National ⁽¹⁴⁾	Nach Geschlecht ⁽¹⁵⁾	Anzahl	16 14 0	
Anzahl der Unternehmen	Anzahl der Unternehmen	Nach Größenklassen, mit einer Beschäftigtenzahl (SBS 16.11.0) von: 1. ≤5 2. 6-10 3. > 10	Anzahl	11 11 0	

⁽¹⁾ Umfasst Direktzahlungen, z. B. Ausgleichszahlung für die Einstellung des Handels, Erstattungen von Kraftstoffabgaben oder ähnliche Pauschalausgleichszahlungen; umfasst nicht Sozialabgaben und indirekte Subventionen wie z. B. verringerte Abgaben auf Betriebsstoffe wie Kraftstoff oder Investitionsbeihilfen.

⁽²⁾ Einschließlich Sozialabgaben.

⁽³⁾ Die gewählte Methode ist von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen Programmen zu erläutern.

⁽⁴⁾ Verpackungskosten zählen zu den sonstigen Betriebskosten.

⁽⁵⁾ Die gewählte Methode ist von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen Programmen zu erläutern.

⁽⁶⁾ ESVG steht für Europäisches System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen 1995 (Verordnung (EG) Nr. 2223/96 und Verordnung (EG) Nr. 1267/2003, Eurostat-Handbuch zum ESVG 1995).

⁽⁷⁾ Zinsaufwendungen für Kapital; Zinsen auf staatliche Rentenpapiere mit fünfjähriger Laufzeit können für die Ermittlung der Finanzkosten verwendet werden.

⁽⁸⁾ Am Jahresende.

⁽⁹⁾ Erwerb und Verkauf von Vermögenswerten während des Jahres.

⁽¹⁰⁾ Am Ende des Wirtschaftsjahres.

⁽¹¹⁾ Die Variable für die Rohstoffmenge sollte mit derjenigen für die Rohstoffkosten in Einklang stehen.

⁽¹²⁾ Die Variable für die produzierte Menge sollte mit derjenigen für den Umsatz in Einklang stehen.

⁽¹³⁾ In den nationalen Programmen sind die Faktoren für die Umrechnung von Anzahl in Tonnen anzugeben.

⁽¹⁴⁾ „VZÄ National“ ist die Zahl der anhand eines nationalen Schwellenwerts geschätzten Vollzeitäquivalente.

⁽¹⁵⁾ Fakultativ.

Segmentierung für die Erhebung von Daten zur Aquakultur

	Fischzuchttechniken ⁽¹⁾				Weichtierzuchttechniken ⁽¹⁾			
	Betriebe an Land			Netzkäfige	Flöße	Langleine	Meeresboden ⁽⁵⁾	Sonstige
	Brutanlagen und Aufzuchtanlagen ⁽²⁾	Aufzucht	Kombiniert ⁽³⁾	Netzkäfige ⁽⁴⁾				
Lachs								
Forelle								
Wolfsbarsch & Brassen								
Karpfen								
Sonstige Süßwasserfische								
Sonstige Seefische								
Miesmuscheln								
Austern								
Venusmuscheln								
Sonstige Weichtiere								

⁽¹⁾ Unternehmen sollten anhand ihrer wichtigsten Zuchttechnik einem Segment zugeordnet werden.

⁽²⁾ Brutanlagen und Aufzuchtanlagen sind definiert als Anlagen für das künstliche Ausbrüten, das Schlüpfen und die Aufzucht während der ersten Lebensstadien von Wassertieren. Zu statistischen Zwecken werden in Brutanlagen lediglich befruchtete Eier erzeugt. Die weiteren Jungfischphasen der Wassertiere werden dann in Aufzuchtanlagen durchlaufen. Wenn Brutanlagen und Aufzuchtanlagen eng miteinander verbunden sind, beziehen sich die Statistiken nur auf die letzte dort erzeugte Jungfischphase. (KOM (2006) 864 vom 19. Juli 2007).

⁽³⁾ Als Kombination gelten Betriebe, die Brutanlagen und Aufzuchtanlagen haben und Aufzuchttechniken anwenden.

⁽⁴⁾ Netzkäfige sind definiert als offene oder bedeckte umbaute Strukturen aus Netzen, Maschengewebe oder ähnlichem durchlässigen Materialien, die einen natürlichen Wasseraustausch erlauben. Diese Strukturen können im Wasser schwimmen, aufgehängt oder am Meeresboden verankert sein, sie lassen aber in allen Fällen einen Wasseraustausch von unten zu. (KOM (2006) 864 vom 19. Juli 2007).

⁽⁵⁾ „Meeresboden“-Techniken betreffen den Muschelanbau in Gezeitenbereichen (unmittelbar auf dem Meeresboden oder ohne Bodenberührung).

Liste der ökonomischen Variablen für die Verarbeitungsindustrie

Variablengruppe	Variable	Spezifikation	Einheit	Definition Strukturelle Unternehmensstatistik (SBS) Verordnung (EG) Nr. 2700/98 der Kommission	Leitfaden
Einkommen	Umsatz		EUR	12 11 0	
	Subventionen ⁽¹⁾		EUR		
	Sonstige Einkommen		EUR		
Personalaufwendungen	Löhne und Gehälter für die Mitarbeiter ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Kalkulatorischer Wert unbezahlter Arbeit ⁽³⁾		EUR		
Energiekosten	Energiekosten		EUR	20 11 0	SBS 13 11 0
Rohstoffkosten	Kauf von Fischen und anderen Rohstoffen für die Produktion		EUR		SBS 13 11 0
Sonstige Betriebskosten	Sonstige Betriebskosten ⁽⁴⁾		EUR		SBS 13 11 0
Kapitalkosten ⁽⁵⁾	Abschreibung		EUR		ESVG ⁽⁶⁾ 6.02 bis 6.05
	Finanzkosten, netto ⁽⁷⁾		EUR		
Außerordentliche Kosten, netto	Außerordentliche Kosten, netto		EUR		
Kapitalwert ⁽⁸⁾	Gesamtwert der Vermögenswerte		EUR	43 30 0	ESVG 7.09 bis 7.24
Netto-Investitionen	Nettoinvestitionen ⁽⁹⁾		EUR	15 11 0	ESVG 3.102 bis 3.111
			EUR	15 21 0	
Schulden ⁽¹⁰⁾	Schulden		EUR		
Beschäftigung	Zahl der Beschäftigten	Nach Geschlecht	Anzahl	16 11 0	
	VZÄ National ⁽¹¹⁾	Nach Geschlecht ⁽¹²⁾	Anzahl	16 14 0	

Variablengruppe	Variable	Spezifikation	Einheit	Definition Strukturelle Unternehmensstatistik (SBS) Verordnung (EG) Nr. 2700/98 der Kommission	Leitfaden
Anzahl der Unternehmen	Anzahl der Unternehmen	Nach Größen-klassen mit einer Beschäftigtenzahl (SBS 16.11.0) von: 1. ≤ 10 2. 11 — 49 3. 50 — 249 4. > 250	Anzahl	11 11 0	

(1) Umfasst Direktzahlungen. Sozialabgaben und indirekte Subventionen sind ausgeschlossen.

(2) Einschließlich Sozialabgaben.

(3) Die gewählte Methode ist von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen Programmen zu erläutern.

(4) Verpackungskosten zählen zu den sonstigen Betriebskosten.

(5) Die gewählte Methode ist in den nationalen Programmen zu erläutern.

(6) ESVG steht für Europäisches System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen 1995 (Verordnung (EG) Nr. 2223/96 und Verordnung (EG) Nr. 1267/2003, Eurostat-Handbuch zum ESVG 1995).

(7) Zinsaufwendungen für Kapital; Zinsen auf staatliche Rentenpapiere mit fünfjähriger Laufzeit können für die Ermittlung der Finanzkosten verwendet werden.

(8) Kumulierter Wert aller Netto-Investitionen im Unternehmen am Jahresende.

(9) Erwerb und Verkauf von Vermögenswerten während des Jahres.

(10) Am Jahresende.

(11) Die Methode sollte der in dem Bericht zur Studie FISH/2005/14, „LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, 142 p“ entsprechen.

(12) Fakultativ.

Definition von Umweltindikatoren zur Messung der Auswirkungen der Fischerei auf das marine Ökosystem

Code Spezifikation	Indikator (*)	Definition	Erforderliche Daten	Präzisionsniveau
1	Erhaltungszustand von Fischarten	Biodiversitätsindikator für die Zusammenfassung, Bewertung und Vorlage von Tendenzen bei der Biodiversität potenziell bedrohter Fischarten	Arten, Länge und Abundanz aus fischereiu unabhängigen Forschungsreisen auf See für die betreffende Meeresregion. Für eine möglichst hohe Genauigkeit dieser Indikatoren ist es erforderlich, dass alle Arten, die in den Indikator eingehen, konsequent und zuverlässig identifiziert werden. Die Fänge der Forschungsreisen sind vollständig zu sortieren (keine Unterprobenentnahme), damit gewährleistet ist, dass alle Tiere jeder Art, die in den Indikator eingehen, erfasst werden; bei Längenmessungen sind in ausreichend begründeten Fällen Unterprobenentnahmen zulässig.	Die Forschungsreisen auf See sollten den größten Teil der Meeresregion über den längsten verfügbaren Zeitraum abdecken. Der Indikator ist spezifisch für die Forschungsreisen. Bei der Methode ist es erforderlich, dass die Forschungsreisen jährlich im gleichen Gebiet mit einem Standardfanggerät durchgeführt werden.
2	Anteil großer Fische	Indikator für den Anteil großer Fische (nach Gewicht) an der Artengruppe; gibt die Größenstruktur und die Zusammensetzung der Lebensstadien der Fische wieder.		
3	Mittlere Maximallänge von Fischen	Indikator für die Alterszusammensetzung der Fische		
4	Größe befischter Fischarten bei Geschlechtsreife	Indikator für die potenziellen „genetischen Effekte“ auf eine Population	Individuelle Messungen von Alter, Länge, Geschlecht und Reifegrad aus fischereiu unabhängigen Forschungsreisen für die betreffende Meeresregion.	Mindestens 100 Tiere pro Altersklasse, doch gewinnt dieser Indikator an Gewicht, wenn mehr Tiere erfasst werden.
5	Verteilung der Fangtätigkeiten	Indikator für die räumliche Ausdehnung von Fangtätigkeiten. Ist zusammen mit dem Indikator „Aggregation der Fangtätigkeit“ vorzulegen.	Daten über die Position und die Registrierung des Fischereifahrzeugs aus dem satellitengestützten Schiffsüberwachungssystem VMS. Liegen binnen zwei Monaten nach Eingang der Positionsmeldungen vor, und zwar mit allen Positionen verknüpft mit Ebene 6 für die Klassifizierung der Metiers (siehe Anlage IV (1-5)). Nicht betroffen sind Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m.	Halbstündliche Positionsmeldungen werden bevorzugt.
6	Aggregation der Fangtätigkeiten	Indikator für das Ausmaß, in dem die Fangtätigkeiten aggregiert werden. Ist zusammen mit dem Indikator „Verteilung der Fangtätigkeit“ vorzulegen.		
7	Gebiete, die nicht von Grundfanggerät geschädigt wurden	Indikator für die Bereiche des Meeresgrunds, die im abgelaufenen Jahr keine Auswirkungen mobiler Fanggeräte auf dem Meeresboden erfahren haben. Er zeigt Veränderungen in der Verteilung der Meeresbodenfischerei aufgrund von Fang- und Aufwandsbeschränkungen oder technischen Maßnahmen (einschließlich der Meeresschutzgebiete, die gemäß den Rechtsvorschriften über die Erhaltung eingerichtet wurden) sowie sonstige Tätigkeiten des Menschen, die zu einer Verlagerung der Fangtätigkeit führen (z. B. Windenergieanlagen).		

Code Spezifikation	Indikator (*)	Definition	Erforderliche Daten	Präzisionsniveau
8	Rückwurfquoten gewerblich genutzter Arten	Indikator für den Anteil von Rückwürfen gewerblich genutzter Arten und den angelandeten Mengen	Arten, Länge und Abundanz von Fängen und Rückwürfen , ermittelt anhand von Logbüchern und Beobachterfahrten, die getrennt verarbeitet werden. Daten in Verbindung mit Ebene 6 für die Klassifizierung der Metiers (siehe Anlage IV (1-5)).	Wie im Gemeinschaftsprogramm für Rückwürfe näher angegeben.
9	Kraftstoffeffizienz des Fischfangs	Indikator für die Beziehung zwischen Kraftstoffverbrauch und dem Wert der angelandeten Fänge. Er bietet Informationen über Tendenzen bei der Kraftstoffeffizienz der verschiedenen Fischereien.	Wert der Anlandungen und Kraftstoffkosten . Der Wert ergibt sich aus der Multiplikation der Anlandungen nach Arten mit den Preisen. Kraftstoffkosten wie in diesem Gemeinschaftsprogramm definiert. Der Indikator sollte für jedes Metier gestützt auf Ebene 6 der Klassifizierung der Metiers (siehe Anlage IV (1-5)) nach Regionen, Quartalen und Jahren berechnet werden.	Wie in diesem Gemeinschaftsprogramm spezifiziert.

(*) Spezifizierung und Berechnung von Indikatoren: siehe Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen (SEC 2008/449).

LEITLINIEN

EUROPÄISCHE ZENTRALBANK

LEITLINIE DER EUROPÄISCHEN ZENTRALBANK

vom 11. September 2008

über die Datenerhebung bezüglich des Euro und den Betrieb des Bargeldinformationssystems 2
(CIS 2)

(EZB/2008/8)

(2008/950/EG)

DER EZB-RAT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 106 Absatz 1 und 2,

gestützt auf die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank (nachfolgend die „Satzung“), insbesondere auf die Artikel 5 und 16,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 106 Absatz 1 des Vertrags und Artikel 16 der ESZB-Satzung hat die Europäische Zentralbank (EZB) das ausschließliche Recht, die Ausgabe von Euro-Banknoten innerhalb der Gemeinschaft zu genehmigen.
- (2) Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags sieht vor, dass die Mitgliedstaaten das Recht zur Ausgabe von Münzen haben, wobei der Umfang dieser Ausgabe der Genehmigung durch die EZB bedarf. Zu diesem Zweck erlässt die EZB jährliche Entscheidungen, die den Umfang der Münzausgabe durch die Mitgliedstaaten, die den Euro eingeführt haben (nachfolgend die „teilnehmenden Mitgliedstaaten“), genehmigen.
- (3) Artikel 5 der Satzung regelt, dass die EZB zur Wahrnehmung der Aufgaben des Europäischen Systems der Zentralbanken (ESZB) mit Unterstützung der nationalen Zentralbanken die erforderlichen statistischen Daten einholt, wozu auch die erforderlichen statistischen Daten auf dem Gebiet der Ausgabe von Euro-Banknoten und -Münzen zählen. Außerdem muss die EZB Daten im Hinblick auf Artikel 237 Buchstabe d des Vertrags erheben, der die EZB mit der Aufgabe betraut, die Erfüllung der sich aus dem Vertrag und der Satzung ergebenden Verpflichtungen durch die nationalen Zentralbanken des ESZB zu überwachen. Zu diesen Verpflichtungen zählt auch die Einhaltung des Verbots, das in Artikel 101 des Vertrags

niedergelegt ist und durch die Verordnung (EG) Nr. 3603/93 des Rates vom 13. Dezember 1993 zur Festlegung der Begriffsbestimmungen für die Anwendung der in Artikel 104 und Artikel 104b Absatz 1 des Vertrags vorgesehenen Verbote⁽¹⁾ umgesetzt wurde. Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 3603/93 des Rates regelt insbesondere, dass „Bestände der [...] nationalen Zentralbanken an vom öffentlichen Sektor ausgegebenen Münzen, die dessen Konto gutgeschrieben wurden, [...] nicht als Kreditfazilität im Sinne von Artikel 104 des Vertrags [gelten], sofern sie weniger als 10 % des Münzumsatzes ausmachen“.

- (4) Unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die Ausgabe von Euro-Münzen wie auch unter Berücksichtigung der wesentlichen Rolle, die die nationalen Zentralbanken der teilnehmenden Mitgliedstaaten (nachfolgend „NZBen“) für die Inverkehrgabe von Euro-Münzen spielen, ist es für die EZB zur Erfüllung der vorgenannten Aufgaben erforderlich, gemeinsam mit den NZBen Daten über Euro-Banknoten und Euro-Münzen zu erheben. Diese Datenerhebung sollte die Entscheidungsfindung im Bereich der Ausgabe von Euro-Banknoten und Euro-Münzen erleichtern, z. B. indem sie der EZB, den NZBen, der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und den nationalen Münzemitteln Informationen liefert, die diese in die Lage versetzen, im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten: i) die Herstellung von Euro-Banknoten und -Münzen zu planen; ii) die Ausgabe von Euro-Banknoten und -Münzen abzustimmen; und iii) die Übertragung von Euro-Banknoten zwischen NZBen bzw. von Euro-Münzen zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten abzustimmen. Durch diese Datenerhebung sollte es der EZB auch ermöglicht werden, die Einhaltung ihrer Entscheidungen im Bereich der Ausgabe von Euro-Banknoten und -Münzen zu überwachen.
- (5) Am 16. Dezember 2004 beschloss der EZB-Rat den Handlungsrahmen für die Wiederausgabe von Banknoten („Recycling“) (nachfolgend der „Handlungsrahmen“), dessen Abschnitt 2.7 Berichtspflichtigen der Kreditinstitute

⁽¹⁾ ABl. L 332 vom 31.12.1993, S. 1.

und sonstigen professionellen Bargeldakteure gegenüber den NZBen vorsieht. Im selben Zusammenhang wurde auch beschlossen, dass die NZBen den Handlungsrahmen bis Ende 2006 durch die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel, etwa gesetzliche Regelungen und Vereinbarungen, umsetzen sollten; diese Frist wurde durch spätere Beschlüsse des EZB-Rats verlängert. Spätestens ab dem Datum der Umsetzung des Handlungsrahmens sollten die NZBen jedoch von den Kreditinstituten und anderen professionellen Bargeldakteuren in ihren Ländern Datenmeldungen gemäß dem Handlungsrahmen erhalten und somit in der Lage sein, diese der EZB zu melden.

- (6) Damit die vorgenannten Zwecke erfüllt werden, sollten die Daten über Euro-Banknoten und -Münzen Informationen über Folgendes umfassen: i) die Ausgabe von Euro-Banknoten und -Münzen; ii) Menge und Qualität der in Umlauf befindlichen Euro-Banknoten und -Münzen; iii) die bei den an der Ausgabe beteiligten Stellen vorhandenen Bestände an Euro-Banknoten und -Münzen; iv) die die Euro-Banknoten und -Münzen betreffenden operativen Tätigkeiten der an ihrer Ausgabe beteiligten Stellen, einschließlich derjenigen Kreditinstitute, die im Auftrag einer NZB ein „notes-held-to-order“-Verfahren betreiben, und derjenigen Kreditinstitute, die im Auftrag der EZB und einer oder mehrerer NZBen ein „extended custodial inventory“-Programm betreiben; v) die die Euro-Banknoten betreffenden operativen Tätigkeiten von Kreditinstituten und anderen professionellen Bargeldakteuren, die gemäß dem Handlungsrahmen die Wiederausgabe von Euro-Banknoten übernehmen; und vi) die Bargeldinfrastruktur.
- (7) Um die Datenerhebung zu verbessern und die Weitergabe der darauf basierenden Informationen zu ermöglichen, hat der EZB-Rat am 22. November 2007 zugestimmt, das Bargeldinformationssystem 2 („Currency Information System 2“, nachfolgend das „CIS 2“) umzusetzen; dieses ersetzt das Bargeldinformationssystem, das bei der Einführung der Euro-Banknoten und -Münzen auf Grundlage eines gesonderten Rechtsakts der EZB über die Datenerhebung bezüglich des Bargeldinformationssystems eingerichtet wurde und der EZB und den NZBen seit 2002 die relevanten währungsbezogenen Daten liefert.
- (8) Zum effizienten und reibungslosen Betrieb des CIS 2 ist es erforderlich, die regelmäßige und fristgerechte Verfügbarkeit konsistenter Daten sicherzustellen. Deshalb sind die Berichtspflichten der NZBen und der EZB in dieser Leitlinie niederzulegen, wobei für einen kurzen Zeitraum die parallele Berichterstattung nach den bisherigen Regelungen und nach dem CIS 2 vorgesehen ist.
- (9) Durch die Leitlinie EZB/2006/9 vom 14. Juli 2006 über bestimmte Vorbereitungsmaßnahmen für die Euro-Bargeldumstellung und über die vorzeitige Abgabe und Weitergabe von Euro-Banknoten und -Münzen außerhalb des Euro-Währungsgebiets⁽¹⁾ wurde ein rechtlicher Rahmen dafür geschaffen, dass künftige NZBen des Eurosys-

tems Euro-Banknoten und -Münzen leihen, beschaffen oder herstellen können, um diese vor der Bargeldumstellung in ihrem Mitgliedstaat abzugeben und weiterzugeben. Die Leitlinie EZB/2006/9 sieht für solche künftigen NZBen des Eurosystems besondere Berichtspflichten vor, die im Zusammenhang mit CIS 2 genauer gefasst werden müssen.

- (10) Sowohl bei der EZB als auch bei den NZBen sollten die Benutzer des CIS 2 Zugang zur webgestützten CIS-2-Anwendung sowie zum Berichtsmodul haben, um die effiziente und effektive Nutzung der CIS-2-Daten zu ermöglichen und ein hohes Maß an Transparenz zu erzielen. Zur Verbesserung des Informationsflusses zwischen der EZB und der Europäischen Kommission sowie den NZBen und den nationalen Münzemittenten sollte zugelassenen Stellen ein beschränkter Zugang zu den CIS-2-Daten gewährt werden.
- (11) Da das CIS 2 ein flexibles System zur Verarbeitung neuer Daten ist, ist es erforderlich, ein vereinfachtes Verfahren einzurichten, um technische Änderungen zu den Anhängen zu dieser Leitlinie in effizienter Weise umsetzen zu können. Außerdem sollte es aufgrund des technischen Charakters des CIS-2-Übermittlungsmechanismus möglich sein, die Spezifikationen des CIS-2-Übermittlungsmechanismus im selben vereinfachten Verfahren zu ändern. Deshalb sollte das Direktorium zu bestimmten Änderungen dieser Leitlinie und ihrer Anhänge ermächtigt werden; solche Änderungen sollte das Direktorium dem EZB-Rat mitteilen.
- (12) Nachdem die für die Slowakei geltende Ausnahmeregelung am 8. Juli 2008 durch den Rat der Europäischen Union aufgehoben wurde, wurde der Präsident der Národná banka Slovenska gemäß Artikel 3.5 der Geschäftsordnung der Europäischen Zentralbank eingeladen, die relevanten Beratungen des EZB-Rats hinsichtlich dieser Leitlinie zu verfolgen —

HAT FOLGENDE LEITLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

- (1) Im Sinne dieser Leitlinie bezeichnet:
- a) „Handlungsrahmen“: den Rahmen für die Wiederausgabe von Banknoten, der in der jeweils gültigen Fassung des Dokuments mit dem Titel „Wiederausgabe von Euro-Banknoten (Recycling): Handlungsrahmen für die Falschgelderkennung und die Sortierung nach Umlauffähigkeit durch Kreditinstitute und andere professionelle Bargeldakteure“ niedergelegt wurde, welches vom EZB-Rat am 16. Dezember 2004 beschlossen und am 6. Januar 2005 auf der Website der EZB veröffentlicht wurde, sowie die Dokumente, die sich auf die für dessen Umsetzung auf nationaler Ebene geltenden Fristen beziehen;

⁽¹⁾ ABl. L 207 vom 28.7.2006, S. 39.

- b) „Kreditinstitut“: ein Kreditinstitut im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2006/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Kreditinstitute⁽¹⁾;
- c) „CIS 2“ bezeichnet das System, das Folgendes umfasst: i) die bei der EZB installierte zentrale Datenbank, in der alle gemäß dieser Leitlinie erhobenen relevanten Informationen über Euro-Banknoten, Euro-Münzen, Bargeldinfrastruktur und den Handlungsrahmen gespeichert werden; ii) die webgestützte Online-Anwendung, die die flexible Konfiguration des Systems ermöglicht und Informationen über die Datenerhebung und den Validierungsstatus, Berichtigungen und verschiedene Arten von Referenzdaten und Systemparametern liefert; iii) das Berichtsmodul für die Betrachtung und Analyse der erhobenen Daten sowie iv) den CIS-2-Übermittlungsmechanismus;
- d) „vorzeitige Abgabe“: die während des Zeitraums der vorzeitigen Abgabe und Weitergabe erfolgende physische Auslieferung von Euro-Banknoten und -Münzen durch eine künftige NZB des Eurosystems an zugelassene Geschäftspartner im Staatsgebiet des künftig teilnehmenden Mitgliedstaats;
- e) „Weitergabe“: die während des Zeitraums der vorzeitigen Abgabe und Weitergabe erfolgende Auslieferung vorzeitig abgegebener Euro-Banknoten und -Münzen durch einen zugelassenen Geschäftspartner an professionelle Dritte im Staatsgebiet eines künftig teilnehmenden Mitgliedstaats. Zur Weitergabe im Sinne dieser Leitlinie zählt die Lieferung von Euro-Münzen in „Starter-Kits“ an das allgemeine Publikum;
- f) „künftige NZB des Eurosystems“: die nationale Zentralbank eines künftig teilnehmenden Mitgliedstaats;
- g) „zugelassene Dritte“: die Europäische Kommission, die nationalen Finanzministerien, Münzprägeanstalten sowie von den nationalen Finanzministerien der teilnehmenden Mitgliedstaaten bestellte öffentlich-rechtliche oder private Stellen;
- h) „CIS-2-Übermittlungsmechanismus“: die Anwendung ESCB XML Data Integration (EXDI). Die EXDI-Anwendung wird dazu verwendet, Datenmeldungen zwischen den nationalen Zentralbanken, künftigen NZBen des Eurosystems und der EZB vertraulich und unabhängig von der unterstützenden technischen Infrastruktur (z. B. Computernetzwerken und Softwareanwendungen) zu übermitteln;
- i) „Datenmitteilung“: eine Datei, welche die Monats- oder Halbjahresdaten einer NZB oder einer künftigen NZB des Eurosystems enthält, die sich auf einen Berichtszeitraum oder, im Falle von Berichtigungen, auf mehrere Berichtszeiträume beziehen und deren Datenformat mit dem CIS-2-Übermittlungsmechanismus kompatibel ist;
- j) „künftig teilnehmender Mitgliedstaat“: einen nicht teilnehmenden Mitgliedstaat, der die Voraussetzungen für die Einführung des Euro erfüllt und für den die Ausnahmeregelung (gemäß Artikel 122 Absatz 2 des Vertrags) aufgehoben wurde;
- k) „Werktag“: jeden Tag, an dem sowohl die EZB als auch eine berichtspflichtige NZB für Geschäfte geöffnet ist;
- l) „Rechnungslegungsdaten“: gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben a und b der Leitlinie EZB/2006/16 vom 10. November 2006 über die Rechnungslegungsgrundsätze und das Berichtswesen im Europäischen System der Zentralbanken⁽²⁾ den nicht angepassten Wert der in Umlauf befindlichen Euro-Banknoten, bereinigt um den Betrag der zum Ende eines Berichtszeitraums bestehenden unverzinsten Forderungen gegenüber Kreditinstituten, die ein „extended custodial inventory“-Programm betreiben;
- m) „Datenergebnis“: ein in CIS 2 aufgezeichnetes Ereignis, das die Sendung einer Mitteilung vom CIS 2 an eine oder mehrere NZBen und die EZB auslöst. Ein Datenergebnis liegt vor: i) wenn eine NZB dem CIS 2 Monats- oder Halbjahresdaten meldet und dies eine Rückmeldung an die betreffende NZB und die EZB auslöst; ii) wenn die Datenmitteilungen aller NZBen für einen neuen Berichtszeitraum erfolgreich validiert wurden und dies eine Statusberichtsmitteilung vom CIS 2 an die NZBen und die EZB auslöst; oder iii) wenn, nachdem eine Statusberichtsmitteilung gesendet wurde, eine berichtigte Datenmitteilung für eine NZB erfolgreich durch CIS 2 validiert wurde, wodurch eine Berichtigungsnachricht an die NZBen und die EZB ausgelöst wird.
- (2) In den Anhängen zu dieser Leitlinie verwendete technische Begriffe sind in dem im Anhang beigefügten Glossar definiert.

Artikel 2

Datenerhebung bezüglich der Euro-Banknoten

- (1) Die NZBen melden der EZB monatlich die CIS-2-Daten für die Euro-Banknoten, d. h. die in den Abschnitten 1 bis 4 der Tabelle in Teil 1 von Anhang I aufgeführten Datenpositionen; dabei sind die in Teil 3 von Anhang I enthaltenen Buchungsregeln einzuhalten.
- (2) Die NZBen übermitteln die in Anhang V als Daten der Kategorie 1 und als ereignisbezogene Daten klassifizierten Daten bezüglich der Euro-Banknoten spätestens am sechsten Werktag des auf den Berichtszeitraum folgenden Monats.
- (3) Die NZBen übermitteln die in Anhang V als Daten der Kategorie 2 klassifizierten Daten bezüglich der Euro-Banknoten spätestens am zehnten Werktag des auf den Berichtszeitraum folgenden Monats.
- (4) Die erste Übermittlung der die Euro-Banknoten betreffenden Daten erfolgt im Oktober 2008.

⁽¹⁾ ABl. L 177 vom 30.6.2006, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 348 vom 11.12.2006, S. 1.

(5) Für die gemäß dieser Leitlinie erfolgende Übermittlung von die Euro-Banknoten betreffenden Daten an die EZB nutzen die NZBen den CIS-2-Übermittlungsmechanismus.

Artikel 3

Datenerhebung bezüglich der Euro-Münzen

(1) Die NZBen erheben die die Euro-Münzen betreffenden CIS-2-Daten, d. h. die in den Abschnitten 1 bis 5 der Tabelle in Teil 1 von Anhang II aufgeführten Datenpositionen bei den in ihrem jeweiligen Mitgliedstaat zur Ausgabe von Euro-Münzen zugelassenen Dritten.

(2) Die NZBen melden der EZB monatlich die CIS-2-Daten für die Euro-Münzen, d. h. die in den Abschnitten 1 bis 6 der Tabelle in Teil 1 von Anhang II aufgeführten Datenpositionen; dabei sind die in Teil 3 von Anhang II niedergelegten Buchungsregeln einzuhalten.

(3) Die in Artikel 2 Absätze 2 bis 5 niedergelegten Anforderungen finden auf die Übermittlung der die Euro-Münzen betreffenden Daten gemäß Absatz 1 entsprechende Anwendung.

Artikel 4

Datenerhebung bezüglich der Bargeldinfrastruktur und des Handlungsrahmens

(1) Die NZBen melden die die Bargeldinfrastruktur betreffenden Daten der EZB halbjährlich wie in Anhang III niedergelegt.

(2) Die NZBen melden der EZB die den Handlungsrahmen betreffenden Daten, wie in Anhang III niedergelegt, erstmals zu den in Absatz 7 genannten Terminen und danach jeweils halbjährlich. Die der EZB gemeldeten Daten basieren auf den Daten, die die NZBen gemäß Abschnitt 2.7 des Handlungsrahmens und dem Dokument mit dem Titel „Datenerhebung von Kreditinstituten und anderen professionellen Bargeldakteuren gemäß dem Handlungsrahmen für die Wiederausgabe von Banknoten“⁽¹⁾ von Kreditinstituten und anderen professionellen Bargeldakteuren haben beziehen können.

(3) Für die Übermittlung der die Bargeldinfrastruktur und den Handlungsrahmen betreffenden Daten gemäß den Absätzen 1 und 2 nutzen die NZBen den CIS-2-Übermittlungsmechanismus.

(4) Die NZBen übermitteln die in den Absätzen 1 und 2 genannten Daten für den Berichtszeitraum von Januar bis Juni spätestens am sechsten Werktag im Oktober desselben Jahres.

(5) Die NZBen übermitteln die in den Absätzen 1 und 2 genannten Daten für den Berichtszeitraum von Juli bis Dezember spätestens am sechsten Werktag im April des Folgejahres.

⁽¹⁾ In der im Januar 2006 auf der Website der EZB veröffentlichten Fassung.

(6) Die erste Übermittlung der Daten über die Bargeldinfrastruktur, d. h. der in den Abschnitten 1.1 bis 1.4, 2.1 und 2.3 bis 2.6 der Tabelle in Anhang III aufgeführten Datenpositionen, erfolgt im Oktober 2008.

(7) Die erste Übermittlung der Daten für den Handlungsrahmen, d. h. der in den Abschnitten 2.2, 2.7 bis 2.10 und 3 der Tabelle in Anhang III aufgeführten Datenpositionen, findet wie folgt statt:

- a) im Oktober 2008 für die Nationale Bank van België/Banque nationale de Belgique, die Deutsche Bundesbank, die Banque centrale du Luxembourg, die Nederlandsche Bank, die Oesterreichische Nationalbank und die Suomen Pankki;
- b) im Oktober 2009 für die Banka Slovenije;
- c) im Oktober 2010 für die Banque de France, die Central Bank of Cyprus und die Central Bank of Malta; und
- d) im Oktober 2011 für die Bank of Greece, die Banco de España, die Banca d'Italia, die Central Bank and Financial Services Authority of Ireland und die Banco de Portugal.

Artikel 5

Erhebung der Daten künftiger NZBen des Eurosystems bezüglich ihrer Euro-Bargeldumstellung

(1) In die vertraglichen Regelungen, die eine NZB gemäß Artikel 3 Absatz 3 der Leitlinie EZB/2006/9 mit einer künftigen NZB des Eurosystems trifft, sind besondere Bestimmungen aufzunehmen, wonach die künftige NZB des Eurosystems bezüglich der Euro-Banknoten bzw. -Münzen, die ihr von einer NZB geliehen und geliefert werden, zusätzlich zu den in der Leitlinie niedergelegten Berichtspflichten der EZB monatlich die in den Abschnitten 4 und 5 der Tabelle in Anhang I und in den Abschnitten 4 und 7 der Tabelle in Anhang II aufgeführten Datenpositionen meldet, wobei die in Teil 3 von Anhang I und in Teil 3 von Anhang II niedergelegten Buchungsregeln entsprechende Anwendung finden. Hat eine künftige NZB des Eurosystems keine solchen vertraglichen Regelungen mit einer NZB getroffen, so trifft die EZB mit der betreffenden künftigen NZB des Eurosystems vertragliche Regelungen, die auch die in diesem Artikel genannten Berichtspflichten umfassen.

(2) Die erste Übermittlung der Daten für Euro-Banknoten bzw. Euro-Münzen gemäß Absatz 1 erfolgt spätestens am sechsten Werktag des Monats, der auf den Monat folgt, in dem die künftige NZB des Eurosystems derartige Euro-Banknoten oder -Münzen erstmals empfängt oder herstellt.

(3) Die in Artikel 2 Absatz 2 bis 5 niedergelegten Anforderungen finden auf die Übermittlung der die Euro-Banknoten und -Münzen betreffenden Daten gemäß Absatz 1 entsprechende Anwendung.

*Artikel 6***Pflege der Referenzdaten und Systemparameter**

- (1) Die in Anhang IV aufgeführten Referenzdaten und Systemparameter werden von der EZB in CIS 2 eingegeben und gepflegt.
- (2) Die EZB trifft geeignete Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass diese Daten und Systemparameter vollständig und richtig sind.
- (3) Die NZBen übermitteln der EZB die in den Abschnitten 2.1 und 2.2 der Tabelle in Anhang IV aufgeführten Systemparameter: i) über das Inkrafttreten dieser Leitlinie; und ii) über alle späteren Änderungen der Systemparameter.

*Artikel 7***Vollständigkeit und Richtigkeit der Datenübermittlungen**

- (1) Die NZBen treffen geeignete Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass die gemäß dieser Leitlinie zu meldenden Daten vollständig und richtig sind, bevor sie der EZB übermittelt werden. Dazu müssen sie zumindest die in Anhang V niedergelegten Vollständigkeitsüberprüfungen und die in Anhang VI niedergelegten Richtigkeitsüberprüfungen durchführen.
- (2) Jede NZB ermittelt die Zahlen für die nationale Nettoausgabe von Euro-Banknoten anhand der einschlägigen CIS-2-Daten. Jede NZB stimmt diese Zahlen mit ihren Rechnungslegungsdaten ab, bevor sie die CIS-2-Daten an die EZB übermittelt.
- (3) Die EZB stellt sicher, dass das CIS 2 die in den Anhängen V und VI niedergelegten Überprüfungen der Vollständigkeit und Richtigkeit vornimmt, bevor die Daten auf der zentralen Datenbank des CIS 2 gespeichert werden.
- (4) Die EZB überprüft die von den NZBen gemäß Absatz 2 vorgenommene Abstimmung der dem CIS 2 gemeldeten Zahlen für die nationale Nettoausgabe von Euro-Banknoten anhand der jeweiligen Rechnungslegungsdaten; im Falle von Abweichungen hört sie die relevanten NZBen dazu an.
- (5) Stellt eine NZB einen Fehler in ihren CIS-2-Daten fest, nachdem sie diese Daten an die EZB gemeldet hat, so sendet die NZB der EZB die berichtigten Daten unverzüglich über den CIS-2-Übermittlungsmechanismus zu.

*Artikel 8***Zugang zum CIS 2**

- (1) Auf schriftlichen Antrag und vorbehaltlich des Abschlusses gesonderter vertraglicher Regelungen gemäß Absatz 2 gewährt die EZB den Zugang zum CIS 2 wie folgt: i) für bis zu vier einzelne Nutzer jeder NZB, jeder künftigen NZB des Eurosystems und der Europäischen Kommission in deren Eigenschaft als zugelassener Dritter; und ii) für einen einzelnen Nutzer jedes

sonstigen zugelassenen Dritten. Der einem zugelassenen Dritten gewährte Zugang ist auf Euro-Münzen betreffende Daten beschränkt und wird erstmals im ersten Quartal 2009 gewährt. Schriftliche Anträge, zusätzlichen einzelnen Nutzern Zugang zum CIS 2 zu gewähren, werden von der EZB angemessen unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit und Kapazitäten geprüft.

- (2) Die Zuständigkeit für das technische Nutzer-Management einzelner Nutzer wird in folgenden gesonderten vertraglichen Regelungen niedergelegt: i) zwischen der EZB und einer NZB hinsichtlich ihrer einzelnen Nutzer und der einzelnen Nutzer der auf dem Staatsgebiet des Mitgliedstaats der NZB zugelassenen Dritten; ii) zwischen der EZB und einer künftigen NZB des Eurosystems hinsichtlich der einzelnen Nutzer der künftigen NZB des Eurosystems; und iii) zwischen der EZB und der Europäischen Kommission in Bezug auf deren einzelne Nutzer. Außerdem kann die EZB in diese vertraglichen Regelungen Bezugnahmen auf die für das CIS 2 geltenden Regelungen des Nutzer-Managements, Sicherheitsstandards und Lizenzbedingungen aufnehmen.

*Artikel 9***Automatische Meldung von Datenereignissen**

Die EZB stellt sicher, dass das CIS 2 den NZBen, die eine automatische Benachrichtigung über Datenereignisse angefordert haben, diese automatischen Meldungen im Wege des CIS-2-Übermittlungsmechanismus zusendet.

*Artikel 10***Übermittlung der CIS-2-Daten an die NZBen**

- (1) Auf schriftlichen Antrag an die EZB werden den NZBen, die die CIS-2-Daten sämtlicher NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems auf ihren lokalen Anwendungen außerhalb des CIS 2 empfangen und speichern möchten, diese Daten regelmäßig automatisch vom CIS 2 zugesendet.
- (2) Die EZB stellt sicher, dass das CIS 2 die Daten den NZBen, die den in Absatz 1 genannten Dienst anfordern, über den CIS-2-Übermittlungsmechanismus sendet.

*Artikel 11***Rolle des Direktoriums**

- (1) Das Direktorium ist für die laufende Verwaltung des CIS 2 zuständig.
- (2) Gemäß Artikel 17.3 der Geschäftsordnung der Europäischen Zentralbank wird das Direktorium ermächtigt:
 - a) unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Banknotenausschusses und des Ausschusses für Informationstechnologie technische Änderungen der Anhänge zu dieser Leitlinie sowie der Spezifikationen des CIS-2-Übermittlungsmechanismus vorzunehmen; sowie

b) für den Fall, dass der EZB-Rat die geltende Übergangsfrist für eine den Handlungsrahmen umsetzende NZB verlängert, die Termine für die ersten Datenübermittlungen gemäß dieser Leitlinie unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Banknotenausschusses zu ändern.

(3) Das Direktorium muss gemäß Absatz 2 vorgenommene Änderungen unverzüglich dem EZB-Rat mitteilen und jegliche in der Sache getroffenen Entscheidungen des EZB-Rats befolgen.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Leitlinie tritt am 1. Oktober 2008 in Kraft.

Artikel 13

Adressaten

Diese Leitlinie gilt für alle Zentralbanken des Eurosystems.

Geschehen zu Frankfurt am Main am 11. September 2008.

Für den EZB-Rat

Der Präsident der EZB

Jean-Claude TRICHET

Positionen für Euro-Banknoten

TEIL 1

Berichtsschema für Euro-Banknoten

Datenpositionen

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtzahl der Banknoten	Aufschlüsselung nach Serie/Variante	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank ⁽¹⁾	Aufschlüsselung nach „von NZB“	Aufschlüsselung nach „an NZB“	Aufschlüsselung nach „von Bestandsart“ ⁽²⁾	Aufschlüsselung nach „an Bestandsart“ ⁽²⁾	Aufschlüsselung nach Qualität ⁽⁴⁾	Aufschlüsselung nach „Herstellungsjahr-Zuordnung“ ⁽⁵⁾	Aufschlüsselung nach Planung ⁽⁶⁾	Datenquelle
1. Kumulative Datenpositionen												
1.1	Registrierte Banknoten											NZB
1.2	Unmittelbar im Sortiervorgang vernichtete Banknoten											
1.3	Nachgelagert vernichtete Banknoten											
2. Datenpositionen für Banknotenbestände												
<i>(A) Bestände des Eurosystems</i>												
2.1	Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten											NZB
2.2	Strategische Reserve des Eurosystems an umlauffähigen Banknoten											
2.3	Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten											
2.4	Logistische Reserven der NZB an umlauffähigen Banknoten					(7)						
2.5	Bestände der NZB an nicht umlauffähigen (zur Vernichtung bestimmten) Banknoten											
2.6	Bestände der NZB an nicht bearbeiteten Banknoten					(7)						

Datenpositionen											
Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtzahl der Banknoten	Aufschlüsselung nach Serie/Variante	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank (1)	Aufschlüsselung nach „von NZB“	Aufschlüsselung nach „an NZB“	Aufschlüsselung nach „von Bestandsart“ (2)	Aufschlüsselung nach „an Bestandsart“ (2)	Aufschlüsselung nach Qualität (4)	Aufschlüsselung nach „Herstellungsjahr-Zuordnung“ (5)	Aufschlüsselung nach Planung (6)
(B) Bestände der NHTO-Banken											
2.7	Logistische Reserven der NHTO-Banken an neuen Banknoten										
2.8	Logistische Reserven der NHTO-Banken an umlauffähigen Banknoten		(7)								
2.9	Bestände der NHTO-Banken an nicht umlauffähigen Banknoten										
2.10	Bestände der NHTO-Banken an nicht bearbeiteten Banknoten		(7)								
(C) Bestände der ECI-Banken											
2.11	Logistische Reserven der ECI-Banken an neuen Banknoten										
2.12	Logistische Reserven der ECI-Banken an umlauffähigen Banknoten		(7)								
2.13	Bestände der ECI-Banken an nicht umlauffähigen Banknoten										
2.14	Bestände der ECI-Banken an nicht bearbeiteten Banknoten		(7)								
2.15	Logistische Reserven an Banknoten im Transit von oder zu ECI-Banken		(7)								

Datenquelle

NHTO-Banken

ECI-Banken

Datenpositionen											
Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtzahl der Banknoten	Aufschlüsselung nach Serie/Variante	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank ⁽¹⁾	Aufschlüsselung nach „von NZB“	Aufschlüsselung nach „an NZB“	Aufschlüsselung nach „von Bestandsart“ ⁽²⁾	Aufschlüsselung nach „an Bestandsart“ ⁽³⁾	Aufschlüsselung nach Qualität ⁽⁴⁾	Aufschlüsselung nach „Herstellungsjahr-Zuordnung“ ⁽⁵⁾	Aufschlüsselung nach Planung ⁽⁶⁾
(D) Datenpositionen für den Datenabgleich											
2.16	Für den Transfer vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems										
2.17	Für den Transfer vorgemerkte logistische Reserven		(7)								
2.18	Für Empfang vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems										
2.19	Für Empfang vorgemerkte logistische Reserven		(7)								
3. Datenpositionen für betriebliche Tätigkeiten											
(A) Operative Tätigkeiten der NZBen											
3.1	Von der NZB ausgegebene Banknoten		(7)								
3.2	Von einer NZB an NHTO-Banken transferierte Banknoten		(7)								
3.3	Von einer NZB an ECI-Banken transferierte Banknoten		(7)								
3.4	An die NZB zurückgegebene Banknoten		(7)								
3.5	Von NHTO-Banken an die NZB transferierte Banknoten		(7)								
3.6	Von ECI-Banken an die NZB transferierte Banknoten		(7)								
3.7	Von der NZB bearbeitete Banknoten										
3.8	Von der NZB als nicht umlauf-fähig aussortierte Banknoten										

Datenquelle

liefernde NZB

empfangende NZB

NZB

Datenpositionen												Datenquelle
Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtzahl der Banknoten	Aufschlüsselung nach Serie/Variante	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank ⁽¹⁾	Aufschlüsselung nach „von NZB“	Aufschlüsselung nach „an NZB“	Aufschlüsselung nach „von Bestandsart“ ⁽²⁾	Aufschlüsselung nach „an Bestandsart“ ⁽³⁾	Aufschlüsselung nach Qualität ⁽⁴⁾	Aufschlüsselung nach „Herstellungsjahr-Zuordnung“ ⁽⁵⁾	Aufschlüsselung nach Planung ⁽⁶⁾	
(B) Betriebliche Tätigkeiten der NHTO-Banken												NHTO-Banken
3.9	Von NHTO-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten		(7)									
3.10	An NHTO-Banken zurückgegebene Banknoten		(7)									
3.11	Von NHTO-Banken bearbeitete Banknoten											
3.12	Von NHTO-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten											
(C) Betriebliche Tätigkeiten der ECI-Banken												ECI-Banken
3.13	Von ECI-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten		(7)									
3.14	An ECI-Banken zurückgegebene Banknoten		(7)									
3.15	Von ECI-Banken bearbeitete Banknoten											
3.16	Von ECI-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten											
												NZB, ECI-Banken

Datenpositionen												Datenquelle	
Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtzahl der Banknoten	Aufschlüsselung nach Serie/Variante	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank ⁽¹⁾	Aufschlüsselung nach „von NZB“	Aufschlüsselung nach „an NZB“	Aufschlüsselung nach „von Bestandsart“ ⁽²⁾	Aufschlüsselung nach „an Bestandsart“ ⁽³⁾	Aufschlüsselung nach Qualität ⁽⁴⁾	Aufschlüsselung nach „Herstellungsjahr-Zuordnung“ ⁽⁵⁾	Aufschlüsselung nach Planung ⁽⁶⁾		
4. Datenpositionen für Banknotenbewegungen												verantwortliche NZB	
4.1	Lieferung der neuen Produktion von Druckerei an verantwortliche NZB												verantwortliche NZB
4.2	Banknotentransfer		(?)			empfangende NZB							verantwortliche/liefernde NZB
4.3	Banknoteneingang		(?)		verantwortliche/liefernde NZB							empfangende NZB	
5. Datenpositionen für künftige NZBen des Eurosystems												künftige NZB des Eurosystems	
5.1	Bestände vor Bargeldeinführung												für die vorzeitige Abgabe zugelassene Geschäftspartner
5.2	Vorzeitige Abgabe												
5.3	Weitergabe												

(1) Die Daten werden nach den einzelnen ECI-Banken aufgeschlüsselt.
 (2) Angaben dazu, welcher Bestandsart die transferierten Banknoten bei der liefernden NZB entnommen wurden, d. h. Herstellung (Lieferung aus der Druckerei), strategische Reserve des Eurosystems (ESS) oder logistische Reserven.
 (3) Angaben dazu, in welche Bestandsart die Banknoten bei der empfangenden NZB transferiert wurden, d. h. strategische Reserve des Eurosystems oder logistische Reserven.
 (4) Angaben dazu, ob die transferierten Banknoten neue, umlauffähige, nicht bearbeitete oder nicht umlauffähige Banknoten waren. Werden bei ansonsten identischer Aufschlüsselung Banknoten mehrerer Qualitäten transferiert, so sind die Bewegungen für jede Qualitätsart gesondert zu melden.
 (5) Angaben dazu, welchem Kalenderjahr die Herstellung durch einen gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung zugeordnet wurde. Beziehen sich die gelieferten Banknoten auf verschiedene gesonderte Rechtsakte der EZB über die Banknotenherstellung, die sich jeweils auf verschiedene Kalenderjahre beziehen, während die Aufschlüsselung ansonsten gleich bleibt, so sind die Lieferungen getrennt zu melden.
 (6) Angaben dazu, ob der Transport planmäßig gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung erfolgte oder ob es sich um einen Ad-hoc-Transfer handelte.
 (7) Die als Datenquelle angegebenen Stellen können für die Aufschlüsselung nach Serie und Variante für gemischte Bündel oder gemischte Pakete, die Banknoten verschiedener Serien bzw. Varianten enthalten, statistische Methoden zugrunde legen.

TEIL 2

Spezifikation der Datenpositionen für Euro-Banknoten

Die NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems melden die Zahlen für alle Datenpositionen als Stückzahlen in ganzen Zahlen, unabhängig davon, ob diese positiv oder negativ sind.

1. Kumulative Datenpositionen

Kumulative Daten sind Zahlen, die über alle Berichtszeiträume kumuliert werden, beginnend mit der ersten vor der Einführung einer neuen Serie, Variante oder Stückelung erfolgenden Lieferung aus der Druckerei bis zum Ende des Berichtszeitraums

1.1	Registrierte Banknoten	Banknoten, die: i) gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung hergestellt wurden; ii) an die logistischen Reserven oder die strategische Reserve des Eurosystems der NZB geliefert wurden und von der NZB gehalten werden; und iii) im Bargeldverwaltungssystem der NZB registriert sind. (!) Banknoten einschließlich vernichteter Banknoten (Positionen 1.2 und 1.3), die an NHTO-Banken und ECI-Banken transferiert oder von diesen gehalten werden, bleiben Teil der von der NZB registrierten Banknoten.
1.2	Unmittelbar im Sortiervorgang vernichtete Banknoten	Registrierte Banknoten, die von der NZB oder im Auftrag der NZB durch eine Banknotensortiermaschine mit integriertem Schredder auf Echtheit und Umlauffähigkeit überprüft und anschließend vernichtet wurden
1.3	Nachgelagert vernichtete Banknoten	Registrierte Banknoten, die von der NZB oder im Auftrag der NZB in anderer Weise als durch eine Banknotensortiermaschine mit integriertem Schredder auf Echtheit und Umlauffähigkeit überprüft und anschließend vernichtet wurden, z. B. beschädigte Banknoten oder Banknoten, die aus welchem Grunde auch immer von Banknotensortiermaschinen zurückgewiesen wurden. Banknoten, die unmittelbar im Sortiervorgang vernichtet wurden (Datenposition 1.2), sind von diesen Daten nicht umfasst.

2. Datenpositionen für Banknotenbestände

Diese Datenpositionen beziehen sich als Bestandsdaten auf das Ende des Berichtszeitraums

A) Vom Eurosystem gehaltene Bestände		
2.1	Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten	Neue Banknoten, die Teil der strategischen Reserve des Eurosystems sind und von der NZB im Auftrag der EZB gehalten werden
2.2	Strategische Reserve des Eurosystems an umlauffähigen Banknoten	Umlauffähige Banknoten, die Teil der strategischen Reserve des Eurosystems sind und von der NZB im Auftrag der EZB gehalten werden
2.3	Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	Neue Banknoten, die zu den logistischen Reserven der NZB gehören und von der NZB (in deren Hauptverwaltung bzw. bei ihren Niederlassungen) gehalten werden. Nicht in dieser Zahl enthalten sind neue Banknoten, die Teil der strategischen Reserve des Eurosystems sind.
2.4	von der NZB gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	Umlauffähige Banknoten, die zu den logistischen Reserven der NZB gehören und von der NZB (in deren Hauptverwaltung bzw. bei ihren Niederlassungen) gehalten werden. Nicht in dieser Zahl enthalten sind umlauffähige Banknoten, die Teil der strategischen Reserve des Eurosystems sind.
2.5	Von der NZB gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen (zur Vernichtung bestimmten) Banknoten	Von der NZB gehaltene nicht umlauffähige Banknoten, deren Vernichtung noch aussteht
2.6	Von der NZB gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	Von der NZB gehaltene Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit von der NZB noch nicht durch eine Banknotensortiermaschine oder manuell überprüft wurde. Von NHTO-Banken, ECI-Banken oder sonstigen Kreditinstituten oder professionellen Bargeldakteuren auf ihre Echtheit und Umlauffähigkeit untersuchte Banknoten, die anschließend an die NZB zurückgegeben wurden, sind, solange die NZB diese Banknoten nicht bearbeitet hat, unter diese Datenposition zu fassen.

B) Von NHTO-Banken gehaltene Bestände		
Diese Datenpositionen beziehen sich auf ein NHTO-System, das eine NZB in ihrem Staatsgebiet einrichten kann. Die aus einzelnen NHTO-Banken stammenden Daten werden von der NZB aggregiert für alle NHTO-Banken gemeldet. Diese Bestände zählen nicht zum Banknotenumlauf.		
2.7	Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	Von der NZB transferierte neue Banknoten, die von NHTO-Banken gehalten werden
2.8	Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	Von NHTO-Banken gehaltene umlauffähige Banknoten, die entweder von der NZB transferiert wurden oder zurückgegeben und von der NHTO-Bank für umlauffähig gemäß dem Handlungsrahmen befunden wurden
2.9	Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen Banknoten	Von NHTO-Banken gehaltene und von NHTO-Banken für nicht umlauffähig im Sinne des Handlungsrahmens befundene Banknoten
2.10	Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	Von NHTO-Banken gehaltene Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit von NHTO-Banken nicht überprüft wurde
C) Von ECI-Banken gehaltene Bestände		
Diese Datenpositionen beziehen sich auf ein ECI-Programm. Diese Bestände zählen nicht zum Banknotenumlauf.		
2.11	Von ECI-Banken gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	Von der NZB transferierte neue Banknoten, die von einer ECI-Bank gehalten werden
2.12	Von ECI-Banken gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	Von einer ECI-Bank gehaltene, umlauffähige Banknoten, die entweder von der NZB transferiert wurden oder zurückgegeben und von der ECI-Bank für umlauffähig gemäß dem Handlungsrahmen befunden wurden
2.13	Von ECI-Banken gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen Banknoten	Von einer ECI-Bank gehaltene Banknoten, die von der ECI-Bank gemäß dem Handlungsrahmen für nicht umlauffähig befunden wurden.
2.14	Von ECI-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	Von einer ECI-Bank gehaltene Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit von der ECI-Bank nicht überprüft wurde
2.15	Logistische Reserven an Banknoten, die sich im Transit von oder zu ECI-Banken befinden	Von einer NZB an eine ECI-Bank (oder an ein im Auftrag einer ECI-Bank handelndes Werttransportunternehmen) gelieferte Banknoten, die sich zum Ende des Berichtszeitraums immer noch auf dem Weg zu den Räumlichkeiten der ECI-Bank befinden, sowie Banknoten, die eine NZB von einer ECI-Bank (oder von einem im Auftrag einer ECI-Bank handelnden Werttransportunternehmen) empfangen soll, die sich zum Ende des Berichtszeitraums immer noch im Transit befinden, d. h. die Räumlichkeiten der ECI-Bank verlassen, die NZB jedoch noch nicht erreicht haben
D) Datenpositionen für den Datenabgleich		
2.16	Für den Transfer vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems	In der strategischen Reserve des Eurosystems der NZB gehaltene neue und umlauffähige Banknoten, die gemäß gesonderten Rechtsakten der EZB über die Banknotenherstellung und die Verwaltung von Banknotenbeständen für Transfers reserviert sind; die NZB kann die Banknoten in die logistischen Reserven oder die strategische Reserve des Eurosystems einer oder mehrerer NZBen oder in ihre eigenen logistischen Reserven transferieren. Bis zum physischen Transfer sind die Banknoten Teil der von der NZB gehaltenen strategischen Reserve des Eurosystems an neuen oder umlauffähigen Banknoten (entweder Datenposition 2.1 oder 2.2).
2.17	Für den Transfer vorgemerkte logistische Reserven	In den logistischen Reserven der NZB gehaltene neue und umlauffähige Banknoten, die gemäß gesonderten Rechtsakten der EZB über die Banknotenherstellung und die Verwaltung von Banknotenbeständen für Transfers reserviert sind. Die NZB kann die Banknoten in die logistischen Reserven oder die strategische Reserve des Eurosystems einer oder mehrerer NZBen oder in ihre eigene strategische Reserve des Eurosystems transferieren. Bis zum physischen Transfer sind die Banknoten Teil ihrer logistischen Reserve an neuen oder umlauffähigen Banknoten (entweder Datenposition 2.3 oder 2.4).

2.18	Für Empfang vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems	Neue und umlauffähige Banknoten, die für den Transfer an die von der NZB (als aufnehmende NZB) gehaltene strategische Reserve des Eurosystems bestimmt sind, wobei der Transfer gemäß gesonderten Rechtsakten der EZB über die Banknotenherstellung und die Verwaltung von Banknotenbeständen durch eine oder mehrere andere NZBen, eine Druckerei oder aus den eigenen logistischen Reserven der NZB erfolgt
2.19	Für Empfang vorgemerkte logistische Reserven	Neue und umlauffähige Banknoten, die für den Transfer an die von der NZB (als aufnehmende NZB) gehaltenen logistischen Reserven bestimmt sind, wobei der Transfer gemäß gesonderten Rechtsakten der EZB über die Banknotenherstellung und die Verwaltung von Banknotenbeständen durch eine oder mehrere andere NZBen, eine Druckerei oder aus der eigenen strategischen Reserve des Eurosystems der NZB erfolgt

3. Datenpositionen für operative Tätigkeiten

Diese Datenpositionen beziehen sich als Flussdaten auf den gesamten Berichtszeitraum.

A) Operative Tätigkeiten der NZBen		
3.1	Von der NZB ausgegebene Banknoten	An Schaltern der NZB an Dritte ausgezahlte neue und umlauffähige Banknoten, unabhängig davon, ob die ausgezahlten Banknoten einem Kundenkonto belastet wurden oder nicht. Nicht zu dieser Datenposition zählen Transfers an NHTO-Banken (Datenposition 3.2) und ECI-Banken (Datenposition 3.3).
3.2	Von einer NZB an NHTO-Banken transferierte Banknoten	Von der NZB an NHTO-Banken transferierte neue und umlauffähige Banknoten
3.3	Von einer NZB an ECI-Banken transferierte Banknoten	Von der NZB an ECI-Banken transferierte neue und umlauffähige Banknoten
3.4	An die NZB zurückgegebene Banknoten	An die NZB zurückgegebene Banknoten, unabhängig davon, ob diese einem Kundenkonto gutgeschrieben wurden oder nicht. Nicht zu dieser Datenposition zählen Banknoten-Transfers von NHTO-Banken (Position 3.5) und ECI-Banken (Position 3.6) an die NZB.
3.5	Von NHTO-Banken an die NZB transferierte Banknoten	Banknoten, die von NHTO-Banken an die NZB transferiert wurden
3.6	Von ECI-Banken an die NZB transferierte Banknoten	Banknoten, die von ECI-Banken an die NZB transferiert wurden
3.7	Von der NZB bearbeitete Banknoten	Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit von der NZB durch eine Banknotensortiermaschine oder manuell überprüft wurde Diese Daten repräsentieren den Bestand an nicht bearbeiteten Banknoten (Datenposition 2.6) im vorhergehenden Berichtszeitraum + zurückgegebene Banknoten (Datenposition 3.4) + von NHTO-Banken an die NZB transferierte Banknoten (Datenposition 3.5) + von ECI-Banken an die NZB transferierte Banknoten (Datenposition 3.6) + von anderen NZBen empfangene nicht bearbeitete Banknoten (Teil von Datenposition 4.3) – an andere NZBen transferierte nicht bearbeitete Banknoten (Teil von Datenposition 4.2) – Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten im laufenden Berichtszeitraum (Datenposition 2.6).
3.8	Von der NZB als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	Banknoten, die von der NZB bearbeitet und als nicht umlauffähig gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenbearbeitung durch NZBen aussortiert wurden
B) Operative Tätigkeiten der NHTO-Banken		
3.9	Von NHTO-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten	Von NHTO-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten, d. h. der Gesamtbetrag der Auszahlungen bei NHTO-Banken
3.10	An NHTO-Banken zurückgegebene Banknoten	An NHTO-Banken zurückgegebene Banknoten, d. h. der Gesamtbetrag der Einzahlungen bei NHTO-Banken

3.11	Von NHTO-Banken bearbeitete Banknoten	Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit gemäß dem Handlungsrahmen von NHTO-Banken durch eine Banknotensortiermaschine oder manuell überprüft wurde. Diese Daten repräsentieren den Bestand an nicht bearbeiteten Banknoten (Datenposition 2.10) im vorhergehenden Berichtszeitraum + bei NHTO-Banken zurückgegebene Banknoten (Datenposition 3.10) – von NHTO-Banken an die NZB transferierte nicht bearbeitete Banknoten – Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten (Datenposition 2.10) im laufenden Berichtszeitraum.
3.12	Von NHTO-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	Von NHTO-Banken bearbeitete und gemäß dem Handlungsrahmen als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten
C) Operative Tätigkeiten der ECI-Banken		
3.13	Von ECI-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten	Von einer ECI-Bank in Umlauf gebrachte Banknoten, d. h. der Gesamtbetrag der Auszahlungen bei der ECI-Bank
3.14	An ECI-Banken zurückgegebene Banknoten	An eine ECI-Bank zurückgegebene Banknoten, d. h. der Gesamtbetrag der Einzahlungen bei der ECI-Bank
3.15	Von ECI-Banken bearbeitete Banknoten	Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit gemäß dem Handlungsrahmen von einer ECI-Bank durch eine Banknotensortiermaschine oder manuell überprüft wurde. Diese Daten repräsentieren den Bestand an nicht bearbeiteten Banknoten (Datenposition 2.14) im vorhergehenden Berichtszeitraum + an die ECI-Bank zurückgegebene Banknoten (Datenposition 3.14) – Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten (Datenposition 2.14) im laufenden Berichtszeitraum.
3.16	Von ECI-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	Von einer ECI-Bank bearbeitete und gemäß dem Handlungsrahmen als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten

4. Datenpositionen für Banknotenbewegungen

Diese Datenpositionen beziehen sich als Flussdaten auf den gesamten Berichtszeitraum.

4.1	Lieferung der neuen Produktion von Druckerei an verantwortliche NZB	Neue Banknoten, die gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung hergestellt und von einer Druckerei an die NZB (als die für die Herstellung verantwortliche NZB) oder über die NZB (als die für die Herstellung verantwortliche NZB) an eine andere NZB geliefert wurden
4.2	Banknotentransfer	Von der NZB an eine andere NZB oder intern aus ihren eigenen logistischen Reserven in die von der NZB gehaltene strategische Reserve des Eurosystems bzw. in umgekehrter Richtung transferierte Banknoten
4.3	Banknoteneingang	Bei der NZB eingegangene Banknoten, die von einer anderen NZB oder intern aus ihren eigenen logistischen Reserven stammen und in die von der NZB gehaltene strategische Reserve des Eurosystems bzw. in umgekehrter Richtung transferiert werden

5. Datenpositionen für künftige NZBen des Eurosystems

Diese Datenpositionen beziehen sich auf das Ende des Berichtszeitraums.

5.1	Bestände vor Bargeldumstellung	Von der künftigen NZB des Eurosystems zum Zwecke der Bargeldumstellung gehaltene Euro-Banknoten
-----	--------------------------------	---

5.2	Vorzeitige Abgabe	Euro-Banknoten, die von künftigen NZBen des Eurosystems vorzeitig an zugelassene Geschäftspartner abgegeben wurden, die die Voraussetzungen gemäß Leitlinie EZB/2006/9 erfüllen, um zum Zwecke der vorzeitigen Abgabe vor der Bargeldumstellung Euro-Banknoten zu empfangen
5.3	Weitergabe	Euro-Banknoten, die von zugelassenen Geschäftspartnern gemäß Leitlinie EZB/2006/9 an gewerbliche Dritte weitergegeben werden und vor der Bargeldumstellung von diesen gewerblichen Dritten in deren Räumlichkeiten gehalten werden

(¹) Banknoten, die registriert und später als Muster-Banknoten gekennzeichnet wurden, sind von dieser Datenposition abzuziehen.

TEIL 3

CIS-2-Buchungsregeln für Euro-Banknotenbewegungen

1. Einleitung

In diesem Teil sind die einheitlichen Buchungsregeln niedergelegt, die für Banknotenlieferungen von Druckereien, Transfers zwischen NZBen und Transfers zwischen verschiedenen Bestandsarten innerhalb derselben NZB gelten, um die Datenkonsistenz im CIS 2 sicherzustellen. Auf künftige NZBen des Eurosystems sind diese Regeln entsprechend anzuwenden.

2. Transaktionsarten

Für Banknotenbewegungen gibt es vier Transaktionsarten:

- Transaktionsart 1 (*direkte Lieferung*): direkte Lieferung neuer Banknoten von einer Druckerei an die verantwortliche NZB, welche gleichzeitig die empfangende NZB ist.
- Transaktionsart 2 (*indirekte Lieferung ohne Zwischenlagerung*): indirekte Lieferung neuer Banknoten von einer Druckerei über die verantwortliche NZB an eine andere NZB. Die Banknoten werden der empfangenden NZB von der verantwortlichen NZB geliefert, ohne dass diese bei der verantwortlichen NZB zwischengelagert werden.
- Transaktionsart 3 (*indirekte Lieferung mit Zwischenlagerung*): indirekte Lieferung neuer Banknoten von einer Druckerei über die verantwortliche NZB an eine andere NZB. Die Banknoten werden mindestens einen Tag lang bei der verantwortlichen NZB aufbewahrt, bevor sie von der verantwortlichen NZB zur empfangenden NZB transportiert werden.
- Transaktionsart 4 (*Transfer*): Transfer von Beständen an (neuen, umlauffähigen, bearbeiteten oder nicht umlauffähigen) Banknoten i) zwischen zwei verschiedenen NZBen (der liefernden bzw. der empfangenden NZB) mit oder ohne Änderung der Bestandsart (logistische Reserven/strategische Reserve des Eurosystems); oder ii) zwischen verschiedenen Bestandsarten innerhalb einer NZB.

3. Datenabstimmung bezüglich Banknotenbewegungen

Erforderlichenfalls werden die zu meldenden Mengen und Datenaufschlüsselungen von den beiden an einer Banknotenbewegung beteiligten NZBen untereinander abgeklärt.

Zur Synchronisierung der Buchungen der liefernden bzw. der empfangenden NZBen wird jede Banknotenbewegung von der liefernden bzw. von der empfangenden NZB erst nach Abschluss der Banknotenbewegung gebucht, d. h. erst dann, wenn die empfangende NZB den Empfang der Banknoten bestätigt und diese in ihrem lokalen Bargeldverwaltungssystem registriert hat. Sollten Banknoten erst spät am Abend des letzten Werktags des Monats eintreffen und nicht mehr am selben Tag im lokalen Bargeldverwaltungssystem der empfangenden NZB registriert werden können, so müssen die liefernde und die empfangende NZB untereinander eine Vereinbarung darüber treffen, ob die Banknotenbewegung im selben Monat oder erst im folgenden Monat verbucht wird.

4. Vormerkung von Banknoten für Banknotenbewegungen

Im Rahmen von CIS 2 ist der Zeithorizont für die Vormerkung die Anzahl von Monaten, die bei der Bestimmung der als entweder für den Transfer reserviert oder für den erwarteten Empfang vorgemerkten Banknotenbeständen zu berücksichtigen ist. Erwartete Lieferungen aus Druckereien gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung werden als „für Empfang vorgemerkte Bestände“ gebucht, obwohl die Banknoten noch nicht hergestellt worden sein könnten und ihre Lieferung sich durch unvorhergesehene Umstände verzögern oder in sonstiger Weise beeinträchtigt werden könnte. Der Zeithorizont ist in einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Verwaltung von Banknotenbeständen definiert.

5. Buchungsregeln

In den nachstehenden Tabellen bezeichnet ein „+“ die Verbuchung einer Zunahme und ein „-“ die Verbuchung eines Rückgangs im CIS 2.

5.1. Buchungsregeln für Transaktionsart 1

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Lieferung an strategische Reserve des Eurosystems		Lieferung an logistische Reserven	
		Gemäß gesondertem Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung	Nach Lieferung durch Druckerei	Gemäß gesondertem Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung	Nach Lieferung durch Druckerei
1.1	Registrierte Banknoten		+		+
2.1	Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten		+		
2.3	Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten				+
2.18	Für Empfang vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems	+	-		
2.19	Für Empfang vorgemerkte logistische Reserven			+	-
4.1	Lieferung der neuen Produktion von Druckerei an verantwortliche NZB		+ wobei „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems		+ wobei „an Bestandsart“ = logistische Reserven

(*) Innerhalb des für die Vormerkung definierten Zeithorizonts.

5.2. Buchungsregeln für Transaktionsart 2

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Lieferung an strategische Reserve des Eurosystems			Lieferung an logistische Reserven		
		Verantwortliche NZB	Empfangende NZB		Verantwortliche NZB	Empfangende NZB	
			Nach Lieferung von Druckerei/verantwortlicher NZB an empfangende NZB	Gemäß gesondertem Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung		Bei Empfang von der verantwortlichen NZB	Nach Lieferung von Druckerei/verantwortlicher NZB an empfangende NZB
1.1	Registrierte Banknoten			+			+
2.1	Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten			+			

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Lieferung an strategische Reserve des Eurosystems			Lieferung an logistische Reserven		
		Verantwortliche NZB	Empfangende NZB		Verantwortliche NZB	Empfangende NZB	
		Nach Lieferung von Druckerei/verantwortlicher NZB an empfangende NZB	Gemäß gesondertem Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung	Bei Empfang von der verantwortlichen NZB	Nach Lieferung von Druckerei/verantwortlicher NZB an empfangende NZB	Gemäß gesondertem Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung	Bei Empfang von der verantwortlichen NZB
2.3	Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten						+
2.18	Für Empfang vorgemerkte strategische Reserve Eurosystems		+ (*)	-			
2.19	Für Empfang vorgemerkte logistische Reserven					+ (*)	-
4.1	Lieferung der neuen Produktion von Druckerei an verantwortliche NZB	+ wobei „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems			+ wobei „an Bestandsart“ = logistische Reserven		
4.2	Banknotentransfer	+ wobei: „an NZB“ = empfangende NZB, „von Bestandsart“ = Herstellung, „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems, Qualität = neu, Planung = planmäßig			+ wobei: „an NZB“ = empfangende NZB, „von Bestandsart“ = Herstellung, „an Bestandsart“ = logistische Reserven, Qualität = neu, Planung = planmäßig		
4.3	Banknoteneingang			+ wobei: „von NZB“ = verantwortliche NZB, „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems, Qualität = neu			+ wobei: „von NZB“ = verantwortliche NZB, „an Bestandsart“ = logistische Reserven, Qualität = neu

(*) Innerhalb des für die Vormerkung definierten Zeithorizonts.

— Erstens wird für den Monat, in dem die Lieferung von der Druckerei an die empfangende NZB erfolgte, die Erfüllung der Lieferverpflichtung der Druckerei gegenüber der verantwortlichen NZB verbucht, indem die Daten unter Datenposition 4.1 („Lieferung der neuen Produktion von Druckerei an verantwortliche NZB“) eingetragen werden. Zweitens wird der Transfer der neuen Banknoten durch die verantwortliche NZB an die empfangende NZB verbucht, indem die Daten unter Datenposition 4.2 („Banknotentransfer“) eingetragen werden.

5.3. Buchungsregeln für Transaktionsart 3 mit Zielbestandsart „strategische Reserve des Eurosystems“

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Verantwortliche NZB	Empfangende NZB	Verantwortliche NZB	Empfangende NZB
		Nach Lieferung von Druckerei an verantwortliche NZB	Gemäß gesondertem Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung	Nach Transfer an die empfangende NZB	Bei Empfang von der verantwortlichen NZB
1.1	Registrierte Banknoten	+		-	+
2.1	Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten	+		-	+
2.16	Für Transfer vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems	+ (*)		-	
2.18	Für Empfang vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems		+ (*)		-
4.1	Lieferung der neuen Produktion von Druckerei an verantwortliche NZB	+ wobei „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems			
4.2	Banknotentransfer			+ wobei: „an NZB“ = empfangende NZB, „von Bestandsart“ = Herstellung, „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems, Qualität = neu, Planung = planmäßig	
4.3	Banknoteneingang				+ wobei: „von NZB“ = verantwortliche NZB, „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems, Qualität = neu

(*) Innerhalb des für die Vormerkung definierten Zeithorizonts.

— Hinsichtlich der CIS-2-Buchungen bestehen folgende Unterschiede zwischen Transaktionsart 3 und Transaktionsart 2: i) die Banknoten, die die verantwortliche NZB von der Druckerei empfängt, sind von ihr als „registrierte Banknoten“ zu verbuchen und für die Dauer der Zwischenlagerung der strategischen Reserve des Eurosystems oder den logistischen Reserven der verantwortlichen NZB zuzuschreiben; und ii) nach der Lieferung von der Druckerei sind sie für die Dauer der Zwischenlagerung und im Rahmen des Zeithorizonts der Vormerkung für den Transfer vorgemerkt.

5.4. Buchungsregeln für Transaktionsart 3 mit Zielbestandsart logistische Reserven

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		verantwortliche NZB	empfangende NZB	verantwortliche NZB	empfangende NZB
		Nach Lieferung von Druckerei an verantwortliche NZB	Gemäß gesondertem Rechtsakt der EZB über die Banknotenherstellung	Nach Transfer an die empfangende NZB	Bei Empfang von der verantwortlichen NZB
1.1	Registrierte Banknoten	+		-	+
2.3	Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	+		-	+
2.17	Für den Transfer vorgemerkte logistische Reserven	+ (*)		-	
2.19	Für Empfang vorgemerkte logistische Reserven		+ (*)		-
4.1	Lieferung der neuen Produktion von Druckerei an verantwortliche NZB	+ wobei „an Bestandsart“ = logistische Reserven			
4.2	Banknotentransfer			+ wobei: „an NZB“ = empfangende NZB, „von Bestandsart“ = Herstellung, „an Bestandsart“ = logistische Reserven, Qualität = neu, Planung = planmäßig	
4.3	Banknoteneingang				+ wobei: „von NZB“ = verantwortliche NZB, „an Bestandsart“ = logistische Reserven, Qualität = neu

(*) Innerhalb des für die Vormerkung definierten Zeithorizonts.

— Hinsichtlich der CIS-2-Buchungen bestehen folgende Unterschiede zwischen Transaktionsart 3 und Transaktionsart 2: i) Die Banknoten, die die verantwortliche NZB von der Druckerei empfängt, sind von ihr als „registrierte Banknoten“ zu verbuchen und für die Dauer der Zwischenlagerung der strategischen Reserve des Eurosystems oder den logistischen Reserven der verantwortlichen NZB zuzuschreiben; und ii) nach der Lieferung von der Druckerei sind sie für die Dauer der Zwischenlagerung und im Rahmen des Zeithorizonts der Vormerkung für den Transfer vorgemerkt.

5.5. Buchungsregeln für Transaktionsart 4 (neue und umlauffähige Banknoten)

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Liefernde NZB	Empfangende NZB	Liefernde NZB	Empfangende NZB
		Nach der Transferentscheidung		Nach Transfer an die empfangende NZB	Bei Empfang von der verantwortlichen NZB
1.1	Registrierte Banknoten			-	+
2.1	Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten			-	+
2.2	Strategische Reserve des Eurosystems an umlauffähigen Banknoten			oder: -	oder: +
2.3	Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten			oder: -	oder: +
2.4	Von der NZB gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten			oder: -	oder: +
2.16	Für den Transfer vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems	+ (*)		-	
2.17	Für den Transfer vorgemerkte logistische Reserven	oder: + (*)		oder: -	
2.18	Für Empfang vorgemerkte strategische Reserve des Eurosystems		+ (*)		-
2.19	Für Empfang vorgemerkte logistische Reserven		oder: + (*)		oder: -
4.2	Banknotentransfer			+	
				wobei „an NZB“ = empfangende NZB	
4.3	Banknoteneingang				+
					wobei „von NZB“ = liefernde NZB

(*) Innerhalb des für die Vormerkung definierten Zeithorizonts.

— Für die Datenpositionen 4.2 („Banknotentransfer“) und 4.3 („Banknoteneingang“) sind folgende Angaben zu machen: i) die Zielbestandsart (strategische Reserve des Eurosystems/logistische Reserven), ii) die Qualitätsaufschlüsselung (neu/umlauffähig) und iii) die Planungsaufschlüsselung (planmäßig/ad hoc).

5.6. Buchungsregeln für Transaktionsart 4 (nicht bearbeitete und nicht umlauffähige Banknoten)

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Liefernde NZB	Empfangende NZB
		Nach Transfer an die empfangende NZB	Bei Empfang von der verantwortlichen NZB
1.1	Registrierte Banknoten	–	+
2.5	Von der NZB gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen (zur Vernichtung bestimmten) Banknoten	–	+
2.6	Von der NZB gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	oder: –	oder: +
4.2	Banknotentransfer	+ wobei: „an NZB“ = empfangende NZB, „von Bestandsart“ = logistische Reserven, „an Bestandsart“ = logistische Reserven, „Planung“ = ad hoc	
4.3	Banknoteneingang		+ wobei: „von NZB“ = liefernde NZB, „an Bestandsart“ = logistische Reserven

— Für die Datenpositionen 4.2 („Banknotentransfer“) und 4.3 („Banknoteneingang“) ist anzugeben, ob die transferierten Banknoten nicht bearbeitet oder nicht umlauffähig waren.

— Bestände an nicht bearbeiteten oder nicht umlauffähigen Banknoten können nicht vorgemerkt werden.

Datenpositionen für Euro-Münzen

TEIL 1

Berichtsschema für Euro-Münzen

Datenpositionen								Datenquelle
Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtanzahl der Münzen	Gesamtnennwert der Münzen	Aufschlüsselung nach Serie	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach Stellen ⁽¹⁾	Aufschlüsselung nach „von Mitgliedstaat“	Aufschlüsselung nach „an Mitgliedstaat“	
1.	Datenpositionen zum Umlauf							
1.1	Nationale Nettoausgabe für den Umlauf bestimmter Münzen							Münzausgabestellen ⁽²⁾
1.2	Nationale Nettoausgabe an Sammlermünzen (Anzahl)							
1.3	Nationale Nettoausgabe an Sammlermünzen (Wert)							
2.	Datenpositionen für Münzbestände							
2.1	Münzbestände							Münzausgabestellen ⁽²⁾
3.	Datenpositionen für operative Tätigkeiten							
3.1	An das Publikum ausgegebene Münzen							Münzausgabestellen ⁽²⁾
3.2	Vom Publikum zurückgegebene Münzen							
3.3	Bearbeitete Münzen							
3.4	Als nicht umlauffähig aussortierte Münzen							

Datenpositionen							
Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtanzahl der Münzen	Gesamtnennwert der Münzen	Aufschlüsselung nach Serie	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach Stellen (1)	Aufschlüsselung nach „von Mitgliedstaat“	Aufschlüsselung nach „an Mitgliedstaat“
4.	Datenpositionen für Münzbewegungen						
4.1	Transfer für den Umlauf bestimmter Münzen						empfangender Mitgliedstaat
4.2	Eingang für den Umlauf bestimmter Münzen					liefernder Mitgliedstaat	
5.	Datenpositionen für die Berechnung der nationalen Bruttoausgabe						
5.1	Gutgeschriebene Bestände an für den Umlauf bestimmten, von Münzausgabestellen gehaltenen Münzen						
5.2	Anzahl der von Münzausgabestellen gehaltenen gutgeschriebenen Sammlermünzen						
5.3	Wert der von Münzausgabestellen gehaltenen gutgeschriebenen Sammlermünzen						
6.	Zusätzliche Datenpositionen						
6.1	Münzüberschuss (3)						
6.2	Münzfehlmenge (3)						
6.3	Wert der von der (den) amtlichen Münzausgabestelle(n) von der NZB gutgeschriebenen Bestände						

Datenquelle
Münzausgabestellen (2)
Münzausgabestellen (2)
Münzausgabestellen (2)
NZB

Datenpositionen							
Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Gesamtanzahl der Münzen	Gesamtnennwert der Münzen	Aufschlüsselung nach Serie	Aufschlüsselung nach Stückelung	Aufschlüsselung nach Stellen ⁽¹⁾	Aufschlüsselung nach „von Mitgliedstaat“	Aufschlüsselung nach „an Mitgliedstaat“
7.	Datenpositionen für künftig teilnehmende Mitgliedstaaten						
7.1	Bestände vor Bargeldeinführung						
7.2	Vorzeitige Abgabe						
7.3	Weitergabe						

Datenquelle

künftige NZB des Eurosystems und externe Münzausgabestellen ⁽⁴⁾

künftige NZB des Eurosystems

für die vorzeitige Abgabe zugelassene Geschäftspartner

⁽¹⁾ Die Daten werden nach den relevanten Münzausgabestellen, d. h. nach NZB, Münzprägestalt, Finanzministerium, bestellter öffentlich-rechtlicher Stelle bzw. bestellter privater Stelle aufgeschlüsselt.
⁽²⁾ Münzausgabestellen sind die NZB, Münzprägestalten, das Finanzministerium, bestellte öffentlich-rechtliche Stellen bzw. bestellte private Stellen.
⁽³⁾ Die Daten werden freiwillig gemeldet.
⁽⁴⁾ Externe Münzausgabestellen sind Münzprägestalten, das Finanzministerium, bestellte öffentlich-rechtliche Stellen bzw. bestellte private Stellen.

TEIL 2

Spezifikation der Datenpositionen für Euro-Münzen

Für die Datenpositionen 1.3, 5.3 und 6.3 werden die Zahlen als Wert mit zwei Dezimalstellen gemeldet, unabhängig davon, ob sie positiv oder negativ sind. Für die übrigen Datenpositionen werden die Zahlen als Stückzahlen in ganzen Zahlen gemeldet, unabhängig davon, ob sie positiv oder negativ sind.

1. Datenpositionen in Bezug auf für den Umlauf bestimmte Münzen

Diese Datenpositionen beziehen sich auf das Ende des Berichtszeitraums.

1.1	Nationale Nettoausgabe für den Umlauf bestimmter Münzen	Die NZBen berechnen die nationale Nettoausgabe an für den Umlauf bestimmten Münzen anhand der folgenden äquivalenten Formeln: <i>Formel 1</i> nationale Nettoausgabe = kumulativer Gesamtbetrag der an das Publikum abgegebenen Münzen (kumulative Datenposition 3.1) – kumulativer Gesamtbetrag der vom Publikum zurückgegebenen Münzen (kumulative Datenposition 3.2) <i>Formel 2</i> nationale Nettoausgabe = registrierte Münzen – kumulativer Gesamtbetrag der Lieferungen (kumulative Datenposition 4.1) + kumulativer Gesamtbetrag der Rückgaben (kumulative Datenposition 4.2) – registrierte Bestände – vernichtete Münzen
1.2	Nationale Nettoausgabe an Sammlermünzen (Anzahl)	Gesamtzahl der in Umlauf gebrachten Sammlermünzen, aggregiert für alle Stückelungen. Die NZBen berechnen diese Zahl in entsprechender Anwendung derselben Formeln wie für Datenposition 1.1, wobei jedoch kumulative Lieferungen und kumulative Rückgaben keine Anwendung finden.
1.3	Nationale Nettoausgabe an Sammlermünzen (Wert)	Gesamtnennwert der in Umlauf gebrachten Sammlermünzen, aggregiert für alle Stückelungen; die NZBen berechnen diese Zahl in entsprechender Anwendung derselben Formeln wie für die obige Datenposition 1.1, wobei jedoch kumulative Lieferungen und kumulative Rückgaben keine Anwendung finden.

2. Datenpositionen für Münzbestände

Diese Datenpositionen beziehen sich auf das Ende des Berichtszeitraums.

2.1	Münzbestände	Für den Umlauf bestimmte Münzen, die von der NZB und im teilnehmenden Mitgliedstaat bestehenden externen Münzausgabestellen gehalten werden, unabhängig davon, ob die Münzen: i) nicht registriert und nicht der (den) amtlichen Ausgabestelle(n) gutgeschrieben wurden; ii) registriert, jedoch nicht der (den) amtlichen Ausgabestelle(n) gutgeschrieben wurden; oder iii) registriert und der (den) amtlichen Ausgabestelle(n) gutgeschrieben wurden. Zu den von Münzprägestalten gehaltenen Münzbeständen zählen unabhängig von ihrer Verpackung und ihrem Lieferstatus nur Münzen, die die abschließenden Qualitätsprüfungen bestanden haben. Bestände an als nicht umlauffähig aussortierten, jedoch noch nicht vernichteten Münzen sind zu melden.
-----	--------------	---

3. Datenpositionen für operative Tätigkeiten

Diese Datenpositionen beziehen sich als Flussdaten auf den gesamten Berichtszeitraum.

3.1	An das Publikum ausgegebene Münzen	Für den Umlauf bestimmte Münzen, die von der NZB und externen Münzausgabestellen geliefert und dem Publikum belastet (verkauft) wurden
3.2	Vom Publikum zurückgegebene Münzen	Für den Umlauf bestimmte Münzen, die vom Publikum bei der NZB oder externen Münzausgabestellen eingezahlt wurden
3.3	Bearbeitete Münzen	Für den Umlauf bestimmte Münzen, deren Echtheit und Umlauffähigkeit von der NZB bzw. externen Münzausgabestellen überprüft wurde

3.4	Als nicht umlauffähig aussortierte Münzen	Für den Umlauf bestimmte Münzen, die von der NZB bzw. externen Münzausgabestellen als nicht umlauffähig aussortiert wurden
-----	---	--

4. Datenpositionen für Münzbewegungen

Diese Datenpositionen beziehen sich als Flusssdaten auf den gesamten Berichtszeitraum.

4.1	Transfer von für den Umlauf bestimmten Münzen	Für den Umlauf bestimmte Münzen, die von der NZB und externen Münzausgabestellen der (künftig) teilnehmenden Mitgliedstaaten zum Nennwert an Münzausgabestellen anderer (künftig) teilnehmender Mitgliedstaaten geliefert werden
4.2	Empfang von für den Umlauf bestimmten Münzen	Für den Umlauf bestimmte Münzen, die von der NZB und externen Münzausgabestellen der (künftig) teilnehmenden Mitgliedstaaten zum Nennwert von Münzausgabestellen anderer (künftig) teilnehmender Mitgliedstaaten empfangen werden

5. Datenpositionen für die Berechnung der nationalen Bruttoausgabe

Diese Datenpositionen beziehen sich als Bestandsdaten auf das Ende des Berichtszeitraums. In teilnehmenden Mitgliedstaaten, in denen die NZB die einzige Münzausgabestelle ist, ist die Summe der Nennwerte der in den Datenpositionen 5.1 und 5.3 genannten Bestände gleich dem unter Datenposition 6.3 gemeldeten Nennwert.

5.1	Gutgeschriebene Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen, die von Münzausgabestellen gehalten werden	Für den Umlauf bestimmte Münzen, die der (den) amtlichen Ausgabestelle(n) gutgeschrieben wurden und von der NZB und externen Münzausgabestellen gehalten werden
5.2	Anzahl der von Münzausgabestellen gehaltenen gutgeschriebenen Sammlermünzen	Gesamtzahl der der (den) amtlichen Ausgabestelle(n) gutgeschriebenen und von der NZB und externen Münzausgabestellen gehaltenen Sammlermünzen
5.3	Wert der von Münzausgabestellen gehaltenen gutgeschriebenen Sammlermünzen	Gesamtnennwert der der (den) amtlichen Ausgabestelle(n) gutgeschriebenen und von der NZB und externen Münzausgabestellen gehaltenen Sammlermünzen

6. Zusätzliche Datenpositionen

Diese Datenpositionen beziehen sich als Bestandsdaten auf das Ende des Berichtszeitraums.

6.1	Münzüberschuss	Die eine gewisse Höchstmenge für die Münzbestände auf nationaler Ebene übersteigende Anzahl an für den Umlauf bestimmten Münzen. Diese Münzbestände können auf Verlangen an andere (künftig) teilnehmende Mitgliedstaaten geliefert werden. Die Höchstmenge für die Münzbestände wird von der NZB, gegebenenfalls in Kooperation mit der amtlichen Münzausgabestelle, bestimmt.
6.2	Münzfehlmenge	Fehlmenge an für den Umlauf bestimmten Münzen unterhalb einer gewissen Mindestmenge für die Münzbestände auf nationaler Ebene. Die Mindestmenge für die Münzbestände wird von der NZB, gegebenenfalls in Kooperation mit der amtlichen Münzausgabestelle bestimmt.
6.3	Wert der der (den) amtlichen Münzausgabestelle(n) gutgeschriebenen Bestände	Die der (den) amtlichen Münzausgabestelle(n) gutgeschriebenen Bestände der NZB an für den Umlauf bestimmten Münzen und Sammlermünzen, unabhängig davon, ob diese den Status eines gesetzlichen Zahlungsmittels haben. Dazu zählen die der amtlichen Münzausgabestelle des Mitgliedstaats der NZB gutgeschriebenen Bestände sowie Bestände, die gegen Nennwert von anderen teilnehmenden Mitgliedstaaten empfangen wurden (die empfangenen Münzen werden der amtlichen Münzausgabestelle des liefernden Mitgliedstaats gutgeschrieben, werden jedoch Teil der Bestände, die der empfangenden NZB gutgeschrieben werden). Zu Herstellungskosten gelieferte bzw. empfangene Münzen haben keine Auswirkungen auf diese Datenposition.

7. Datenpositionen für künftig teilnehmende Mitgliedstaaten

Diese Datenpositionen beziehen sich auf das Ende des Berichtszeitraums.

7.1	Bestände vor der Bargeldeinführung	Von einer künftigen NZB des Eurosystems und externen Münzausgabestellen des künftig teilnehmenden Mitgliedstaats zum Zwecke der Bargeldeinführung gehaltene, für den Umlauf bestimmte Euro-Münzen
7.2	Vorzeitige Abgabe	Für den Umlauf bestimmte Euro-Münzen, die von zugelassenen Geschäftspartnern gehalten werden, die die Voraussetzungen gemäß Leitlinie EZB/2006/9 erfüllen, um zum Zwecke der vorzeitigen Abgabe vor Bargeldeinführung Euro-Bankmünzen zu empfangen
7.3	Weitergabe	Für den Umlauf bestimmte Euro-Münzen, die gemäß Leitlinie EZB/2006/9 von zugelassenen Geschäftspartnern an gewerbliche Dritte weitergegeben werden. Für die Meldung gemäß CIS 2 zählen dazu auch die Euro-Münzen, die dem allgemeinen Publikum in Starter-Kits zur Verfügung gestellt werden.

TEIL 3

CIS-2-Buchungsregeln für Euro-Münzbewegungen zwischen (künftig) teilnehmenden Mitgliedstaaten

1. Einleitung

In diesem Teil sind die einheitlichen Buchungsregeln für Münzbewegungen zwischen den teilnehmenden Mitgliedstaaten, insbesondere zwischen NZBen, niedergelegt, durch die die Datenkonsistenz im CIS 2 in Bezug auf die nationale Netto- und Bruttoausgabe von Münzen sichergestellt wird. Da an Münztransfers sowohl NZBen/künftige NZBen des Eurosystems als auch externe Münzausgabestellen beteiligt sein können, werden diese hierin nachfolgend stets unter den Begriff „Mitgliedstaaten“ gefasst.

Von künftig teilnehmenden Mitgliedstaaten sind diese Regeln entsprechend anzuwenden.

2. Münzbewegungen zwischen liefernden und empfangenden Mitgliedstaaten

Für Münztransfers zwischen Mitgliedstaaten ist zu unterscheiden zwischen dem Transfer zum Nennwert und dem Transfer zu Herstellungskosten. In beiden Fällen bewirken Transfers zwischen den Münzausgabestellen des liefernden Mitgliedstaats und des empfangenden Mitgliedstaats keine Veränderung der nationalen Nettoausgaben.

In den nachstehenden Tabellen dieses Abschnitts bezeichnet ein „+“ die Verbuchung einer Zunahme und ein „-“ die Verbuchung eines Rückgangs im CIS 2.

2.1. Buchungsregeln für Transfers von für den Umlauf bestimmten Münzen zum Nennwert

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Liefernder Mitgliedstaat	Empfangender Mitgliedstaat
2.1	Münzbestände	-	+
4.1	Transfer von für den Umlauf bestimmten Münzen	+	
4.2	Empfang von für den Umlauf bestimmten Münzen		+
5.1	Gutgeschriebene Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen, die von Münzausgabestellen gehalten werden	(-) (vgl. unten Anmerkung c)	+ (vgl. unten Anmerkung d)
6.3	Wert der der (den) amtlichen Münzausgabestelle(n) gutgeschriebenen Bestände	(-) (vgl. unten Anmerkung c)	+ (vgl. unten Anmerkung d)

a) Im liefernden Mitgliedstaat „an das Publikum ausgegebene Münzen“ (Datenposition 3.1) und im liefernden Mitgliedstaat „vom Publikum zurückgegebene Münzen“ (Datenposition 3.2) bleiben unverändert.

b) Gegebenenfalls bleiben die sich auf „registrierte“ Münzen beziehenden Konten in den Bargeldverwaltungssystemen des liefernden Mitgliedstaats und des empfangenden Mitgliedstaats unverändert.

- c) Die „gutgeschriebenen Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen, die von Münzausgabestellen gehalten werden“ (Datenposition 5.1) im liefernden Mitgliedstaat verringern sich, falls die gelieferten Münzen zuvor der amtlichen Münzausgabestelle im liefernden Mitgliedstaat gutgeschrieben wurden, oder bleiben unverändert, falls die gelieferten Münzen zuvor registriert, jedoch nicht der amtlichen Münzausgabestelle gutgeschrieben wurden.
- d) Im empfangenden Mitgliedstaat erhöhen sich die „gutgeschriebenen Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen, die von Münzausgabestellen gehalten werden“ (Datenposition 5.1), weil die empfangenen Münzen gutgeschriebene Münzen darstellen (d. h. der amtlichen Münzausgabestelle des liefernden Mitgliedstaats gutgeschrieben sind).
- e) Die obigen Buchungen haben folgende Auswirkungen auf die nationale Bruttoausgabe:
- liefernder Mitgliedstaat: unverändert, wenn die gelieferten Münzen zuvor registriert und der amtlichen Münzausgabestelle gutgeschrieben wurden, oder erhöht, wenn die gelieferten Münzen zuvor registriert, jedoch nicht der amtlichen Münzausgabestelle gutgeschrieben wurden;
 - empfangender Mitgliedstaat: unverändert.

2.2. Buchungsregeln für Bewegungen von zu Herstellungskosten verbuchten, für den Umlauf bestimmten Münzen

Nummer und Bezeichnung der Datenposition		Liefernder Mitgliedstaat	Empfangender Mitgliedstaat
2.1	Münzbestände	–	+

- a) Unter „Transfer und Eingang von für den Umlauf bestimmten Münzen“ werden keine Buchungen vorgenommen.
- b) Bewegungen zu Herstellungskosten lassen die nationale Bruttoausgabe im liefernden und empfangenden Mitgliedstaat unberührt.

2.3. Datenabstimmung bezüglich Münzbewegungen

Abschnitt 3 von Teil 3 des Anhangs I über die Datenabstimmung bezüglich Banknotenbewegungen findet entsprechende Anwendung.

ANHANG III

Daten zur Bargeldinfrastruktur und zum Handlungsrahmen

Die Zahlen für alle Datenpositionen sind als positive ganze Zahlen anzugeben.

1. Datenpositionen zur NZB-bezogenen Bargeldinfrastruktur

Diese Datenpositionen beziehen sich auf das Ende des Berichtszeitraums.

1.1	Anzahl der NZB-Niederlassungen	Alle NZB-Niederlassungen, die Kreditinstituten und anderen gewerblichen Kunden Bargelddienstleistungen anbieten
1.2	Lagerkapazität	Gesamtkapazität der NZB zur sicheren Banknotenlagerung, in Millionen Banknoten und berechnet auf Grundlage der 20-Euro-Stückelung
1.3	Sortierkapazität	Gesamtkapazität zur Banknotensortierung (d. h. die Gesamtzahl des maximalen theoretischen Durchsatzes) der von der NZB betriebenen Sortiermaschinen, in Tausend Banknoten je Stunde und berechnet auf Grundlage der 20-Euro-Stückelung
1.4	Transportkapazität	Gesamttransportkapazität (d. h. maximale Ladekapazität) der von der NZB verwendeten gepanzerten Fahrzeuge, in Tausend Banknoten je Stunde und berechnet auf Grundlage der 20-Euro-Stückelung

2. Datenpositionen zur allgemeinen Bargeldinfrastruktur und zum Handlungsrahmen

Diese Datenpositionen beziehen sich auf das Ende des Berichtszeitraums.

2.1	Anzahl der Zweigstellen von Kreditinstituten	Alle im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen Zweigstellen von Kreditinstituten, die Bargelddienstleistungen im Retail- oder Massengeschäft anbieten
2.2	Anzahl der abgelegenen Zweigstellen von Kreditinstituten	Alle Zweigstellen von Kreditinstituten, die „abgelegene Zweigstellen“ im Sinne des Handlungsrahmens sind ⁽¹⁾
2.3	Anzahl der Werttransportunternehmen	Alle im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen Werttransportunternehmen, die Bargeld transportieren ⁽²⁾ ⁽³⁾
2.4	Anzahl der nicht im Eigentum der NZB stehenden Bargeldbearbeitungszentren	Alle im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen Bargeldbearbeitungszentren, die im Eigentum von Kreditinstituten, Werttransportunternehmen und anderen professionellen Bargeldakteuren stehen ⁽²⁾ ⁽³⁾
2.5	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen Geldausgabeautomaten	Alle Geldausgabeautomaten, für deren Betrieb im betreffenden teilnehmenden Mitgliedstaat ansässige Kreditinstitute verantwortlich sind, unabhängig davon, von wem diese Geldausgabeautomaten befüllt werden
2.6	Anzahl anderer Geldausgabeautomaten	Alle Geldausgabeautomaten, die von anderen Stellen als im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen Kreditinstituten betrieben werden („Nicht-Bank-Geldausgabeautomaten“, im Englischen „Retail-ATMs“ oder „Convenience ATMs“) ⁽²⁾
2.7	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen, von Kunden bedienbaren Ein- und Auszahlungsautomaten	Alle im betreffenden teilnehmenden Mitgliedstaat von Kreditinstituten betriebenen, von Kunden bedienbaren Ein- und Auszahlungsautomaten ⁽¹⁾
2.8	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen, von Kunden bedienbaren Einzahlungsautomaten	Alle im betreffenden teilnehmenden Mitgliedstaat von Kreditinstituten betriebenen, von Kunden bedienbaren Einzahlungsautomaten ⁽¹⁾
2.9	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen, vom Personal bedienten Banknotenbearbeitungsgeräte	Alle im teilnehmenden Mitgliedstaat von Kreditinstituten ⁽¹⁾ betriebenen, vom Personal bedienten Banknotenbearbeitungsgeräte für die Wiederausgabe

2.10	Anzahl der von anderen professionellen Bargeldakteuren betriebenen, von Personal bedienten Back-Office-Banknotensortiermaschinen	Alle im teilnehmenden Mitgliedstaat vom Personal bedienten Banknotensortiermaschinen, die von anderen in diesem Mitgliedstaat ansässigen professionellen Bargeldakteuren, auf die der Handlungsrahmen Anwendung findet, für die Wiederausgabe betrieben werden
------	--	--

3. Operative Datenpositionen des Handlungsrahmens ⁽⁴⁾

Diese Datenpositionen decken als Flussdaten den gesamten Berichtszeitraum ab und werden als Stückzahlen nach Stückelung aufgeschlüsselt gemeldet.

3.1	Anzahl der von Kreditinstituten an Kunden wiederausgegebenen Banknoten	Banknoten, die Kreditinstitute von Kunden empfangen und gemäß dem Handlungsrahmen in Back-Office-Banknotensortiermaschinen bearbeitet und entweder an Kunden geliefert haben oder zum Zwecke der Lieferung an Kunden weiterhin halten
3.2	Anzahl der von anderen professionellen Bargeldakteuren an Kunden wiederausgegebenen Banknoten	Banknoten, die andere professionelle Bargeldakteure von Kreditinstituten empfangen haben und von anderen professionellen Bargeldakteuren gemäß dem Handlungsrahmen in Back-Office-Banknotensortiermaschinen bearbeitet und entweder an Kreditinstitute geliefert wurden oder zum Zwecke der Lieferung an Kreditinstitute weiterhin gehalten werden
3.3	Anzahl der Banknoten, die in von Kreditinstituten betriebenen Back-Office-Banknotensortiermaschinen bearbeitet wurden	Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit durch Back-Office-Banknotensortiermaschinen überprüft wurde, die von im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen Kreditinstituten betrieben und von deren Personal bedient werden
3.4	Anzahl der Banknoten, die in von anderen professionellen Bargeldakteuren betriebenen Back-Office-Banknotensortiermaschinen bearbeitet wurden	Banknoten, deren Echtheit und Umlauffähigkeit durch Back-Office-Banknotensortiermaschinen überprüft wurde, die von anderen im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen professionellen Bargeldakteuren betrieben und von deren Personal bedient werden
3.5	Anzahl der Banknoten, die in von Kreditinstituten betriebenen Back-Office-Banknotensortiermaschinen als nicht umlauffähig aussortiert wurden	Banknoten, die von Back-Office-Banknotensortiermaschinen, die von im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen Kreditinstituten betrieben und von deren Personal bedient werden, als nicht umlauffähig aussortiert wurden
3.6	Anzahl der Banknoten, die durch von anderen professionellen Bargeldakteuren betriebene Back-Office-Banknotensortiermaschinen als nicht umlauffähig aussortiert wurden	Banknoten, die von Back-Office-Banknotensortiermaschinen, die von anderen im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen professionellen Bargeldakteuren betrieben und von deren Personal bedient werden, als nicht umlauffähig aussortiert wurden

⁽¹⁾ Alle im teilnehmenden Mitgliedstaat ansässigen Kreditinstitute, auf die der Handlungsrahmen Anwendung findet.

⁽²⁾ Die Datenmeldung hängt davon ab, ob diese Daten im teilnehmenden Mitgliedstaat zur Verfügung stehen. Die NZBen teilen der EZB den Umfang ihrer Berichterstattung mit.

⁽³⁾ Die NZBen liefern zumindest die Daten für diejenigen Kreditinstitute bzw. Werttransportunternehmen, auf die der Handlungsrahmen Anwendung findet. Die NZBen teilen der EZB den Umfang ihrer Berichterstattung mit.

⁽⁴⁾ Ausgenommen Banknoten, die bei abgelegenen Zweigstellen wiederausgegeben werden.

ANHANG IV

Von der EZB gepflegte Referenzdaten und Systemparameter für CIS 2

Die EZB gibt die Referenzdaten und Systemparameter jeweils zusammen mit ihren Gültigkeitsfristen ein. Diese Informationen sind für die Benutzer bei allen NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems sichtbar. Referenzdaten und Systemparameter für Euro-Münzen sind darüber hinaus auch für alle Benutzer bei zugelassenen Stellen sichtbar.

1. Referenzdaten

1.1	Genehmigte Münzausgabe	Die auf Wertbasis angegebenen genehmigten Mengen an für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen und Euro-Sammlermünzen, deren Ausgabe einem (künftig) teilnehmenden Mitgliedstaat für ein bestimmtes Kalenderjahr durch die einschlägige Entscheidung zur Münzausgabe ⁽¹⁾ genehmigt wird
1.2	Referenzwerte für die logistischen Reserven an Banknoten	Beträge der logistischen Reserven je Stückelung und NZB, die gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Verwaltung der Banknotenbestände als Referenzwert für die jährliche Produktionsplanung verwendet werden; zusätzlich werden hinsichtlich dieser Beträge Betriebsmargen je Stückelung und NZB eingegeben und gepflegt
1.3	Anteile im Schlüssel für die Kapitalzeichnung	Die Anteile der NZBen im Schlüssel für die Kapitalzeichnung der EZB, berechnet auf Grundlage des Beschlusses EZB/2006/21 ⁽²⁾ und ausgedrückt als Prozentsatz

2. Systemparameter

2.1	NZB-Attribute	Angaben: i) über das Bestehen von NHTO-Systemen in den teilnehmenden Mitgliedstaaten; ii) über die verschiedenen Münzausgabestellen, die in den teilnehmenden Mitgliedstaaten tätig sind; iii) über den Status der NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems hinsichtlich des Umfangs ihrer Meldung von CIS-2-Daten an die EZB; iv) darüber, ob die NZBen automatisch über Dateneignisse benachrichtigt werden; und v) darüber, ob die NZBen die CIS-2-Daten aller NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems regelmäßig automatisch übermittelt erhalten
2.2	Beziehungen zwischen ECI-Bank und NZB	Namen der einzelnen ECI-Banken und Angabe der NZB, die für die betreffenden ECI-Banken verantwortlich sind und die sie mit Euro-Banknoten beliefern
2.3	Status der Serie/Variante/Stückelung	Angaben darüber, ob einzelne Stückelungen von Banknoten- und Münzserien sowie Banknotenvarianten noch kein gesetzliches Zahlungsmittel (Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“), gesetzliches Zahlungsmittel (Status „gesetzliches Zahlungsmittel“) oder nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel (Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“) sind
2.4	Attribute von Datenpositionen	Für alle in den Anhängen I-III definierten Datenpositionen Angaben darüber: i) welche Aufschlüsselungsebenen es gibt; ii) welche Datenpositionen Kategorie 1, Kategorie 2 oder ereignisbezogene Datenpositionen sind; sowie iii) ob die Datenposition von einer NZB bzw. einer künftigen NZB des Eurosystems gemeldet wird
2.5	Toleranzgrenzen für Plausibilität	Angabe der Toleranzgrenzen, die für die einzelnen, in Anhang VI definierten Richtigkeitsüberprüfungen gelten

⁽¹⁾ Einschlägige Entscheidung zur Münzausgabe bezeichnet die jährliche(n) Entscheidung(en) der EZB über die Genehmigung des Umfangs der Ausgabe von Münzen in einem bestimmten Jahr, wobei die jüngste dieser Entscheidungen die Entscheidung EZB/2007/16 vom 23. November 2007 über die Genehmigung des Umfangs der Ausgabe von Münzen im Jahr 2008 ist (ABl. L 317 vom 5.12.2007, S. 81).

⁽²⁾ Beschluss EZB/2006/21 vom 15. Dezember 2006 über die prozentualen Anteile der nationalen Zentralbanken im Schlüssel für die Zeichnung des Kapitals der Europäischen Zentralbank (ABl. L 24 vom 31.1.2007, S. 1).

ANHANG V

Vollständigkeitsüberprüfung der von NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems gemeldeten Daten**1. Einleitung**

Die von den NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems gemeldeten Daten werden im CIS 2 auf ihre Vollständigkeit hin überprüft. Wegen des unterschiedlichen Charakters der Datenpositionen ist zu unterscheiden zwischen den Datenpositionen der Kategorie 1 und Kategorie 2 einerseits, für welche die Daten für jeden Berichtszeitraum gemeldet werden müssen, und ereignisbezogenen Datenpositionen andererseits, die nur gemeldet werden müssen, wenn im Berichtszeitraum ein entsprechendes Ereignis eingetreten ist.

Das CIS 2 prüft, ob die erste von der NZB für den Berichtszeitraum übermittelte Datenmitteilung alle Datenpositionen der Kategorie 1 und Kategorie 2 enthält, wobei die Systemparameter für die NZB-Attribute und ECI-NZB-Beziehungen, die in Abschnitt 2 der Tabelle in Anhang IV beschrieben sind, zu berücksichtigen sind. Wenn mindestens eine Kategorie-1-Datenposition fehlt oder unvollständig ist, weist das CIS 2 die erste Datenmitteilung zurück und die NZB muss die Datenmitteilung nochmals übermitteln. Sollten in der ersten Datenmitteilung einer NZB die Datenpositionen der Kategorie 1 vollständig sein, jedoch zumindest eine Datenposition der Kategorie 2 fehlen oder unvollständig sein, so nimmt das CIS 2 die erste Datenmitteilung an und speichert sie in seiner zentralen Datenbank; die webbasierte Online-Anwendung gibt jedoch eine Warnmeldung für jede der betroffenen Datenpositionen aus. Diese Warnmeldung ist für alle Benutzer der EZB, der NZBen und der künftigen NZBen des Eurosystems sichtbar; betrifft sie Münzen, so ist sie auch für alle Benutzer zugelassener Stellen sichtbar. Die Warnmeldungen bleiben sichtbar, bis die betreffende NZB eine oder mehrere überarbeitete Datenmitteilungen übermittelt, die die in der ersten Datenmitteilung fehlenden Daten vervollständigen. Bezüglich ereignisbezogener Datenpositionen führt das CIS 2 keine Vollständigkeitsüberprüfungen durch.

2. Vollständigkeitsüberprüfungen für Euro-Banknoten-Daten

Nummer und Bezeichnung der Datenposition(en)		Aufschlüsselung nach Serie/Variante und Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank	Art der Datenposition
1.1-1.3	Kumulative Datenpositionen	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
2.1-2.6	Vom Eurosystem gehaltene Bestände	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
2.7-2.10	Von NHTO-Banken gehaltene Bestände	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
2.11-2.15	Von ECI-Banken gehaltene Bestände	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
2.16-2.19	Datenpositionen für den Datenabgleich	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ und „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
3.1	Von der NZB ausgegebene Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1

Nummer und Bezeichnung der Datenposition(en)		Aufschlüsselung nach Serie/Variante und Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank	Art der Datenposition
3.2	Von einer NZB an NHTO-Banken transferierte Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
3.3	Von einer NZB an ECI-Banken transferierte Banknoten	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	ereignisbezogen
3.4	An die NZB zurückgegebene Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
3.5	Von NHTO-Banken an die NZB transferierte Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
3.6	Von ECI-Banken an die NZB transferierte Banknoten	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	ereignisbezogen
		jegliche Kombinationen mit dem Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
3.7	Von der NZB bearbeitete Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
3.8	Von der NZB als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
3.9	Von NHTO-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
3.10	An NHTO-Banken zurückgegebene Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
3.11	Von NHTO-Banken bearbeitete Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
3.12	Von NHTO-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
3.13	Von ECI-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	Kategorie 1

Nummer und Bezeichnung der Datenposition(en)		Aufschlüsselung nach Serie/Variante und Stückelung	Aufschlüsselung nach ECI-Bank	Art der Datenposition
3.14	An ECI-Banken zurückgegebene Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	ereignisbezogen
3.15	Von ECI-Banken bearbeitete Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	Kategorie 2
3.16	Von ECI-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle ECI-Banken, für die die NZB verantwortlich ist	Kategorie 2
4.1	Lieferung der neuen Produktion von der Druckerei an die verantwortliche NZB	jegliche Kombinationen mit den Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ und „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
4.2	Banknotentransfer	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“, „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
4.3	Banknoteneingang	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“, „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
5.1-5.3	Datenpositionen für künftige NZBen des Eurosystems	jegliche Kombinationen mit Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen

3. Vollständigkeitsüberprüfungen für Euro-Münzen-Daten

Nummer und Bezeichnung der Datenposition(en)		Aufschlüsselung nach Serie und Stückelung	Aufschlüsselung nach Ausgabestellen	Art der Datenposition
1.1	Nationale Nettoausgabe für den Umlauf bestimmter Münzen	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 1
		jegliche Kombination mit dem Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
1.2	Nationale Nettoausgabe an Sammlermünzen (Anzahl)	—	—	Kategorie 2
1.3	Nationale Nettoausgabe an Sammlermünzen (Wert)	—	—	Kategorie 2

Nummer und Bezeichnung der Datenposition(en)	Aufschlüsselung nach Serie und Stückelung	Aufschlüsselung nach Ausgabestellen	Art der Datenposition	
2.1	Münzbestände	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle externen Münz- ausgabestellen, von denen die NZB Münz- bestandsdaten erhebt	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
3.1	An das Publikum ausgegebene Münzen	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle externen Münz- ausgabestellen, von denen die NZB Münz- flussdaten erhebt	Kategorie 1
3.2	Vom Publikum zurückgegebene Münzen	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle externen Münz- ausgabestellen, von denen die NZB Münz- flussdaten erhebt	Kategorie 1
		jegliche Kombinationen mit dem Status „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“		ereignisbezogen
3.3	Bearbeitete Münzen	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle externen Münz- ausgabestellen, von denen die NZB Münz- flussdaten erhebt	Kategorie 2
3.4	Als nicht umlauffähig aussortierte Münzen	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	alle externen Münz- ausgabestellen, von denen die NZB Münz- flussdaten erhebt	Kategorie 2
4.1	Transfer von für den Umlauf bestimmten Münzen	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
4.2	Eingang von für den Umlauf bestimmten Münzen	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
5.1	Gutgeschriebene Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen, die von Münz- ausgabestellen gehalten werden	alle Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	Kategorie 2
		jegliche Kombinationen mit Status „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
5.2	Anzahl der von Münz- ausgabestellen gehaltenen gut- geschriebenen Sammler- münzen	—	—	Kategorie 2
5.3	Wert der von Münz- ausgabestellen gehaltenen gut- geschriebenen Sammler- münzen	—	—	Kategorie 2

Nummer und Bezeichnung der Datenposition(en)	Aufschlüsselung nach Serie und Stückelung	Aufschlüsselung nach Ausgabestellen	Art der Datenposition	
6.1	Münzüberschuss	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
6.2	Münzfehlmenge	jegliche Kombinationen mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen
6.3	Wert der der (den) amtlichen Münzausgabestelle(n) gutgeschriebenen Bestände	—	—	Kategorie 1
7.1-7.3	Datenpositionen für künftig teilnehmende Mitgliedstaaten	jegliche Kombinationen mit Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ oder „noch nicht gesetzliches Zahlungsmittel“	—	ereignisbezogen

4. Vollständigkeitsüberprüfungen für Daten zur Bargeldinfrastruktur und Daten zum Handlungsrahmen

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Aufschlüsselung nach Stückelung	Art der Datenposition	
Datenpositionen für die die NZB betreffende Bargeldinfrastruktur			
1.1	Anzahl der NZB-Niederlassungen	—	Kategorie 2
1.2	Lagerkapazität	—	Kategorie 2
1.3	Sortierkapazität	—	Kategorie 2
1.4	Transportkapazität	—	Kategorie 2
Datenpositionen zur allgemeinen Bargeldinfrastruktur und zum Handlungsrahmen			
2.1	Anzahl der Zweigstellen von Kreditinstituten	—	Kategorie 2
2.2	Anzahl der abgelegenen Zweigstellen von Kreditinstituten	—	ereignisbezogen
2.3	Anzahl der Werttransportunternehmen	—	ereignisbezogen
2.4	Anzahl der nicht im Eigentum der NZB stehenden Bargeldbearbeitungszentren	—	ereignisbezogen
2.5	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen Geldausgabeautomaten	—	Kategorie 2
2.6	Anzahl anderer Geldausgabeautomaten	—	ereignisbezogen
2.7	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen, von Kunden bedienbaren Ein- und Auszahlungsautomaten	—	ereignisbezogen
2.8	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen, von Kunden bedienbaren Einzahlungsautomaten	—	ereignisbezogen

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Aufschlüsselung nach Stückelung	Art der Datenposition
2.9	Anzahl der von Kreditinstituten betriebenen, vom Personal bedienten Banknotenbearbeitungsgeräte	— ereignisbezogen
2.10	Anzahl der von anderen professionellen Bargeldakteuren betriebenen, vom Personal bedienten Banknotensortiermaschinen	— ereignisbezogen
Betriebsdaten zum Handlungsrahmen		
3.1	Anzahl der von Kreditinstituten an Kunden wiederausgegebenen Banknoten	alle Stückelungen, für die es zumindest während eines Monats des Berichtszeitraums mindestens eine Serien-/Varianten-/Stückelungskombination mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ gibt
3.2	Anzahl der von anderen professionellen Bargeldakteuren an Kunden wiederausgegebenen Banknoten	alle Stückelungen, für die es zumindest während eines Monats des Berichtszeitraums mindestens eine Serien-/Varianten-/Stückelungskombination mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ gab
3.3	Anzahl der Banknoten, die durch von Kreditinstituten betriebene Back-Office-Banknotensortiermaschinen bearbeitet wurden	alle Stückelungen, für die es zumindest während eines Monats des Berichtszeitraums mindestens eine Serien-/Varianten-/Stückelungskombination mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ gab
3.4	Anzahl der Banknoten, die durch von anderen professionellen Bargeldakteuren betriebene Back-Office-Banknotensortiermaschinen bearbeitet wurden	alle Stückelungen, für die es zumindest während eines Monats des Berichtszeitraums mindestens eine Serien-/Varianten-/Stückelungskombination mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ gab
3.5	Anzahl der Banknoten, die durch von Kreditinstituten betriebene Back-Office-Banknotensortiermaschinen als nicht umlauffähig aussortiert wurden	alle Stückelungen, für die es zumindest während eines Monats des Berichtszeitraums mindestens eine Serien-/Varianten-/Stückelungskombination mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ gab
3.6	Anzahl der Banknoten, die durch von anderen professionellen Bargeldakteuren betriebene Back-Office-Banknotensortiermaschinen als nicht umlauffähig aussortiert wurden	alle Stückelungen, für die es zumindest während eines Monats des Berichtszeitraums mindestens eine Serien-/Varianten-/Stückelungskombination mit dem Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ gab

ANHANG VI

Richtigkeitsüberprüfungen der von NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems gemeldeten Daten**1. Einleitung**

Das CIS 2 überprüft die Richtigkeit der von den NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems an die EZB gemeldeten Daten; dabei wird zwischen zwei Arten von Prüfungen unterschieden: „Muss-Überprüfungen“ und „Soll-Überprüfungen“.

Eine „Muss-Überprüfung“ ist eine Richtigkeitsüberprüfung, bei der die Toleranzgrenze nicht überschritten werden darf. Wird die „Muss-Überprüfung“ nicht bestanden, werden die überprüften Daten als falsch behandelt und das CIS 2 weist die gesamte von der betreffenden NZB übermittelte Datenmitteilung zurück. Die Toleranzgrenze für Richtigkeitsüberprüfungen mit „ist gleich“-Operator ⁽¹⁾ beträgt 1 %, für andere Richtigkeitsüberprüfungen beträgt sie null.

Eine „Soll-Überprüfung“ ist eine Richtigkeitsüberprüfung, für welche eine Toleranzgrenze von 3 % gilt. Wird diese Toleranzgrenze überschritten, so hat dies keine Auswirkungen auf die Annahme der Datenmitteilung im CIS 2; die webbasierte Online-Anwendung gibt jedoch eine Warnmeldung bezüglich dieser Richtigkeitsüberprüfung aus. Diese Warnmeldung ist für alle Benutzer der NZBen und künftigen NZBen des Eurosystems sichtbar; betrifft sie Münzen, so ist sie auch für alle Benutzer bei zugelassenen Dritten sichtbar.

Die Richtigkeitsüberprüfungen werden für Banknoten und Münzen durchgeführt, die gesetzliches Zahlungsmittel sind, und zwar für jede Kombination von Serie und Stückelung getrennt. Bei Banknoten werden sie außerdem, wenn es Varianten gibt, für jede einzelne Kombination von Variante und Stückelung durchgeführt. Richtigkeitsüberprüfungen hinsichtlich Daten zu Banknotentransfers (Überprüfungen 5.1 und 5.2) sowie hinsichtlich Daten zu Münztransfers (Überprüfung 6.6) werden auch hinsichtlich Beständen vorgenommen, die noch nicht/nicht mehr den Status eines gesetzlichen Zahlungsmittels haben.

2. Richtigkeitsüberprüfung der nationalen Nettoausgabe von Banknoten

Wird eine neue Serie, Variante oder Stückelung gesetzliches Zahlungsmittel, so wird die Richtigkeitsüberprüfung ab dem ersten Berichtszeitraum durchgeführt, in dem die Serie, Variante oder Stückelung gesetzliches Zahlungsmittel ist. Die nationale Nettoausgabe für den vorhergehenden Berichtszeitraum (t-1) ist in diesem Fall null.

2.1. Nationale Nettobanknotenausgabe (Soll-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeitraum	Aufschlüsselungen und meldende NZB
Nationale Nettoausgabe gemäß der Bestandsmethode für Zeitraum t			
–			
Nationale Nettoausgabe gemäß der Bestandsmethode für Zeitraum (t-1)			
=			
	3.1 Von der NZB ausgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	3.9 Von NHTO-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	Σ 3.13 Von ECI-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	3.4 An die NZB zurückgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	3.10 An NHTO-Banken zurückgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	Σ 3.14 An ECI-Banken zurückgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

⁽¹⁾ Die zulässige Höchstdifferenz zwischen der linken und der rechten Seite der Gleichung darf nicht das Produkt aus dem Betrag der Gleichungsseite multipliziert mit dem höheren Betrag und der Toleranzgrenze übersteigen. Die Richtigkeitsüberprüfung überprüft, ob: der Betrag von („linke Seite“ – „rechte Seite“) kleiner oder gleich der zulässigen Höchstdifferenz ist.

Beispiel

„linke Seite“ = 190; „rechte Seite“ = 200; Toleranzgrenze = 1 %; zulässige Höchstdifferenz: $200 \times 1 \% = 2$.

Die Richtigkeitsüberprüfung überprüft, ob: Betrag von $(190 - 200) = 2$

In diesem Beispiel: Betrag von $(190 - 200) = 10$. Die Richtigkeitsüberprüfung wurde also nicht bestanden.

- Die Berechnung der nationalen Nettoausgabe gemäß der Bestandsmethode erfolgt wie in der nachstehenden Tabelle aufgezeigt.

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeitraum	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
Nationale Nettoausgabe gemäß der Bestandsmethode für Zeitraum t =			
	1.1 Registrierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	1.2 Unmittelbar im Sortiervorgang vernichtete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	1.3 Nachgelagert vernichtete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.1 Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.2 Strategische Reserve des Eurosystems an umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.3 Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.4 Von der NZB gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.5 Von der NZB gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen (zur Vernichtung bestimmten) Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.6 Von der NZB gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.7 Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.8 Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.9 Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	2.10 Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	Σ 2.11 Von ECI-Banken gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	Σ 2.12 Von ECI-Banken gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	Σ 2.13 Von ECI-Banken gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	Σ 2.14 Von ECI-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
–	Σ 2.15 Logistische Reserven an Banknoten, die sich im Transit von oder zu ECI-Banken befinden	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

3. Richtigkeitsüberprüfung der Banknotenbestände

Die Richtigkeitsüberprüfungen der Banknotenbestände werden erst ab dem zweiten Berichtszeitraum durchgeführt, in dem die jeweilige NZB CIS-2-Daten an die EZB meldet.

Wird eine Serie, Variante oder Stückelung gesetzliches Zahlungsmittel, so werden diese Richtigkeitsüberprüfungen erst ab dem zweiten Berichtszeitraum durchgeführt, in dem die jeweilige Serie, Variante oder Stückelung gesetzliches Zahlungsmittel ist.

Für NZBen, die den Euro kürzlich eingeführt haben (d. h. ehemalige künftige NZBen des Eurosystems), werden die Richtigkeitsüberprüfungen der Banknotenbestände ab dem zweiten Berichtszeitraum nach der Einführung des Euro durchgeführt.

3.1. Entwicklung neuer Banknoten in der strategischen Reserve des Eurosystems (Muss-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeitraum	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	2.1 Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
=			
	2.1 Strategische Reserve des Eurosystems an neuen Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	4.1 Lieferung der neuen Produktion von der Druckerei an die verantwortliche NZB	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k wobei: „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems
+	Σ 4.3 Banknoteneingang	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei: Qualität = neu UND „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems
-	Σ 4.2 Banknotentransfer	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei: Qualität = neu UND („von Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems ODER „von Bestandsart“ = Produktion) UND „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems

— Bevor neue Banknoten der strategischen Reserve des Eurosystems ausgegeben werden, werden sie in die logistischen Reserven der ausgebenden NZB transferiert.

3.2. Entwicklung umlauffähiger Banknoten in der strategischen Reserve des Eurosystems (Muss-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeitraum	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	2.2 Strategische Reserve des Eurosystems an umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
=			
	2.2 Strategische Reserve des Eurosystems an umlauffähigen Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	Σ 4.3 Banknoteneingang	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei Qualität = umlauffähig UND „an Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems
-	Σ 4.2 Banknotentransfer	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei Qualität = umlauffähig UND „von Bestandsart“ = strategische Reserve des Eurosystems

- Bevor umlauffähige Banknoten der strategischen Reserve des Eurosystems ausgegeben werden, werden sie in die logistischen Reserven der ausgebenden NZB transferiert.

3.3. Entwicklung logistischer Reserven an neuen und umlauffähigen Banknoten (Soll-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeitraum	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	2.3 Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.4 Von der NZB gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
=			
	2.3 Von der NZB gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.4 Von der NZB gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	4.1 Lieferung der neuen Produktion von der Druckerei an die verantwortliche NZB	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei „an Bestandsart“ = logistische Reserven
+	Σ 4.3 Banknoteneingang	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei Qualität = neu oder umlauffähig UND „an Bestandsart“ = logistische Reserven
-	Σ 4.2 Banknotentransfer	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei (Qualität = neu oder umlauffähig UND „von Bestandsart“ = logistische Reserven) ODER (Qualität = neu UND „von Bestandsart“ = Produktion UND „an Bestandsart“ = logistische Reserven)
-	3.1 Von der NZB ausgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	3.7 Von der NZB bearbeitete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
-	3.8 Von der NZB als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
-	3.2 Von einer NZB an NHTO-Banken transferierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
-	Σ 3.3. Von einer NZB an ECI-Banken transferierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

3.4. Entwicklung der Bestände nicht bearbeiteter Banknoten (Soll-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	2.6 Von der NZB gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
=			
	2.6 Von der NZB gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
-	3.7 Von der NZB bearbeitete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
+	3.4 An die NZB zurückgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	3.5 Von NHTO-Banken an die NZB transferierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+ Σ	3.6 von ECI-Banken an die NZB transferierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+ Σ	4.3 Banknoteneingang	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei Qualität = nicht bearbeitet
- Σ	4.2 Banknotentransfer	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei Qualität = nicht bearbeitet

- Alle eingehenden nicht bearbeiteten Banknoten werden von der empfangenden NZB als „an Bestandsart“ = logistische Reserven verbucht.
- Alle Transfers nicht bearbeiteter Banknoten werden von der liefernden NZB als „von Bestandsart“ = logistische Reserven und „an Bestandsart“ = logistische Reserven verbucht.

3.5. Entwicklung der von NHTO-Banken gehaltenen Banknotenbestände (Soll-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	2.7 Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.8 Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.9 Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.10 Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
=			
	2.7 Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an neuen Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.8 Von NHTO-Banken gehaltene logistische Reserven an umlauffähigen Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.9 Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht umlauffähigen Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	2.10 Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	3.2 Von einer NZB an NHTO-Banken transferierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	3.10 An NHTO-Banken zurückgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
-	3.5 Von NHTO-Banken an die NZB transferierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
-	3.9 Von NHTO-Banken in Umlauf gebrachte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

- Im Sinne dieser Leitlinie sind alle bei den NHTO-Banken zurückgegebenen Banknoten bis zu ihrer Bearbeitung in Datenposition 2.10 („Von NHTO-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten“) inbegriffen.

3.6. Entwicklung der von ECI-Banken gehaltenen Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten (Soll-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeitraum	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	2.14 Von ECI-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, ECI-Bank-m
=			
	2.14 Von ECI-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, ECI-Bank-m
-	3.15 Von ECI-Banken bearbeitete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, ECI-Bank-m
+	3.14 An ECI-Banken zurückgegebene Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, ECI-Bank-m

- Im Sinne dieser Leitlinie sind alle bei den ECI-Banken zurückgegebenen Banknoten bis zu ihrer Bearbeitung in Datenposition 2.14 („Von ECI-Banken gehaltene Bestände an nicht bearbeiteten Banknoten“) inbegriffen.

3.7. Entwicklung der von künftigen NZBen des Eurosystems gehaltenen Banknotenbestände (Muss-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	5.1 Bestände vor der Bargeldumstellung	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	5.2 Vorzeitige Abgabe	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
=			
	5.1 Bestände vor der Bargeldumstellung	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	5.2 Vorzeitige Abgabe	t-1	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	4.1 Lieferung der neuen Produktion von der Druckerei an die verantwortliche NZB	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+	Σ 4.3 Banknoteneingang	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei „von NZB“ ≠ berichtende NZB-k
-	Σ 4.2 Banknotentransfer	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, wobei „an NZB“ ≠ berichtende NZB-k

4. Richtigkeitsüberprüfung von Banknoten betreffenden operativen Tätigkeiten

4.1. Von NZBen als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten (Muss-Überprüfung)

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
3.8 Von der NZB als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
≤		
3.7 Von der NZB bearbeitete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

4.2. Von NHTO-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten (Muss-Überprüfung)

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeitraum	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
3.12 Von NHTO-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
≤		
3.11 Von NHTO-Banken bearbeitete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

4.3. Von ECI-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten (Muss-Überprüfung)

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
3.16 Von ECI-Banken als nicht umlauffähig aussortierte Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, ECI-Bank-m
≤		
3.15 Von ECI-Banken bearbeitete Banknoten	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, ECI-Bank-m

5. Richtigkeitsüberprüfung der Banknotentransfers

5.1. Transfers zwischen verschiedenen Bestandsarten innerhalb einer NZB (Muss-Überprüfung)

Bedingungen	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
WENN	4.2 Banknotentransfer	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, „an NZB“-m, „von Bestandsart“-u, „an Bestandsart“-v, Qualität-x, Planung-y wobei NZB-k = NZB-m
DANN	4.2 Banknotentransfer	t	Bestandsart-u ≠ Bestandsart-v

5.2. Datenabstimmung bezüglich einzelner Banknotentransfers zwischen (künftigen) NZBen (des Eurosystems) (Soll-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
Σ	4.2 Banknotentransfer	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, „an NZB“-m, Qualität-n, „an Bestandsart“-p
=			
	4.3 Banknoteneingang	t	Serie/Variante-i, Stückelung-j, berichtende NZB-m, „von NZB“-k, Qualität-n, „an Bestandsart“-p

— Banknoten, die von einer NZB oder einer künftigen NZB des Eurosystems geliefert werden, sollten gleich den Banknoten sein, die bei einer anderen NZB oder einer anderen künftigen NZB des Eurosystems eingehen.

6. Richtigkeitsüberprüfung von Münzen

6.1. Entwicklung der nationalen Nettomünzausgabe (Soll-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeit-räume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
	1.1 Nationale Nettoausgabe von für den Umlauf bestimmten Münzen	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
=			
	1.1 Nationale Nettoausgabe von für den Umlauf bestimmten Münzen	t-1	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
+ Σ	3.1 An das Publikum ausgegebene Münzen	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
- Σ	3.2 Vom Publikum zurückgegebene Münzen	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

- Diese Richtigkeitsüberprüfung wird ab dem zweiten Berichtszeitraum durchgeführt, in dem die jeweilige NZB CIS-2-Daten an die EZB meldet.
- Wird eine neue Serie oder Stückelung gesetzliches Zahlungsmittel, so wird die Richtigkeitsüberprüfung ab dem ersten Berichtszeitraum durchgeführt, in dem die Serie oder Stückelung gesetzliches Zahlungsmittel ist. Die nationale Nettoausgabe für den vorhergehenden Berichtszeitraum (t-1) ist in diesem Fall null.

6.2. Datenabstimmung bezüglich der Münzbestände (Muss-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeit-räume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
Σ	2.1 Münzbestände	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k
\geq			
	5.1 Gutgeschriebene Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen, die von Münzausgabestellen gehalten werden	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k

- Das CIS 2 erhebt Bestandsdaten (Datenposition 2.1) unabhängig davon, ob diese der (den) amtlichen Ausgabestelle (n) gutgeschrieben sind oder nicht. Der von sämtlichen Münzausgabestellen im teilnehmenden Mitgliedstaat physisch gehaltene Gesamtbestand muss größer oder gleich der Anzahl der Bestände sein, die der amtlichen Münzausgabestelle des betreffenden Mitgliedstaats oder den amtlichen Münzausgabestellen anderer teilnehmender Mitgliedstaaten gutgeschrieben sind.

6.3. Vergleich der insgesamt gutgeschriebenen Bestände mit den der NZB gutgeschriebenen Beständen (Muss-Überprüfung)

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeit-räume	Sonstige Angaben
Σ	5.1 Gutgeschriebene Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen, die von Münzausgabestellen gehalten werden	t	berichtende NZB-k Da Datenposition 5.1 in Zahlen gemeldet wird, werden die einzelnen Zahlen mit den jeweiligen Nennwerten multipliziert.
+	5.3 Wert der von Münzausgabestellen gehaltenen gutgeschriebenen Sammlermünzen	t	berichtende NZB-k

Operator	Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Sonstige Angaben
----------	--	-------------------	------------------

≥

	6.3 Wert der der (den) amtlichen Münzausgabestelle(n) von der NZB gutgeschriebenen Bestände	t	berichtende NZB-k
--	---	---	-------------------

6.4. Münzbearbeitung (Muss-Überprüfung)

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
3.4 Als nicht umlauffähig aussortierte Münzen	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, Stelle-m

≤

3.3 Bearbeitete Münzen	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, Stelle-m
------------------------	---	--

6.5. Überprüfung auf Überschüsse und Fehlmengen (Muss-Überprüfung)

Bedingungen	Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
WENN	6.1 Münzüberschuss	t	Stückelung-j, berichtende NZB-k

> 0

DANN	6.2 Münzfehlmenge	t	Stückelung-j, berichtende NZB-k
------	-------------------	---	---------------------------------

entweder 0 oder keine Angabe

6.6. Datenabstimmung bezüglich einzelner Münztransfers zwischen (künftigen) teilnehmenden Mitgliedstaaten (Soll-Überprüfung)

Nummer und Bezeichnung der Datenposition	Berichtszeiträume	Aufschlüsselungen und berichtende NZB
4.1 Transfer von für den Umlauf bestimmten Münzen	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-k, „an Mitgliedstaat“-m

=

4.2 Eingang von für den Umlauf bestimmten Münzen	t	Serie-i, Stückelung-j, berichtende NZB-m, „von Mitgliedstaat“-k
--	---	---

- Münzen, die von einem (künftig) teilnehmenden Mitgliedstaat geliefert werden, sollten gleich den Münzen sein, die von einem anderen (künftig) teilnehmenden Mitgliedstaat empfangen werden.

GLOSSAR

In diesem Glossar sind die in den Anhängen zu dieser Leitlinie verwendeten Fachbegriffe definiert.

Banknotenserie (*banknote series*): bezeichnet eine Reihe von Euro-Banknotenstückelungen, die im Beschluss EZB/2003/4 vom 20. März 2003 über die Stückelung, Merkmale und Reproduktion sowie den Umtausch und Einzug von Euro-Banknoten ⁽¹⁾ oder in einem späteren Rechtsakt der EZB definiert sind (d. h. die erste Serie der Euro-Banknoten, die zum 1. Januar 2002 erstmals ausgegeben wurde, umfasst die Stückelungen 5 EUR, 10 EUR, 20 EUR, 50 EUR, 100 EUR, 200 EUR und 500 EUR); dabei stellen Euro-Banknoten mit veränderten technischen Merkmalen oder veränderter Gestaltung (z. B. unterschiedliche Unterschriften für verschiedene Präsidenten der EZB) nur dann eine neue Banknotenserie dar, wenn sie in einer Neufassung des Beschlusses EZB/2003/4 vom 20. März 2003 oder in einem anderen Rechtsakt der EZB als solche bezeichnet werden.

Banknotenumlauf (*banknotes in circulation*): bezeichnet alle zu einem bestimmten Zeitpunkt vom Eurosystem ausgegebenen und von den NZBen in Umlauf gebrachten Euro-Banknoten, wozu im Sinne dieser Leitlinie auch die von den NHTO-Banken und ECI-Banken in Umlauf gebrachten Banknoten zählen. Dies entspricht der aggregierten nationalen Nettoausgabe von Euro-Banknoten. Dabei ist zu beachten, dass der Begriff „Banknotenumlauf“ auf nationaler Ebene keine Anwendung findet, weil nicht festgestellt werden kann, ob in einem teilnehmenden Mitgliedstaat in Umlauf gebrachte Banknoten sich im betreffenden Mitgliedstaat in Umlauf befinden oder ob sie bei anderen NZBen, NHTO-Banken oder ECI-Banken zurückgegeben wurden.

Banknotenvariante (*banknote variant*): bezeichnet innerhalb einer Banknotenserie eine Teilsérie, die aus einer oder mehreren Euro-Banknotenstückelungen mit verbesserten Sicherheitsmerkmalen bzw. veränderter Gestaltung besteht.

Bargeldbearbeitungszentrum (*cash centre*): bezeichnet eine zentrale gesicherte Einrichtung, in der von verschiedenen Orten dorthin transportierte Euro-Banknoten bzw. für den Umlauf bestimmte Euro-Münzen bearbeitet werden.

Extended-custodial-inventory-Programm (*extended custodial inventory programme*) oder **ECI-Programm** (*ECI programme*): bezeichnet ein Programm, das aus vertraglichen Regelungen zwischen der EZB, einer NZB und einzelnen Kreditinstituten („ECI-Banken“) besteht, durch welches die NZB i) den ECI-Banken Euro-Banknoten liefert, die diese außerhalb Europas verwahren, um sie in Umlauf zu bringen; und ii) den ECI-Banken Euro-Banknoten gutschreibt, die von deren Kunden eingezahlt werden, auf Echtheit und Umlauffähigkeit überprüft, verwahrt und der NZB gemeldet werden. Die von den ECI-Banken verwahrten Banknoten, einschließlich derjenigen, die sich im Transit zwischen der NZB und den ECI-Banken befinden, sind voll besichert, bis sie von den ECI-Banken in Umlauf gebracht oder an die NZB zurückgegeben werden. Banknoten, die von der NZB an die ECI-Banken transferiert werden, zählen zu den registrierten Banknoten der betreffenden NZB (Datenposition 1.1). Banknoten, die von den ECI-Banken verwahrt werden, zählen nicht zur nationalen Nettoausgabe von Banknoten der betreffenden NZB.

Für den Umlauf bestimmte Münzen (*circulation coins*): bezeichnet Euro-Münzen, die gemäß Verordnung (EG) Nr. 975/98 des Rates vom 3. Mai 1998 über die Stückelungen und technischen Merkmale der für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen ⁽²⁾ den Status „gesetzliches Zahlungsmittel“ im gesamten Euroraum haben (d. h. hinsichtlich der ersten Serie von Euro-Münzen, die erstmalig am 1. Januar 2002 ausgegeben wurden, 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR und 2 EUR). Zu den für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen zählen auch Münzen oder mit besonderer Oberflächenbeschaffenheit, Qualität bzw. Verpackung sowie für den Umlauf bestimmte Euro-Gedenkmünzen. Diese Gedenkmünzen sind in der Regel bestimmten Ereignissen oder Personen gewidmet und werden für begrenzte Zeit und in begrenzter Menge zum Nennwert ausgegeben.

Logistische Reserven (*logistical stocks*): bezeichnet alle Bestände an neuen und umlauffähigen Euro-Banknoten mit Ausnahme der strategischen Reserve des Eurosystems, welche von NZBen sowie im Sinne dieser Leitlinie von NHTO-Banken und ECI-Banken gehalten werden ⁽³⁾.

Münzausgabestellen (*coin-issuing entities*): bezeichnet jede Stelle, die von der nationalen amtlichen Ausgabestelle für Euro-Münzen mit der Aufgabe betraut ist, Euro-Münzen in Umlauf zu bringen, oder die amtliche Ausgabestelle selbst. Zu den Münzausgabestellen können NZBen, Münzprägestalten, das Finanzministerium, dazu bestellte öffentlich-rechtliche Agenturen sowie dazu bestellte private Agenturen zählen. Abgesehen von der NZB werden diese Münzausgabestellen auch als „externe Münzausgabestellen“ bezeichnet.

Münzserie (*coin series*): bezeichnet eine Reihe von Stückelungen von Euro-Münzen, die in der Verordnung (EG) Nr. 975/98 des Rates oder einem späteren Rechtsakt der Gemeinschaft als Serie definiert ist (d. h.: Die erste Serie der Euro-Banknoten, die zum 1. Januar 2002 erstmals ausgegeben wurde, umfasst die Stückelungen 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR und 2 EUR); dabei stellen Euro-Münzen mit veränderten technischen Merkmalen oder veränderter Gestaltung (z. B. Veränderungen der Europa-Karte auf der gemeinsamen Seite) nur dann eine neue Münzserie dar, wenn sie in einer Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 975/98 des Rates oder einem anderen Rechtsakt der Gemeinschaft als solche bezeichnet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 78 vom 25.3.2003, S. 16.

⁽²⁾ ABl. L 139 vom 11.5.1998, S. 6.

⁽³⁾ Gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Verwaltung von Banknotenbeständen.

Münzumlauflauf (*coins in circulation*): bezeichnet die aggregierte nationale Nettoausgabe an für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen (Datenposition 1.1). Dabei ist zu beachten, dass der Begriff „Münzumlauflauf“ auf nationaler Ebene keine Anwendung findet, weil nicht festgestellt werden kann, ob in einem teilnehmenden Mitgliedstaat in Umlauf gebrachte Münzen sich im betreffenden Mitgliedstaat in Umlauf befinden bzw. ob sie bei Münzausgabestellen in anderen teilnehmenden Mitgliedstaaten zurückgegeben wurden. Euro-Sammlermünzen zählen nicht zu diesen Münzen, da sie nur in dem Mitgliedstaat, in dem sie ausgegeben wurden, gesetzliches Zahlungsmittel sind.

Nationale Bruttoausgabe (*national gross issuance*): hinsichtlich Euro-Münzen bezeichnet die von der amtlichen Münzausgabestelle des teilnehmenden Mitgliedstaats ausgegebenen für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen oder Euro-Sammlermünzen (d. h. Münzen, deren Nennwert der amtlichen Münzausgabestelle gutgeschrieben wurde), unabhängig davon, ob diese Münzen von einer NZB, einer künftigen NZB des Eurosystems, einer externen Münzausgabestelle oder vom Publikum gehalten werden.

Hinsichtlich für den Umlauf bestimmter Münzen gilt: nationale Bruttoausgabe = nationale Nettoausgabe für den Umlauf bestimmter Münzen (Datenposition 1.1) + von Münzausgabestellen gehaltene, gutgeschriebene Bestände an für den Umlauf bestimmten Münzen (Datenposition 5.1) + Transfers für den Umlauf bestimmter Münzen seit ihrer Einführung (kumulative Datenposition 4.1) – Rücklauf für den Umlauf bestimmter Münzen seit ihrer Einführung (kumulative Datenposition 4.2).

Für Sammlermünzen gilt: nationale Bruttoausgabe = nationale Nettoausgabe von Sammlermünzen (Wert) (Datenposition 1.3) + Wert gutgeschriebener, von Münzausgabestellen gehaltener Sammlermünzen (Datenposition 5.3).

Nationale Nettobanknotenausgabe (*national net issuance of banknotes*): bezeichnet die Menge der von einer einzelnen NZB zu einem bestimmten Zeitpunkt (z. B. zum Ende des Berichtszeitraums) ausgegebenen und in Umlauf gebrachten Euro-Banknoten, einschließlich aller von den nationalen NHTO-Banken und ECI-Banken, die von der betreffenden NZB verwaltet werden, in Umlauf gebrachten Euro-Banknoten. Banknotentransfers an andere NZBen oder künftige NZBen des Eurosystems sind hiervon ausgenommen. Die Berechnung der nationalen Nettobanknotenausgabe kann entweder auf Basis der i) Bestandsmethode, die lediglich auf die Bestandsdaten zu einem bestimmten Zeitpunkt abstellt, oder ii) der Kapitalflussmethode, die die Flussdaten ab dem Datum der Einführung der Banknoten bis zu einem bestimmten Zeitpunkt (d. h. Ende des Berichtszeitraums) aggregiert, erfolgen.

Bestandsmethode: nationale Nettoausgabe = registrierte Banknoten (Datenposition 1.1) – Bestände an registrierten Banknoten (Datenpositionen 2.1 bis 2.15) – vernichtete registrierte Banknoten (Datenpositionen 1.2 und 1.3).

Kapitalflussmethode: nationale Nettoausgabe = von der NZB seit ihrer Einführung ausgegebene registrierte Banknoten (einschließlich der von NHTO-Banken und ECI-Banken in Umlauf gebrachten Banknoten) (kumulative Datenpositionen 3.1, 3.9 und 3.13) – seit ihrer Einführung an die NZB zurückgegebene registrierte Banknoten (einschließlich der an NHTO-Banken und ECI-Banken zurückgegebenen Banknoten) (kumulative Datenpositionen 3.4, 3.10 und 3.14).

Neue Banknoten (*new banknotes*): bezeichnet Euro-Banknoten, die noch nicht von NZBen, NHTO-Banken oder ECI-Banken in Umlauf gegeben wurden oder vorzeitig an künftige NZBen des Eurosystems abgegeben wurden.

Nicht bearbeitete Banknoten (*unprocessed banknotes*): bezeichnet i) Euro-Banknoten, die an NZBen zurückgegeben wurden, jedoch nicht auf Echtheit und Umlauffähigkeit gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenbearbeitung durch NZBen geprüft wurden; oder ii) Euro-Banknoten, die an Kreditinstitute einschließlich NHTO-Banken und ECI-Banken zurückgegeben wurden, jedoch nicht auf Echtheit und Umlauffähigkeit gemäß dem Handlungsrahmens geprüft wurden.

Nicht umlauffähige Banknoten (*unfit banknotes*): bezeichnet i) Euro-Banknoten, die an NZBen zurückgegeben wurden und gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenbearbeitung durch NZBen nicht umlauffähig sind; oder ii) Euro-Banknoten, die an Kreditinstitute einschließlich NHTO-Banken und ECI-Banken zurückgegeben wurden, jedoch gemäß den im Handlungsrahmen niedergelegten Mindeststandards für das Sortieren nicht umlauffähig sind.

Notes-held-to-order-System (*notes-held-to-order scheme*) oder **NHTO-System** (*NHTO scheme*): bezeichnet ein System, das aus verschiedenen vertraglichen Regelungen zwischen einer NZB und bestimmten Kreditinstituten („NHTO-Banken“) im teilnehmenden Mitgliedstaat der NZB besteht, durch welches die NZB i) den NHTO-Banken Euro-Banknoten liefert, die diese bei sich verwahren, um sie in Umlauf zu bringen; und ii) den NHTO-Banken Euro-Banknoten gutschreibt, die von deren Kunden eingezahlt werden, auf Echtheit und Umlauffähigkeit überprüft, verwahrt und der NZB mitgeteilt werden. Banknoten, die von der NZB an NHTO-Banken transferiert werden, zählen zu den registrierten Banknoten der betreffenden NZB (Datenposition 1.1). Banknoten, die von den NHTO-Banken verwahrt werden, zählen nicht zur nationalen Nettoausgabe von Banknoten der betreffenden NZB.

Publikum (*public*): bezeichnet hinsichtlich der Ausgabe von Euro-Münzen sämtliche Stellen und natürlichen Personen mit Ausnahme der Münzausgabestellen in (künftig) teilnehmenden Mitgliedstaaten.

Registrierte Münzen (*created coins*): bezeichnet für den Umlauf bestimmte Euro-Münzen, die: i) von Münzprägestalten mit ihrer jeweiligen nationalen Seite hergestellt wurden; ii) an Münzausgabestellen in einem teilnehmenden Mitgliedstaat ausgeliefert wurden; sowie iii) in den Bargeldverwaltungssystemen dieser Münzausgabestellen registriert wurden. Dies gilt entsprechend für Euro-Sammlermünzen.

Sammlermünzen (*collector coins*): bezeichnet Euro-Münzen, die nur in dem teilnehmenden Mitgliedstaat gesetzliches Zahlungsmittel sind, in dem sie ausgegeben wurden, und die nicht für den Umlauf bestimmt sind. Hinsichtlich Nennwert, Abbildungen, Größe und Gewicht weichen diese von den für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen ab, damit sie leicht von den für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen unterschieden werden können. Zu den Sammlermünzen zählen auch Edelmetallmünzen (*).

Starter-Kit (*starter kit*): bezeichnet ein Paket, das eine von den zuständigen nationalen Stellen bestimmte Anzahl an für den Umlauf bestimmten Münzen verschiedener Stückelungen enthält, das der Weitergabe von für den Umlauf bestimmten Euro-Münzen an das allgemeine Publikum in einem künftig teilnehmenden Mitgliedstaat dient.

(*) Münzen, die als Edelmetallanlage verkauft werden, bezeichnet man als Edelmetallmünzen oder Anlagemünzen. Diese werden in der Regel entsprechend der Marktnachfrage geprägt und zeichnen sich nicht durch eine besondere Oberflächenbeschaffenheit oder Qualität aus. Der Preis derartiger Münzen bestimmt sich nach dem aktuellen Marktpreis für ihren Metallgehalt zuzüglich einer geringfügigen Marge für die Prägung, welche die Herstellungskosten, Werbekosten und einen kleinen Gewinn umfasst.

Strategische Reserve des Eurosystems (*Eurosystem strategic stock, ESS*): bezeichnet die Bestände neuer und umlauffähiger Euro-Banknoten, die von bestimmten NZBen gehalten werden, um eine Nachfrage nach Euro-Banknoten, die nicht aus den logistischen Reserven ⁽¹⁾ gedeckt werden kann, zu bewältigen.

Stückelung (*denomination*): bezeichnet den Nennwert einer Euro-Banknote oder -Münze, wie er für Banknoten im Beschluss EZB/2003/4 oder einem späteren Rechtsakt der EZB bzw. für Münzen in der Verordnung (EG) Nr. 975/98 oder einem späteren Rechtsakt der Gemeinschaft niedergelegt ist.

Umlauffähige Banknoten (*fit banknotes*): bezeichnet i) Euro-Banknoten, die an NZBen zurückgegeben wurden und die gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Banknotenbearbeitung durch NZBen umlauffähig sind; oder ii) Euro-Banknoten, die an Kreditinstitute einschließlich NHTO-Banken und ECI-Banken zurückgegeben wurden und die gemäß den im Handlungsrahmen niedergelegten Mindeststandards für das Sortieren umlauffähig sind.

⁽¹⁾ Gemäß einem gesonderten Rechtsakt der EZB über die Verwaltung von Banknotenbeständen.

HINWEIS FÜR DEN LESER

Nach entsprechendem Beschluss der Organe entfällt künftig der Hinweis auf die letzte Änderung der zitierten Rechtsakte.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich in den hier veröffentlichten Texten Verweise auf Rechtsakte auf die jeweils geltende Fassung der Rechtsakte.