

Dziennik Urzędowy L 346

Unii Europejskiej

Tom 51

Wydanie polskie

Legislacja

23 grudnia 2008

Spis treści

II Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa

DECYZJE

Komisja

2008/948/WE:

- ★ Decyzja Komisji z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie środków przyjętych przez Niemcy na rzecz firmy DHL i portu lotniczego Lipsk/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 3512) ⁽¹⁾ 1

2008/949/WE:

- ★ Decyzja Komisji z dnia 6 listopada 2008 r. w sprawie przyjęcia wieloletniego programu wspólnotowego zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 199/2008 w sprawie ustanowienia wspólnotowych ram gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania w sektorze rybołówstwa oraz w sprawie wspierania doradztwa naukowego w zakresie wspólnej polityki rybołówstwa 37

WYTYCZNE

Europejskiego Banku Centralnego

2008/950/WE:

- ★ Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego z dnia 11 września 2008 r. w sprawie zbierania danych dotyczących euro oraz działania Systemu Informacji Walutowej 2 (EBC/2008/8) 89

Nota do czytelnika (patrz: wewnętrzna tylna strona okładki)

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

Cena: 26 EUR

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 lipca 2008 r.

w sprawie środków przyjętych przez Niemcy na rzecz firmy DHL i portu lotniczego Lipsk/Halle

C 48/06 (ex N 227/06)

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 3512)

(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/948/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) W dniu 5 kwietnia 2006 r. Niemcy zgłosiły zamiar udzielenia pomocy przeznaczonej na utworzenie europejskiego centrum dystrybucyjnego koncernu DHL w porcie lotniczym Lipsk/Halle (LEJ). W dniu 27 kwietnia 2006 r. Komisja zażądała informacji uzupełniających, które zostały przez Niemcy przekazane 24 lipca 2006 r. W dniach 26 lipca i 21 sierpnia 2006 r. odbyły się posiedzenia, w których wzięły udział służby Komisji, administracja portu lotniczego, DHL oraz władze Niemiec.

(2) Pismem z dnia 23 listopada 2006 r. Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania w związku ze zgłoszonym środkiem zgodnie z

art. 88 ust. 2 Traktatu WE. W dniu 12 grudnia 2006 r. Niemcy wystąpiły z wnioskiem o przedłużenie przyznanego przez Komisję czasu na udzielenie odpowiedzi. Niemcy przekazały swoje uwagi w dniu 23 lutego 2007 r.

(3) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag w ciągu miesiąca od daty opublikowania przedmiotowej decyzji.

(4) Komisja otrzymała uwagi zainteresowanych stron. Pismem z dnia 16 maja 2007 r. Komisja przekazała przedmiotowe uwagi Niemcom. Niemcy uzyskały możliwość przedstawienia swoich uwag w ciągu miesiąca. Uwagi strony niemieckiej zostały przekazane Komisji pismem z dnia 13 czerwca 2007 r.

(5) W dniach 18 czerwca i 25 września 2007 r. na prośbę Niemiec zorganizowano posiedzenia poświęcone tej sprawie. W rezultacie w dniach 19 października oraz 18 grudnia 2007 r. przekazano Komisji wymagane dodatkowe informacje.

(6) Niemcy przekazały Komisji dalsze uzupełniające informacje w pismach z 7 grudnia 2007 r., 17 marca 2008 r. oraz 9 kwietnia 2008 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 48 z 2.3.2007, s. 7.

⁽²⁾ Zob. przypis 1.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS STANU FAKTYCZNEGO

2.1. Zainteresowane strony

2.1.1. Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig/Halle GmbH (zwane dalej „Flughafen Leipzig”) jest spółką zależną przedsiębiorstwa Mitteldeutsche Flughafen AG (zwanego dalej „MFAG”). MFAG posiada 94 % udziałów we Flughafen Leipzig. Pozostałymi udziałowcami są kraj związkowy Saksonia, powiaty Delitzsch i Leipziger Land, a także miasto Schkeuditz. Akcjonariuszami MFAG są kraj związkowy Saksonia, posiadający 73 % akcji, kraj związkowy Saksonia-Anhalt posiadający 14 % akcji oraz miasta Drezno, Halle i Lipsk, posiadające odpowiednio 6 %, 5 % oraz 2 % akcji. MFAG nie posiada prywatnych akcjonariuszy.

2.1.2. DHL

- (8) Spółka DHL (należąca do Deutsche Post AG), której ogólnosiwiatowy obrót kształtował się w 2005 r. na poziomie 18,2 mld EUR, należy do wiodących przedsiębiorstw sektora przesyłek ekspresowych. Europejska sortownia przesyłek lotniczych DHL była do marca 2008 r. zlokalizowana w porcie lotniczym w Brukseli (BRU). Po pojawieniu się problemów z uzyskaniem zezwolenia administracyjnego na loty nocne spółka DHL podjęła rozmowy z kilkoma portami lotniczymi dotyczące nowej lokalizacji dla swojej europejskiej sortowni przesyłek. Ostatecznie wybór ograniczono do portów lotniczych w Lipsku i Brukseli oraz francuskiego lotniska Vatry (XCR). DHL podjęło decyzję o przeniesieniu swojej sortowni przesyłek lotniczych do 2008 r. na teren portu lotniczego w Lipsku.
- (9) Należy zwrócić uwagę na fakt, że Komisja wydała już pozytywną decyzję w sprawie przyznania pomocy dla inwestycji DHL (N 608/2003). Zgodnie z wielosektorowymi zasadami ramowymi dotyczącymi pomocy regionalnej na rzecz dużych projektów inwestycyjnych⁽³⁾ z 1998 r. Komisja zatwierdziła w dniu 20 kwietnia 2004 r. maksymalną intensywność pomocy regionalnej w wysokości 28 % dla inwestycji DHL w porcie lotniczym w Lipsku. Kraj związkowy Saksonia przyznał DHL pomoc w wysokości 70,8 mln EUR. Ponadto Komisja w częściowo pozytywnej, a częściowo negatywnej decyzji z dnia 2 lipca 2007 r. zatwierdziła udzielenie pomocy szkoleniowej w wysokości 1,58 mln EUR, przyznanej DHL przez kraj związkowy Saksonia oraz kraj związkowy Saksonia-Anhalt na działalność na terenie portu lotniczego w Lipsku⁽⁴⁾.

2.2. Środki będące przedmiotem postępowania

- (10) W decyzji Komisji o wszczęciu postępowania objęto kontrolą trzy środki:
- a) wkład kapitałowy w wysokości 350 mln EUR, przeznaczony na sfinansowanie budowy nowego południowego pasa startowego (zwanego dalej „pasmem południowym”) na terenie portu lotniczego w Lipsku;

b) umowę ramową pomiędzy Flughafen Leipzig, jego spółką dominującą MFAG oraz przedsiębiorstwem DHL, zgodnie z którą Flughafen Leipzig jest zobowiązany do wybudowania nowego pasa południowego i wywiązywania się w okresie [...] (*) lat z dalszych zobowiązań, m.in. do zapewnienia ciągłości operacji lotniczych na pasie południowym przez 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu (w trybie zwanym dalej „trybem 24/7”);

c) poręczenie, wystawione przez kraj związkowy Saksonia na rzecz Flughafen Leipzig oraz DHL celem zabezpieczenia roszczeń odszkodowawczych w wysokości do [...] EUR na wypadek, gdyby DHL zostało pozbawione możliwości użytkowania portu lotniczego zgodnie z planem (np. w przypadku wydania administracyjnego zakazu lotów nocnych).

2.2.1. Wkład kapitałowy

- (11) Zgodnie z informacjami przedłożonymi Komisji planowana inwestycja w nowy pas południowy ma być finansowana z przyznanego wkładu kapitałowego oraz długoterminowych pożyczek udzielonych przez udziałowców.
- (12) W momencie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja obliczyła, że koszty budowy nowego pasa południowego w wysokości około 350 mln EUR zostaną pokryte ze środków publicznych.

2.2.2. Umowa ramowa

- (13) Zdaniem Niemiec umowa ramowa nie oznacza pomocy państwa dla DHL, ponieważ administracja publiczna postępowала na zasadzie inwestora prywatnego, działającego na warunkach rynkowych. W umowie ramowej określono warunki, które Flughafen Leipzig oraz MFAG gwarantują celem rozpoczęcia budowy i eksploatacji nowego centrum dystrybucyjnego, a także jego późniejszego funkcjonowania. Umowa ramowa obejmuje ponadto ustalenia dodatkowe dotyczące warunków funkcjonowania centrum dystrybucyjnego, opłat lotniskowych, a także wynajmu nieruchomości.

2.2.2.1. Gwarancja funkcjonowania portu lotniczego w trybie 24/7

- (14) Zgodnie z umową ramową podpisaną w dniu 21 września 2005 r. Flughafen Leipzig oraz MFAG zobowiązały się do spełnienia następujących warunków:
- a) przed oddaniem do użytku nowego centrum dystrybucyjnego w dniu 1 października 2007 r. Flughafen Leipzig zakończy budowę pasa południowego oraz zapewni, że port lotniczy będzie funkcjonował w trybie 24/7. W przypadku niezdolności Flughafen Leipzig do wypełnienia warunków umowy przed oddaniem do użytku nowego centrum dystrybucyjnego, Flughafen Leipzig oraz MFAG są zobowiązane wypłacić odszkodowanie w wysokości do [...] EUR (sekcja 5 umowy ramowej).

⁽³⁾ Dz.U. C 107 z 7.4.1998, s. 7.

⁽⁴⁾ Pomoc państwa C 18/2007 (ex N 874/06) — pomoc szkoleniowa dla DHL w Lipsku/Halle (Niemcy), informacja dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

(*) Tajemnica handlowa.

- b) po oddaniu do użytku nowego centrum dystrybucyjnego Flughafen Leipzig zapewni dalsze funkcjonowanie lotniska w trybie 24/7, a także zagwarantuje przepustowość niezbędną do prowadzenia przez DHL działalności na uzgodnionych warunkach w ciągu najbliższych [...] lat. W przypadku niezdolności Flughafen Leipzig do wywiązania się z warunków umowy po oddaniu do użytku nowej sortowni przesyłek port lotniczy w Lipsku oraz MFAG zobowiązują się do pokrycia wszelkich strat poniesionych przez DHL. W przypadku znacznego ograniczenia zakresu swojej działalności przedsiębiorstwo DHL może wypowiedzieć umowę i zażądać odszkodowania za wszystkie koszty pośrednie i bezpośrednie poniesione w związku z przeniesieniem działalności na teren innego portu lotniczego (sekcja 8 i 9 umowy ramowej). Tym samym Flughafen Leipzig oraz MFAG zobowiązały się w sposób nieograniczony do zrekompensowania DHL poniesionych strat, niezależnie od tego, czy Flughafen Leipzig miało jakikolwiek wpływ na przyczyny ich powstania. Niemcy szacują, że w przypadku, gdyby DHL zostało w wyniku administracyjnego zakazu lotów nocnych zmuszone do przeniesienia działalności na teren innego portu lotniczego, Flughafen Leipzig byłoby zobowiązane do wypłaty na rzecz DHL kwoty do [...] EUR.

2.2.2.2. Regulacje dotyczące opłat lotniskowych

- (15) Głównym źródłem finansowania budowy nowego pasa południowego będą dochody uzyskane z tytułu opłat lotniskowych. Szacuje się, że w 2008 r., czyli w pierwszym pełnym roku funkcjonowania centrum dystrybucyjnego, DHL uiszczy opłaty lotniskowe w wysokości około [...] EUR. Wysokość opłat lotniskowych reguluje odrębna umowa dołączona do umowy ramowej.
- (16) Wszyscy przewoźnicy lotniczy — tj. DHL oraz wszystkie inne przedsiębiorstwa tej branży — mają prawo do jednakowej opłaty za lądowanie. Wysokość opłaty za lądowanie zmniejsza się proporcjonalnie do wzrostu natężenia ruchu lotniczego na terenie portu lotniczego w Lipsku. W konsekwencji przewoźnik lotniczy realizujący jedynie niewielką liczbę operacji lotniczych uiszcza opłatę w tej samej wysokości, co DHL, które korzysta z portu lotniczego w bodaj największym zakresie.

2.2.2.3. Umowy najmu

- (17) W odniesieniu do określonych budowli na terenie portu lotniczego przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig zawarło z Deutsche Post Immobilien GmbH (zwanym dalej DPI) dwie umowy najmu, natomiast z przedsiębiorstwem Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (zwanym dalej DPBS) umowę ustanawiającą służebność gruntową. Wymienione przedsiębiorstwa należą do koncernu Deutsche Post World Net. Wynajmują one DHL nieruchomości na podstawie odrębnych umów.
- (18) Flughafen Leipzig zobowiązuje się do budowy rampy przeznaczonej wyłącznie na potrzeby DHL. Koszty inwestycji szacowane są na około [...] EUR. Flughafen Leipzig wynajmuje przedsiębiorstwu DPI rampę na następujących warunkach:
- a) DPI płaci odsetki od kosztów pozyskania gruntów oraz budowy rampy, a także koszty amortyzacji w wysokości [...] % kosztów budowy.

- b) Flughafen Leipzig zobowiązuje się do zaciągnięcia pożyczki na sfinansowanie budowy rampy. W tym celu władze portu lotniczego w Lipsku zapoznają się z ofertą finansową trzech instytucji bankowych, włączając w to ofertę Postbank (podmiotu należącego do koncernu Deutsche Post World Net), a następnie wybiorą najkorzystniejszą ofertę.
- c) Umowa zostaje zawarta na okres [...] lat. DPI może bez uzasadnienia wypowiedzieć umowę po upływie [...] lat lub w przypadku wycofania się przez DHL z umowy ramowej. W przypadku wypowiedzenia umowy w ciągu pierwszych [...] lat obowiązywania, DPI jest zobowiązane do uiszczenia czynszu za okres [...] lat, po potrąceniu już dokonanych płatności z tytułu najmu.
- (19) Druga umowa najmu dotyczy dodatkowych obszarów przeznaczonych na obsługę naziemną, wynajętych przez Flughafen Leipzig przedsiębiorstwu DPI na warunkach identycznych, jak w przedmiotowej umowie. Koszty inwestycji szacowane są na około [...] EUR.
- (20) Umowa ustanawiająca służebność gruntową dotyczy gruntów, na których zostaną wzniesione budynki DHL. Flughafen Leipzig ustanawia na rzecz DPI służebność gruntową na następujących warunkach:
- a) DPI uiszcza czynsz za służebność gruntową w wysokości [...] EUR za [...] m², tj. około [...] EUR za m²;
- b) wysokość tego czynszu pozostaje stała do [...]; po tym okresie zostanie zmieniona o [...] % aktualnego wskaźnika cen konsumpcyjnych.
- (21) Zarówno umowa najmu rampy, jak i umowa ustanawiająca służebność gruntową przewidują możliwość najmu przez DHL do [...] również innych gruntów. Prawo do skorzystania z tej możliwości obowiązuje do [...] [...]. Po upływie tego okresu DHL jest zobowiązane do wniesienia opłaty za prawo do skorzystania z ww. możliwości w wysokości [...] EUR za m². Wysokość opłaty z tego tytułu wynosi nie więcej niż [...].
- (22) Obie umowy zawierają klauzulę, zgodnie z którą grunty — niezależnie od faktu, czy DHL skorzysta z zagwarantowanej w umowie możliwości, czy też nie — nie mogą być wynajmowane konkurentom, rynkowym DHL. W klauzuli wyraźnie wymieniono przedsiębiorstwa [...] oraz [...].

2.2.3. Poręczenie

- (23) Poręczenie zapewnia, że w okresie obowiązywania umowy ramowej port lotniczy w Lipsku będzie dysponować wystarczającą ilością środków finansowych, a ponadto zobowiązuje kraj związkowy Saksonia do zabezpieczenia roszczeń odszkodowawczych w wysokości do [...] EUR, na wypadek niemożności wykorzystania przez DHL portu lotniczego zgodnie z planem. W odróżnieniu od umowy ramowej, w której Flughafen Leipzig oraz MFAG udzielają DHL nieograniczonej gwarancji, w ramach tego poręczenia DHL może zażądać od kraju związkowego Saksonia odszkodowania jedynie w wysokości nie wyższej niż [...] EUR. Roszczeń odszkodowawczych przekraczających kwotę [...] EUR dochodzić można jedynie od Flughafen Leipzig oraz MFAG. Poręczenie nie ma mocy prawnej do momentu zatwierdzenia go przez Komisję.

2.3. Pierwsza ocena Komisji

2.3.1. Istnienie pomocy państwa

2.3.1.1. Wkład kapitałowy

(24) Odnosząc się do kosztów budowy nowego pasa południowego, Komisja początkowo wyrażała opinię, że dochody z inwestycji w budowę nowego pasa startowego, jakie osiągnie Flughafen Leipzig, powinny być wystarczające do pokrycia (co najmniej) kosztów przyrostowych i zapewnienie odpowiedniego wkładu w koszty stałe istniejącej infrastruktury. W oparciu o biznesplan przedłożony przez Niemcy Komisja doszła jednak do tymczasowego wniosku, że oczekiwany wzrost dochodów z eksploatacji nowego pasa południowego nie pokryje kosztów przyrostowych, w związku z czym przedmiotowa inwestycja stanowi pomoc państwa.

2.3.1.2. Umowa ramowa

(25) W decyzji o wszczęciu postępowania ustalono, że DHL uzyskałoby pomoc państwa w przypadku, gdyby przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig zaoferowało mu bardziej korzystne warunki umowy niż przedsiębiorstwo prywatne. Prywatny operator portu lotniczego oczekiwałby w takim przypadku, że dochody z inwestycji w budowę nowego pasa startowego będą wystarczające do pokrycia (co najmniej) kosztów przyrostowych, a także zapewnią odpowiedni wkład w koszty stałe istniejącej infrastruktury oraz odpowiednią stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału, odpowiadającą ryzyku przyjętemu w umowie ramowej.

(26) W decyzji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że oczekiwany wzrost dochodów z tytułu eksploatacji nowego pasa południowego nie pokryje nawet kosztów przyrostowych, a w 2006 r. doprowadzi do strat w przepływie środków w wysokości około [...] EUR (zob. motyw 70 decyzji o wszczęciu postępowania). W związku z tym Flughafen Leipzig nie byłoby w stanie sfinansować z własnych dochodów ryzyka, jakie przedsiębiorstwo to przyjęło na siebie w ramach umowy ramowej.

(27) W decyzji o wszczęciu postępowania wyrażono zatem poważną wątpliwość, czy prywatne przedsiębiorstwo:

a) zgodziłoby się na opłaty lotniskowe oraz umowę najmu, z których nie byłoby w stanie pokryć nawet kosztów przyrostowych pasa południowego;

b) podjęłoby w ramach umowy ramowej zobowiązania obniżające oczekiwaną rentowność operacji w portach lotniczych;

c) zawarłoby umowy najmu, które nie wydają się zgodne z lokalnymi uwarunkowaniami rynkowymi i które ograniczają możliwości w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej.

2.3.1.3. Poręczenie

(28) Jeżeli chodzi o poręczenie, w decyzji Komisji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że warunki komunikatu Komisji o zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwowej w formie gwarancji⁽⁵⁾ (zwanego dalej „komunikatem w sprawie gwarancji”), w którym określono, w jakich okolicznościach gwarancja nie stanowi pomocy państwa, nie zostały spełnione. Istnieje m.in. wymóg, aby podmioty mogły uzyskać gwarancję bez interwencji państwa na rynku finansowym oraz aby za udzielenie gwarancji wniesiono rynkową opłatę. Zasada ta obowiązuje także po opublikowaniu nowego obwieszczenia Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji⁽⁶⁾ z roku 2008, które weszło w życie z dniem 20 czerwca 2008 r. i w którym ponownie zawarto wspomniane warunki.

(29) W przedmiotowej sprawie żaden z tych warunków nie został spełniony. Jak wynika z informacji przedstawionych przez Niemcy, Flughafen Leipzig bezskutecznie zabiegało u prywatnych instytucji finansowych o zabezpieczenie ryzyka, które zostało ostatecznie uwzględnione w poręczeniu⁽⁷⁾. Z informacji tych wynika ponadto, że ani przedsiębiorstwo DHL, ani też port lotniczy nie zostały zobowiązane do wniesienia opłaty rynkowej lub też innej należności z tytułu przejścia ryzyka przez kraj związkowy Saksonia.

2.3.2. Zgodność pomocy państwa ze wspólnym rynkiem

2.3.2.1. Zgodność wkładu kapitałowego ze wspólnym rynkiem

(30) Komisja stwierdziła początkowo, że inwestycja kraju związkowego Saksonia, obejmująca przekazanie na rzecz Flughafen Leipzig wkładu kapitałowego przeznaczonego na budowę nowego pasa południowego, stanowi pomoc państwa. Jak wynika z komunikatu Komisji pt. Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych⁽⁸⁾ (zwane dalej „wytycznymi z 2005 r.”), zgodność przedmiotowej pomocy należy zweryfikować na podstawie art. 87 ust. 3 Traktatu WE oraz praktyki decyzyjnej Komisji.

2.3.2.2. Zgodność pomocy dla DHL ze wspólnym rynkiem

(31) Komisja zwróciła uwagę na fakt, że wydała już jedną decyzję w sprawie udzielenia pomocy dla inwestycji DHL w nowe europejskie centrum logistyczne na terenie portu lotniczego w Lipsku (N 608/03). Komisja zatwierdziła w dniu 20 kwietnia 2004 r. maksymalną intensywność pomocy regionalnej dla tej inwestycji w wysokości 28 % zgodnie z wielosektorowymi ramami pomocy regionalnej na rzecz dużych projektów inwestycyjnych z 1998 r., w związku z czym kraj związkowy Saksonia przyznał DHL pomoc w wysokości 70,8 mln EUR.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 71 z 11.3.2000, s. 7, pkt 4.2.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10.

⁽⁷⁾ Pismo Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 7.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

(32) Ponieważ Komisja zatwierdziła już maksymalną intensywność pomocy regionalnej w wysokości 28 %, wszystkie inne formy pomocy państwa, które mogą zostać przyznane DHL na mocy poręczenia lub umowy ramowej nie mogą zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem.

3. STANOWISKO NIEMIEC

3.1. Pomoc dla portu lotniczego w związku z rozbudową infrastruktury

3.1.1. Kontekst rozbudowy portu lotniczego w Lipsku

(33) Niemcy poinformowały, że port lotniczy w Lipsku służył pierwotnie jako lotnisko wojskowe, wyposażone w jeden pas startowy, znajdujący się w miejscu dzisiejszego pasa północnego. W 1960 r. jako drugi pas startowy dobudowano pas południowy. Pas ten wraz z pasem północnym utworzył literę V. System pasów ułożonych w literę V został skonstruowany ze względu na wojskową strukturę przestrzeni powietrznej NRD. Położenie obu pasów nie było zgodne ani z wymogami ekologicznymi, ani też meteorologicznymi. System ten nie zapewniał korzystnych warunków startu i lądowania, a drogi powietrzne przebiegały nad gęsto zaludnionymi terenami północnego Lipska i południowego Halle.

(34) Około 1980 r. na pasie południowym pojawiły się pierwsze uszkodzenia, które negatywnie wpływały na realizację operacji lotniczych. W celu usunięcia tych defektów pas pokryto nową nawierzchnią betonową. Na początku lat 90. stało się oczywiste, że zabiegi te nie były wystarczające — pęknięcia w nowej warstwie nawierzchni doprowadziły do powstania obszernej wykruszeń na krawędziach pasa oraz znacznych przemieszczeń wzdłużnych na krańcach obu pasów. Powstałe w ten sposób wypiętrzenia stanowiły poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów i wymagały nieproporcjonalnie wysokich nakładów na utrzymanie pasów startowych.

(35) Po zjednoczeniu Niemiec opracowano generalny plan rozbudowy portu lotniczego w Lipsku i przekształcenia w lotnisko cywilne. Plan ten przewidywał utworzenie systemu opartego o dwa pasy startowe. W 1994 r. przy udziale Federalnego Ministerstwa Transportu, kraju związkowego Saksonia oraz kraju związkowego Saksonia-Anhalt utworzono zespół ekspertów, który miał nadzorować rozbudowę infrastruktury lotniska. Zespół miał przede wszystkim zbadać, czy istniejący pas południowy powinien zostać odnowiony przed budową nowego pasa północnego.

(36) Decyzja o budowie systemu pasów równoległych zapadła w 1997 r. Pierwszy krok, jakim była budowa nowego pasa północnego, został wykonany bezzwłocznie. Podjęto wówczas środki, których celem było umożliwienie realizacji operacji lotniczych na dwóch pasach; środki te dotyczyły na przykład wzajemnego dopasowania pasów do kołowania oraz dostosowania wysokości pasa północnego. Ostatnim etapem realizacji długoterminowego programu rozbudowy lotniska było rozpoczęcie w 2002 r. prac nad szczegółowymi planami budowy nowego pasa południowego. Pas południowy miał zostać odnowiony, a jego położenie miało zmienić się o 20°.

(37) Ostateczna decyzja w sprawie specyfikacji dla renowacji pasa południowego została wydana w dniu 4 listopada 2004 r. Decyzja ta była konsekwencją długiej, sformalizowanej i złożonej procedury planowania. W tym momencie trwały już prace przygotowawcze budowy, np. wstępne badania archeologiczne podłoża, prace nad zmianą przebiegu pasa, a także wykup dodatkowych gruntów.

(38) Rozbudowa lotniska jest zgodna z planem rozwoju kraju związkowego Saksonia z grudnia 2003 r. Jednym z wyraźnie określonych celów w treści przedmiotowego planu jest bowiem optymalizacja systemu pasów startowych i lądowisk. Zastosowanie środków dostosowawczych jest niezbędne w szczególności w odniesieniu do długości oraz przebiegu pasa południowego, a także w odniesieniu do urządzeń do obsługi naziemnej frachtu.

(39) Niemcy utrzymują, że jeszcze przed podjęciem powyższych decyzji obserwowano rosnące zainteresowanie znanych przedsiębiorstw branży lotniczej portem lotniczym w Lipsku jako atrakcyjnym miejscem dla inwestycji; nowy pas południowy zostałby zatem zbudowany także wówczas, gdyby DHL nie przeniosło swojego centrum logistycznego do Lipska. Także fakt, że umowa ramowa pomiędzy DHL oraz Flughafen Leipzig została zawarta dopiero w dniu 21 września 2005 r. dowodzi, że decyzja o budowie nowego pasa została podjęta niezależnie od planów DHL.

3.1.2. Istnienie pomocy

(40) Niemcy nie zgadzają się ze stwierdzeniem Komisji, że przepisy o pomocy państwa stosuje się zarówno w odniesieniu do eksploatacji, jak i do budowy infrastruktury regionalnych portów lotniczych. Zdaniem Niemiec inwestycja w infrastrukturę nie stanowi działalności gospodarczej, ale jest środkiem polityki gospodarczej i regionalnej. W związku z tym nie można uznać portów lotniczych za „przedsiębiorstwa” w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Powyższy wniosek ma szczególne znaczenie dla lotnisk regionalnych, które podjęły wysiłek mający na celu uzyskanie takiego natężenia ruchu pasażerskiego, które umożliwi tym podmiotom prowadzenie rentownej działalności.

(41) Niemcy podważają opinię Komisji także w zakresie wykładni wyroku w sprawie *Aéroports de Paris* (⁹), przytaczając przy tym trzy argumenty: Po pierwsze, z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich nie wynika, że art. 87 Traktatu WE w należy interpretować w świetle art. 82 Traktatu WE. Po drugie, wyrok nie dotyczył — jak w przypadku portu lotniczego Lipsk/Halle — budowy ogólnie dostępnej infrastruktury, lecz eksploatacji lotniska. Po trzecie, przedmiotowa decyzja dotyczy dużego lotniska międzynarodowego, którego sytuacja gospodarcza różni się znacznie od uwarunkowań, w jakich funkcjonuje lotnisko regionalne. Powszechnie wiadomo, że w przypadku finansowania infrastruktury lotnisk regionalnych środki prywatne nie stanowią realnej alternatywy dla finansowania ze środków publicznych.

⁽⁹⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-128/98, Rec. 2000, s. II-3929; utrzymany w mocy w postępowaniu odwoławczym wyrokiem Trybunału z dnia 24 października 2002 r., C-82/2001, Rec. 2002, s. I-9297.

- (42) Niemcy twierdzą, że budowa pasa południowego nie powinna być oceniana w świetle wytycznych z 2005 r., zgodnie z którymi działalność operatorów portów lotniczych objęta jest przepisami o pomocy państwa, lecz inwestycja ta podlega raczej ocenie zgodnie z wytycznymi Komisji odnośnie do stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 porozumienia EOG w odniesieniu do pomocy państwa w sektorze lotnictwa⁽¹⁰⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi z 1994 r.”), w których stwierdza się co następuje: „Realizacja projektów infrastruktury (portów lotniczych [...]) stanowi działanie w ramach ogólnej polityki gospodarczej, do kontroli którego Komisja nie jest uprawniona na mocy postanowień Traktatu dotyczących pomocy państwa”. Niemcy twierdzą, że stosowanie w niniejszej sprawie wytycznych z 2005 r. naruszałoby zasadę niedziałania prawa wstecz, a motyw 85 wytycznych z 2005 r. potwierdza, że dokument ten stosuje się dopiero od daty jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym* (9 grudnia 2005 r.). Ponieważ decyzja o finansowaniu budowy infrastruktury została podjęta przed tą datą, obowiązują poprzednie wytyczne.
- (43) Ponadto negatywna decyzja Komisji naruszałaby zdaniem Niemiec zasadę uzasadnionych oczekiwań. Racjonalnie działający operator portu lotniczego nie oczekiwałby, że finansowanie infrastruktury regionalnego portu lotniczego ze środków publicznych zostanie poddane ocenie na podstawie przepisów o pomocy państwa. Ocena taka została po raz pierwszy podjęta na mocy decyzji Komisji w sprawie niemieckich lotnisk regionalnych oraz portu lotniczego w Antwerpii⁽¹¹⁾ z 2005 r., które zostały wydane już po podjęciu decyzji o budowie nowego pasa południowego w porcie lotniczym w Lipsku.
- (44) Ponadto Komisja w decyzji w sprawie *Flughafen Berlin Schönefeld*⁽¹²⁾ (C 27/07) uznała, że wyrok w sprawie *Aéroports de Paris* dotyczy jedynie eksploatacji dużego lotniska międzynarodowego. W decyzji w sprawie *Flughafen Berlin-Schönefeld* sama Komisja zaznaczyła wyraźnie, że wytyczne z 2005 r. rozszerzają zakres zastosowania tego podejścia na wszystkie typy portów lotniczych. Rozszerzenie zakresu stosowania przepisów o pomocy państwa nie opiera się zatem na orzecznictwie, lecz na umotywowanej politycznie decyzji Komisji z 2005 r., która w związku z tym nie może być stosowana z mocą wsteczną.
- (45) Podsumowując, Niemcy wykazują, jakoby nie istniał żaden beneficjent pomocy państwa, jeśli państwo przekazałoby kompetencje do eksploatacji infrastruktury organowi, którego jedynym zadaniem byłoby zarządzanie taką infrastrukturą.
- (46) W przypadku gdyby Komisja nie podzieliła tej argumentacji, Niemcy wskazują na fakt, że zgodnie z wytycznymi z 2005 r. finansowanie działań wchodzących zwykle w zakres kompetencji państwa, w ramach jego prerogatyw władzy publicznej, nie podlega przepisom o pomocy państwa. Zasada ta dotyczy takich dziedzin jak: bezpieczeństwo, zarządzanie ruchem lotniczym, policja, służby celne, lotnictwo etc. (zob. sekcja 3.1.4).
- (47) Zgodnie z nową polityką Komisji w zakresie pomocy państwa operatorem portu lotniczego i jednocześnie beneficjentem pomocy może być przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Jednocześnie jednak uznaje się operatora portu lotniczego za „właściciela infrastruktury”, który na mocy umowy ramowej przyznaje pomoc DHL. Zdaniem Niemiec te dwie funkcje wzajemnie się wykluczają.
- ### 3.1.3. Zastosowanie zasady prywatnego inwestora
- (48) Niemcy twierdzą, że w niniejszej sprawie stosuje się wyłączenie ustanowione na mocy wytycznych z 1994 r., wskutek czego nie istnieją przesłanki do oceny sprawy zgodnie z zasadą prywatnego inwestora. W przypadku gdyby Komisja była innego zdania, Niemcy rozpoczynają badanie trzech scenariuszy na zgodność z zasadą prywatnego inwestora:
- 1) status quo;
 - 2) rozbudowa z założeniem, że DHL nie zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku; oraz
 - 3) rozbudowa z założeniem, że DHL zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku.
- (49) W trakcie badania należy zatem uwzględnić stan prawny obowiązujący w dniu 9 grudnia 2005 r., kiedy to weszły w życie wytyczne z 2005 r., a nie decyzję Rady Nadzorczej z dnia 4 listopada 2004 r. Należy zatem zadać pytanie, czy prywatny inwestor, świadomy informacji opublikowanych w dniu 9 grudnia 2005 r., podtrzymałby decyzję o budowie drugiego pasa startowego czy też utrzymałby status quo.
- (50) Kalkulacje Niemiec przedstawione w motywach 55 i 56 opierają się na wycenieniach sporządzonych przez Komisję w momencie wszczęcia postępowania, a także na zdyskontowanej wartości przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy (2042 r.). W wycenieniach tych uwzględniono różnicę pomiędzy inwestycjami poczynionymi przed dniem 9 grudnia 2005 r. i po tej dacie.
- (51) *Status quo*: użytkowanie jednego pasa startowego jest uzależnione od operacji lotniczych realizowanych na drugim pasie, co pociąga za sobą następujące konsekwencje: przykładowo dla pasa południowego obowiązuje ograniczenie wagi do 30 t, maksymalna liczba operacji lotniczych na godzinę wynosi zatem 38–42 (około 30 000 operacji lotniczych rocznie), przy jedynie 60 miejscach postoju samolotów.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5.

⁽¹¹⁾ Decyzja z dnia 19 stycznia 2005 r., N 644i/02 — niemieckie lotniska regionalne, Dz.U. C 126 z 25.5.2005, s. 12; decyzja z dnia 20 kwietnia 2005 r., N 355/04 — port lotniczy w Antwerpii, Dz.U. C 176 z 16.6.2005, s. 11.

⁽¹²⁾ Decyzja z dnia 10 lipca 2007, C 27/07 — Flughafen Berlin-Schönefeld.

(52) *Rozbudowa z założeniem, że DHL nie zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku:* Niemcy twierdzą, że nawet gdyby przedsiębiorstwo DHL nie podjęło decyzji o lokalizacji sortowni na terenie portu lotniczego w Lipsku, to lotnisko i tak musiałoby zwiększyć swoją przepustowość, aby poradzić sobie ze zwiększonym tonażem ładunków lotniczych oraz obsłużyć większą liczbę nocnych lotów, wynikającą ze spodziewanych ograniczeń w tym zakresie w porcie lotniczym we Frankfurcie nad Menem. Szacuje się, że do 2012 r. tonaż ładunków lotniczych wzrośnie o 300 000 t. Odpowiada to jednej czwartej łącznego tonażu ładunków obsługiwanych w porcie lotniczym we Frankfurcie nad Menem, przy czym nie uwzględnia się w tym przypadku przesyłek przewożonych w lukach maszyn pasażerskich (w odniesieniu do których nie stosuje się przepisów dotyczących ograniczeń w lotach nocnych). Ze względu na ograniczenia przepustowości innych portów lotniczych, należy spodziewać się, że w latach 2013–2018 port lotniczy w Lipsku będzie musiał obsłużyć dodatkowo 100 000 t ładunków lotniczych w ciągu roku. Natomiast po 2019 r. dynamika wzrostu tonażu ładunków lotniczych będzie mniejsza i wyniesie prawdopodobnie ok. 3 % w skali roku. Powyższe obliczenia to ostrożne szacunki, sporządzone na podstawie ekspertyzy Prog-TransAG⁽¹³⁾. Zgodnie z tą ekspertyzą dynamika wzrostu na rynku przesyłek ekspresowych będzie kształtować się na poziomie 8–10 % w skali roku.

(53) *Rozbudowa z założeniem, że DHL zdecyduje się na lokalizację centrum dystrybucyjnego w porcie lotniczym w Lipsku:* w przypadku realizacji scenariusza rozbudowy we współpracy z DHL uwzględnia się w szczególności konsekwencje zmiany lokalizacji podmiotu obsługującego centrum dystrybucyjne przesyłek ekspresowych na teren portu lotniczego w Lipsku, począwszy od 2008 r. Powyższy scenariusz należy określać jako ostrożny, ponieważ realistyczny scenariusz pośredni przekłada się na znacznie lepsze wyniki. Różnice między poszczególnymi scenariuszami rozbudowy widoczne są przede wszystkim na etapie początkowym. Podpisanie umowy z DHL spowoduje znacznie bardziej dynamiczny wzrost obrotów portu lotniczego.

(54) Wszystkie scenariusze zakładają takie same nakłady na rozbudowę pasa południowego, niezależnie od decyzji DHL i związanego z nią wcześniejszego wzrostu obrotów. Różnica dotyczy jedynie inwestycji dodatkowych w budowę rampy do przeładunku przesyłek lotniczych, których realizacja w ramach scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL” nie jest przewidziana przed 2012 r. Inwestycje te będą realizowane w zależności od konkretnych potrzeb w zakresie przepustowości.

(55) Celem dokonania porównania wysokości przepływów pieniężnych z różnych okresów, Niemcy uwzględnili w obliczeniach stosowaną stopę dyskontową w wysokości 6,5 % (nominalna stopa dyskontowa 7 % naliczona po uwzględnieniu stopy inflacji). Wysokość stopy dyskontowej została ustalona zgodnie z modelem wyceny aktywów kapitałowych (*Capital Asset Pricing Model*, zwanym dalej „CAPM”). Model ten opiera się na następujących założeniach:

- na koniec 2005 r. zysk z inwestycji bezpiecznych w niemieckie papiery dłużne wyniósł 3,75 %;
- premia za ryzyko rynkowe (niższego narzutu kapitałowego lub wariacji dochodów w portfolio rynku

ogólnego) została ustalona przez odpowiednie źródła⁽¹⁴⁾ na około 5 %;

- związek pomiędzy ryzykiem rynkowym a ryzykiem określonej inwestycji określa się jako „beta” („β”). W oparciu o raport PricewaterhouseCoopers Niemcy przyjmują, że czynnik beta dla lotnisk regionalnych wynosi 0,65;
- w kalkulacjach uwzględniono stopę inflacji w wysokości około 0,5 %⁽¹⁵⁾.

Tabela 1

Porównanie scenariuszy „Status quo”, „Rozbudowa bez udziału DHL” oraz „Rozbudowa przy udziale DHL”

(w tysiącach EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3 – 1)	(3 – 2)
	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL	Różnica	Różnica
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zdyskontowana wartość przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) Niemcy twierdzą, że scenariusz „status quo” należy skorygować w taki sposób, aby można było uwzględnić zobowiązanie do zakupu oraz zobowiązania likwidacyjne. Port lotniczy podjął zobowiązania w łącznej wysokości 108,3 mln EUR, należne także w przypadku wstrzymania budowy. Ponadto powrót do „status quo” wymagałby podjęcia działań rozbiórkowych, których koszt szacuje się na 100 mln EUR.

Tabela 2

Porównanie scenariuszy „Status quo” i „Rozbudowa przy udziale DHL” z uwzględnieniem zobowiązań do zakupu oraz zobowiązań likwidacyjnych

(w tysiącach EUR)

	(1)	(2)	(2 – 1)
	Status quo	Rozbudowa przy udziale DHL	Różnica
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji w latach 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Zdyskontowana wartość przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy	[...]	[...]	[...]
Zobowiązanie zakupu	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania likwidacyjne	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]

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

⁽¹⁵⁾ Metoda amortyzacji (realna stopa dyskontowa) = [zysk bezpieczny + (stawka za ryzyko rynkowe × β)] — stopa inflacji.

⁽¹³⁾ Opinia zamówiona przez właściwe organy Niemiec w ramach procedury zatwierdzania budowy pasa południowego.

- (57) W piśmie z dnia 9 kwietnia 2008 r. Niemcy poinformowały Komisję, że w wyliczeniach podjętych w związku z zasadą prywatnego inwestora ujęto koszty inwestycji oraz realizacji środków bezpieczeństwa, które wchodzą w zakres zadań dotyczących bezpieczeństwa i porządku publicznego. W związku z tym powyższe koszty nie są, zdaniem Niemiec, objęte przepisami w zakresie kontroli pomocy państwa. Przedmiotowe koszty nie mogą być zatem uwzględnione w przedstawionym obliczeniu.

Tabela 3

Porównanie scenariuszy „Status quo”, „Rozbudowa bez udziału DHL” oraz „Rozbudowa przy udziale DHL” po odliczeniu kosztów inwestycji i realizacji związanych z podjęciem środków bezpieczeństwa

(w tysiącach EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji w latach 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Zdyskontowana wartość przedsiębiorstwa na koniec obowiązywania umowy	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]

3.1.4. Działalność niekomercyjna

- (58) Niemcy podtrzymują wprawdzie swoją opinię, że finansowanie rozbudowy pasa południowego portu lotniczego w Lipsku jest elementem polityki gospodarczej, która jako całość nie podlega przepisom w zakresie kontroli pomocy państwa, lecz jednocześnie przekazały Komisji informacje o inwestycjach zrealizowanych w ramach kontrolowanego działania. W opinii Niemiec przedmiotowe inwestycje dotyczą takich dziedzin jak: bezpieczeństwo, zarządzanie ruchem lotniczym, policja, służba celna, lotnictwo etc. (zob. tabela poniżej). Inwestycje te zostały opisane w motywach 58–69.

Tabela 4

Inwestycje w środki bezpieczeństwa w latach 2006–2042 w euro (wartość nominalna)

(EUR)

	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
Łączna kwota inwestycji w środki bezpieczeństwa w latach 2006–2042			
Bezpieczeństwo publiczne		[...]	[...]
Ogrodzenie	—	[...]	[...]
Ulica przylegająca do ogrodzenia	—	[...]	[...]
Punkt kontrolny 2	—	[...]	[...]
Punkt kontrolny 4	—	[...]	[...]

(EUR)

	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
Łączna kwota inwestycji w środki bezpieczeństwa w latach 2006–2042			
Punkt kontrolny 1	[...]	[...]	[...]
System kontroli bezpieczeństwa	[...]	[...]	[...]
System kontroli dostępu do sektora południowego	—	[...]	[...]
Zintegrowane centrum kontroli	[...]	[...]	[...]
Wyposażenie zintegrowanego centrum kontroli	[...]	[...]	[...]
Monitoring sektora południowego	—	[...]	[...]
Pomieszczenie granicznej kontroli weterynaryjnej	—	[...]	[...]
Środki przeciwpożarowe		[...]	[...]
Tymczasowa jednostka straży pożarnej sektora południowego	—	[...]	[...]
Sprzęt przeciwpożarowy i ratowniczy	[...]	[...]	[...]
Bezpieczeństwo eksploatacji		[...]	[...]
Bezprzewodowe źródła energii (USV) rampa 4/5	—	[...]	[...]
Bezprzewodowe źródła energii (USV) sektory południowy i zachodni	—	[...]	[...]
Bezprzewodowe źródła energii (USV) sektory południowy i wschodni	—	[...]	[...]
Stacja elektroenergetyczna	—	[...]	[...]
Kabel wysokiego i niskiego napięcia dla niemieckiej służby meteorologicznej Deutscher Wetterdienst (DWS)	—	[...]	[...]
Kabel wysokiego i niskiego napięcia dla zarządu ruchu lotniczego Deutsche Flugsicherung (DFS)	—	[...]	[...]
Oświetlenie		[...]	[...]
Oświetlenie pasa południowego	—	[...]	[...]
Oświetlenie nowej rampy	—	[...]	[...]
Łącznie	[...]	[...]	[...]

(59) Oprócz inwestycji w przedmiotowych dziedzinach Niemcy zwracają także uwagę na bieżące koszty eksploatacji (materiałowe i osobowe). W związku z tym wskazuje się na wytyczne z 2005 r., zgodnie z którymi „działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w ramach jego prerogatyw władzy publicznej” z reguły nie podlegają zastosowaniu wytycznych (zob. motywy 33 i 54 wytycznych). Niemcy dokonały zatem potrącenia dochodów uzyskanych z tytułu z opłat za zapewnienie bezpieczeństwa zgodnie z § 8 ust. 3 niemieckiej ustawy o bezpieczeństwie lotów (*Luftverkehrsstaatsvertrag*, zwanej dalej „LuftSiG”). Opłaty te są pobierane na lotnisku jako koszty kontroli pasażerów.

Tabela 5

Koszty i dochody związane z bezpieczeństwem eksploatacji w latach 2006–2042 łącznie w euro (wartość nominalna)

(EUR)			
Koszty i dochody związane z bezpieczeństwem eksploatacji w latach 2006–2042 łącznie	Status quo	Rozbudowa bez udziału DHL	Rozbudowa przy udziale DHL
1) Koszty materiałowe	[...]	[...]	[...]
2) Koszty osobowe	[...]	[...]	[...]
3) Amortyzacja	[...]	[...]	[...]
4) Pozostałe koszty	[...]	[...]	[...]
5) Suma wydatków na bezpieczeństwo 1)+2)+3)+4)	[...]	[...]	[...]
6) Opłaty za usługi związane z bezpieczeństwem	[...]	[...]	[...]
7) Łącznie 5)–6)	[...]	[...]	[...]

Bezpieczeństwo publiczne

(60) Urządzenia oraz środki bezpieczeństwa spełniają wymogi stawiane operatorom portów lotniczych zgodnie z przepisami krajowymi, tj. LuftSiG oraz ustawą o ruchu lotniczym (*Luftverkehrsgesetz* — LuftVG), a także zaleceniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) odnośnie do środków ochrony lotnictwa przy planowaniu, budowie oraz eksploatacji portów lotniczych.

(61) Aby uniemożliwić dostęp osób nieuprawnionych do obszarów lotniska objętych ochroną bezpieczeństwa, wszystkie osoby, pojazdy oraz towary są kierowane do punktów kontrolnych wyposażonych w bramki kontrolne, urządzenia rentgenowskie oraz ręczne wykrywacze metali. Za pomocą systemu ochrony i nadzoru reguluje się i monitoruje dostęp do obszarów lotniska objętych ochroną bezpieczeństwa. Centrum kontroli jest połączone z systemem alarmowym (tj. alarmem przeciwpożarowym i centrum technicznym etc.) oraz systemem kontroli dostępu (tj. systemem alarmowym uruchamianym na wypadek włamania i rabunku, systemem monitoringu etc.). Zmiana przebiegu nowego pasa południowego wymusiła budowę ogrodzenia zewnętrznego oraz dwóch dodatkowych punktów kontrolnych (punkty kontrolne 2 i 4).

(62) Operator portu lotniczego musi przedsięwziąć środki bezpieczeństwa, określone programem bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego⁽¹⁶⁾ oraz zgłosić je do zatwierdzenia organom właściwym w sprawach bezpieczeństwa lotniczego. Operator portu lotniczego jest zobowiązany zastosować środki przewidziane w zatwierdzonym programie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego portu lotniczego w Lipsku został zatwierdzony przez Departament Ruchu Lotniczego Ministerstwa Gospodarki i Pracy Kraju Związkowego Saksonia w dniu 25 października 2007 r. Aby wypełnić zobowiązania wynikające z przepisów LuftSiG, port lotniczy powołał własny departament bezpieczeństwa.

(63) Z uwagi na fakt, że port lotniczy dopuścił obrót towarami pochodzącymi z krajów trzecich w rozumieniu dyrektywy Rady 97/78/WE z dnia 18 grudnia 1997 r. regulującej organizację kontroli weterynaryjnej produktów wprowadzanych do Wspólnoty z państw trzecich⁽¹⁷⁾, na czas odprawy oraz ewentualnego składowania produktów pochodzenia zwierzęcego, lub pobytu zwierząt na terenie portu lotniczego, lotnisko musi być wyposażone w pomieszczenia granicznej kontroli weterynaryjnej.

Środki przeciwpożarowe

(64) Przepisy prawa zobowiązują port lotniczy do utrzymywania w stanie gotowości straży pożarnej oraz służb ratowniczych. Obecność jednostek pożarnej i służb ratowniczych stanowi jeden z warunków uzyskania koncesji. W celu spełnienia wymogów dotyczących straży pożarnej i służb ratowniczych, niezbędne było utworzenie odrębnej jednostki straży pożarnej dla pasa południowego. W ten sposób jednostki straży pożarnej⁽¹⁸⁾ znajdują się w zarówno w północnej, jak i południowej części portu lotniczego w Lipsku.

Bezpieczeństwo eksploatacji/dodatkowe systemy zaopatrzenia w energię elektryczną

(65) Port lotniczy musi również dysponować podwójnym systemem zapewnienia dostaw energii elektrycznej. Ze względu na zobowiązania regulacyjne odbywa się to wyłącznie przy wykorzystaniu bezprzestojowych źródeł energii. W tym celu w każdym z trzech systemów oświetleniowych pasa południowego zainstalowano dynamiczne agregaty typu diesel.

(66) Zgodnie z danymi przekazanymi przez Niemcy, w celu zapewnienia zaopatrzenia w energię elektryczną z uwzględnieniem rezerw energetycznych oraz zagwarantowania wydajności energetycznego systemu po przeniesieniu na teren portu lotniczego w Lipsku oddziałów innych przedsiębiorstw, konieczna była rozbudowa systemu energetycznego. W związku z tym podjęto decyzję o budowie stacji elektroenergetycznej, a wartość tej inwestycji oszacowano na kwotę 5 mln EUR.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. L 24 z 30.1.1998, s. 9.

⁽¹⁸⁾ Jednostki straży pożarnej dysponują identycznym wyposażeniem technicznym; po 15 latach użytkowania inwestycje w nowe wyposażenie są niezbędne.

- (67) Port lotniczy zmuszony był również ponieść wydatki (na zakup kabla wysokiego i niskiego napięcia) związane z budową pasa południowego, co było konsekwencją obowiązków wynikających z przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego (§ 27 lit. d) LuftVG) oraz zobowiązań wobec niemieckiej służby meteorologicznej (Deutscher Wetterdienst) (§ 27 lit. f) LuftVG).

Oświetlenie nawigacyjne

- (68) Przepisy dotyczące oświetlenia nawigacyjnego określa załącznik 14 ICAO⁽¹⁹⁾. W Niemczech dokonano transpozycji tych przepisów na poziom krajowy poprzez *Wspólne zasady Federacji i krajów związkowych o oznakowaniu i oświetleniu lotnisk, które mogą obsługiwać ruch IFR*. Port lotniczy poniósł koszty instalacji oświetlenia nawigacyjnego na nowym pasie południowym.
- (69) Niemcy informują, że wobec planowanej budowy kolejnych ramp po 2010 r. niezbędne będzie również ich wyposażenie w odpowiednie systemy oświetleniowe. Należy również uwzględnić w tym kontekście koszty eksploatacji (zob. tabela 4).

3.1.5. Zgodność pomocy państwa ze wspólnym rynkiem

- (70) Jeśli Komisja doszłaby do wniosku, że w przypadku przedmiotowej inwestycji ma miejsce pomoc państwa, Niemcy chciałyby zwrócić uwagę na fakt, że w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁽²⁰⁾ inwestycje te stanowią „pomoc istniejącą”. Zatem „pomoc, jaka została uznana za pomoc istniejącą, ponieważ można stwierdzić, że w czasie gdy została wprowadzona w życie nie stanowiła pomocy, a w okresie późniejszym stała się pomocą ze względu na rozwój wspólnego rynku”.
- (71) Ponadto Niemcy podnoszą, że modernizacja pasa południowego służy wspólnemu interesowi w rozumieniu art. 87 ust. 3 Traktatu WE. Na poparcie swojego punktu widzenia Niemcy przedstawiają następujące argumenty: w opinii Niemiec budowa nowego pasa południowego poprawi integrację krajowych i międzynarodowych systemów transportowych i przyniesie regionowi korzyści gospodarcze; przedsiębiorstwa międzynarodowe, wykorzystujące do dystrybucji swoich produktów przesyłki ekspresowe, mogą zdecydować się na lokalizację swoich oddziałów w regionie Lipsk/Halle. Lotnicze centrum logistyczne już przyciągnęło do regionu przedsiębiorstwa międzynarodowe, w których utworzono niezbędne w regionie nowe miejsca pracy. Lotnicze centrum dystrybucyjne przyczynia się również do tworzenia klimatu korzystnego dla przedsiębiorstw i inwestycji, co z kolei pozytywnie wpływa na poziom zatrudnienia. Opinia Niemiec opiera się na analizie autorstwa prof. dr Jüemanna, zgodnie z którą lokalizacja sortowni przesyłek lotniczych po ukończeniu budowy lotniska w 2008 r. zapewni w samych miastach Lipsk i Halle 3 500 bezpośrednich oraz ok. 7 000 pośrednich miejsc pracy. Większość z nowo utworzonych miejsc pracy powstanie w wyspecjalizowanych przedsiębiorstwach, które ze względu na obecność centrum dystrybucyjnego zlokalizują swoje oddziały w regionie.
- (72) Budowa nowego pasa południowego ma być także bardziej korzystna dla środowiska. Inwestycja ta ma mianowicie ograniczyć przeloty nad gęsto zaludnionymi

terenami na północy Lipska i południu Halle. Ta część Lipska, która położona jest w okolicy lotniska oraz centralnego punktu starego pasa południowego, jest w sposób szczególny narażona na hałas. Ze względu na różny przebieg ścieżek podejścia i zejścia obu pasów, nad tym właśnie obszarem poziom hałasu lotniczego jest najwyższy. Wyznaczenie nowego przebiegu pasa południowego przyczyniłoby się zatem również do minimalizacji zanieczyszczenia środowiska na terenie gęsto zaludnionych aglomeracji Lipska i Halle.

- (73) Ponadto przebieg starego pasa nie odpowiada najkorzystniejszym uwarunkowaniom meteorologicznym dla startów i lądowań. W ciągu całego roku, jak i w poszczególnych miesiącach, dominują tu wiatry południowo-zachodnie. Dlatego też pomiędzy kierunkiem starego pasa południowego a dominującym kierunkiem wiatru występuje różnica wynosząca ok. 20 stopni. Taki stan rzeczy może mieć negatywne skutki w przypadku występowania wiatrów bocznych. Nowy przebieg pasa startowego jest zgodny z wymogami meteorologicznymi oraz umożliwia w szczególności wykonywanie operacji lotniczych przy wykorzystaniu instrumentów zgodnie z kategorią CAT III, co do tej pory nie było możliwe. Odległość 2000 m pomiędzy pasami startowymi pozwala na wykonywanie na nich niezależnych operacji lotniczych.

- (74) Niemcy podkreślają, że wszystkie decyzje dotyczące planowania podejmowano z uwzględnieniem długotrwałego popytu, specyficznych zalet portu lotniczego oraz wzrostu znaczenia ruchu towarowego. Najważniejszą z tych zalet jest zezwolenie na realizację nieograniczonej liczby nocnych lotów na obu pasach startowych. Na wielu lotniskach europejskich wprowadzono bowiem znaczne ograniczenia dotyczące lotów nocnych. Środki te wpłynęły negatywnie na cały lotniczy ruch towarowy, a w szczególności na transport przesyłek ekspresowych. Działalność centrum logistycznego jest natomiast w praktyce możliwa jedynie wówczas, gdy na lotniskach nie obowiązują żadne ograniczenia dotyczące lotów nocnych.

- (75) Z reguły jednak porty lotnicze, na których nie obowiązują tego rodzaju ograniczenia, położone są w regionach słabiej zaludnionych, gdzie brakuje infrastruktury umożliwiającej realizację transportu lądowego. Port lotniczy w Lipsku ma natomiast tę zaletę, że dzięki połączeniom kolejowym i drogowym dysponuje doskonałą siecią transportową. W opublikowanym w 2001 r. regionalnym planie rozwoju zachodniej Saksonii przedstawiono konkretne przedsięwzięcia, mające na celu rozwój infrastruktury na obszarze tego kraju związkowego. Zgodnie z tym planem rozbudowa portu lotniczego powinna wzmocnić pozycję regionu jako części sieci transportowej w krajowym i międzynarodowym ruchu towarowym.

- (76) Port lotniczy znajduje się w miejscu, gdzie krzyżują się dwie autostrady federalne, łączące lotnisko w kierunkach północ-południe i wschód-zachód z najważniejszymi obszarami jego oddziaływania. Sieć drogową ma zostać uzupełniona poprzez budowę kolejnych głównych osi transportowych, których rozbudowa będzie przebiegała stosownie do postępów prac nad rozbudową portu lotniczego. Port lotniczy dysponuje także doskonałym połączeniem z siecią kolejową. Trasa pociągu ICE Erfurt-Halle/Lipsk, przebiegająca w pobliżu lotniska, ułatwia dostęp do portu, również dzięki połączeniu z pociągami Intercity oraz pociągami regionalnymi.

⁽¹⁹⁾ Załącznik do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

⁽²⁰⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

- (77) Z punktu widzenia Niemiec ta rzadka kombinacja korzystnych czynników jest tym cenniejsza, że inne niemieckie lotniska borykają się z problemem niskiej przepustowości i braków w zakresie infrastruktury. W związku z tym port lotniczy w Lipsku, w przeciwieństwie do innych niemieckich lotnisk, zdecydował się skupić swoje działania na niszowym rynku towarowych przewozów lotniczych.
- (78) Sektor przewozów lotniczych, a zwłaszcza branża przesyłek ekspresowych, odznacza się silną dynamiką wzrostu. Sytuacja ta skłoniła największych operatorów na rynku przesyłek ekspresowych do zwiększenia zakresu oferowanych usług w sytuacji, gdy przepustowość lotnisk w dalszym ciągu spada, a ograniczenia dotyczące nocnych lotów są stosowane coraz powszechniej.
- (79) Jeśli chodzi o obawy Komisji dotyczące rentowności modernizacji pasa południowego, Niemcy wskazują na decyzję w sprawie portu lotniczego w Antwerpii, w której to decyzji Komisja, rozważając tematykę lotnisk regionalnych, doszła do wniosku, że regionalne uwarunkowania mogą ograniczać porty lotnicze w uzyskiwaniu niezbędnych dochodów, tworzeniu odpowiedniej oferty usługowej lub zagwarantowaniu gospodarności w zarządzaniu lotniskiem. Aby ww. porty lotnicze mogły w interesie publicznym pełnić funkcję regionalnych punktów dostępu, niezbędne jest zastosowanie w pewnych okolicznościach wsparcia ze środków publicznych.
- (80) Z kolei funkcjonowanie nowoczesnego portu lotniczego uzależnione jest od posiadania dwóch niezależnych od siebie pasów startowych. Istnienie takiej infrastruktury ma jeszcze większe znaczenie dla centrum dystrybucyjnego oraz sortowni przesyłek ekspresowych. Bez drugiego pasa lądowego port lotniczy w Lipsku nie może pełnić roli lotniczego centrum dystrybucyjnego, ani skupić swojej działalności na niszowym rynku przesyłek ekspresowych, co opisano w motywie 71 i nast. Liczba przewożonych pasażerów nie ma zatem żadnego znaczenia w kontekście pytania o konieczność budowy systemu pasów równoległych.
- (81) Ze względu na przebieg starego pasa południowego nie było możliwe jednoczesne użytkowanie pasa południowego oraz nowego pasa północnego. Ponieważ ścieżki podejścia krzyżowały się w pobliżu lotniska, niemiecki zarząd ruchu lotniczego (Deutsche Flugsicherung), ustalając przebieg operacji lotniczych, musiał traktować oba pasy jako jeden. Ponadto złe warunki atmosferyczne lub wypadki mogły prowadzić do przerw w łańcuchu logistycznym. Dlatego właśnie budowa drugiego pasa równoległego jest niezbędna do zapewnienia nieprzerwanego funkcjonowania portu lotniczego i zainteresowania jego usługami operatorów przewozów towarowych. Opinię tę potwierdziły także właściwe organy podczas procedury zatwierdzenia planu budowy nowego pasa południowego. Władze zasięgnęły także opinii ekspertów w kwestii konieczności obrotu pasa południowego równoległego do pasa północnego. Zbadano również, czy korzystne jest ułożenie pasów startowych w literę V. Opinia wykazała, że nawet w przypadku przewozów pasażerskich przeciętne opóźnienia spowodowane ułożeniem pasów w literę V byłyby nieakceptowalne, a realizacja przewozów towarowych byłaby niemożliwa. Ponadto stwierdzono, że w przypadku sortowni przesyłek ekspresowych opóźnienia sumowałyby się, ponieważ czas przeładunku samolotów spóźnionych prowadziłby do opóźnień startów kolejnych samolotów. W konsekwencji właściwe funkcjonowanie łańcuchów logistycznych zostałoby zahamowane w miejscach przeładunku towarów. Dlatego też system pasów równoległych zwiększa elastyczność funkcjonowania portu lotniczego i czyni go bardziej atrakcyjnym dla potencjalnych użytkowników.
- (82) Organy właściwe w sprawach zagospodarowania przestrzennego, po rozważeniu wszelkich interesów publicznych, potwierdziły, że plany rozbudowy są ze wszech miar uzasadnione ekonomicznie, a szanse gospodarcze związane z realizacją inwestycji dalece przeważają nad ewentualnym ryzykiem. Organy właściwe w sprawach zagospodarowania przestrzennego stwierdziły ponadto, że zarówno z makro-, jak i z mikroekonomicznego punktu widzenia istnieje potrzeba stworzenia na terenie portu lotniczego infrastruktury na potrzeby sortowni przesyłek lotniczych. Ponadto zmiana przebiegu pasa południowego zmniejszy również ryzyko wystąpienia kolizji. Najwyższy Sąd Administracyjny (*Bundesverwaltungsgericht*) w orzeczeniu z dnia 9 listopada 2006 r. podzielił opinię organów właściwych w sprawach zagospodarowania przestrzennego, stwierdzając również, że przy tej ocenie nie popełniono żadnych błędów.
- (83) Niemcy podkreślają ponownie, że decyzja o budowie nowego pasa południowego została podjęta niezależnie od planów DHL o przeniesieniu swojego centrum dystrybucyjnego z Brukseli do Lipska oraz że koncepcja ta została ustalona jeszcze przed określeniem planów decyzyjnych przedsiębiorstwa DHL. DHL otrzymało jedynie możliwość użytkowania pasa południowego w ramach dwóch przydziałów czasu na start i lądowanie w ciągu nocy (odpowiednio do zagwarantowanego udziału czasu [10–25] % użytkowania pasa południowego), natomiast przez pozostałą część nocy oraz w ciągu dnia pas południowy pozostaje do dyspozycji wszystkich zainteresowanych.
- (84) W ocenie Niemiec środek ten nie wpływa zatem negatywnie na handel wewnątrzspółnotowy, ponieważ przepustowość europejskiego rynku lotniczych przewozów towarowych — zwłaszcza w branży przesyłek ekspresowych — jest obecnie w całej Europie bardzo ograniczona.

3.2. Pomoc dla DHL

3.2.1. Umowa ramowa

3.2.1.1. Zgodność gwarancji zawartych w umowie ramowej z rynkiem

- (85) W opinii Niemiec Flughafen Leipzig, podpisując umowę ramową, kierowało się zasadą prywatnego inwestora, ponieważ korzystny wpływ i zyski wynikające z umowy z DHL oraz zobowiązań Flughafen Leipzig w znacznej mierze przeważają nad ryzykiem. Pozostała część ryzyka dla Flughafen Leipzig, wynikająca ze zobowiązań w zakresie przepustowości i eksploatacji, jest natomiast bardzo niewielka.
- (86) Niemcy są zdania, że Flughafen Leipzig postąpiło jak inwestor prywatny, ponieważ decyzję o budowie pasa południowego podjęło w dniu 21 listopada 2004 r., a dopiero rok później, tj. w dniu 21 września 2005 r., zdecydowało się na podpisanie umowy ramowej. Tak więc decydującą kwestią pozostaje pytanie, czy port lotniczy spodziewa się uzyskać dzięki scenariuszowi „Rozbudowa przy udziale DHL” wyższe przepływy środków w 2005 r. niż miałyby to miejsce podczas realizacji scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL”. Ze względu na stopień zaawansowania prac we wrześniu 2005 r. wstrzymanie prac nad budową pasa południowego nie było brane pod uwagę jako alternatywa ekonomiczna.

- (87) W przeciwieństwie do wcześniejszych pism Niemcy wprowadziły do kalkulacji przepływów środków wartości końcowe, aby udokumentować podwyższoną rentowność pasa południowego. Kalkulacja wartości końcowej opiera się na linearnym wzroście wyników finansowych w latach 2038–2042 w warunkach średniego wzrostu przychodów w wysokości 3 %.
- (88) Wprowadzenie wartości końcowych wpływa w znacznym stopniu na rentowność scenariuszy biznesowych. Podczas gdy Niemcy szacują na lata 2006–2042 wartość zdyskontowanych przepływów środków na kwotę około [...] EUR w przypadku rozbudowy wraz DHL oraz na kwotę około [...] w przypadku rozbudowy bez DHL, zdyskontowane wartości końcowe (również w roku 2006 r.) wynoszą odpowiednio około [...] EUR i odpowiednio [...] EUR. Jak wynika z powyższych danych, wartości końcowe zwiększają rentowność scenariusza rozbudowy przy udziale DHL o blisko [...] EUR. Również scenariusz obejmujący rozbudowę bez udziału DHL, który pierwotnie oznaczał przedsięwzięcie nieopłacalne, staje się w tym kontekście wariantem korzystnym, przynoszącym dochody w wysokości około [...] EUR.
- (89) Biorąc za podstawę różnicę pomiędzy szacowanymi przepływami środków podczas realizacji obu scenariuszy, Niemcy dochodzą do wniosku, że scenariusz rozbudowy przy udziale DHL przyniesie w 2005 r. przepływy środków wyższe o około [...] EUR, niż w przypadku realizacji scenariusza rozbudowy bez udziału DHL ⁽²¹⁾.
- (90) Odnośnie do kalkulacji ryzyka Niemcy twierdzą, że ubezpieczenie od ryzyka jest powszechną praktyką handlową, a ryzyko mogłoby być w niniejszym przypadku pokryte z uzyskanych przepływów środków. Niemcy szacują ryzyko powstałe po podpisaniu umowy ramowej i wynikłe z ograniczenia nocnych lotów na około [...] EUR i wychodzą z założenia, że mogłoby ono zostać sfinansowane z dodatkowych przepływów środków uzyskanych dzięki współpracy z DHL ⁽²²⁾. Prywatny inwestor zaakceptowałby ryzyko wypłaty odszkodowania, ponieważ kwota [...] EUR pochodząca z przepływów środków w przypadku realizacji scenariusza rozbudowy przy udziale DHL pokryłaby ryzyko wypłaty odszkodowania w wysokości [...].
- (91) Oprócz kwestii dotyczącej zagrożenia wprowadzeniem zakazu nocnych lotów, Niemcy odniosły się również do stawki dyskontowej w wysokości 6,5 %, którą uznają za odpowiednią z uwagi na fakt, że kalkulacja przychodów nie uwzględnia inflacji, a ryzyko dla portu lotniczego jest niewielkie. Ocena ta opiera się na decyzji brytyjskiego organu regulacyjnego w sprawie opłat za użytkowanie lotniska w latach 2008–2013. Obliczenia te bazowały na

porównywalnych kosztach kapitału (realnych i przed opodatkowaniem) w wysokości 6,2 % oraz 6,7 %, odpowiednio dla portów lotniczych Heathrow i Gatwick.

(92) Ponadto Niemcy podkreślają, że przy ocenie proporcjonalności umowy ramowej uwzględniono także fakt, że DHL poprzez zainwestowanie 250 mln EUR w nowe europejskie centrum dystrybucyjne oraz długotrwałe związanie się z portem lotniczym w Lipsku również podejmuje znaczne ryzyko, a także że lotnisko w Lipsku otrzyma od DHL odszkodowanie, jeśli przedsiębiorstwo podejmie decyzję o zaprzestaniu działalności przed upływem 15 lat.

(93) Niemcy stwierdzają, że zawarcie umowy ramowej przyniesie większe korzyści gospodarcze niż brak takiej umowy, w związku z czym można uznać, że to prywatny inwestor zawarł umowę ramową z DHL. Wynika z tego, że umowa ramowa nie zawiera żadnych elementów pomocy państwa.

3.2.1.2. Zgodność umów najmu z rynkiem

(94) Niemcy wyjaśniają, że użytkowanie rampy wymaga podpisania odrębnej umowy najmu, ponieważ port lotniczy powinien pozostać właścicielem infrastruktury także w przypadku rozwiązania umowy z DHL, co jest związane z potrzebą zapewnienia dostępu do rampy dla wszystkich zainteresowanych podmiotów. Konieczność ta jest uwarunkowana zarówno względami technicznymi, jak i przepisami w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

(95) W odniesieniu do szczególnych postanowień zawartych w umowach najmu, które przyznają DHL prawo wyboru najemcy gruntów sąsiadujących z gruntami przyznanymi DHL i wykluczają jednoznacznie możliwość dzierżawy tych gruntów konkurentom rynkowym DHL, Niemcy twierdzą, że Flughafen Leipzig jest właścicielem licznych nieruchomości, które nie sąsiadują z gruntami przyznanymi DHL i mogą być wydzierżawione konkurentom DHL. Po drugie, Niemcy informują, że rezerwacja dla DHL działek sąsiednich odpowiada zasadzie ochrony interesów najemcy, która została ujęta w niemieckim prawie najmu ⁽²³⁾.

3.2.1.3. Zgodność opłat lotniskowych z rynkiem

(96) W opinii Niemiec port lotniczy postąpił jak prywatny inwestor, ponieważ opłaty lotniskowe uzgodnione z DHL odpowiadają warunkom rynkowym, a nawet należą do jednych z najwyższych, jakie DHL musi wnieść w związku z lokalizacją centrów dystrybucyjnych na terenie europejskich portów lotniczych (zob. motyw 115 i nast.). Niemcy dowodzą tym samym, że wysokość opłat lotniskowych uiszczanych przez DHL na rzecz portu lotniczego w Lipsku podważa twierdzenie o preferencyjnym traktowaniu.

⁽²¹⁾ Różnicę wykazano także w obliczeniach przedstawionych w załączniku. Kalkulacje wskazują, że różnica przepływu strumieni finansowych między użytkowaniem pasa południowego przy udziale i bez udziału DHL w 2005 r. wynosiła około [...] EUR (zob. wartości przepływów w kolumnach 4 i 5 w tabeli 1). Po dodaniu do tej kwoty różnicy między wartością resztową w obu scenariuszach i przeniesieniu sumy na 2006 r. przy założeniu stopy dyskontowej 6,5 %, otrzymuje się również [...] EUR.

⁽²²⁾ Niemcy wychodzą z założenia, że wysokość roszczeń odszkodowawczych będzie się obniżać w sposób linearny dzięki amortyzacji kosztów inwestycji DHL. Zakładając kwotę maksymalną w wysokości [...] EUR w roku [...] oznacza to np. [...] EUR w roku [...] oraz [...] EUR w roku [...]. Przy założeniu prawdopodobieństwa wprowadzenia zakazu nocnych lotów na 25 %, spodziewane ryzyko nominalne wynosi [...] EUR w roku [...], a jego wartość zdyskontowana [...] EUR. Jest to analiza sporządzona przez Niemcy na wypadek wystąpienia najbardziej niekorzystnego scenariusza, ponieważ zmiany prawa mogłyby znaleźć zastosowanie dopiero po 10–15 latach (pismo Niemiec z dnia 23 lipca 2007 r., s. 68–69).

⁽²³⁾ Zob. pismo z dnia 23 lipca 2007 r., przypis 68 zawierający obszerną listę mających zastosowanie wyroków i wyjaśnienie „klauzuli o ochronie konkurencji”.

3.2.1.4. Poręczenie

- (97) Niemcy wyjaśniają po pierwsze, że za udzielenie gwarancji kraj związkowy Saksonia uzyska zwrot w postaci dodatkowych zysków z powstałych inwestycji. Po drugie, Niemcy uznają poręczenie za powszechną praktykę handlową, ponieważ kraj związkowy Saksonia udzielił DHL gwarancji w wysokości [...] EUR w zamian za poręczenie wystawione przez Deutsche Post AG (tzn. spółkę-matkę DHL) w wysokości [...] EUR na zabezpieczenie ewentualnych roszczeń ze strony Flughafen Leipzig wobec DHL (np. DHL musiałoby uiścić umowne odszkodowanie w wysokości łącznych opłat za lądowanie za [...] lat, jeśli przedsiębiorstwo podjęłoby decyzję o opuszczeniu portu lotniczego w Lipsku w ciągu pierwszych [...] lat obowiązywania umowy ramowej).
- (98) Ponadto Niemcy wskazują na fakt, że poręczenie wymaga zatwierdzenia przez Komisję i nie weszło jeszcze w życie.

4. UWAGI STRON TRZECICH

4.1. DHL

4.1.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (99) W opinii DHL wątpliwości Komisji dotyczące konieczności budowy nowego pasa południowego stoją w bezpośredniej sprzeczności z opublikowanym przez nią w dniu 24 stycznia 2007 r. komunikatem skierowanym do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”⁽²⁴⁾, zgodnie z którym należy dążyć do zwiększenia istniejącej przepustowości tak, aby zminimalizować obciążenia europejskich lotnisk. DHL, na podstawie własnych doświadczeń związanych z poszukiwaniem odpowiedniej lokalizacji centrum dystrybucyjnego, potwierdza opinię Komisji, że sektor osiągnął górną granicę swoich możliwości w zakresie przepustowości.
- (100) Rozbudowa portu lotniczego w Lipsku w znacznym stopniu przyczynia się do rozwiązania kryzysu związanego z ograniczeniem przepustowości. Po tym, jak Komisja określiła sektor lotniczy jako „siłę napędową” wzrostu gospodarczego, a lotnicze przewozy towarowe jako „klucz” do rozwoju rynku wewnętrznego oraz handlu zagranicznego, staje się oczywiste, że zwiększenie przepustowości portu lotniczego w Lipsku leży w publicznym interesie państw członkowskich oraz całej Wspólnoty.
- (101) W ocenie DHL rozbudowa lub modernizacja obecnie istniejącego pasa startowego jest działaniem znacznie bardziej racjonalnym, niż budowa od podstaw nowego pasa. System pasów równoległych zapobiegnie powstawaniu opóźnień i kierowaniu ruchu na inne lotniska. Unikanie opóźnień stanowi natomiast dla towarowego ruchu lotniczego, a zwłaszcza dla sortowni przesyłek ekspresowych, znacznie większy problem, niż dla ruchu pasażerskiego.
- (102) DHL za największą korzyść przeniesienia działalności na teren portu lotniczego w Lipsku uznaje brak zakazu nocnych lotów, dobre połączenia drogowe i kolejowe

oraz dostępność lokalnej siły roboczej. Budowa pasa startowego stworzy ponadto konieczność przygotowania niezbędnej infrastruktury dla publicznych środków transportu, co z kolei będzie służyć interesom ogółu. Stwierdzenie to dotyczy w szczególności nowych krajów związkowych, ponieważ modernizacja zapóźnionej infrastruktury transportowej tych regionów należy niewątpliwie do zadań publicznych, realizowanych w interesie ogółu.

- (103) Złożona procedura zatwierdzania budowy pasa południowego wykazała, że zarówno z makro-, jak i z mikroekonomicznego punktu widzenia działania w tym zakresie są niezbędne. Dlatego też można wykluczyć tezę, jakoby pas południowy portu lotniczego w Lipsku został zaplanowany i zbudowany wyłącznie dla DHL. Przedsięwzięcie to zostało bowiem zrealizowane niezależnie od planów DHL, zarówno w odniesieniu do horyzontu czasowego, jak i w aspekcie merytorycznego.
- (104) DHL jest zdania, że Komisja w swojej decyzji o wszczęciu postępowania nie uwzględniła w wystarczającym stopniu szczególnych wymogów logistyki przesyłek ekspresowych. W przeciwieństwie do ruchu pasażerskiego, który tymczasowo może zostać przekierowany na inne lotniska, obsługa przesyłek ekspresowych wymaga utworzenia centrum dystrybucyjnego, a także wniesienia tak wysokich nakładów finansowych, że działania tego rodzaju mogą być opłacalne jedynie w przypadku utworzenia stałego oddziału na terenie portu lotniczego. Ekspresowe przewozy lotnicze są z przyczyn oczywistych realizowane w godzinach nocnych i w związku z tym zależą w ogromnym stopniu od stałych okienek czasowych, ustalonych dla lotów nocnych. Jednakże, jeśli Komisja uznaje podstawowe warunki działalności gospodarczej za traktowanie preferencyjne, to kwestionuje tym samym podstawy ekonomiczne funkcjonowania wszystkich podmiotów działających w sektorze przesyłek ekspresowych.
- (105) DHL uznałoby przeniesienie odpowiedzialności finansowej za budowę pasa południowego na DHL za niedopuszczalną dyskryminację na rynku przesyłek ekspresowych, ponieważ konkurenci przedsiębiorstwa wnieśliby jedynie standardowe opłaty za loty towarowe i nie zostaliby obciążeni kosztami budowy pasów startowych. Zdaniem DHL lotnisko, podpisując umowę, postąpiło jak prywatny inwestor, ponieważ opłaty za lądowanie oraz warunki określone w umowach najmu rampy, a także w umowie nadającej prawo do zabudowy, są zgodne z warunkami rynkowymi. Okres obowiązywania umowy oraz przewidziane rekompensaty są natomiast zrównoważone. Gwarancje przewidziane umową ramową są jak najbardziej uzasadnione, ponieważ uwzględniają ewentualne ryzyko i odpowiadają warunkom rynkowym. Poręczenie wymaga natomiast zatwierdzenia przez Komisję i nie weszło jeszcze w życie.

4.1.2. Pomoc dla DHL

- (106) W opinii DHL umowa ramowa nie zawiera żadnych elementów traktowania DHL na warunkach preferencyjnych, bowiem zawarto w niej jedynie powszechne na rynku warunki oraz ustalenia finansowe.

⁽²⁴⁾ COM(2006) 819 wersja ostateczna.

4.1.2.1. Zgodność gwarancji zawartych w umowie ramowej z rynkiem

- (107) DHL jest zdania, że ocena Komisji mająca na celu stwierdzenie, czy prywatny inwestor zaakceptowałby obowiązek rekompensaty przewidziany umową ramową, nie uwzględniła zupełnie odmiennych typów ryzyka gospodarczego, jakie ponoszą zainteresowane strony.
- (108) Utworzenie centrum dystrybucji w porcie lotniczym w Lipsku oznacza dla DHL nie tylko inwestycję w wysokości ponad 250 mln EUR, ale również pełną ekonomiczną zależność od długoterminowej zgody na udostępnienie okienek czasowych przeznaczonych na potrzeby lotów nocnych. Brak możliwości wykorzystania przydziałów czasu na start i lądowanie nie tylko stawiałby pod znakiem zapytania sens inwestycji w wysokości 250 mln EUR, ale również utrudniłby funkcjonowanie DHL na światowym rynku przesyłek ekspresowych, co mogłoby mieć trudne do przewidzenia, negatywne konsekwencje. W opinii DHL każdy inwestor prywatny, który chce przekonać poważnego klienta do zainwestowania w lokalizację oddziału obciążoną znacznym ryzykiem finansowym, musi transakcję tę traktować zgodnie z zasadą wzajemności.
- (109) Ponadto ryzyko poniesione przez port lotniczy wskutek decyzji o budowie drugiego pasa startowego (która nie została podjęta ze względu na plany DHL) było znacznie niższe niż ryzyko ze strony DHL. W związku z tym niezwykle nierówna dystrybucja ryzyka ekonomicznego musi również znaleźć odzwierciedlenie w postanowieniach dotyczących odpowiedzialności. Zakaz lub ograniczenie dotyczące nocnych lotów oznaczałoby znaczne straty dla DHL, natomiast straty po stronie lotniska ograniczyłyby się jedynie do utraty opłat za lądowanie, które można łatwo zrekompensować, pobierając je od innych użytkowników. Prawdopodobieństwo że DHL samo podejmie decyzję o zaprzestaniu działalności w przedmiotowym porcie lotniczym jest bardzo niewielkie, choćby ze względu na niezwykle wysokie nakłady inwestycyjne poczynione przez przedsiębiorstwo. Stąd też zapisy o rekompensacie, zawarte w umowie ramowej, należy uznać za obiektywnie niezbędne oraz zgodne ze zwyczajowymi praktykami rynkowymi.
- (110) Konieczność zapewnienia firmie kurierskiej możliwości realizacji lotów nocnych została także udokumentowana w opublikowanej umowie o utworzeniu centrum dystrybucyjnego przez TNT, zawartej przez SAB (operatora portu lotniczego w Lüttich) i TNT:
- Pasy startowe portu lotniczego w Lüttich zostały na czas nieokreślony zarezerwowane na obsługę 140 % działalności TNT w godzinach 21.00–6.00 (pkt 32.1 umowy między SAB a TNT). Klauzula ta wykracza w znacznym stopniu poza ustalenia umowy ramowej, zwartej w przedmiotowej sprawie, ponieważ przewiduje stałe rezerwy przepustowości w wysokości 40 %, a także odzwierciedla jedynie obiektywną konieczność umownego zagwarantowania zainteresowanemu przedsiębiorstwu użytkownika stałych okien czasowych dla lotów nocnych oraz zabezpieczenia zwrotu poczynionych, wysokich inwestycji.
 - Ponadto SAB i region Walonii zaakceptowały nieograniczoną odpowiedzialność na wypadek powstania

wszelkich szkód, łącznie z utratą zysków w sytuacji, gdyby warunki gwarancji nie zostały spełnione w okresie 20 lat (pkt 8.c umowy SAB-TNT).

- (111) W opinii DHL nierównomierne rozłożenie ryzyka strat wyraża się zróżnicowanym uregulowaniem zakresu oraz czasu obowiązywania zobowiązań do wypłaty odszkodowania: wprawdzie TNT w całym okresie obowiązywania umowy ma prawo do uzyskania odszkodowania w wypadku, gdyby SAB nie wypełnił warunków gwarancji, ale wysokość należnego odszkodowania zmniejsza się w okresie obowiązywania umowy; jeśli TNT wycofa się z umowy po upływie dziesięciu lat, wysokość należnego odszkodowania zmniejszy się do wysokości średniej rocznej opłaty za lądowanie (zob. pkt 10.3c umowy SAB-TNT).

4.1.2.2. Zgodność umowy najmu z rynkiem

- (112) Odnosząc się do krytycznych uwag Komisji, zgodnie z którymi stawki najmu rampy nie odpowiadają lokalnym cenom nieruchomości, DHL wskazuje na fakt, że z prawnego punktu widzenia przedmiotowa umowa najmu nie stanowi umowy najmu w zwyczajowym znaczeniu. Ze względu na charakter i formę prawną umowa najmu nie odpowiada lokalnym stawkom, ale uzależnia wysokość stawki od oprocentowania kapitału zaoferowanego przez najemcę. W związku z tym nie jest możliwe uzależnienie wysokości opłat pobieranych od użytkownika od lokalnych stawek najmu. Również w podobnych umowach najmu praktyka tego rodzaju nie jest stosowana.
- (113) W opinii DHL krytyczne uwagi Komisji, zgodnie z którymi ustalenia dotyczące najmu ograniczają możliwości portu lotniczego w zakresie finansowania inwestycji w oparciu o kredyty lub kapitał własny, opierają się na błędnej interpretacji umowy najmu. W rzeczywistości umowa zobowiązuje port lotniczy w Lipsku jedynie do zebrania informacji dotyczących ofert kredytowych, tak aby uzyskać obiektywne podstawy kalkulacji kosztów użytkownika, ale nie zobowiązuje go do zaciągnięcia kredytu. Dlatego też port lotniczy nie jest zobowiązany do skorzystania z takiej oferty i pozostaje niezależny w swoich decyzjach finansowych.

- (114) W swoich rozważaniach dotyczących opłaty za służebność gruntową Komisja oparła się najwyraźniej na błędnych informacjach dotyczących powierzchni gruntów zgodnie z pkt 1.5 umowy o służebności gruntowej. Powierzchnia nieruchomości wynosi bowiem w rzeczywistości [...] m², tak więc właściwą przyjętą stawką czynszu jest [...] EUR/m², a nie [...] EUR/m². W związku z tym, biorąc pod uwagę rzeczywistą powierzchnię gruntów, nie można mówić o wykazanej przez Komisję niewspółmierności pomiędzy umową ustanawiającą służebność gruntową a opłatami dla opcji.

4.1.2.3. Zgodność opłat lotniskowych z rynkiem

- (115) Ponieważ pas południowy został zbudowany do powszechnego użytku, a nie specjalnie w celu użytkowania go przez DHL, nie można zgodzić się z wnioskami Komisji dotyczącymi kosztów przyrostowych. W związku z tym przedmiotem kontroli mogłyby być jedynie opłaty lotniskowe. W porównaniu z innymi europejskimi

centrami dystrybucyjnymi DHL: w Bergamo (BGY), Brukseli (BRU), Koloni (CGN) i Nottingham (EMA), opłaty za lądowanie są wyższe w porcie lotniczym w Lipsku (LEJ) o średnio [...] %; opłaty lotniskowe za loty nocne są natomiast wyższe o [...] % od średniej wysokości obowiązujących stawek (zob. tabela poniżej). DHL płaci zatem prawie [...] razy więcej za lądowania w Lipsku, niż wynoszą aktualne opłaty za lądowanie w Vatry. Ponadto wszyscy użytkownicy portu lotniczego w Lipsku musieliby wносить opłaty lotniskowe w jednakowej wysokości. DHL stwierdza, że opłaty lotniskowe w porcie lotniczym w Lipsku odpowiadają warunkom rynkowym.

Tabela 6

Opłaty lotniskowe za loty dzienne

	A300	B757 (100t)	B757 (93t)	Średnia
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Średnia DHL — centrum dystrybucyjne	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Średnia wysokość opłaty jest naliczana w zależności od typów statków powietrznych (A300, B757) użytkowanych przez DHL.

Tabela 7

Opłaty lotniskowe za loty nocne

	A300	B757 (100t)	B757 (93t)	Średnia
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Średnia DHL — centrum dystrybucyjne	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Średnia wysokość opłaty jest naliczana w zależności od typów statków powietrznych (A300, B757) użytkowanych przez DHL.

4.2. Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)

- (116) Uwagi MFAG, jako właściciela portu lotniczego w Lipsku, rozpoczynają się od stwierdzenia, że przedsiębiorstwo to w pełni podziela stanowisko Niemiec.

4.2.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (117) Zdaniem właściciela portu lotniczego zainteresowanie lotniskiem ze strony przedsiębiorstw dowodzi, że port jest w stanie zaspokoić istniejący popyt, a rozbudowa portu lotniczego w Lipsku i jego integracja z lokalną siecią transportową odgrywają kluczową rolę dla rozwoju tego regionu, który wspiera również Wspólnota. Rozbudowa lotniska stanowi także odpowiedź na potrzebę stworzenia w Europie dodatkowych przepustowości lotnisk w celu utrzymania konkurencyjności Wspólnoty w sektorze przewozów lotniczych.

4.3. Stowarzyszenie Niemieckich Portów Lotniczych (ADV)

4.3.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (118) W opinii Stowarzyszenia Niemieckich Portów Lotniczych ADV (*Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen*) dalszy rozwój Niemiec zależy od utworzenia efektywnych połączeń transportowych ze światowymi węzłami komunikacyjnymi. Ze względu na coraz większe nakłady finansowe na transport towarów wzrasta również presja związana z dostarczaniem przesyłek w jak najkrótszym czasie. W ciągu ostatnich dwudziestu lat sektor usług „z dnia na dzień” (*overnight*) wykazuje bardzo dynamiczny wzrost. Można się zatem spodziewać, że tendencja ta utrzyma się również w przyszłości, szczególnie w obliczu postępującej globalizacji. W Niemczech brakuje jednak lokalizacji dla dużych operatorów transportu lotniczego, co jest zjawiskiem niekorzystnym dla wszystkich państw europejskich. Przepustowość nocnych lotów towarowych w trzech największych lotniczych centrach dystrybucji, tj. we Frankfurcie, Monachium oraz Kolonii/Bonn zbliża się do górnej granicy, a sytuacja może się pogorszyć, jeśli port lotniczy we Frankfurcie całkowicie wstrzyma loty nocne. W opinii stowarzyszenia należy zatem koniecznie stworzyć dodatkowe przepustowości, aby w ten sposób utrzymać konkurencyjność na rynku globalnym. Rozbudowa portu lotniczego w Lipsku stanowi rozwiązanie tego problemu, przyczyni się bowiem do odciążenia innych lotnisk, a także umożliwi im skoncentrowanie się na przewozach pasażerskich. Port lotniczy w Lipsku jest natomiast jednym z filarów rozwoju gospodarczego wschodnich Niemiec. W opinii ADV natychmiastowa budowa nowego pasa południowego w porcie lotniczym w Lipsku była zatem niezbędna.

4.4. Miasto Lipsk

4.4.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (119) W opinii miasta Lipsk północny region miasta, będący centrum handlowym i ekonomicznym, ma kluczowe znaczenie dla międzynarodowej konkurencyjności trzech niemieckich krajów związkowych. Dzięki rozbudowie autostrad i dróg krajowych, trasy kolejowej szybkiego ruchu oraz systemu kolei regionalnych, a przede wszystkim rozbudowie portu lotniczego w Lipsku, centrum logistyczne spełnia wszystkie wymogi niezbędne do utrzymania długotrwałej konkurencyjności na rynku światowym.

- (120) Z analizy opracowanej przez miasto Lipsk, Izbę Przemysłowo-Handlową oraz centrum logistyczne wynika, że środkowe Niemcy oraz region Lipska mogą spodziewać się utworzenia 100 000 nowych miejsc pracy w sektorze logistycznym.
- (121) Według miasta Lipsk pas południowy lotniska stanowi kluczowy element infrastruktury publicznej o wielkim znaczeniu nie tylko dla DHL, ale dla wielu innych przedsiębiorstw — zwłaszcza ze względu na coraz większe ograniczenia lotów nocnych w innych portach lotniczych. Lokalizacja DHL w Lipsku jest uznawana za działanie priorytetowe dla przyciągnięcia kolejnych operatorów transportu lotniczego oraz wykorzystania przepustowości lotniska.
- (122) Ponadto miasto Lipsk podnosi, że dzięki budowie nowego pasa południowego zostanie stworzony system pasów równoległych, który umożliwi utrzymanie ruchu lotniczego z dala od gęsto zaludnionych obszarów. Miasto Lipsk jest również zdania, że rozbudowa lotniska w Lipsku nie byłaby możliwa bez zaangażowania środków publicznych. To samo odnosi się również do konkurencyjnych lotnisk europejskich.

4.5. Miasto Schkeuditz

4.5.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (123) Miasto Schkeuditz wskazuje na fakt, że zamierza w przyszłości odgrywać kluczową rolę w rozwoju regionu. Schkeuditz jest częścią ponadregionalnej osi rozwoju i w ciągu ostatnich dziesięciu lat stało się centrum nowoczesnego systemu komunikacyjnego. Dzięki temu miasto osiągnęło wyjątkowy, jak na standardy wschodnich Niemiec, wzrost gospodarczy. Dzięki doskonałym warunkom lokalnym można spodziewać się podtrzymania tego pozytywnego trendu.
- (124) W sprawie pasa południowego miasto Schkeuditz zwraca uwagę na fakt, że władze portu lotniczego już w dniu 19 lipca 1991 r. doszły do wniosku, że modernizacja drugiego pasa startowego jest niezbędna dla utrzymania dynamiki rozwoju regionu.

4.6. Izba Przemysłowo-Handlowa miasta Lipsk

4.6.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (125) Izba Przemysłowo-Handlowa miasta Lipsk (*Industrie- und Handelskammer Leipzig*) zwraca uwagę na fakt, że stworzenie odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej jest zadaniem państwa, które w sposób nieograniczony i w imieniu obywateli, sprawuje kontrolę nad jej rozwojem.
- (126) Inwestycje w rozbudowę infrastruktury i techniczne wyposażenie portu lotniczego rozpoczęły się w 1991 r. Uzupelnieniem tych środków były dalsze inwestycje publiczne w poprawę stanu sieci kolejowej i drogowej w obszarze oddziaływania portu lotniczego. Dobre połączenie infrastruktury lotniczej, kolejowej i drogowej umożliwiło lotnisku rozwój i osiągnięcie pozycji europejskiego centrum dystrybucji w ruchu pasażerskim i towarowym. Port lotniczy spełnia najwyższe wymogi w zakresie funkcjonalności, nowoczesności i przepustowości, stawiane centrum logistycznemu. Od 1993 r.

podmioty gospodarcze działające na terenie środkowych Niemiec domagały się rozbudowy portu lotniczego.

- (127) Sektor logistyczny stał się samodzielnym sektorem usług, wykazującym roczny wzrost na poziomie 6 %. Sektor ten w dalszym ciągu odznacza się także pokaznym potencjałem rozwojowym. Na skutek rozszerzenia Unii Europejskiej na wschód region stał się centrum europejskiej przestrzeni gospodarczej. Spektrum zlokalizowanych w nim podmiotów logistycznych zapewnia dobre perspektywy ekonomiczne. Przemysł chemiczny, zatrudniający w środkowych Niemczech około 25 000 pracowników, potrzebuje głównie usług w zakresie transportu kolejowego i intermodalnego. Przemysł samochodowy i sektor dostawców, w którym zatrudnionych jest ok. 60 000 pracowników w 450 przedsiębiorstwach, oraz przemysł półprzewodników, zatrudniający 22 000 osób, potrzebują natomiast usług transportowych, w przypadku których czynnik czasu odgrywa kluczową rolę.
- (128) W regionie reprezentowane są wszystkie znaczące podmioty sektora logistycznego, w którym preferuje się lokalizację oddziałów w pobliżu istotnych węzłów transportowych. Podmioty te tworzą około 160 000 miejsc pracy. Odpowiada to około 6 % całkowitej podaży siły roboczej w regionie. Izba Przemysłowo-Handlowa liczy na stworzenie do 2015 r. dalszych 100 000 miejsc pracy, dzięki zwiększeniu roli regionu jako węzła logistycznego. Odpowiadałoby około 10 % całkowitej liczby osób zdolnych do pracy w regionie.

4.6.2. Pomoc dla DHL

- (129) Oprócz DHL port lotniczy przyciągnął także szereg innych przedsiębiorstw, zajmujących się lotniczym transportem towarów, jak również wiele przedsiębiorstw z sektora logistycznego. Dlatego też nie można mówić, że port lotniczy w Lipsku wyeliminował konkurentów DHL, ani też że DHL traktowane było na warunkach preferencyjnych. Do przedsiębiorstw posiadających oddziały na terenie lotniska należą SALIS (wspólny strategiczny transport powietrzny NATO) oraz rosyjskie przedsiębiorstwo przewozowe Tesis, realizujące połączenia lotnicze z Chinami. Kolejnym przedsiębiorstwem operującym na rynku międzynarodowym, które posiada swój oddział na terenie portu lotniczego w Lipsku, jest Jade Cargo International. W dniu 13 kwietnia 2007 r. uruchomiono na terenie portu lotniczego w Lipsku oddział World Cargo Center o mocach przeładunkowych 200 000 ton rocznie, co dodatkowo wzmocniło pozycję lotniska jako ważnego centrum logistycznego.

4.7. Izba Przemysłowo-Handlowa miast Halle/Dessau

4.7.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (130) Izba Przemysłowo-Handlowa (IHK) miast Halle i Dessau reprezentuje interesy polityczne i gospodarcze ponad 52 000 przedsiębiorstw. Zdaniem IHK, uruchomienie i finansowanie infrastruktury tego typu leży w gestii państwa. Inwestycje poczynione w niniejszym przypadku odzwierciedlają zatem zasadę europejskiej i niemieckiej polityki komunikacyjnej.

- (131) W opinii IHK rozbudowa lotniska:
- służy osiągnięciu założonych celów dla regionów Saksonii i Saksonii-Anhalt;
 - została poddana kompleksowej kontroli publicznej i zatwierdzona, a wyniki tego postępowania zostały potwierdzone wyrokiem Najwyższego Sądu Administracyjnego;
 - poprawia warunki przemysłu zlokalizowanego w regionie;
 - prowadzi do wzrostu zatrudnienia w regionie o zrównoważonym rozwoju;
 - powinna wywrzeć korzystny wpływ na ogólne uwarunkowania rozwoju lotnictwa;
 - może stanowić odpowiedź na długoterminowy popyt na obszarze portu lotniczego w Lipsku.
- (132) W 1993 r. Izba Przemysłowo-Handlowa miast Halle i Dessau oraz Izba Przemysłowo-Handlowa miasta Lipsk opublikowały wspólne stanowisko w sprawie portu lotniczego. Obie Izby opowiedziały się między innymi za budową systemu dwóch pasów (każdy pas o długości 3 600 m) w celu zwiększenia przepustowości lotniska.
- (133) Po zjednoczeniu Niemiec inwestycje państwowe w infrastrukturę komunikacyjną w znacznym stopniu przyczyniły się do zmian struktury gospodarczej regionu. Komisja uznała konieczność wspierania regionu, którego części wciąż zaliczane są do obszarów celu pierwszego, ze względu na konieczność nadrobienia znacznych zapóźnień gospodarczych. Dzięki rozległym inwestycjom prywatnym i państwowym, zwłaszcza inwestycjom infrastrukturalnym, region stopniowo staje się konkurencyjny na rynku międzynarodowym.
- (134) Mimo to odsetek bezrobotnych w regionie wciąż jest dwukrotnie wyższy niż wynosi średnia Wspólnoty. Wskazuje to na fakt, że do wzmocnienia konkurencyjności i przyciągnięcia inwestorów niezbędne są w regionie inwestycje publiczne, przede wszystkim w zakresie poprawy infrastruktury. Tylko w ten sposób region może rzeczywiście przyczynić się do osiągnięcia wspólnotowych celów strategii lizbońskiej.

4.7.2. Pomoc dla DHL

- (135) IHK podkreśla, że modernizacja portu lotniczego jest procesem stałym i stopniowym, który został zapoczątkowany na początku lat 90. W trakcie czasochłonnej procedury każdy etap musiał zostać poddany ocenie publicznej oraz uzyskać niezbędne zatwierdzenie. Pas południowy został zaplanowany i zbudowany w tych właśnie okolicznościach i nie jest prawdą, że jego budowa została zaplanowana i zrealizowana z myślą o DHL.

4.8. Ryanair

- (136) Ryanair nie odnosi się szczegółowo do uwarunkowań przedmiotowej sprawy, ale ogranicza się raczej do uwag ogólnych. Przedsiębiorstwo to przypuszcza, że Komisja nie dysponuje pełną wiedzą na temat relacji pomiędzy

przewoźnikami lotniczymi a portem lotniczym oraz na temat najnowszych tendencji w dziedzinie transportu lotniczego. Zdaniem Ryanair jest to przyczyna sformułowania błędnych wniosków przez Komisję. Ryanair obawia się ponadto, że Komisja będzie starała się dodatkowo wzmocnić nieprzystające do rzeczywistości zasady, wynikające z decyzji w sprawie Charleroi i wytycznych z 2005 r.

4.9. Panalpina

- (137) Panalpina od ponad dziesięciu lat realizuje codzienne połączenia transportowe na trasie Lipsk-Moskwa; zamierza zlokalizować w Lipsku swoje centrum dystrybucyjne i liczy na uruchomienie połączeń z subkontynentem indyjskim i Dalekim Wschodem.

4.9.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (138) Panalpina obawia się, że wiele dużych portów lotniczych w Europie wykorzysta pozostającą do dyspozycji przepustowość na przewozy pasażerskie; dlatego właśnie przedsiębiorstwo to wybierze raczej port lotniczy, który koncentruje się na przewozach towarowych. Ponadto przedsiębiorstwo zwraca uwagę na fakt, że port lotniczy w Lipsku jest wprawdzie położony w centrum Europy, ale jednocześnie wystarczająco daleko wysunięty na wschód, aby skrócić czasy przelotów na trasach azjatyckich. Funkcjonowanie lotniska w trybie 24/7 odpowiada potrzebom globalnego łańcucha logistycznego i jest jedną z jego największych zalet.
- (139) Panalpina popiera zatem decyzję o rozbudowie portu lotniczego w Lipsku i przekształceniu go w lotnisko towarowe. Opowiada się również za stworzeniem infrastruktury, która także w przyszłości pozwoli zaoferować możliwość przeladunku przesyłek przez całą dobę. Przedsiębiorstwo jest przekonane, że z uwagi na obecność w porcie lotniczym w Lipsku odpowiedniej infrastruktury i usług, także inne przedsiębiorstwa zdecydują się na lokalizację na tym terenie swoich oddziałów, przyczyniając się w ten sposób do stworzenia nowych miejsc pracy. Panalpina jest również zdania, że jej dostęp do infrastruktury i nadbudowy na terenie portu lotniczego w Lipsku nie różni się od warunków dostępu innych uczestników rynku.

4.10. Jade Cargo International

4.10.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (140) Utworzenie nowych centrów dystrybucyjnych jest niezbędne wobec rosnących problemów z przepustowością lotnisk. Z uwagi na fakt, że należy wykluczyć możliwość prywatnego finansowania tej infrastruktury, Jade Cargo International wyraża zdziwienie wobec oczekiwań Komisji, zgodnie z którymi operator musi osiągnąć zyski, jakich spodziewałby się prywatny inwestor. Braki w zakresie infrastruktury miałyby bowiem negatywny wpływ nie tylko na wschodnie tereny Niemiec, ale także na całą Wspólnotę.

- (141) Przedsiębiorstwo Jade Cargo International uważa, że negatywna decyzja Komisji może stanowić zagrożenie dla egzystencji portu lotniczego w Lipsku, a także strategii handlowej przedsiębiorstwa. Odmowna decyzja Komisji miałaby również negatywny wpływ na inne gałęzie gospodarki. Jade Cargo International oczekuje zatem pozytywnej decyzji Komisji, ponieważ rozbudowa lotniska nie stanowi zakłócenia konkurencji, a leży w ogólnym interesie gospodarczym.

4.10.2. Pomoc dla DHL

- (142) Zgodnie z oświadczeniem Jade Cargo International budowa nowego pasa południowego miałaby korzystny wpływ na port lotniczy, stąd przedsiębiorstwo to nie może podzielić argumentacji Komisji, zgodnie z którą DHL jest jedynym beneficjentem budowy nowego pasa. Opinia Komisji jest tym bardziej niezrozumiała, że koordynacja operacji lotniczych podlega raczej Deutsche Flugsicherung, niż samej administracji portu lotniczego.

4.11. Condor

4.11.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (143) Condor zwraca uwagę na korzystne połączenia intermodalne. Przedsiębiorstwo uważa, że inwestycje w istniejące lotniska, połączone z siecią komunikacyjną (jak w przypadku portu lotniczego w Lipsku) oraz odpowiadające na zapotrzebowanie rynku są bardziej uzasadnione niż inwestycje w lotniska małe, niedysponujące niezbędnymi możliwościami.

4.11.2. Pomoc dla DHL

- (144) Z punktu widzenia polityki konkurencyjności Condor nie wnosi sprzeciwu względem inwestycji planowanych na terenie portu lotniczego w Lipsku. Nowoczesny system dwóch pasów lotniska będzie dostępny dla każdego potencjalnego użytkownika. Ze względu na wysoki popyt niezbędne jest bowiem stworzenie nowoczesnej i efektywnej infrastruktury.

4.12. Ruslan-Salis GmbH

4.12.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (145) Zgodnie z oświadczeniem spółki Ruslan-Salis (przedsiębiorstwa transportu lotniczego) żadne inne lotnisko w Niemczech, zwłaszcza na wschodzie kraju, nie jest tak dobrze przystosowane do wykonywania swoich zadań. Czynnikiem decydującym o wyborze tej właśnie lokalizacji były dla tego przedsiębiorstwa „pewny dostęp” oraz „zapewniona dyspozycyjność” niezbędnych zdolności transportowych.
- (146) O wyborze portu lotniczego w Lipsku zdecydowały również takie czynniki jak: system dwóch pasów, funkcjonowanie lotniska przez 24 godziny na dobę oraz bezpośrednie połączenie kolejowe i drogowe z każdym ważnym miejscem w Europie, a także zmodernizowany i przedłużony pas południowy.
- (147) W opinii Rusland-Salis pas południowy został zbudowany do powszechnego użytku, a nie jako „infrastruktura dedykowana”. Rozbudowa ta jest zatem niezbędna, aby

zapobiec brakom w zakresie przepustowości transportowych oraz konieczna dla wspierania rozwoju sektora przewozów lotniczych, a także osiągnięcia pozytywnych efektów ekonomicznych w regionie regionu Lipsk/Halle/Merseburg/Dessau.

4.1.2.2. Pomoc dla DHL

- (148) Rusland-Salis nie podziela opinii Komisji, zgodnie z którą pas południowy i rampa mają być użytkowane wyłącznie przez DHL. Przedsiębiorstwo sprzeciwia się założeniu, że finansowanie, budowa i funkcjonowanie pasa startowego jako „infrastruktury dedykowanej” związane były z komercyjną transakcją pomiędzy właścicielem a użytkownikiem infrastruktury, a transakcja ta podlega kontroli na tych samych zasadach, jak każda inna transakcja komercyjna. Ponadto, zdaniem przedsiębiorstwa, nie jest prawdą, że oczekiwany wzrost natężenia ruchu lotniczego — jako kluczowy argument na rzecz rozbudowy lotniska — został przytoczony wyłącznie ze względu na plany DHL.

- (149) Rusland-Salis korzysta z pasa południowego i wszystkich nowych elementów infrastruktury w takim samym stopniu, jak DHL i inni operatorzy. Żaden z użytkowników nie jest zatem traktowany na warunkach preferencyjnych. Budowa pasa południowego leży we wspólnym interesie wszystkich przedsiębiorstw transportu lotniczego zlokalizowanych w porcie lotniczym w Lipsku. Nie istnieją żadne przesłanki wskazujące na fakt, że infrastruktura została przekazana w użytkowanie DHL lub też że DHL cieszy się specjalnymi przywilejami.

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

4.1.3.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (150) Członkami BARIG są linie lotnicze działające na terytorium Niemiec. BARIG twierdzi, że Komisja zwracała już uwagę na znaczne przeciążenia występujące na największych lotniskach europejskich. Opinia ta dotyczy zwłaszcza sektora transportu lotniczego, gdzie wraz ze wzrostem natężenia towarowych przewozów lotniczych wzrasta także dysproporcja pomiędzy oferowaną przepustowością a popytem. Komisja w swoim komunikacie „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie” jednoznacznie ostrzega przed „kryzysem na rynku przepustowości lotniskowych”. Zdaniem BARIG negatywna decyzja Komisji zagroziłaby rentowności portu lotniczego.
- (151) W opinii BARIG wytyczne z 2005 r. nie mają zastosowania do portu lotniczego w Lipsku, ponieważ chodzi tu o rozbudowę lotniska, podczas gdy dokument ten odnosi się wyłącznie do konkurencji w zakresie przewozów pasażerskich.
- (152) Aby w nadchodzących latach sprostać zapotrzebowaniu w zakresie przepustowości, należy odpowiednio wcześniej rozbudować infrastrukturę służącą do obsługi lotniczych przewozów towarowych. Stworzenie i budowa lotnisk towarowych nie byłyby możliwe bez zaangażowania środków publicznych. Prywatni inwestorzy nie podjęliby się bowiem finansowania takich inwestycji.

4.14. Lufthansa AG

4.14.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (153) Lufthansa z zadowoleniem przyjmuje inwestycje planowane na terenie portu lotniczego w Lipsku, łącznie z budową nowego pasa południowego. Przedsiębiorstwo uznaje projekt za zgodny z zapotrzebowaniem i rentowny ekonomicznie. Lufthansa Cargo AG, spółka zależna Deutsche Lufthansa AG, zamierza realizować znaczną część połączeń towarowych na trasach z i do lotniska w Lipsku. Port lotniczy w Lipsku stanowi obok centrów logistycznych Lufthansy we Frankfurcie i Monachium bardzo atrakcyjną lokalizację.
- (154) Lufthansa AG zwraca uwagę na stale rosnące zapotrzebowanie rynku na przewozy towarowe oraz na prognozowany dla Niemiec wzrost gospodarczy na poziomie około 5,3 %. Warunkiem tych zmian jest jednak ciągły rozwój elementów infrastruktury, tak aby mogły one dotrzymać kroku wzrostowi gospodarczemu. Inwestycje planowane w porcie lotniczym w Lipsku spełniają wymogi obowiązujące w sektorze przewozów lotniczych. Dotyczą one niezbędnego zakresu oraz stopnia modernizacji infrastruktury. Przedmiotowe inwestycje umożliwiają ponadto dalszą ekspansję gospodarczą.
- (155) Równoległy przebieg pasów startowych umożliwia również optymalizację przepustowości, wskazaną z ekonomicznego punktu widzenia, a także ogólną poprawę w zakresie wydajności lotniska. Realizacja tych planów pozwala wszystkim użytkownikom infrastruktury na osiągnięcie wzrostu w perspektywie średnio- i długoterminowej.

4.15. Stowarzyszenie Przewoźników Towarowych Aircargo Club Deutschland (ACD)

4.15.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (156) Członkowie Stowarzyszenia Przewoźników Towarowych ACD (*Air Cargo Deutschland*) pełnią kierownicze funkcje w sektorze lotniczych przewozów towarowych. W nadchodzących latach spodziewają się oni dalszego znaczącego wzrostu w sektorze i wyrażają obawy, że obecna infrastruktura lotnisk nie będzie w stanie sprostać tym potrzebom.
- (157) ACD nie ma podstaw do stwierdzenia faktu zależności portu lotniczego w Lipsku od DHL, zwłaszcza że dynamiczny rozwój gospodarczy regionu Lipsk/Drezno wymaga efektywnie działającego portu lotniczego.

4.15.2. Pomoc dla DHL

4.16. Federalny Związek Niemieckich Towarzystw Lotniczych (BDF)

4.16.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (158) BDF (*Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften*) reprezentuje niemieckich przewoźników towarowych, czartero-

wych i niskokosztowych i jako taki popiera utworzenie na terenie portu lotniczego w Lipsku infrastruktury odpowiadającej zapotrzebowaniu rynkowemu. BDV zaprzecza stwierdzeniu, że na niektórych niemieckich lotniskach występują braki w zakresie przepustowości, natomiast na tym samym obszarze wciąż powstają nowe, niewielkie lotniska, które wprawdzie otrzymują znaczne wsparcie ze środków publicznych, ale muszą konkurować o klientów na rynku przewozów pasażerskich. Jednakże wsparcie dla portu lotniczego w Lipsku nie jest konieczne wyłącznie ze względu na dobro jednego użytkownika.

- (159) BDF jest zatem zdania, że państwowe inwestycje infrastrukturalne powinny stanowić korzyść dla całej gospodarki i przyczynić się do osiągnięcia długoterminowej rentowności — w niniejszym przypadku warunki te są zatem spełnione. W przedmiotowym przypadku istnieje bowiem rzeczywisty popyt ze strony klientów, tj. operatorów przewozów pasażerskich, a w szczególności towarowych.

4.17. Cargolux

- (160) Cargolux korzysta z portu lotniczego w Lipsku, chociaż nie jest to jego lotnisko docelowe, tzn. wykorzystuje je jako tzw. *offline-station*, we wszystkich swoich lotach międzykontynentalnych z Luksemburga. Cargolux przejeżdża w porcie lotniczym w Lipsku ładunek stanowiący 20,3 % całego wolumenu ładunku przesłanego z tego lotniska w 2006 r. Według własnych informacji spółka Cargolux jest jednym z największych operatorów przesyłek towarowych na terenie portu lotniczego w Lipsku, w znacznym zakresie korzystającym z istniejącej infrastruktury. Przedsiębiorstwo to uznaje się za bezpośredniego konkurenta DHL.

4.17.1. Pomoc dla portu lotniczego

- (161) W opinii Cargolux poprawa infrastruktury regionalnego portu lotniczego jest niezbędna dla rozwoju rynku przewozów towarowych w Europie (ze względu na wyczerpanie przepustowości dużych lotnisk pasażerskich). Mając na uwadze wysokość wymaganych inwestycji oraz długi okres zwrotu, inwestycje te mogą być finansowane jedynie ze środków publicznych. Cargolux z zadowoleniem przyjmuje finansowane ze środków publicznych inwestycje w lotniska regionalne, ponieważ przyczyniają się one do tworzenia miejsc pracy, wywierają korzystny wpływ na przemysł europejski oraz jego klientów, a także na porządek publiczny.

5. KOMENTARZ NIEMIEC DO UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (162) W swoim komentarzu odnośnie do uwag zainteresowanych stron Niemcy wskazują ponownie na przedstawione już argumenty, a także na fakt, że wszystkie strony opowiedziały się za rozbudową portu lotniczego. Żadna ze stron nie wniosła też sprzeciwu wobec uzgodnień z DHL.

6. OCENA POMOCY

6.1. Istnienie pomocy

(163) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub gałęziom produkcji, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

(164) Kryteria określone art. 87 ust. 1 są kryteriami łącznymi. W celu stwierdzenia, czy zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE należy zbadać, czy wszystkie poniższe warunki zostały spełnione. Wsparcie finansowe

- a) stanowi wsparcie państwa lub jest przyznawane ze środków państwowych;
- b) sprzyja określonym przedsiębiorstwom lub gałęziom produkcji;
- c) prowadzi do zakłócenia konkurencji lub grozi jej zakłóceniem; oraz
- d) wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.1. Istnienie pomocy państwa dla portu lotniczego — wkład kapitałowy

(165) W celu stwierdzenia, czy zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE należy zbadać, czy zostały spełnione wszystkie cztery warunki.

6.1.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa

(166) Należy zbadać, czy port lotniczy w Lipsku spełnia definicję przedsiębiorstwa w rozumieniu wspólnotowego prawa ochrony konkurencji.

(167) W pierwszym rzędzie należy zatem wykazać, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje wszystkie jednostki prowadzące działalność gospodarczą niezależnie od ich formy prawnej i sposobu finansowania⁽²⁵⁾; działalność gospodarczą stanowi każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług

na danym rynku⁽²⁶⁾. Dla stwierdzenia istnienia pomocy państwa kwestią decydującą jest pytanie, czy beneficjent prowadzi działalność gospodarczą⁽²⁷⁾.

(168) Do niedawna rozwój lotnisk często odpowiadał jedynie wymogom planowania przestrzennego lub, w określonych przypadkach, wymogom militarnym. Funkcjonowanie lotnisk organizowano tak, by odpowiadało strukturze administracji publicznej, a nie podmiotu gospodarczego. Konkurencja pomiędzy lotniskami a operatorami lotniczymi była dotychczas znikoma. Liberalizacja ruchu lotniczego przyczyniła się do wzrostu liczby linii lotniczych obsługujących większą liczbę lotnisk, co wpłynęło na ożywienie konkurencji pomiędzy portami lotniczymi. W tych okolicznościach finansowanie portów lotniczych i ich infrastruktury było uznawane za domenę państwa i nie budziło w zasadzie żadnych wątpliwości dotyczących zasadności pomocy ze strony państwa.

(169) Uwarunkowania te uległy jednak zmianie w ostatnich latach. Wprawdzie planowanie przestrzenne i struktura administracji publicznej wciąż odgrywają pewną rolę, ale w wielu przypadkach odpowiedzialność za funkcjonowanie lotnisk została przeniesiona przez państwo na szczebel regionalny, a zarządzanie nimi powierzono częściowo instytucjom publicznym, a częściowo przedsiębiorstwom prywatnym. Proces przejmowania portów lotniczych przez sektor prywatny przybierał zazwyczaj formę prywatyzacji lub stopniowego otwierania kapitału. W ostatnich latach fundusze *private equity*, a także fundusze inwestycyjne oraz emerytalne wykazywały zwiększone zainteresowanie zakupem portów lotniczych.

(170) W związku z tym w ostatnich latach dokonały się podstawowe zmiany organizacyjne w przemyśle lotniczym Wspólnoty, będące odzwierciedleniem nie tylko żywego zainteresowania sektorem lotniczym ze strony inwestorów prywatnych, ale również zmiany postawy władz publicznych wobec udziału sektora prywatnego w rozwoju portów lotniczych. Rozwój ten doprowadził do większego zróżnicowania i złożoności funkcji pełnionych przez porty lotnicze.

(171) Przemiany, jakie zaszły w ostatnich latach, spowodowały także zmianę relacji ekonomicznych pomiędzy lotniskami. W przeszłości zarządzanie portami lotniczymi koncentrowało się przede wszystkim na infrastrukturze, zapewnieniu dostępności oraz na rozwoju przestrzennym, natomiast w ostatnich latach coraz więcej lotnisk stawia przed sobą cele gospodarcze i konkuruje na rynku operacji lotniczych.

(172) Dlatego ocena prawna działalności sektora lotniczego w aspekcie przepisów o pomocy państwa musi uwzględnić zmianę charakteru działalności portów lotniczych. Nie można dłużej uznawać budowy i eksploatacji portów lotniczych za zadanie administracji publicznej, jako sektora nieobjętego kontrolą pomocy państwa.

⁽²⁵⁾ Wyrok z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-35/96, *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1998, s. I-3851, motyw 36; wyrok z dnia 23 kwietnia 1991 r. w sprawie C-41/90, *Höfner i Elser*, Rec. 1991, s. I-1979, motyw 21; wyrok z dnia 16 listopada 1995 r. w sprawie C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances i in. przeciwko francuskiemu Ministerstwu Rolnictwa i Rybołówstwa*, Rec. 1995, s. I-4013, motyw 14; wyrok z dnia 11 grudnia 1997 r. w sprawie C-55/96, *Job Centre coop.arl.*, Rec. 1997, s. I-7119, motyw 21.

⁽²⁶⁾ Wyrok z dnia 16 grudnia 1987 r. w sprawie 118/85, *Komisja przeciwko Włochom*, Rec. 1987, s. 2599, motyw 7; w sprawie C-35/96, op.cit., motyw 36.

⁽²⁷⁾ Zgodnie z orzecznictwem Trybunału działalność gospodarczą stanowi każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na danym rynku. Zob. sprawa C-35/96, op.cit., jak i wyrok z dnia 12 września 2000 r. w sprawie C-180/98 do 184/98, *Pavlov i in.*, Rec. str. I-6451.

- (173) Oceniając kwestię, czy funkcjonowanie portu lotniczego stanowi taką działalność, Europejski Trybunał Sprawiedliwości w sprawie „*Aéroports de Paris*” orzekł prawomocnie, że działalność polegająca na zarządzaniu i użytkowaniu portów lotniczych, obejmująca świadczenie usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych oraz różnych podmiotów świadczących usługi w obrębie portu lotniczego, stanowi działalność gospodarczą, gdyż „polega ona na udostępnieniu przedsiębiorstwom lotniczym oraz różnym podmiotom świadczącym usługi urządzeń portu lotniczego w zamian za zapłatę należności, a jeśli urządzenia te stanowią własność publiczną, nie wchodzi w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej i należy je oddzielić od wykonywania tych zadań”⁽²⁸⁾. Tak więc zarządzający portem lotniczym, wykonuje, z zasady, działalność gospodarczą w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, do której stosuje się postanowienia dotyczące pomocy państwa.
- (174) Wobec rozwoju tego sektora zastosowanie rozwiązania proponowanego przez Komisję zostało na mocy wytycznych z roku 2005 rozszerzone na wszystkie typy lotnisk, w tym także na lotniska średniej wielkości (jak lotnisko, będące przedmiotem rozpatrywanej tu decyzji). Ze względu na kontekst zmian, jakie zaszły w ostatnich latach, Komisja jest zdania, że nie można a priori wykluczyć stosowania przepisów o pomocy państwa do portów lotniczych od roku 2000.
- (175) W decyzji w sprawie „*Aéroports de Paris*” uznaje się, że jeśli w danym porcie lotniczym prowadzona jest działalność gospodarcza, niezależnie od statusu prawnego portu lotniczego i sposobu jego finansowania, jest on przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, i stosowane są wobec niego postanowienia Traktatu dotyczące pomocy państwa⁽²⁹⁾.
- (176) Na podstawie wyroku Trybunału w tej sprawie, zgodnie z którym zarządzanie i użytkowanie portu lotniczego stanowi działalność gospodarczą, Komisja stwierdziła, że od momentu wydania wyroku do tego sektora stosuje się przepisy o pomocy państwa. Stąd niniejsza decyzja nie stosuje wytycznych z 2005 r. wstecz, jak twierdzą Niemcy, ale ma na celu jedynie wyjaśnienie (stosowane ad vitam aeternam) przez Trybunał Sprawiedliwości podstawowej koncepcji pomocy⁽³⁰⁾.
- (177) W przedmiotowej sprawie należy stwierdzić, że infrastruktura będąca przedmiotem niniejszej decyzji, jest zarządzana przez operatora portu lotniczego w sposób komercyjny i dlatego stanowi infrastrukturę wykorzystywaną komercyjnie. Operator portu lotniczego będzie pobierał za użytkowanie przedmiotowej infrastruktury opłaty i nie udostępni jej nieodpłatnie w interesie publicznym.
- (178) Jednak niezależnie od statusu prawnego portu lotniczego nie każdy rodzaj działalności wykonywanej przez zarządzającego portem ma charakter gospodarczy. Konieczne jest dokonanie rozróżnienia między tymi rodzajami działalności i ustalenie, w jakim stopniu mają one charakter gospodarczy, a w jakim nie⁽³¹⁾.
- (179) Jak to zaznacza Trybunał, działania wchodzące zwykle w zakres kompetencji państwa, w wykonywaniu jego prerogatyw władzy publicznej, nie mają charakteru gospodarczego i nie wchodzi w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa. Do tych obszarów zalicza się działania związane z bezpieczeństwem, kontrolą ruchu lotniczego, policją, służbą celną, itp.⁽³²⁾. Finansowanie służy wyłącznie do rekompensaty kosztów generowanych przez te działania i nie może być wykorzystane na rzecz pozostałych działań mających charakter gospodarczy⁽³³⁾.
- (180) Zgodnie z utrwaloną praktyką Komisji⁽³²⁾ finansowanie działań lub infrastruktury z zakresu bezpieczeństwa i porządku publicznego nie stanowi pomocy państwa. Dlatego infrastruktura potrzebna na przykład do zapewnienia bezpieczeństwa lub nadzorowania operacji lotniczych i przestrzeni powietrznej może być finansowana ze środków publicznych⁽³⁴⁾.
- (181) W niniejszym przypadku bieżące straty portu lotniczego oraz inwestycje infrastrukturalne powinny być finansowane przez akcjonariuszy publicznych oraz z kredytów długoterminowych. Rozbudowa pasa południowego i jego nowy przebieg powinny wzmocnić pozycję portu lotniczego na rynku przewozów lotniczych. Dlatego też określone inwestycje mogą wchodzić w zakres działań władz publicznych. Inwestycje, które w opinii Niemiec wchodzi w zakres kompetencji władz publicznych, zostały określone w motywach 58 i nast.
- (182) Po przeanalizowaniu przedstawionych przez Niemcy danych dotyczących kosztów inwestycji i zarządzania pasem południowym można stwierdzić, że w przedmiotowej sprawie określone koszty wchodzi w zakres działań publicznych. Koszty te odnoszą się do działań w obszarze bezpieczeństwa i policji, środków w zakresie ochrony przeciwpożarowej i bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa eksploatacji, a także do zobowiązań wobec Niemieckich Służb Meteorologicznych (Deutscher Wetterdienst) oraz Niemieckiego Zarządu Ruchu Lotniczego (Deutsche Flugsicherung). Ponadto istnieje możliwość pobrania od użytkowników portu lotniczego opłat przeznaczonych na określone działania ze strony państwa.

⁽³¹⁾ Wzrok z dnia 19 stycznia 1994 r. w sprawie C-364/92, *SAT Fluggesellschaft mbH przeciwko Eurocontrol*, Rec. 1994, s. I-43.

⁽³²⁾ Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r., N 309/02, *Bezpieczeństwo lotnicze —rekompensata kosztów w następstwie zamachów z 11 września 2001 r.*

⁽³³⁾ Wyrok z dnia 18 marca 1998 r. w sprawie C-343/95, *Diego Cali & Figli przeciwko Servizi Ecologici Porto di Genova*, Rec. 1997, s. I-1547. Decyzja Komisji z dnia 19 marca 2003 r., N 309/02, *Dotowanie zarządów portów w wykonywaniu zadań wchodzących w zakres kompetencji władzy publicznej.*

⁽³⁴⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 7 marca 2003 r., N 620/06, *Utworzenie regionalnego portu lotniczego Memmingen — Niemcy*, Dz.U. C 135 z 19.6.2007, s. 8.

⁽²⁸⁾ Wyrok w sprawie *Aéroports de Paris*, op.cit., motyw 121 z dalszymi odniesieniami.

⁽²⁹⁾ Wzrok z dnia 17 lutego 1993 r., sprawy połączone C-159/91 i C-160/91, *Poucet przeciwko AGV und Pistre przeciwko Cancava*, Rec. 1993, s. I-637.

⁽³⁰⁾ Wyrok sądu pierwszej instancji Wspólnot Europejskich z dnia 12 lutego 2000 r. w sprawie T-289/03, *BUPA przeciwko Komisji*, dotychczas nieopublikowany, motywy 157–160.

(183) Tym samym, jak objaśniono w powyższym motywie, w zakresie, w jakim odnośne koszty wchodzą w zakres kompetencji publicznych, nie można ich uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Nawet jeżeli Komisja uzna argumentację Niemiec, że kosztów tych w żadnym wypadku nie można uznać za pomoc państwa, końcowa ocena niniejszej sprawy pozostanie bez zmian. Nawet jeśli koszty te stanowią pomoc państwa, to należałoby je uznać za pomoc dopuszczalną (zob. motyw 254 i nast.). Dlatego też kwestia ta nie wymaga oceny końcowej.

6.1.1.2. Zasoby państwowe i możliwość ich przypisania państwu

(184) Jak stwierdził Trybunał Sprawiedliwości⁽³⁵⁾, pomoc w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE kwalifikuje się jako pomoc państwa, jeśli jest bezpośrednio lub pośrednio finansowana przez państwo lub z zasobów państwowych.

(185) W przedmiotowej sprawie państwo sprawowało w sposób ciągły kontrolę pośrednią lub bezpośrednią nad odnośnymi środkami. Flughafen Leipzig sfinansowało rozbudowę z wkładów kapitałowych akcjonariuszy publicznych i otrzymało długoterminową pożyczkę od swojej spółki dominującej MFAG, pozostającej wyłączną własnością władz publicznych.

(186) Decyzję o przyznaniu środków państwowych należy przypisać administracji publicznej. Zarząd MFAG, przedsiębiorstwa państwowego, wyjaśnił, że w finansowanie rozbudowy lotniska zaangażowane zostały środki własne w wystarczającej kwocie. Członkami zarządu MFAG są przeważnie przedstawiciele administracji państwowej (np. minister finansów kraju związkowego, burmistrz itd.).

6.1.1.3. Korzyści gospodarcze

(187) Dzięki wkładom kapitałowym wymienionym w motywie 185 oraz pożyczkom udzielonym przez akcjonariuszy publicznych, koszty inwestycji, jakie zwykle ponosi operator portu lotniczego, zostają zmniejszone w taki sposób, że stanowi to dla portu lotniczego konkretną korzyść.

(188) Wykazanie, że w przedmiotowej sprawie zasada inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej została zachowana, umożliwiłoby udowodnienie, że wkład kapitałowy przyznany na rzecz Flughafen Leipzig nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

(189) Ponadto Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił w wyroku w sprawie *Marine Stardust*, że „środków, które państwo przyznaje w sposób pośredni lub bezpośredni na rzecz przedsiębiorstw na warunkach odpowiadających zwyczajowym warunkom gospodarki rynkowej, nie uznaje się za pomoc państwa”⁽³⁶⁾.

(190) Należy zatem zbadać, czy akcjonariusze lotniska, finansując rozbudowę portu lotniczego w Lipsku działali zgodnie z zasadą inwestora w warunkach gospodarki rynkowej. Ponadto należy zbadać, czy prywatny inwestor, działający w warunkach gospodarki rynkowej, zaakceptowałby nowy przebieg pasa południowego na warunkach handlowych, jednakowych lub porównywalnych z warunkami zaakceptowanymi przez MFAG.

(191) Należy przy tym mieć na uwadze następujący fakt: „w przypadku działań inwestora prywatnego, z którym należy porównać interwencję inwestora publicznego realizującego cele polityczne i gospodarcze, nie należy bezwzględnie brać pod uwagę zachowania przeciętnego inwestora, lokującego środki w celu uzyskania zysku w stosunkowo krótkim okresie czasu, ale raczej należy uwzględnić zachowanie prywatnego holdingu lub grupy prywatnych inwestorów realizujących globalną lub sektorową politykę strukturalną i kierujących się kryterium rentowności w dłuższej perspektywie czasowej”⁽³⁷⁾.

(192) W przedmiotowej sprawie dotyczącej inwestycji środków w nowy pas południowy, Niemcy wyraźnie kwestionują możliwość zastosowania zasady prywatnego inwestora. Twierdzą, że zasady tej nie stosuje się do infrastruktury komunikacyjnej, ponieważ w tym przypadku nie istnieją inwestorzy prywatni, z którymi można porównać inwestora publicznego. W opinii Niemiec prywatni inwestorzy nie byłoby zainteresowani inwestycją w lotniska, tym bardziej w sytuacji, kiedy niezbędne są szeroko zakrojone prace nad rozbudową infrastruktury.

(193) Nie można zgodzić się z tą argumentacją. Nie da się bowiem wykluczyć stosowania zasady prywatnego inwestora jedynie ze względu na fakt, że sektor prywatny nie jest zaangażowany w finansowanie infrastruktury portu lotniczego⁽³⁸⁾. Trudna sytuacja gospodarcza nie zwalnia inwestora publicznego z obowiązku podejmowania rozważnych decyzji, czyli zachowania porównywalnego z zachowaniem inwestora prywatnego w identycznej sytuacji.

(194) Wyrokiem w sprawie *Stardust Marine* Trybunał stwierdza, że „aby zbadać, czy państwo zachowało się jak domniemany inwestor prywatny należy jego działania osadzić w kontekście czasowym, w którym stosowano środki wsparcia finansowego, tak aby móc ocenić, czy decyzje państwa były uzasadnione pod względem gospodarczym. Ponadto należy powstrzymać się od wydawania ocen dotyczących sytuacji późniejszej”⁽³⁹⁾.

⁽³⁵⁾ Zob. wyrok z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99, *Francja przeciwko Komisji (Stardust Marine)*, Rec. 2002, s. I-4397.

⁽³⁶⁾ Wyrok w sprawie *Stardust Marine*, motyw 69.

⁽³⁷⁾ Wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-350/89, *Włochy przeciwko Komisji (Alfa Romeo)*, Rec. 1991, s. I-1603, motyw 20.

⁽³⁸⁾ Jest to niezgodne z rzeczywistością, zob. przykładowo budowę portu lotniczego w Hiszpanii w Ciudad Real pozostającego własnością prywatną.

⁽³⁹⁾ Wyrok w sprawie *Stardust Marine*, motyw 71.

- (195) Decydujący jest w tym przypadku moment, w którym podjęto decyzję o sfinansowaniu inwestycji. Zastosowanie zasady inwestora w warunkach gospodarki rynkowej nie odnosi się do wytycznych z 2005 r., ale do utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości oraz decyzji Komisji⁽⁴⁰⁾.
- (196) Niezależnie od stanowiska Niemiec, w celu zbadania spełnienia zasady inwestora prywatnego, Komisja musi przyjąć punkt widzenia badanej instytucji publicznej w momencie podejmowania decyzji.
- (197) W październiku 2004 r., kiedy to Flughafen Leipzig podjęło decyzję o rozpoczęciu prac na terenie pasa południowego, DHL nie było jeszcze prawomocnie zobowiązane do ulokowania swojej sortowni przesyłek lotniczych na terenie lotniska. Poniżej podjęto ostrożną ocenę rentowności przedsięwzięcia i przedstawiono porównanie między scenariuszem „status quo” a scenariuszem „Rozbudowa bez udziału DHL”, przy czym prognozy te nie uwzględniły realizacji scenariusza „Rozbudowa przy udziale DHL”.
- (198) Niemcy są zdania, że Flughafen Leipzig zastosowało się do zasady prywatnego inwestora. Niemcy argumentują, że zmiana przebiegu pasa południowego pozwoliła zredukować straty ponoszone przez Flughafen Leipzig oraz przyczyniła się do rentowności lotniska w średniej lub długiej perspektywie czasowej.
- (199) Niemcy muszą zatem udowodnić, że administracja publiczna zastosowała się do zasady prywatnego inwestora. Zgodnie z informacjami przedłożonymi Komisji nie można jednoznacznie stwierdzić, czy zmiana przebiegu pasa południowego oznaczała rozwiązanie korzystne z ekonomicznego punktu widzenia.
- (200) Inwestor prywatny podejmuje decyzje na podstawie oczekiwanego zysku z kapitału⁽⁴¹⁾. Zasadę prywatnego inwestora uznaje się zazwyczaj za zachowaną, gdy struktura i spodziewany rozwój przedsiębiorstwa pozwalają spodziewać się zwykłego zysku w formie dywidendy lub przyrostu kapitału, proporcjonalnych do zysków uzyskiwanych przez porównywalne przedsiębiorstwo prywatne w odpowiednim okresie czasu.
- (201) Przy tym pozytywny wpływ inwestycji na gospodarczy rozwój regionu, w którym zlokalizowany jest port lotniczy nie tu odgrywa żadnej roli, ponieważ Komisja podczas badania, czy przedmiotowy środek stanowi pomoc publiczną sprawdza, czy „w podobnych okolicznościach inwestor prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zysku, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym lub związanych z polityką regionalną czy sektorową, dokonałby podobnego wkładu”⁽⁴²⁾.
- (202) Już w swojej decyzji w sprawie „Charleroi” Komisja stwierdziła, że: „za działanie niezgodne z zasadą inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej uznaje się przyjęcie przez operatora portu lotniczego zobowiązań, co do których nie ma pewności, że mają one na celu osiągnięcie w określonym okresie czasu odpowiednich korzyści z operacji lotniczych. Oczywiście pozytywny wpływ na gospodarkę regionu, w którym położone jest lotnisko nie jest uwzględniany podczas formułowania oceny, czy interwencja zawiera elementy pomocy państwa”⁽⁴³⁾.
- (203) Trybunał ocenił w orzeczeniu w sprawach C-234/84 i C-303/88, że „prywatny akcjonariusz może w sposób rozsądny dokonać na rzecz przedsiębiorstwa wkładu kapitałowego niezbędnego do zapewnienia ciągłości jego funkcjonowania, jeśli znajduje się ono w przejściowych trudnościach, ale — po ewentualnej restrukturyzacji — może odzyskać rentowność”⁽⁴⁴⁾. Trybunał wskazuje jednak, że jeśli „inwestor publiczny, decydując się na dokonanie wkładu kapitałowego, rezygnuje jednak ze spodziewanych zysków, to wkład taki należy uznać za pomoc państwa”⁽⁴⁵⁾.
- (204) Niemcy przedstawiły biznesplan rozbudowy południowego pasa startowego. Na podstawie zawartych w nim danych dotyczących bilansu zysków i strat można ocenić, czy Flughafen Leipzig w aspekcie finansowania, budowy i użytkowania pasa południowego postępuje zgodnie z zasadą inwestora prywatnego.
- (205) Niemcy przedstawiły biznesplan w odniesieniu do trzech różnych scenariuszy:
- „Rozbudowa przy udziale DHL”: pas południowy zostaje przebudowany, a DHL zlokalizuje centrum dystrybucyjne na terenie portu lotniczego w Lipsku.
 - „Status quo”: pas południowy nie zostaje poddany modernizacji, a jego przebieg pozostanie bez zmian.
 - „Rozbudowa bez udziału DHL”: pas południowy zostaje przebudowany, a DHL nie zlokalizuje centrum dystrybucyjnego na terenie portu lotniczego w Lipsku.
- (206) Wszystkie ww. biznesplany opierają się na niżej przytoczonych założeniach zysków i strat, które zostały przedłożone przez Niemcy na lata 2006–2042. Nie oszacowano przy tym wartości ostatecznej po 2042 r. (zob. także motyw 236 i nast.).
- (207) Jak wyjaśniono w motywie 197, badanie zgodności inwestycji z zasadą inwestora w warunkach gospodarki rynkowej nie może uwzględnić scenariusza „Rozbudowa przy udziale DHL”.

⁽⁴⁰⁾ Zob. wywód w motywach 166–180.

⁽⁴¹⁾ Wyroki sądu pierwszej instancji z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-296/97, *Alitalia przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. II-3871, motyw 84; w sprawie C-305/89, op.cit., motyw 20.

⁽⁴²⁾ Zob. wytyczne z roku 2005, motyw 46.

⁽⁴³⁾ Decyzja Komisji z dnia 12 lutego 2004 r., C-516/04, motyw 169.

⁽⁴⁴⁾ Wyrok z dnia 10 lipca 1986 r. w sprawie C-234/84, *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. 1986, s. 2263, motyw 15 i wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-303/88, *Włochy przeciwko Komisji*, Rec. 1991, s. I-1433, motyw 21.

⁽⁴⁵⁾ Wyrok w sprawie C-303/88, op.cit., motyw 22.

- (208) Prognozowana dynamika wzrostu obrotów w przypadku realizacji scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL” opiera się na poniższych przesłankach: inwestor wychodzi z założenia, że w 2012 r. na skutek ograniczeń dotyczących nocnych lotów w porcie lotniczym Frankfurt nad Menem oraz ograniczeń przepustowości na pozostałych lotniskach dojdzie do zmiany lokalizacji i związanego z tym wzrostu poziomu dochodów w latach 2013–2018. Planowaną rozbudowę uznano za niezbędną dla uzyskania wystarczającej przepustowości lotniska wobec spodziewanego wzrostu obsługiwanego tonażu ładunków lotniczych. Za powód inwestycji podaje się wprawdzie rosnący popyt na rynku lotniczych przewozów towarowych, ale twierdzenie to nie zostało uzasadnione odpowiednią analizą kosztów i korzyści.
- (209) W momencie podjęcia decyzji o budowie nowego pasa południowego należało liczyć się z ryzykiem osiągnięcia nadmiernej przepustowości. Pokrycie kosztów powstałych na skutek osiągnięcia nadmiernej przepustowości (np. bez udziału DHL) nie byłoby możliwe. Przedstawione obliczenia wskazują, że ryzyko to nie zostało wzięte pod uwagę.
- (210) W poniższej tabeli ⁽⁴⁶⁾ przedstawiono analizę przepływów środków finansowych dla scenariuszy „status quo” i „Rozbudowa bez udziału DHL”. Obliczenia te opierają się na biznesplanach przedłożonych przez Niemcy. Dokumenty te zakładają minimalne tempo wzrostu tonażu ładunków lotniczych w wysokości 3 %.

Tabela 8

Analiza przepływów środków finansowych

(w mln EUR)

Obliczenia przepływów środków (*)	(A) Lotnisko Status Quo	(B) Lotnisko Rozbudowa bez udziału DHL	(C) = (B) — (A) Pas południowy bez DHL
(1) EBITDA (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA środki bezpieczeństwa	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006–2042) skorygowane (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) koszty inwestycyjne (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(5) koszty inwestycyjne — środki bezpieczeństwa (2006–2042)	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Różnice w analizie przepływu środków w niniejszej decyzji oraz w decyzji o wszczęciu postępowania można wyjaśnić w następujący sposób: w decyzji o wszczęciu postępowania zdyskontowano zyski i koszty na 2006 r., natomiast przedłożone obliczenia zakładają rok 2005 jako rok referencyjny, ponieważ decyzja o budowie pasa startowego została podjęta w listopadzie 2004 r., a budowa rozpoczęła się z początkiem 2005 r. Ze stanowiska Niemiec wobec decyzji o wszczęciu postępowania Komisja powzięła informację, że w 2005 r. powstały dodatkowe koszty inwestycji w wysokości [...] EUR, które dodatkowo podwyższyły straty w przepływach środków. Koszty tych inwestycji zostały uwzględnione.

(w mln EUR)

Obliczenia przepływów środków (*)	(A) Lotnisko Status Quo	(B) Lotnisko Rozbudowa bez udziału DHL	(C) = (B) — (A) Pas południowy bez DHL
(6) koszty inwestycyjne 2005	[...]	[...]	[...]
(7) przepływy środków 2005–2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(*) Wszystkie wartości zdyskontowane na rok 2005; stopa dyskontowa = 6,5 %.

- (211) W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że Komisja dokonując analizy przepływów środków uwzględniła łączne koszty inwestycji w środki bezpieczeństwa oraz koszty operacji lotniczych. Jak wyjaśniono w motywach 180 i 183, niektóre wydatki (na operacje lotnicze i inwestycje) mogą wchodzić w zakres działań administracji publicznej.
- (212) Niezależnie od tego, przepływy środków portu lotniczego w okresie 2005–2042 wynoszą łącznie około [przepływy negatywne] EUR. Dlatego nie należy przypuszczać, że prywatny inwestor podjąłby decyzję o inwestycji w budowę pasa startowego.
- (213) Analiza wskazuje, że w przypadku realizacji scenariusza B przepływy są niższe o około [100–200] mln EUR, niż w przypadku scenariusza A. Budowa pasa południowego efektywnie zmniejsza wysokość środków przeznaczonych na finansowanie obecnej infrastruktury.
- (214) Ponieważ port lotniczy finansuje już istniejące środki trwałe o wartości około 642 mln EUR (wartość księgowa w 2005 r.), nie jest w stanie osiągnąć zysku EBITDA, niezbędnego do pokrycia łącznych kosztów w przypadku realizacji scenariusza B. Na podstawie przedłożonej analizy przepływów środków nie można założyć, że eksploatacja portu lotniczego w Lipsku będzie przyszłości opłacalna. Dlatego założenie, że prywatny inwestor podjąłby decyzję o inwestycji w budowę pasa startowego w przypadku realizacji scenariusza B, jest nieuzasadnione.
- (215) Z powyższego wynika zatem, że administracja publiczna nie spodziewa się osiągnięcia rentowności przewidywanych inwestycji, a ponadto pomimo że zamierza uczynić lotnisko instytucją zarządzaną ekonomicznie i atrakcyjną dla użytkowników, nie kieruje się przy tym osiągnięciem rentowności w dłuższej perspektywie czasowej ⁽⁴⁷⁾. Finansowanie ze środków publicznych ma raczej na celu, jak wyraźnie przedstawiły to Niemcy, rozwój regionu, poprawę jego dostępności, stworzenie nowych miejsc pracy oraz ochronę środowiska (np. redukcję natężenia hałasu).

⁽⁴⁷⁾ Wyrok w sprawie C-305/89, *Włochy przeciwko Komisji (Alfa Romeo)*, op. cit., motyw 20.

(216) Należy zatem przyjąć, że w przedmiotowej sprawie prywatny inwestor, w tym również działający w ramach większej grupy o mocniejszych powiązaniach ekonomicznych, w zwykłych warunkach rynkowych nie mógłby przyjąć, że osiągnie rozsądny zwrot zainwestowanych środków.

(217) W tych okolicznościach można zatem przypuszczać, że prywatny inwestor, nawet gdyby stosowałby daleko idącą strategię zysków długo- a nie krótkoterminowych, w zwykłych warunkach rynkowych nie zdecydowałby się na dokonanie kwestionowanych wkładów kapitałowych.

(218) Bez uszczerbku dla wyżej wymienionych argumentów i przedstawionych wniosków należy zwrócić uwagę na fakt, że przyjęta przez Niemcy dla celów analizy stopa procentowa 6,5 % (zob. motyw 117) zakłada bardzo niską stawkę za ryzyko w wysokości około 3,25 %, w oparciu o czynnik beta 0,65. Czynnik beta 0,65 oznacza, że w przypadku spadku łącznej wartości rynkowej o 1 %, wartość inwestycji zmniejszy się o 0,65 %, co wskazuje na ryzyko narzutu kapitałowego na całym rynku kapitałowym i tym samym na niższe ryzyko.

(219) Należy w tym miejscu również stwierdzić, że w oparciu o dane statystyczne niektórzy specjaliści przyjmują dla rozwoju sektora transportowego czynnik beta w wysokości 0,81–1,26⁽⁴⁸⁾. Czynniki beta są obliczane dla lotnisk międzynarodowych (przede wszystkim dla centrów dystrybucyjnych), które, jako notowane na giełdzie, posiadają dobry dostęp do rynków kapitałowych. W opinii Komisji inwestycje w lotniska średniej wielkości, takie jak lotnisko rozpatrywane w przedmiotowej sprawie, wiążą się z większym ryzykiem, właśnie ze względu na wielkość tych portów lotniczych. W przedmiotowej sprawie port lotniczy pozostaje własnością państwa i ma ograniczony dostęp do rynku kapitałowego. Ponadto lotnisko jest zależne od wsparcia akcjonariuszy publicznych. Dlatego Komisja jest zdania, że oprócz wyższego czynnika beta, Niemcy powinny były uwzględnić w obliczeniach tzw. stawkę za niewypłacalność, która jednak nie została ujęta w analizie. W przeciwnym wypadku stopy procentowe byłyby wyższe, a bieżąca wartość netto przepływów środków niższa.

6.1.1.4. Specyficzność

(220) W rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE środki kwalifikują się jako pomoc państwa, jeśli sprzyjają określonym przedsiębiorstwom lub gałęziom produkcji. W niniejszym przypadku należy stwierdzić, że kwestionowane korzyści przyznano jedynie na rzecz Flughafen Leipzig. Ze środków publicznych finansowany jest projekt indywidualny. Wkłady kapitałowe pochodzące z zasobów publicznych nie zostały przyznane na rzecz żadnego konkurencyjnego portu lotniczego. Dlatego też w przedmiotowej sprawie zastosowano środek selektywny w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

6.1.1.5. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

(221) Jeśli pomoc państwa członkowskiego wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa wobec jego konkurentów w handlu wewnątrzspółnotowym, należy uznać, że środek ten wywarł negatywny wpływ na ich konkurencyjność. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁴⁹⁾ stwierdza się istnienie środków wpływających na zakłócenie konkurencji już w momencie wejścia beneficjenta pomocy na konkurencyjny rynek.

(222) Jak wykazano w motywie 166 i nast., zarządzanie portem lotniczym stanowi działalność gospodarczą. Konkurencja ma miejsce nie tylko pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, ale także pomiędzy poszczególnymi portami lotniczymi. Przedmiotowa sprawa dotyczy m.in. przedsiębiorstw, które oferują korzystanie z niezbędnej infrastruktury, aby następnie rozpocząć działalność jako centrum dystrybucyjne lotniczych przewozów towarowych.

(223) Każda forma wsparcia ekonomicznego portu lotniczego w Lipsku, w tym także w postaci finansowania budowy pasa południowego, wzmocni jego pozycję na europejskim rynku usług lotniczych. W związku z tym badany przypadek udzielenia wsparcia finansowego ze środków publicznych może zakłócać konkurencję i mieć niekorzystny wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi.

6.1.1.6. Podsumowanie

(224) Z wymienionych powyżej przyczyn należy stwierdzić, że finansowanie ze środków publicznych rozbudowy pasa południowego portu lotniczego w Lipsku stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

6.1.2. Istnienie pomocy państwa dla portu lotniczego — umowa ramowa i poręczenie

(225) Jak przedstawiono w decyzji o wszczęciu postępowania (motywy 42–46), w opinii Komisji środki podlegające badaniu zostały sfinansowane ze środków publicznych, w związku z czym możliwe są zakłócenia konkurencji.

6.1.2.1. Transfer środków publicznych

(226) Pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą formę korzyści, finansowaną w sposób pośredni lub bezpośredni sposób ze środków publicznych, przyznaną przez samo państwo lub jego organy realizujące zadania powierzone przez państwo.

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

⁽⁴⁹⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie T-214/95, *Vlaams Gewest przeciwko Komisji*, Rec. 1998, s. II-717.

(227) Jest oczywiste, że umowa ramowa i poręczenie podlegają finansowaniu ze środków publicznych, a decyzje o przyznaniu tych środków należy przypisać administracji państwowej. Zarząd MFAG zezwolił w dniu 3 czerwca 2004 r. na zawarcie umowy ramowej. Członkami zarządu MFAG są przeważnie przedstawiciele administracji państwowej (np. ministrowie finansów krajów związkowych Saksonii i Saksonii-Anhalt, burmistrzowie miast Lipsk, Drezno i Halle). Poręczenie zostało podpisane przez ministra finansów kraju związkowego Saksonia w dniu 21 grudnia 2005 r.

6.1.2.2. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

(228) Przyznane środki mogą zakłócić konkurencję i wyrzucić niekorzystny wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, ponieważ w sposób selektywny przyznają wsparcie przedsiębiorstwom DHL i Flughafen Leipzig.

(229) Sektor przesyłek ekspresowych bez wątpienia należy do rynków, na którym konkurują ze sobą przedsiębiorstwa pochodzące z różnych państw członkowskich. Każda forma wsparcia ekonomicznego przekazana na rzecz DHL w postaci wspomnianych środków publicznych wzmocni jego pozycję na europejskim rynku przesyłek ekspresowych.

(230) Ponieważ ani Niemcy, ani inne zainteresowane strony nie zakwestionowały wyników analizy wymienionych w motywach 42–46 decyzji o wszczęciu postępowania, poniższa dyskusja koncentruje się na zakresie, w jakim umowa ramowa i poręczenie stanowią korzyść dla DHL.

6.1.2.3. Korzyści ekonomiczne odniesione przez DHL w wyniku zawarcia umowy ramowej

(231) Należy zbadać, czy umowa ramowa przewiduje za każdą z oferowanych usług, takich jak gwarancje, dzierżawa oraz usługi świadczone przez lotnisko, odpowiednie wynagrodzenie, które zaakceptowałby prywatny inwestor.

(i) Nieograniczone gwarancje

(232) Umowa ramowa nie przewiduje żadnych określonych stawek dodatkowych za przyznane gwarancje. Dodatkowe przepływy środków będące skutkiem budowy i użytkowania pasa południowego stanowią jedyne możliwe źródło dodatkowych dochodów dla lotniska. Dlatego w pierwszym rzędzie należy obliczyć wysokość dodatkowych przepływów środków finansowych, wynikających z inwestycji w nowy pas południowy. Wreszcie należy również zbadać, czy dodatkowe przepływy środków stanowią wystarczający zysk z przyznanych gwarancji.

(233) Ponieważ inwestor prywatny podjąłby w tym samym czasie decyzje o zawarciu umowy ramowej oraz o rozbudowie pasa południowego, za początek badania zachowania inwestora prywatnego należy uznać październik 2004 r., czyli okres przed rozpoczęciem prac budowlanych. Jak przedstawiono w motywie 215 i nast., w opinii

Komisji prywatny inwestor nie osłabiłby celowo swojej pozycji negocjacyjnej przez podjęcie inwestycji w pas południowy, nie zawierając uprzednio odpowiedniej umowy na jego użytkowanie. Analiza przepływów środków dowodzi jednoznacznie, że gdyby DHL nie ulokowało centrum dystrybucyjnego na terenie portu lotniczego w Lipsku, pas południowy nie stanowiłby alternatywy ekonomicznej, ponieważ obliczenia wykazały dodatkowy spadek przepływów środków w wysokości [...] EUR (zob. załącznik, kolumna 5). Dlatego budując nowy pas południowy przed zawarciem uprzednio umowy ramowej, port lotniczy nie zastosował się do zasady prywatnego inwestora. Realizacja scenariusza „Rozbudowa bez udziału DHL” była możliwa jedynie przy znacznym wsparciu ze strony państwa. Dlatego też nie można uznać tej możliwości za punkt odniesienia w kontekście oceny zachowania prywatnego inwestora.

(234) Zatem w celu oszacowania dodatkowych przepływów środków powstałych wskutek budowy pasa południowego należy oprzeć się na decyzji o wszczęciu postępowania i określić różnicę w wartości przepływów środków, w zależności od realizacji scenariuszy z udziałem DHL i z utrzymaniem status quo (wyłącznie użytkowanie istniejącego północnego pasa startowego).

(235) Badanie uwzględnia rok 2005, ponieważ właśnie wówczas zostały poczynione pierwsze inwestycje w pas południowy w wysokości [...] EUR, o których Komisja została poinformowana dopiero po wydaniu decyzji o wszczęciu postępowania.

(236) Analiza przepływu środków finansowych nie wykracza poza 2042 r. i nie zawiera wartości końcowych, przekazanych przez Niemcy, ponieważ zgodnie z wcześniejszym stanowiskiem Niemiec⁽⁵⁰⁾ okres użytkowania pasa startowego wynosi około 30 lat. Ponadto prywatny inwestor nie byłby skłonny sfinansować budowy pasa południowego, jeśli uzyskanie odpowiedniego zysku nie byłoby możliwe w ciągu pierwszych 37 lat (2005–2042) funkcjonowania inwestycji. Dlatego też analiza przepływów środków, przeprowadzona w celu stwierdzenia, w jakim stopniu inwestycja wpłynie na dochodowość portu lotniczego, uwzględnia jedynie ten okres.

(237) Także szacowane wartości końcowe nie zostały uwzględnione z powodu ich niedostatecznej zasadności. Szacowana roczna stopa wzrostu w wysokości 3 % zakłada nieograniczony wzrost zysków. Taka kalkulacja jest jednakże nieuzasadniona, ponieważ pasy startowe dysponują ograniczoną przepustowością, tak więc zyski nie mogą rosnać w nieskończoność. W obliczeniach przedstawionych przez stronę niemiecką dla scenariusza z udziałem DHL prowadzi to na przykład do paradoksalnego wyniku, gdzie zdyskontowana wartość końcowa jest pięciokrotnie wyższa, niż zdyskontowane przepływy środków lotniska w okresie 2005–2042⁽⁵¹⁾.

(238) Jak dokładniej wyjaśniono w załączniku, z obliczeń zdyskontowanych dodatkowych przepływów środków, powstałych dzięki budowie pasa południowego jasno wynika, że zyski za 2005 r. są niższe o [...] EUR, niż koszty inwestycji w okresie 2005–2042 (zob. załącznik, kolumna 4).

⁽⁵⁰⁾ Stanowisko Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 12.

⁽⁵¹⁾ Zob. obliczenia przedłożone przez Niemcy (motyw 88).

- (239) Port lotniczy nie będzie zatem w stanie pokryć kosztów ryzyka z przepływów środków uzyskanych w wyniku użytkowania pasa południowego. Ubezpieczenie od ryzyka stanowiłoby zwyczajową praktykę rynkową jedynie w sytuacji, gdyby projekt był rentowny, a lotnisko byłoby w stanie refinansować ryzyko. Warunek ten nie został jednak spełniony.
- (240) Poprzez przejście nieograniczonej gwarancji w zakresie operacji lotniczych po oddaniu do użytku centrum dystrybucyjnego (sekcje 8 i 9 umowy ramowej), port lotniczy bierze na siebie ryzyko, którego nie jest w stanie kontrolować. Jak wyjaśniono w motywach 17–19 decyzji o wszczęciu postępowania, lotnisko nie ma wpływu ani na fakt uzyskania przez DHL uprzywilejowanego dostępu do pasa południowego (odpowiada za to Deutsche Flugsicherung), ani też na wprowadzenie ograniczeń dotyczących nocnych lotów (co należy do kompetencji organów państwowych).
- (241) Zgodnie z obliczeniami Niemiec ryzyko wprowadzenia zakazu nocnych lotów obciąża port lotniczy kosztami w wysokości około [...] EUR. Prowadzi to do wzrostu negatywnych przepływów środków do około [...] EUR (zob. załącznik, kolumna 4). Mimo że port lotniczy w sposób oczywisty nie jest w stanie sfinansować kosztów ryzyka ze środków własnych, należy wskazać na fakt, że sumę [...] EUR można uznać jedynie za kwotę minimalną. Obok innych błędów w obliczeniach Niemcy nie uwzględniają także faktu, że wypłata przez lotnisko odszkodowania na rzecz DHL w kwocie [...] EUR lub [...] EUR spowodowałaby jego bankructwo. Port lotniczy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeśli ze względu na ograniczenie nocnych lotów DHL będzie musiało przenieść operacje lotnicze na teren innych portów lotniczych. Ponadto analiza strony niemieckiej nie uwzględnia innych rodzajów zabezpieczonego ryzyka (np. kontrolowanie przez Niemiecki Zarząd Ruchu Lotniczego (Deutsche Flugsicherung) dostępu do pasa południowego).
- (242) Podsumowując należy podkreślić, że obliczenia wykazałyby deficyt przepływów środków także wówczas, gdyby zgodzić się z argumentem Niemiec, że wydatki na środki bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR wchodzi w zakres działań administracji publicznej i nie wliczają się do kosztów lotniska⁽⁵³⁾. Także w tym wypadku pozostaje bowiem znaczny deficyt w wysokości [...] EUR (zob. załącznik, kolumna 4).
- (243) Już z samych powyższych obliczeń wynika, że prywatny inwestor nie wzięby na siebie nieograniczonej gwarancji; Komisja pragnie jednakże dodać, że bardziej szczegółowe badanie wykazałoby jeszcze większe straty. Niemcy wskazują, że brytyjski organ regulacyjny w swoich obliczeniach w sprawie ustalenia opłat lotniskowych na lata 2008–2013 oszacował koszty kapitału (koszty realne, sprzed opodatkowania) na 6,2 % (Heathrow) i 6,7 % (Gatwick). Jednakże zarówno lotnisko Heathrow, jak i lotnisko Gatwick mogą spodziewać się stałego popytu na trasie z i do Londynu, podczas gdy port lotniczy w Lipsku wykazuje nadmierną przepustowość i musi konkurować z innymi lotniskami o operatorów niskokosztowych, działających w ruchu pasażerskim i towarowym. Ponieważ port lotniczy w Lipsku ponosi większe ryzyko rynkowe, niż lotniska Heathrow czy Gatwick,
- należałoby uwzględnić koszty kapitału wyższe niż 6,5 % (sprzed opodatkowania) (zob. motyw 218 i nast.)
- (244) Ponadto, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy⁽⁵³⁾, prywatne instytucje finansowe nie były gotowe do ubezpieczenia ryzyka powstającego na skutek udzielenia gwarancji dla operacji lotniczych po oddaniu do użytku centrum dystrybucyjnego DHL, co potwierdza opinię, że prywatny inwestor nie wzięby na siebie ryzyka pozostającego poza jego kontrolą.
- (245) Argumenty przedstawione przez Niemcy i DHL, zgodnie z którymi obustronna gwarancja między stronami umowy stanowi zwyczajową praktykę handlową, stanowią jedynie ogólnikowe — i dlatego nieistotne — stwierdzenia, ponieważ powyższe obliczenia potwierdzają jednoznacznie, że Flughafen Leipzig nie jest w stanie sfinansować udzielonych gwarancji z własnych środków. Prywatny inwestor zawarby umowę jedynie wtedy, gdyby mógł liczyć na konkretne zyski z tego tytułu, a zapisy umowy nie osłabiłyby jego pozycji finansowej.
- (246) Podsumowując, niezbędne jest zbadanie argumentacji Niemiec, zgodnie z którą prywatny inwestor — wobec istnienia pasa południowego — podpisałby umowę ramową ze względu na spodziewane większe przepływy środków niż w przypadku realizacji scenariusza bez udziału DHL. Niemcy pomijają przy tym jednak decydującą kwestię. Mianowicie, zgodnie z argumentacją przedstawioną powyżej, port lotniczy nie jest w stanie pokryć kosztów ryzyka z własnych środków. Aby móc udzielić gwarancji DHL, Flughafen Leipzig musiałoby sięgnąć po środki przeznaczone na budowę pasa południowego. Jak ustalono w części 6.1.1, właśnie te wkłady kapitałowe stanowią pomoc państwa. Niezależnie od okresu czasu, jaki został uwzględniony w każdym ze scenariuszy, należy uznać, że gwarancje we wszystkich przypadkach zostały sfinansowane dzięki pomocy państwa.

(ii) Umowy najmu

- (247) Uwzględniając argumenty przedstawione przez DHL oraz Niemcy należy stwierdzić, że DHL nie uzyska dzięki zawarciu umów najmu żadnych dodatkowych korzyści, ponieważ

- umowa najmu rampy i należących do niej obszarów obsługi naziemnej przewiduje stawki rynkowe, a Flughafen Leipzig nie jest zobowiązane do wyboru określonego wariantu finansowania;
- rezerwacja określonych powierzchni dla DHL jest zgodna z praktyką niemieckiego prawa najmu i w najmniejszym stopniu nie utrudnia konkurentom lokalizacji swoich oddziałów na terenie portu lotniczego w Lipsku, ponieważ lotnisko dysponuje także innymi wolnymi powierzchniami.

(iii) Wysokość opłat lotniskowych

- (248) Uwzględniając argumenty przedstawione przez DHL oraz Niemcy, należy stwierdzić, że ze względu na funkcjonowanie systemu opłat lotniskowych, DHL nie uzyska żadnych dodatkowych korzyści, ponieważ

- DHL wnosi opłaty lotniskowe w takiej samej wysokości, jak pozostali użytkownicy portu lotniczego w Lipsku;

⁽⁵³⁾ Kwota [...] EUR wynika z kosztów operacji lotniczych oraz kosztów inwestycji w środki bezpieczeństwa, które zamierza zrealizować port lotniczy. W załączniku przedstawiono bieżącą wartość netto wydatków na środki bezpieczeństwa w wypadku realizacji innego scenariusza handlowego.

⁽⁵³⁾ Stanowisko Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 7.

b) z przedstawionego przez DHL porównania opłat lotniskowych wynika, że opłaty pobierane przez port lotniczy w Lipsku w wysokości [...] % oraz [...] % są wyższe, niż opłaty pobierane przez konkurencyjne lotniska towarowe w Europie. Komisja nie ma więc podstaw do oceny wysokości opłat lotniskowych pod kątem ich niezgodności z rynkiem.

6.1.2.4. Korzyści ekonomiczne odniesione przez DHL w wyniku zawarcia umowy ramowej

(249) W zawiadomieniu o gwarancji zawarto warunki, zgodnie z którymi gwarancja nie stanowi pomocy państwa. Aby pomoc nie kwalifikowała się jako pomoc państwa, środki muszą spełnić oba poniżej wymienione kryteria:

a) gwarancja zasadniczo zapewnia zwykle warunki dostępne na rynku finansowym;

b) za udzielenie gwarancji uiszczana jest zwyczajowa opłata rynkowa.

(250) Poręczenie potwierdza, że kraj związkowy Saksonia zabezpiecza na rzecz Flughafen Leipzig oraz MFAG środki finansowe w wysokości odpowiedniej do wypełnienia zobowiązań umowy ramowej. Kraj związkowy Saksonia oświadcza ponadto, że zabezpiecza wypłatę na rzecz DHL kwoty rekompensaty do wysokości [...] EUR. Tym samym poręczenie nie spełnia żadnego z wymienionych warunków:

a) zgodnie z danymi przedłożonymi przez Niemcy⁽⁵⁴⁾ Flughafen Leipzig bezskutecznie ubiegało się o zabezpieczenie ryzyka przez prywatne instytucje finansowe; ryzyko to ostatecznie udzielono na mocy omawianego poręczenia;

b) ponieważ ani DHL, ani MFAG, ani Flughafen Leipzig nie są zobowiązane do uiszczenia wynagrodzenia za wystawienie poręczenia, ryzyko jakie ponosi kraj związkowy Saksonia nie podlega bezpośredniej rekompensacie.

(251) Ponadto nie jest prawdą, że kraj związkowy Saksonia, jako udziałowiec Flughafen Leipzig, uzyska rekompensatę pośrednią, ponieważ wartość udziałów lotniska efektywnie zmniejszy się skutek strat związanych z przepływami środków finansowych wynikających z rozbudowy przy udziale DHL. Tak samo nie są przekonywujące wszystkie argumenty wskazujące na proporcjonalność pomiędzy poręczeniami kraju związkowego Saksonia oraz Deutsche Post AG, ponieważ dodatkowe przepływy środków powstałe dzięki rozbudowie pasa południowego nie umożliwiają samodzielnego zabezpieczenia ryzyka ponoszonego przez Flughafen Leipzig oraz jego właścicieli.

⁽⁵⁴⁾ Stanowisko Niemiec z dnia 21 lipca 2006 r., s. 7.

6.1.2.5. Podsumowanie dotyczące istnienia pomocy dla DHL i jej zgodności z prawem

(252) Nieograniczona gwarancja udzielona na mocy sekcji 8 i 9 umowy ramowej, a także poręczenie, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ponieważ kraj związkowy Saksonia, MFAG oraz Flughafen Leipzig zabezpieczają ryzyko ponoszone przez DHL na warunkach, jakich nie zaakceptowałby inwestor prywatny. Bez wsparcia przyznanego ze środków publicznych przedsiębiorstwo Flughafen Leipzig nie byłoby w stanie sfinansować budowy pasa południowego, ani też zawrzeć umowy ramowej z DHL.

(253) Ponieważ umowa ramowa została podpisana i weszła w życie przed jej zgłoszeniem przez Niemcy, nieograniczona gwarancja przewidziana tą umową narusza postanowienia art. 88 ust. 3 Traktatu WE i w związku z tym jest nieprawomocna.

6.2. Zgodność pomocy państwa ze wspólnym rynkiem

6.2.1. Dopuszczalność pomocy dla portu lotniczego

(254) Jak przedstawiono w motywie 166 i nast., wszelkie inwestycje będą finansowane ze środków publicznych, które (mimo że ich część wchodzi w zakres wydatków publicznych) zawierają elementy pomocy państwa w rozumieniu niniejszej decyzji⁽⁵⁵⁾.

(255) Należy ustalić, czy pomoc państwa może być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem. Art. 87 ust. 3 Traktatu WE przewiduje w pkt. 1 określone odstępstwa od ogólnego zakazu pomocy państwa.

(256) W związku z powyższym wytyczne z 2005 r. stanowią podstawę, w oparciu na której pomoc państwa dla portów lotniczych można być uznana za dopuszczalną zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c). Wytyczne zawierają różnorodne czynniki, uwzględniane przez Komisję w procesie dokonywania oceny zgodności.

(257) Dlatego zgodnie z motywem 61 wytycznych z 2005 r. należy stwierdzić w szczególności, czy

a) budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.);

b) infrastruktura jest niezbędna i współmierna z punktu widzenia wyznaczonego celu;

⁽⁵⁵⁾ Precyzyjne obliczenie intensywności pomocy regionalnej nie jest możliwe, ponieważ Komisja nie może wykluczyć, że domniemany inwestor prywatny zainwestuje mniejszą kwotę i w ten sposób zmniejszy ponoszone ryzyko.

- c) infrastruktura oferuje zadowalające perspektywy użytkowania w średnim okresie, zwłaszcza jeśli chodzi o infrastrukturę już istniejącą;
- d) dostęp do danej infrastruktury otwarty jest dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób równy i niedyskryminujący;
- e) stopień wpływu na rozwój handlu nie jest sprzeczny z interesem Wspólnoty.
- (i) **Budowa i użytkowanie infrastruktury odpowiadają jasno sprecyzowanym celom związanym z ogólnym interesem gospodarczym (rozwój regionalny, dostęp itp.)**
- (258) Projekt ma na celu utworzenie na terenie portu lotniczego nowej sortowni przesyłek ekspresowych oraz multimodalnego centrum dystrybucji. Sektor przewozów lotniczych, a zwłaszcza branża przesyłek ekspresowych, odznacza się silną dynamiką wzrostu. Operatorzy przewozów towarowych zwiększają obecnie zdolności produkcyjne swoich przedsiębiorstw. Jednakże ograniczenia nocnych lotów nadal obowiązują w trzech dużych lotniczych centrach dystrybucji w Niemczech — we Frankfurcie nad Menem, Monachium oraz Kolonii/Bonn. Konsekwencją wstrzymania lub dalszego ograniczenia nocnych lotów na lotnisku we Frankfurcie nad Menem będzie poważny kryzys przepustowości portów lotniczych na terytorium Niemiec.
- (259) W tym kontekście inwestycja jest zgodna z „Planem działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”⁽⁵⁶⁾ z 2007 r., w którym stwierdza się: „ze względu na spodziewany wzrost ruchu lotniczego w Europie występować będzie **coraz większa luka** pomiędzy przepustowością a popytem” w zakresie przepustowości portów lotniczych, co prowadzi do następujących wniosków: „kryzys przepustowości w portach lotniczych stanowi **zagrożenie** dla bezpieczeństwa, efektywności i konkurencyjności wszystkich stron zaangażowanych w łańcuch transportu lotniczego”⁽⁵⁷⁾. Zgodnie z ww. planem niezbędne jest nie tylko wykorzystanie istniejących pasów startowych, ale i „wspieranie budowy nowej infrastruktury” a Komisja zwraca uwagę na znaczenie lotnisk regionalnych wobec kryzysu na rynku przepustowości.
- (260) Projekt jest częścią (sięgającej do 2020 r.) strategii rozwoju, zawartej w planie przeglądowym transeuropejskiej sieci komunikacyjnej z 2004 r. Strategia zakłada rozwój lotniska określonego jako wspólnotowego punktu połączeń lotniczych. Port lotniczy położony jest w środkowych Niemczech (w pobliżu pięciu głównych tras transeuropejskiej sieci komunikacyjnej i korytarzy paneuropejskich) i znajduje się w miejscu krzyżowania się dwóch autostrad krajowych łączących ze sobą północ i południe Europy (A9) oraz Europę Wschodnią i Zachodnią (A14). Lotnisko dysponuje ponadto doskonałą siecią transportową, dzięki połączeniom kolejowym i drogowym. Połączenia te ułatwiają intermodalny transport towarów i przyczyniają się do stworzenia bardziej efektywnego i korzystnego dla środowiska systemu komunikacji, a ponadto sprzyjają zrównoważonemu rozwojowi. Dlatego projekt służy „rozwojowi zintegrowanej sieci europejskiego transportu lotniczego” zgodnie z nr 12 wyżej wspomnianego planu. W związku z tym „wskazane byłoby poszukiwanie ukrytych możliwości w zakresie przepustowości w regionalnych portach lotniczych, pod warunkiem, że państwa członkowskie przestrzegają będą wspólnotowych instrumentów prawnych odnoszących się do pomocy państwa”.
- (261) Realizacja projektu powinna wywrzeć korzystny wpływ na cały region i w znacznym stopniu przyczynić się do jego gospodarczego i społecznego rozwoju. Poprawi się zwłaszcza połączenie regionu z sieciami komunikacyjnymi oraz atrakcyjność regionu dla inwestorów i odwiedzających. Powinno to przynieść pozytywne efekty w zakresie zatrudnienia, tym bardziej, że bezrobocie w regionie Halle/Lipsk jest znacznie wyższe niż średnia wartość dla całych Niemiec.
- (262) Dzięki omawianym inwestycjom użytkowanie istniejącej infrastruktury stanie się lepsze, bardziej bezpieczne, bardziej korzystne dla środowiska i bardziej racjonalne, przez co bezpieczeństwo i efektywność portu lotniczego również wzrosną. Nowy przebieg pasa południowego ograniczy przeloty nad gęsto zaludnionymi terenami na północy Lipska i południu Halle. Ta część Lipska, która jest położona w okolicy lotniska i centralnego punktu starego pasa południowego była szczególnie narażona na hałas, ponieważ krzyżowały się tutaj ścieżki podejścia. Ponadto przebieg starego pasa nie odpowiadał najkorzystniejszym uwarunkowaniom meteorologicznym dla startów i lądowań. Dominującym kierunkiem wiatru na tym obszarze w ciągu całego roku i w poszczególnych miesiącach są wiatry południowo-zachodnie. Może to mieć negatywne skutki w przypadku występowania wiatrów bocznych. Nowy przebieg pasów startowych jest zgodny z wymogami meteorologicznymi oraz pozwala na wykonywanie operacji lotniczych przy wykorzystaniu instrumentów zgodnie z kategorią CAT III. Ponadto odległość między oboma pasami startowymi pozwala na prowadzenie niezależnych operacji lotniczych, co do tej pory było niemożliwe ze względów bezpieczeństwa (ryzyko kolizji).
- (263) Podsumowując należy więc stwierdzić, że budowa oraz użytkowanie infrastruktury służą osiągnięciu jasno zdefiniowanego celu, realizowanego w interesie ogółu, a rozwój lotniska o dużym wolumenie przewozów odpowiada wymogom właściwej polityki wspólnotowej, uwzględniającej aspekty regionalne i środowiskowe w taki sposób, że przedmiotowe kryterium dopuszczalności jest w tym przypadku spełnione.
- (ii) **Infrastruktura jest niezbędna i stosowna do osiągnięcia zamierzonego celu**
- (264) Dane przedstawione przez Niemcy dowodzą jednoznacznie, że lotnisko w jego w obecnym stanie nie może sprostać rosnącej liczbie pasażerów i wolumenowi towarów. Jak przedstawiono powyżej, prognoza dla lotniska zapowiada w okresie użytkowania nowego pasa południowego stopniowy, ale znaczący wzrost liczby pasażerów i wolumenu transportu. W 2006 r. łączna liczba przewiezionych pasażerów wyniosła 2,3 mln, a w 2010 r. można spodziewać się dalszego jej wzrostu do ok. 6–7 mln. Wzrost prognozowany jest także w sektorze przewozów towarowych, co jest przede wszystkim konsekwencją wprowadzenia dalszych ograniczeń lotów nocnych na innych niemieckich lotniskach (Frankfurt nad Menem, Kolonia/Bonn i in.).

⁽⁵⁶⁾ COM(2006) 819 wersja ostateczna.

⁽⁵⁷⁾ Plan działania, numer 7 oraz ramka na stronie 4.

- (265) Stan starego pasa południowego został z wielu przyczyn uznany za zły i nie odpowiadający obecnym wymogom. W dalszej kolejności należy przypomnieć, że infrastruktura ta została oddana do użytku w latach 1957–1960. Przebieg starego pasa został określony jeszcze zgodnie z potrzebami militarnej struktury powietrznej NRD i nie odpowiada uwarunkowaniom meteorologicznym. Już około 1980 r. wystąpiły szkody w postaci pęknięć płyt, wykruszeń obrzeży i podmyć w podłożu. W celu usunięcia powstałych uszkodzeń w latach 1983/1984 pas pokryto nową nawierzchnią betonową. Nie udało się jednak związać nawierzchni pierwotnej z nową warstwą, wskutek czego środki naprawcze okazały się powierzchowne i niewystarczające.
- (266) Problem ten ujawnił się zwłaszcza na początku lat 90., kiedy pasy startowe były użytkowane szczególnie intensywnie. Przykładowo spękanie dolnej warstwy doprowadziło do powstania rys w nowej warstwie nawierzchni oraz obszernych wykruszeń na krawędziach pasa i znacznych przemieszczeń wzdłużnych na krańcach obu pasów, które z kolei przyczyniły się do powstania wypiętrzeń. Powstałe w ten sposób wypiętrzenia stanowiły poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów, zwłaszcza w okresie letnich upałów. Zjawiska te skutkowały kumulującymi się uszkodzeniami, jak i znacznymi i nieproporcjonalnymi kosztami utrzymania.
- (267) Ponadto dotychczasowy pas południowy miał długość 2 500 m, co umożliwiało starty jedynie na trasach krótkodystansowych. Niemożliwe było użytkowanie pasa przez w pełni załadowane statki powietrzne o wadze powyżej 30 t. Z tego też względu efektywność portu lotniczego w Lipsku była w znacznym stopniu ograniczona (w pełni załadowane statki powietrzne typu Boeing B 747, B 767 i McDonnell Douglas MD 11 potrzebują pasa startowego o długości między 2 925 m a 3 320 m). Ze względu na brak wydolności w znacznym stopniu wzrasta także podatność na zagrożenia, np. w przypadku zablokowania pasa północnego. Ponadto, ze względu na bezpieczeństwo ruchu, niezbędne było nowe ukierunkowanie starego pasa południowego. Także w przypadku operacji lądowania w kierunku zachodnim niemożliwe było użytkowanie systemu pasów równoległych, ponieważ każdorazowo niezbędna była kalkulacja, czy samoloty muszą przerwać operację lądowania w celu uniknięcia kolizji. Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), ustalając przebieg operacji lotniczych, musiało traktować oba pasy jako jeden.
- (268) W omówionych powyżej warunkach ustalono maksymalną liczbę operacji lotniczych wykonywanych na godzinę w dotychczasowym systemie pasów startowych, a ponadto wykonano symulację opartą o prognozowany plan lotów w centrum dystrybucyjnym na terenie portu lotniczego w Lipsku. Symulacja prognozowanego planu lotów wykazała znacznie opóźnienia startów i lądowań w godzinach szczytu. W przypadku podejść do lądowania średnie spóźnienie wynosiło w obu kierunkach około 21 minut, natomiast w przypadku startów było to 6 minut. W pojedynczych przypadkach opóźnienia wynosiły nawet od 30 minut do godziny w przypadku lądowań oraz do 18 minut w przypadku startów.
- (269) Jak wyjaśniono powyżej, lotnisko ma jedynie niewielką możliwość uzyskania środków publicznych od swoich akcjonariuszy publicznych, co uzasadnia intensywność pomocy państwa w wymiarze 100 %. Niemcy mogły udowodnić, że całość planowanej i finansowanej przez nie infrastruktury jest niezbędna dla osiągnięcia założonych celów oraz, że projekt nie ma nieproporcjonalnie szerokiego zakresu i nie wymaga nieproporcjonalnych nakładów.
- (270) Podsumowując można stwierdzić, że z wyżej wymienionych względów kwestionowana infrastruktura jest niezbędna i odpowiednia dla osiągnięcia założonych celów.
- (iii) **Średniookresowe perspektywy użytkowania infrastruktury, w szczególności infrastruktury istniejącej, są zadowalające**
- (271) Dzięki położeniu w centrum Europy i doskonałemu połączeniu z siecią kolejową i drogową port lotniczy ma dostęp do rynku liczącego około 7 mln osób w obrębie 100 km. Jak przedstawiono powyżej, sektor przewozów towarowych wykazuje znaczny wzrost (średnie tempo wzrostu międzynarodowego ruchu pasażerskiego zwiększyło się w latach 2002–2006 o około 7,4 %, a ruchu towarowego o około 6,2 %) ⁽⁵⁸⁾. Jednakże poprzez wprowadzenie ograniczeń lotów nocnych, przepustowość lotnisk ulega ograniczeniu.
- (272) W przypadku portu lotniczego w Lipsku, Niemcy spodziewają się, że w pierwszych latach funkcjonowania lotniska wolumen przewozów towarowych będzie rósł bardzo dynamicznie, a od 2013 r. tempo to spadnie i będzie wynosić ok. o 3 % w skali roku. Dla porównania IATA prognozuje średni wzrost roczny w wysokości 5,1 % (przewozy pasażerskie) i 4,8 % (przewozy towarowe) w latach 2007–2011. W 1999 r. Niemcy przewidywały, że w 2004 r. liczba pasażerów wyniesie 4 mln, a w 2010 r. ok. 6–7 mln. Jak wynika jednak z najnowszych prognoz, Niemcy mogą spodziewać się wzrostu przewozów pasażerskich z 2,1 mln (w 2005 r.) do 4,8 mln osób rocznie.
- (273) Oznacza to korzystne perspektywy eksploatacji nowej infrastruktury w średniookresowej perspektywie czasowej, zwłaszcza w połączeniu z obecnie istniejącą infrastrukturą, której wykorzystanie zostanie zoptymalizowane dzięki zaplanowanym pracom.
- (iv) **Wszyscy potencjalni użytkownicy zyskują jednakowy i równy dostęp do infrastruktury**
- (274) Jak wynika z informacji przedstawionych przez Niemcy, wszyscy potencjalni użytkownicy (przewoźnicy lotniczy) uzyskają jednakowy i równy dostęp do nowej infrastruktury. Na DHL przypada jedynie 19 % czasu użytkowania nowego pasa południowego, co odpowiada 9,4 % całkowitej przepustowości lotniska. W odniesieniu do przepustowości pasów wykorzystywanej przez DHL Komisja

⁽⁵⁸⁾ Prognoza IATA dotycząca przewozów pasażerskich i towarowych w latach 2001–2011, październik 2007 r.

stwierdza, że na większości lotnisk, na których zlokalizowano centra dystrybucyjne, użytkowanie około 60–80 % całkowitej przepustowości pasów przez operatorów lotniczych o ugruntowanej pozycji jest praktyką powszechną. Sytuacja ta występuje obecnie we wzmożonym stopniu w sektorze przewozów niskokosztowych, na lotniskach regionalnych oraz w portach lotniczych średniej wielkości.

(275) Rezerwacja określonych okienek czasowych startu lub lądowania (slotów) dla DHL odzwierciedla uwarunkowania występujące w sektorze przesyłek ekspresowych. Ponadto port lotniczy w Lipsku nie jest lotniskiem zatłoczonym (ograniczona liczba slotów), tak więc nie występuje tu ryzyko ograniczonej przepustowości. Dlatego też rezerwacja określonych okienek czasowych dla DHL nie spowoduje dyskryminacji konkurentów przedsiębiorstwa. Opinia ta znajduje szerokie potwierdzenie w stanowiskach operatorów pasażerskich i towarowych przewozów lotniczych (m.in. Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, Cargolux i Condor).

(276) Tak jak w przypadku większości (niezatłoczonych) lotnisk, w porcie lotniczym w Lipsku dostępne okienka czasowe (sloty) są przyznawane zgodnie z kolejnością zgłoszeń. Zwyczajowe funkcjonowanie lotniska obejmuje zasadę, że operatorzy lotniczy zachowują raz przyznane okienka zgodnie z zasadą praw nabytych (*grandfather rights*). Przyznanie DHL okien czasowych na niezatłoczonym lotnisku, jak i możliwość zachowania przez DHL tych okien, nie stanowi zatem dla DHL korzyści istotnej w świetle przepisów dotyczących pomocy państwa.

(277) „Prawa” te nie mogą jednak naruszać prawa wspólnotowego ani krajowego. W związku z tym należy wskazać stronie niemieckiej na fakt, że w przypadku zatłoczenia portu lotniczego w Lipsku, jest zobowiązana przeprowadzić analizę przepustowości zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 95/93 z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty ⁽⁵⁹⁾.

(278) Tym samym należy stwierdzić, że wszyscy potencjalni użytkownicy posiadają równy i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury.

(v) **Wpływ na rozwój wymiany handlowej nie jest na tyle istotny, by naruszyć interesy Wspólnoty**

(279) Zgodnie z pkt. 15 wytycznych z 2005 r. port lotniczy zalicza się do kategorii C. Wprawdzie konkurencyjność i wymiana handlowa na poziomie Wspólnoty zostają naruszone, ale należy zbadać, czy wpływ ten jest na tyle istotny, że może naruszać interesy ogółu.

(280) Ponadto należy stwierdzić, że nowy pas południowy — nawet jeśli przyczyni się do optymalizacji przepustowości

lotniska — wciąż stanowi jedynie zastępstwo starego pasa startowego, którego przebieg nie był optymalny.

(281) Jak przedstawiono powyżej, najważniejsze niemieckie lotniska konkurujące z portem lotniczym w Lipsku są zatłoczone, a ponadto obowiązują na nich ograniczenia nocnych lotów na tyle dotkliwe, że zaistnienie w przyszłości konkurencji jest mało prawdopodobne. Dlatego niebezpieczeństwo zakłócenia konkurencji pomiędzy tymi lotniskami albo w ogóle nie istnieje, albo jest znikome.

(282) Jak opisano powyżej, DHL poszukując lokalizacji dla przyszłego centrum dystrybucji brało pod uwagę port lotniczy w Lipsku, a także lotniska w Vatry oraz w Brukseli. W momencie wszczęcia postępowania Komisja nie otrzymała uwag portów lotniczych w Vatry i Brukseli. Ponadto w momencie wszczęcia postępowania żadne inne lotnisko europejskie nie wyraziło sprzeciwu wobec rozbudowy portu lotniczego w Lipsku. Nie stwierdzono także wątpliwości w zakresie konkurencyjności z innymi lotniskami Wspólnoty.

(283) W związku z powyższym należy stwierdzić, że wpływ na rozwój wymiany handlowej nie jest na tyle istotny, aby był sprzeczny z interesami Wspólnoty.

6.2.2. **Niezgodność poręczenia i nieograniczonej gwarancji wynikającej z umowy ramowej**

(284) Ponieważ DHL otrzymało już maksymalną intensywność pomocy zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE, pomoc zapewniona na mocy umowy ramowej i poręczenia stanowi pomoc operacyjną.

(285) Zgodnie z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 ⁽⁶⁰⁾ pomoc operacyjna jest zasadniczo niedopuszczalna. Jednak w wyjątkowych przypadkach pomoc taka może zostać przyznana w regionach kwalifikujących się do pomocy w ramach odstępstwa na podstawie art. 87 ust. 3 lit. a), pod warunkiem że spełnia ściśle określone warunki ⁽⁶¹⁾. Ponieważ Niemcy nie wykazały, że warunki powyższe zostały spełnione, należy wnioskować, że pomoc operacyjna dla DHL w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE nie może zostać zatwierdzona.

(286) Ponieważ nie przedstawiono innych informacji, należy stwierdzić, że pomoc państwa dla DHL ograniczona jest do wsparcia służącego wyłącznie wspólnym interesom. Ponieważ tym samym nie znajdują zastosowania odstępstwa określone w art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu WE, należy uznać poręczenie oraz nieograniczoną gwarancję, zapewnioną umową ramową, za niezgodne ze wspólnym rynkiem.

⁽⁶⁰⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006.

⁽⁶¹⁾ Pomoc operacyjna musi mieć na celu zwłaszcza ograniczenia przepustowości w rozwoju regionalnym, jeżeli jej poziom jest proporcjonalny do ograniczeń, które ma złagodzić, zmniejsza się z roku na rok i zakończyć się ma w określonym terminie.

⁽⁵⁹⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993 s. 1.

6.2.3. Wycofanie niezgodnej pomocy przyznanej na rzecz DHL

- (287) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa ze wspólnym rynkiem, Komisja jest uprawniona do podjęcia decyzji o wycofaniu lub zmianie formy pomocy⁽⁶²⁾. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału nałożenie na państwo obowiązku wycofania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną ze wspólnym rynkiem służy przywróceniu stanu pierwotnego⁽⁶³⁾. W opinii Trybunału cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent pomocy przyznanej w sposób sprzeczny ze wspólnym rynkiem bezprawnie dokonał jej zwrotu i utracił korzyść posiadaną względem konkurentów rynkowych, a ponadto została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy⁽⁶⁴⁾.
- (288) Zgodnie z orzecznictwem art. 14 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 stwierdza: „W przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane Państwo Członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta (...). Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego.”.
- (289) W opinii Komisji, aby uniemożliwić DHL uzyskanie korzyści gospodarczych z pomocy przyznanej w sposób sprzeczny ze wspólnym rynkiem, niezbędne jest zastosowanie trzech niżej wymienionych środków:
- a) poręczenie nie może wejść w życie;
 - b) należy wycofać nieograniczoną gwarancję;
 - c) ponieważ nieograniczona gwarancja obowiązuje od dnia 1 października 2007 r. (oddanie do użytku sortowni przesyłek lotniczych DHL), DHL zwróci dotychczas otrzymaną pomoc.
- (290) Odnosząc się do obliczenia kwoty pomocy dotychczas przyznanej DHL Komisja wskazuje na fakt, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału nie istnieje przepis prawa wspólnotowego wymagający od Komisji dokładnego określenia kwoty podlegającej windykacji ze względu na niezgodność przyznanej pomocy ze wspólnym rynkiem. Decyzja Komisji powinna jedynie zawierać dane, które umożliwią jej adresatowi samodzielne określenie tej kwoty bez zbędnych trudności⁽⁶⁵⁾.
- (291) Aby określić kwotowo pomoc państwa, należy naliczyć opłatę gwarancyjną od pierwszych miesięcy po oddaniu do użytku centrum dystrybucyjnego DHL w dniu 1 października 2007 r., do momentu wycofania nieograniczonej gwarancji. Należy przy tym zbadać, jakiej kwoty zażądałoby prywatne towarzystwo ubezpieczeniowe w

dnia 21 września 2005 r., kiedy podpisano umowę ramową, za okres od dnia 1 października 2007 r. do dnia wycofania nieograniczonej gwarancji. Na konkurencyjnym rynku ubezpieczeniowym opłata gwarancyjna odpowiada wysokości spodziewanego ryzyka, które ma zostać pokryte kwotą ubezpieczenia.

- (292) Niemcy przedłożyły już prognozowane koszty ryzyka oszacowane na [...] EUR za cały okres obowiązywania umowy ramowej, czyli [...] lat. Jak wyjaśniono w motywie 90, koszty ryzyka zostały oszacowane na podstawie poniższych obliczeń:

a) Niemcy wychodzą z założenia, że wysokość roszczeń odszkodowawczych będzie spadać w sposób linearny wraz z amortyzacją kosztów inwestycji DHL. Zakładając kwotę maksymalną w wysokości [...] EUR w roku [...] oznacza to np. [...] EUR w [...] r. i [...] EUR w [...] r.

b) Aby uprościć obliczenia, Niemcy nie uwzględniają prawdopodobieństwa wprowadzenia stałego zakazu lotów nocnych, ale wychodzą z założenia, że po upływie połowy okresu umownego — w [...] r. — prawdopodobieństwo wydania zakazu nocnych lotów wynosi [...] %. Nominalna wysokość roszczeń odszkodowawczych w wysokości [...] EUR w [...] r. przemnożona przez [...] % prawdopodobieństwa ryzyka wprowadzenia zakazu dają spodziewane ryzyko nominalne w wysokości [...] EUR rocznie oraz zdyskontowaną wartość spodziewanych kosztów ryzyka w wysokości [...] EUR.

- (293) W opinii Komisji poprawna ocena szacowanego ryzyka wymaga od Niemiec wprowadzenia do obliczeń poniższych zmian:

a) Wbrew założeniom strony niemieckiej wartość pewnych elementów roszczeń odszkodowawczych ze strony DHL pozostaje niezmienna (np. koszty przeniesienia działalności, roszczenia odszkodowawcze ze strony klientów DHL w przypadku opóźnionych dostaw itp.). Dlatego należy skorygować wysokość roszczeń odszkodowawczych uwzględniając powyższe czynniki.

b) Obliczenia Niemiec uwzględniają jedynie ryzyko wprowadzenia zakazu nocnych lotów. Gwarancja pokrywa jednak także regularnie występujące ryzyko związane z działalnością gospodarczą (np. uprzywilejowane użytkowanie pasa południowego), które powinno zostać ujęte w obliczeniach. Niezbędne jest określenie roszczeń odszkodowawczych, wynikających z ryzyka związanego z działalnością gospodarczą oraz prawdopodobieństwa ich wystąpienia, a także obliczenie bieżącej wartości netto kosztów ryzyka.

⁽⁶²⁾ Wyrok z dnia 12 lipca 1973 r. w sprawie C-70/72, *Komisja przeciwko Niemcom*, Rec. 1973, s. 813, motyw 13.

⁽⁶³⁾ Wyrok z dnia 14 września 1994 r., sprawy połączone C-278/92, C-279/92 i C-280/92. *Hiszpania przeciwko Komisji*, Rec. 1994, s. I-4103, motyw 75.

⁽⁶⁴⁾ Wyrok z dnia 17 lipca 1999 r. w sprawie C-75/97, *Belgia przeciwko Komisji*, Rec. 1999, s. I-03671, motyw 64.

⁽⁶⁵⁾ Zob. zwłaszcza wyroki z dnia 12 października 2000 r. w sprawie C-480/98 *Hiszpania przeciwko Komisji*, Rec. 2000, s. I-8717, motywy 25; z dnia 12 maja 2005 r., C-415/2003, *Komisja przeciwko Grecji*, Rec. 2005, s. I-3875, motyw 39.

c) Wprawdzie można zgodzić się z uproszczonymi obliczeniami Niemiec w zakresie prawdopodobieństwa wystąpienia zakazu lotów nocnych, ale Komisja w związku z regularnie występującym ryzykiem działalności gospodarczej wyraża opinię, że prawdopodobieństwo wystąpienia zakazu należy szacować w perspektywie rocznej. Sumę spodziewanych rocznych roszczeń odszkodowawczych należy zatem odpowiednio zdyskontować, aby w tym celu uzyskać bieżącą wartość netto stale występujących rodzajów ryzyka.

(294) Na podstawie ponownie oszacowanych kosztów ryzyka za cały okres obowiązywania umowy ramowej Niemcy muszą ustalić wysokość opłaty gwarancyjnej za okres od dnia 1 października 2007 r. do dnia wycofania nieograniczonej gwarancji.

7. WNIOSKI

7.1. Pomoc dla portu lotniczego

(295) Należy stwierdzić, że przedmiotowa pomoc umożliwiająca Flughafen Leipzig realizację planów inwestycyjnych na powyższych warunkach nie stoi w sprzeczności z interesem Wspólnoty, a pięć kryteriów sformułowanych w wytycznych z 2005 r. zostało spełnionych.

7.2. Pomoc dla DHL

(296) Należy stwierdzić, że poręczenie oraz nieograniczona gwarancja udzielona zapisami umowy ramowej stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ponieważ kraj związkowy Saksonia, MFAG oraz Flughafen Leipzig zabezpieczają straty DHL, wynikające z ryzyka handlowego powstałego na warunkach, jakich nie zaakceptowałby prywatny inwestor.

(297) Ponieważ DHL otrzymało już maksymalną intensywność pomocy zgodnej z art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu WE, nieograniczoną gwarancję wynikającą z umowy ramowej oraz poręczenie należy uznać za niezgodne ze wspólnym rynkiem,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa w kwocie 350 milionów EUR, którą Niemcy zamierzają przyznać na rzecz budowy nowego południowego pasa startowego i należących do niego urządzeń na terenie portu lotniczego w Lipsku jest w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE niezgodna ze wspólnym rynkiem.

Artykuł 2

Pomoc państwa, jaką Niemcy chcą przyznać DHL w formie poręczenia, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Dlatego pomoc państwa nie może zostać przyznana.

Artykuł 3

Pomoc państwa, jaką Niemcy przyznały DHL poprzez udzielenie nieograniczonych gwarancji (zgodnie z sekcją 8 i 9 umowy ramowej) jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Dlatego należy uchylić nieograniczone gwarancje przewidzianą w umowie ramowej.

Artykuł 4

1. Niemcy przeprowadzą odzyskanie części pomocy określonej w art. 3, którą już przekazano DHL (tj. opłaty gwarancyjnej za okres od dnia 1 października 2007 r. do dnia wycofania nieograniczonych gwarancji).

2. Kwota do odzyskania obejmuje odsetki narosłe w okresie od daty przekazania beneficjentowi środków pomocy do dnia ich faktycznego odzyskania.

3. Odsetki naliczane są narastająco zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004.

Artykuł 5

1. Pomoc dotychczas przekazana DHL, określona w art. 3, podlega bezzwłocznemu i skutecznemu odzyskaniu.

2. Niemcy zapewniają wykonanie niniejszej decyzji w ciągu czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 6

1. W ciągu dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Niemcy dostarczą Komisji następujących informacji:

- łączna kwota pomocy (kwota nominalna wraz z odsetkami) do odzyskania od beneficjenta;
- dokładny opis środków już podjętych i przewidzianych w celu zastosowania się do niniejszej decyzji;
- dokumenty potwierdzające, że beneficjent został zobowiązany do zwrotu pomocy.

2. Niemcy informują Komisję o postępach w realizacji środków krajowych przyjętych w celu wykonania niniejszej decyzji aż do momentu pełnego odzyskania pomocy dotychczas przekazanej DHL, o której mowa w art. 3. Niemcy przekazują niezwłocznie, na zwykłe wezwanie Komisji, informacje dotyczące środków już podjętych lub przewidzianych w celu zastosowania się do niniejszej decyzji. Niemcy dostarczają ponadto szczegółowych informacji dotyczących kwoty pomocy i odsetek już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2008 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący

Neelie KROES
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Obliczenia przepływów środków w zakresie pomocy państwa dla DHL

Tabela 1

Obliczenia przepływów

(w mln EUR)

Obliczenia przepływów środków (*)		(1) Port lotniczy Status quo	(2) Port lotniczy Rozbudowa przy udziale DHL	(3) Port lotniczy Rozbudowa bez udziału DHL	(4)=(2)-(1) Pas południowy przy udziale DHL	(5)=(3)-(1) Pas południowy bez udziału DHL
EBITDA (1) (2006–2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji (2006–2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty inwestycji w roku 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków w 2005 r.	d=a+b+c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ryzyka (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przepływy środków w 2005 r. skorygowane o ryzyko	f=d+e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korekta wydatków na środki bezpieczeństwa						
Wydatki na środki bezpieczeń- stwa (koszty działalności i koszty inwestycji) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skorygowane przepływy środków w 2005 r.	h=f+g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(1) Zysk z odsetek, podatków i odpisów.

(*) Wszystkie wartości zdyskontowane na 2005 r.

(**) Obliczenia Niemiec.

Obliczenie przepływów środków dla pasa południowego

Niemcy przedstawiły na okres 2006–2042 trzy różne scenariusze dla przepływu środków finansowych portu lotniczego Lipsk/Halle:

- *Port lotniczy — status quo*: Prace nad budową pasa południowego nie zostaną rozpoczęte. Operacje lotnicze są kontynuowane przy wykorzystaniu istniejącego pasa północnego.
- *Port lotniczy — rozbudowa przy udziale DHL*: Pas południowy jest budowany, a DHL uruchamia swoje europejskie centrum dystrybucji w roku 2008.
- *Port lotniczy — rozbudowa bez udziału DHL*: Pas południowy jest budowany, ale DHL nie przenosi działalności do Lipska i po roku 2010 inny przewoźnik lotniczy lokalizuje swoją siedzibę na terenie portu lotniczego.

Na podstawie analizy przepływów środków obliczana jest oczekiwana rentowność pasa południowego zgodnie z poniższymi założeniami:

- *Pas południowy przy udziale DHL*: W tej kolumnie podano różnicę w przepływie środków w zależności od realizowanego wariantu rozbudowy przy udziale DHL a status quo.
- *Pas południowy bez udziału DHL*: W tej kolumnie podano różnicę w przepływie środków w zależności od realizowanego wariantu rozbudowy bez udziału DHL a status quo.

Różnica w obliczeniach przepływów pieniężnych w decyzji o wszczęciu postępowania i przedłożonych obliczeniach

- Podczas gdy w decyzji o wszczęciu postępowania zdyskontowano zyski i koszty na 2006 r., przedłożone obliczenia zakładają rok 2005 jako rok referencyjny, ponieważ decyzja o budowie pasa południowego została podjęta w listopadzie 2004 r., a budowa rozpoczęła się z początkiem 2005 r.
- Na podstawie uwag Niemiec w sprawie decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że w 2005 r. powstały *dotatkowe koszty inwestycji* w wysokości [...] EUR, które zwiększyły poziom strat w przepływach środków. Koszty tych inwestycji zostały uwzględnione.

Obliczenie przepływu środków wskazuje na znaczne straty w przypadku budowy pasa południowego

- W wyniku budowy i użytkowania pasa południowego powstały w roku 2005 zdyskontowane straty związane z przepływami środków w wysokości około [...] EUR. W przypadku rozbudowy bez udziału DHL zdyskontowana strata związane z przepływami środków wynoszą [...] EUR.
 - Na skutek kosztów ryzyka w wysokości [...] EUR (według obliczeń niemieckich), straty związane z przepływami środków w powiązaniu z użytkowaniem pasa południowego przy udziale DHL zwiększają się do kwoty [...] EUR. Ponadto należy wskazać na fakt, że oszacowane koszty ryzyka w wysokości [...] mln EUR stanowią jedynie kwotę minimalną, ponieważ Niemcy nie określiły ilościowo wszystkich rodzajów ryzyka powstałego dla portu lotniczego i opierają swoje obliczenia na wątpliwych przesłankach.
 - Nawet jeśli Komisja podzieliłaby argumentację Niemiec, zgodnie z którą wydatki na środki bezpieczeństwa w wysokości [...] EUR wchodzi w zakres działań publicznych i tym samym nie zaliczają się do obliczenia kosztów związanych z pasem południowym, wciąż pozostaje znaczny deficyt związany z przepływami środków w wysokości [...] EUR.
-

DECYZJA KOMISJI**z dnia 6 listopada 2008 r.****w sprawie przyjęcia wieloletniego programu wspólnotowego zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 199/2008 w sprawie ustanowienia wspólnotowych ram gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania w sektorze rybołówstwa oraz w sprawie wspierania doradztwa naukowego w zakresie wspólnej polityki rybołówstwa**

(2008/949/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 199/2008 z dnia 25 lutego 2008 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowych ram gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania w sektorze rybołówstwa oraz w sprawie wspierania doradztwa naukowego w zakresie wspólnej polityki rybołówstwa⁽¹⁾, w szczególności jego art. 3 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 199/2008 ustanawia się wspólnotowe ramy gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania w celu ustanowienia solidnej podstawy analiz naukowych rybołówstwa i zapewnienia rzetelnego doradztwa naukowego służącego wdrażaniu wspólnej polityki rybołówstwa (zwanej dalej „WPRyb”).
- (2) Państwa członkowskie powinny ustanowić wieloletnie programy krajowe dotyczące gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania zgodnie z wieloletnim programem wspólnotowym.
- (3) Należy zatem ustanowić wieloletni program wspólnotowy obejmujący gromadzenie informacji niezbędnych

do analiz naukowych wymaganych w ramach WPRyb oraz zarządzanie tymi informacjami i ich wykorzystywanie.

- (4) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Rybołówstwa i Akwakultury,

STANOWI CO NASTĘPUJE:

Artykuł

Wieloletni program wspólnotowy, o którym mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 199/2008, jest określony w załączniku.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 listopada 2008 r.

W imieniu Komisji

Joe BORG

Członek Komisji⁽¹⁾ Dz.U. L 60 z 5.3.2008, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

WIELOLETNI PROGRAM WSPÓLNOTOWY

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT I DEFINICJE

1. Do celów niniejszego programu wspólnotowego stosuje się następujące definicje:
 - a) **statki aktywne**: statki, które brały udział w dowolnych operacjach połowowych (przez więcej niż 0 dni) w trakcie roku kalendarzowego. Statek, który nie brał udziału w operacjach połowowych w trakcie roku, uznaje się za „nieaktywny”;
 - b) **równoczesne pobieranie próby**: pobieranie prób ze wszystkich lub określonych skupisk gatunków jednocześnie w połowach lub w wyładunkach statku;
 - c) **dni na morzu**: dowolny nieprzerwany okres 24 godzin (lub jego część), w którym statek znajduje się w danym obszarze oraz znajduje się poza portem;
 - d) **segment floty**: grupa statków o tej samej klasie długości (długość całkowita – „LOA”) i dominujących narzędziach połowowych w trakcie roku, zgodnie z dodatkiem III. Statki mogą wykonywać różną działalność połowową w okresie odniesienia, ale mogą być zaklasyfikowane tylko do jednego segmentu floty;
 - e) **dni połowowe**: każdy dzień jest przypisywany do obszaru, w którym statek spędził większość czasu połowów w trakcie odpowiedniego dnia na morzu. Jednakże w przypadku pasywnych narzędzi połowowych, jeżeli statek nie wykonał żadnej operacji połowowej w ciągu danego dnia mimo pozostawienia na morzu przynajmniej jednego (pasywnego) narzędzia połowowego, dzień ten będzie związany z obszarem, na którym podczas tego rejsu połowowego zostało wykonane ostatnie stawianie narzędzi połowowych;
 - f) **rejs połowowy**: oznacza dowolną podróż statku rybackiego od miejsca na lądzie stałym do miejsca wyładunku, z wyjątkiem rejsów niebędących rejsami połowowymi (rejs statku rybackiego, podczas którego statek nie prowadzi działalności połowowej i w trakcie którego wszelkie narzędzia połowowe na statku są odpowiednio związane i spakowane tak, aby nie były gotowe do natychmiastowego użycia);
 - g) **metier**: grupa operacji połowowych ukierunkowanych na podobne gatunki (skupiska gatunków), z wykorzystaniem podobnych narzędzi, w tym samym okresie roku i/lub w tym samym obszarze, charakteryzujących się podobnym wzorcem eksploatacji;
 - h) **populacja statków**: wszystkie statki w rejestrze statków rybackich Wspólnoty, określonym w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 26/2004 z dnia 30 grudnia 2003 r. dotyczącym rejestru statków rybackich Wspólnoty (!);
 - i) **wybrane gatunki**: gatunki mające znaczenie z punktu widzenia zarządzania i w odniesieniu do których został złożony wniosek przez międzynarodowe instytucje naukowe lub regionalne organizacje zarządzania rybołówstwem;
 - j) **czas pobytu w wodzie**: czas liczony od momentu postawienia danego narzędzia połowowego do momentu rozpoczęcia usuwania tegoż narzędzia.
2. Do wymienionych niżej terminów stosują się definicje Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa (www.fao.org/fi/glossary/default.asp) oraz Komitetu Naukowo-Technicznego i Ekonomicznego ds. Rybołówstwa (STECF): gatunki anadromiczne, gatunki katadromiczne, połowy, głowonogi, skorupiaki, gatunki głębokowodne, ryby przydenne, gatunki przydenne, wzorzec eksploatacji, ryby, gatunki słodkowodne, narzędzia połowowe, wyładunki, odrzuty, duże ryby pelagiczne, mięczaki, działalność innego rodzaju niż działalność połowowa, ryby pelagiczne, małe ryby pelagiczne, gatunki docelowe.

ROZDZIAŁ II

TREŚĆ I METODOLOGIA

A. Treść programu wspólnotowego

Program wspólnotowy składa się z następujących modułów:

1. Moduł oceny sektora rybołówstwa:

Program gromadzenia danych dla sektora rybołówstwa zawiera następujące sekcje:

- a) sekcja gromadzenia danych dla zmiennych ekonomicznych;
- b) sekcja gromadzenia danych dla zmiennych biologicznych;
- c) sekcja gromadzenia danych dla zmiennych przekrojowych;
- d) sekcja prowadzenia badań na morzu.

(!) Dz.U. L 5 z 9.1.2004, s. 25.

2. Moduł oceny sytuacji gospodarczej sektora akwakultury i sektora przemysłu przetwórczego:
 - a) sekcja gromadzenia danych ekonomicznych dla sektora akwakultury;
 - b) sekcja gromadzenia danych ekonomicznych dla przemysłu przetwórczego.
3. Moduł oceny wpływu sektora rybołówstwa na ekosystem morski.
4. Moduł zarządzania danymi i wykorzystywania danych objętych ramami gromadzenia danych.

B. Poziomy dokładności i częstotliwość pobierania prób badawczych

1. Gdy niemożliwe jest zdefiniowanie celów ilościowych dla programów pobierania prób badawczych, czy to pod względem poziomów dokładności czy liczebności próby, prowadzone są badania pilotażowe w sensie statystycznym. Takie badania pilotażowe służą ocenie wagi problemu oraz użyteczności przeprowadzenia bardziej szczegółowych badań w przyszłości, a także efektywności kosztowej takich badań szczegółowych.
2. Gdy zdefiniowanie celów ilościowych jest możliwe, mogą one być określone albo bezpośrednio poprzez liczebności próby lub odsetki prób, albo przez zdefiniowanie poziomów dokładności i współczynnika ufności, które należy osiągnąć.
3. Gdy mowa jest o liczebności próby lub odsetku prób w populacji w kategoriach statystycznych, strategie pobierania prób badawczych powinny mieć efektywność porównywalną co najmniej z efektywnością prostej próby losowej. Takie strategie pobierania próby zostaną opisane w ramach odpowiednich programów krajowych.
4. Gdy mowa jest o poziomie dokładności/współczynniku ufności, zastosowanie ma następujące rozróżnienie:
 - a) **poziom 1:** poziom umożliwiający oszacowanie parametru albo z dokładnością plus-minus 40 % przy współczynniku ufności wynoszącym 95 % albo 20 % współczynnik zmienności stosowany jako przybliżenie;
 - b) **poziom 2:** poziom umożliwiający oszacowanie parametru albo z dokładnością plus-minus 25 % przy współczynniku ufności wynoszącym 95 % albo 12,5 % współczynnik zmienności stosowany jako przybliżenie;
 - c) **poziom 3:** poziom umożliwiający oszacowanie parametru albo z dokładnością plus-minus 5 % przy współczynniku ufności wynoszącym 95 % albo 2,5 % współczynnik zmienności stosowany jako przybliżenie.

ROZDZIAŁ III

MODUŁ OCENY SEKTORA RYBOŁÓWSTWA

A. Gromadzenie danych ekonomicznych

1. *Zmienne*
 1. Zmienne, dla których mają być gromadzone dane, zostały wymienione w dodatku VI. Dane o wszystkich zmiennych ekonomicznych są gromadzone corocznie z wyjątkiem tych określonych jako zmienne przekrojowe, jak zdefiniowano w dodatku VIII, i tych określonych w celu mierzenia wpływu połowów na ekosystem morski, jak określono w dodatku XIII, które muszą być gromadzone na poziomach bardziej zdezagregowanych. Populację stanowią wszystkie statki figurujące w rejestrze statków rybackich Wspólnoty w dniu 1 stycznia. Dane o wszystkich zmiennych ekonomicznych muszą być gromadzone dla aktywnych statków. Dla każdego statku, dla którego gromadzone są dane ekonomiczne określone w dodatku VI, wymaga się również gromadzenia odpowiednich zmiennych przekrojowych określonych w dodatku VIII.
 2. W odniesieniu do statków nieprowadzących działalności połowowej gromadzone są wyłącznie dane dotyczące wartości kapitału (dodatek VI), floty (dodatek VI) i zdolności połowowej (dodatek VIII).
 3. Waluty krajowe należy przeliczyć na euro przy zastosowaniu średniorocznych kursów wymiany Europejskiego Banku Centralnego (EBC).
2. *Poziomy dezagregacji*
 1. Zmienne ekonomiczne są podawane dla każdego segmentu floty (dodatek III) oraz suprarejonu (dodatek II). Zdefiniowano sześć klas długości (na podstawie pomiaru długości całkowitej („LOA")). Państwa członkowskie mogą jednak w odpowiednich przypadkach dokonywać dalszej dezagregacji klas długości.
 2. Kryteria dominacji stosuje się w celu zaliczenia każdego statku do segmentu na podstawie liczby dni połowowych wykorzystanych dla każdego narzędzia połowowego. Jeżeli narzędzie połowowe jest wykorzystywane w stopniu większym niż suma dla wszystkich pozostałych narzędzi (tzn. statek wykorzystuje to właśnie narzędzie przez ponad 50 % swojego czasu połowów), statek jest zaliczany do danego segmentu. W przeciwnym razie statek jest zaliczany do następującego segmentu floty:
 - a) „statki wykorzystujące aktywne narzędzia wielozadaniowe”, jeżeli wykorzystuje on tylko aktywne narzędzia połowowe;
 - b) „statki wykorzystujące pasywne narzędzia wielozadaniowe”, jeżeli wykorzystuje on jedynie pasywne narzędzia połowowe;
 - c) „statki wykorzystujące aktywne i pasywne narzędzia połowowe”.

3. W przypadkach gdy statek prowadzi operacje w obrębie więcej niż jednego supraregionu, jak określono w dodatku II, państwa członkowskie wyjaśniają w swoim programie krajowym, do którego supraregionu zaliczany jest dany statek.
4. W przypadkach gdy na segment floty składa się mniej niż 10 statków:
 - a) konieczne może być stworzenie wiązek, aby stworzyć plan pobierania prób badawczych i podać zmienne ekonomiczne;
 - b) państwa członkowskie zgłaszają, które segmenty floty zostały połączone w grupę na poziomie krajowym oraz uzasadniają stworzone wiązki, posługując się analizą statystyczną;
 - c) w swoich sprawozdaniach rocznych państwa członkowskie podają liczbę statków wybranych do próby w każdym segmencie floty, niezależnie od tego, czy w dalszej kolejności będą tworzone wiązki na potrzeby gromadzenia lub przekazywania danych;
 - d) na regionalnych posiedzeniach koordynacyjnych określa się jednolitą metodę tworzenia wiązek na poziomie supra-regionów, aby zapewnić porównywalność zmiennych ekonomicznych.

3. Strategia pobierania prób badawczych

1. Państwa członkowskie opisują w swoich programach krajowych stosowane przez nie metody szacowania każdej zmiennej ekonomicznej, w tym kwestie jakości.
2. Państwa członkowskie zapewniają spójność i porównywalność wszystkich zmiennych ekonomicznych, gdy pochodzą one z różnych źródeł (np. z badań statystycznych, rejestru floty, dzienników pokładowych, kart sprzedaży).

4. Poziomy dokładności

1. Państwa członkowskie w swoim dorocznym sprawozdaniu podają informację o jakości (prawidłowości i dokładności) szacunków.

B. Gromadzenie danych biologicznych

B1. Zmienne dotyczące metier

1. Zmienne

1. Należy przeprowadzać pobieranie prób, aby ocenić kwartalny rozkład długości ryb poszczególnych gatunków w połowach i kwartalną wielkość odrzutów. Dane są gromadzone według metier określanych jako poziom 6 macierzy określonej w dodatku IV (1 do 5) i dla zasobów wymienionych w dodatku VII.
2. W przypadku gdy należy przeprowadzić dodatkowe programy pobierania prób biologicznych w wyładunkach niesortowanych, aby ocenić:
 - a) osobno udział różnych zasobów w tych wyładunkach dla śledzia dla Skagerrak IIIA-N, Kattegat IIIa-S i wschodniej części Morza Północnego oraz łososia w Morzu Bałtyckim;
 - b) udział różnych gatunków dla tych grup gatunków, które są objęte szacunkami międzynarodowymi, np. smuklica, żabnica i spoudoste.

2. Poziom dezagregacji

1. W celu optymalizacji programów pobierania prób badawczych dopuszcza się łączenie metier określonych w dodatku IV (1 do 5). W przypadku łączenia metier (łączenie pionowe) należy przedstawić dowody statystyczne wskazujące na homogeniczność połączonych metier. W przypadku łączenia sąsiadujących komórek odpowiadających segmentom floty statków (łączenie poziome) należy przedstawić dowody statystyczne. Takie łączenie poziome odbywa się przede wszystkim poprzez łączenie sąsiadujących klas długości statków („LOA”) w wiązki, niezależnie od dominującej techniki połowu, gdy jest to stosowne dla wyróżnienia odmiennych wzorców eksploatacji. W trakcie odnośnego regionalnego posiedzenia koordynacyjnego należy dążyć do zawarcia umowy regionalnej w sprawie łączenia i zatwierdzenia jej przez STECF.
2. Na poziomie krajowym jedno metier zdefiniowane na poziomie 6 macierzy określonej w dodatku IV (1 do 5) może podlegać dalszej dezagregacji na kilka dokładniejszych warstw, np. umożliwiających rozróżnienie poszczególnych gatunków docelowych. Takie dalsze warstwowanie odbywa się z poszanowaniem następujących dwóch zasad:
 - a) warstwy zdefiniowane na poziomie krajowym nie pokrywają się z metier określonymi w dodatku IV (1 do 5);
 - b) warstwy zdefiniowane na poziomie krajowym muszą łącznie obejmować wszystkie rejsy połowowe dla metier zdefiniowanego na poziomie 6.

3. Jednostki przestrzenne dla pobierania prób metier zdefiniowano poprzez poziom 3 z dodatku I dla wszystkich regionów, z następującymi wyjątkami:
 - a) Morze Bałtyckie (obszary ICES III b–d), Morze Śródziemne oraz Morze Czarne, w którym to przypadku stosowany będzie poziom 4;
 - b) jednostki regionalnych organizacji zarządzania rybołówstwem, pod warunkiem że są oparte na metier (przy braku takich definicji regionalne organizacje zarządzania rybołówstwem dążą do dokonania odpowiednich połączeń).
4. Do celów zbierania i agregowania danych przestrzenne jednostki doboru próby mogą być łączone regionami, o których mowa w art. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 665/2008 ⁽¹⁾ za zgodą stron odpowiednich spotkań ds. koordynacji regionalnej.
5. Dla parametrów wymienionych w rozdziale III sekcja B/B1 1. (2) dane są przekazywane co kwartał przy zapewnieniu spójności z macierzą działalności połowowej floty, opisaną w dodatku IV (1 do 5).

3. Strategia pobierania prób badawczych

1. W przypadku wyładunków:

- a) zadaniem państwa członkowskiego, na którego terytorium odbywa się pierwsza sprzedaż, jest zapewnienie, aby pobieranie prób biologicznych odbywało się zgodnie ze standardami określonymi w niniejszym programie wspólnotowym. W razie konieczności państwa członkowskie współpracują z władzami krajów trzecich nienależących do UE celem stworzenia programów pobierania prób biologicznych dla wyładunków dokonywanych przez statki pływające pod banderą kraju trzeciego;
- b) przy pobieraniu prób należy uwzględniać jedynie największe metier. Aby określić, które metier mają być uwzględnione przy pobieraniu próby, państwa członkowskie stosują następujący system klasyfikujący na poziomie 6 macierzy określonej w dodatku IV (1 do 5), na podstawie krajowej, stosując jako odniesienie średnie wartości dla dwóch poprzednich lat oraz:
 - komórki metier należy najpierw uszeregować według ich udziału w wyładunkach przemysłowych ogółem. Udziały należy następnie dodawać, począwszy od największego, aż do osiągnięcia poziomu 90 %. Wszystkie metier należące do górnych 90 % zostaną uwzględnione przy pobieraniu próby,
 - procedura jest następnie powtarzana dla kryterium całkowitej wartości wyładunków przemysłowych, a po raz trzeci dla kryterium całkowitego nakładu połowowego wyrażonego w liczbie dni na morzu. Do wybranej grupy dodawane są metier należące do górnych 90 %, a nienależące do poprzednich górnych 90 %,
 - STECF może dodać do wybranej grupy metier niewybrane przy zastosowaniu systemu klasyfikującego, lecz mające szczególne znaczenie ze względu na zarządzanie;
- c) jednostką doboru próby jest rejs połowowy, a liczba rejsów połowowych dobierana do próby powinna zapewnić dobre pokrycie danego metier;
- d) wartości precyzji i system klasyfikujący znajdują się na tym samym poziomie co programy pobierania prób, tzn. na poziomie metier krajowych dla danych gromadzonych w ramach programów krajowych oraz na poziomie metier regionalnych dla danych gromadzonych w ramach regionalnie koordynowanych programów pobierania prób;
- e) częstotliwość pobierania prób badawczych jest proporcjonalna do względnych nakładów połowowych i zróżnicowania połowów w danym metier. Minimalna liczba rejsów połowowych, które należy uwzględnić w próbie, nigdy nie może być mniejsza niż jeden rejs połowowy miesięcznie w okresie połowowym dla rejsów połowowych trwających poniżej 2 tygodni, a w pozostałych przypadkach — jeden rejs na kwartał;
- f) przy doborze rejsów połowowych do próby należy dokonywać równoczesnego poboru próby gatunków w następujący sposób:
 - każdy gatunek w ramach regionu zdefiniowanego w dodatku II powinien być klasyfikowany do grupy zgodnie z następującymi zasadami:
 - **grupa 1:** gatunki podlegające międzynarodowemu procesowi zarządzania, w tym gatunki objęte planami zarządzania UE lub planami odbudowy UE bądź wieloletnimi długofalowymi planami UE lub planami działania UE na rzecz ochrony i zarządzania w oparciu o rozporządzenie Rady (WE) nr 2371/2002 z dnia 20 grudnia 2002 r. w sprawie ochrony i zrównoważonej eksploatacji zasobów rybołówstwa w ramach wspólnej polityki rybołówstwa ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 186 z 15.7.2008, s. 3.

⁽²⁾ Dz.U. L 358 z 31.12.2002, s. 59.

- **grupa 2:** inne gatunki podlegające regulacjom międzynarodowym oraz najważniejsze gatunki przyłowu podlegające regulacjom niemającym charakteru międzynarodowego;
 - **grupa 3:** wszystkie pozostałe gatunki przyłowu (ryby i skorupiaki). Wykaz gatunków należących do grupy 3 zostanie ustanowiony na poziomie regionalnym przez strony odpowiedniego spotkania ds. koordynacji regionalnej i zatwierdzony przez STECF;
- g) sposób zaliczania gatunków do grupy 1 i 2 określono w dodatku VII. Wybór schematu próbkowania zależy od różnorodności gatunków, z których ma być pobrana próba, oraz od warunków operacyjnych, w których odbywa się próbkowanie. Plan pobierania prób do badań na metier uwzględnia zarówno okresowość pobrań próby, jak i schemat pobierania prób, który należy zastosować. Możliwe schematy pobierania prób opisane w poniższej tabeli obejmują:
- **schemat 1:** pobieranie kompleksowej próby wszystkich gatunków;
 - **schemat 2:** w każdym przedziale czasu czynności pobierania próby są podzielone na dwa etapy. Jeden etap pobrań próby ($x\%$) stanowi pobieranie próby wszystkich gatunków na brzegu, podczas gdy na drugi etap pobrań próby ($100 - x\%$) składa się jedynie pobieranie próby ze wszystkich gatunków z grupy 1;
 - **schemat 3:** w każdym przedziale czasu czynności pobrania próby są podzielone na dwa etapy. Jeden etap pobrań próby ($x\%$) stanowi pobieranie próby na brzegu ze wszystkich gatunków z grupy 1 i 2, podczas gdy na drugi etap pobrań próby ($100 - x\%$) składa się jedynie pobieranie próby z gatunków z grupy 1. W tym schemacie próbę z gatunków z grupy 3 pobiera się na morzu.

Tabela 1

Streszczenie schematów, które należy stosować do równoczesnego pobierania próby

Schemat pobierania próby	Częstotliwość	Grupa 1	Grupa 2	Grupa 3
Schemat 1	Każde pobranie próby	✓	✓	✓
Schemat 2	$x\%$ pobrań próby	✓	✓	✓
	$(100 - x)\%$ pobrań próby	✓		
Schemat 3	$x\%$ pobrań próby	✓	✓	Pobieranie próby na morzu
	$(100 - x)\%$ pobrań próby	✓		

- h) dla dowolnej próby schemat pobierania próby jest zapisywany (tabela 1) wraz z informacją o sposobie realizacji pobrania próby:
- przy pobieraniu próby gatunku liczba osobników podlegających pomiarowi musi zapewniać jakość i prawidłowość otrzymywanych częstotliwości występowania określonych długości. Liczbę klas długości w ramach danej próby można szacować na podstawie przybliżonego zakresu długości w jej obrębie, a na tej podstawie liczba mierzonych ryb mieści się między 3-krotną liczbą klas długości a 5-krotną liczbą klas długości, co jest pierwszym przybliżeniem przy braku statystycznej optymalizacji planu pobierania próby;
- i) inne procedury pobierania prób mogą być stosowane pod warunkiem istnienia dowodów naukowych potwierdzających, że procedury te prowadzą do osiągnięcia tych samych celów jak cele opisane w pkt 3.1 lit. g);
- j) streszczenie protokołów pobierania prób przez państwa członkowskie dla każdego metier uwzględnionego przy pobieraniu prób jest udostępniane Komitetowi Naukowo-Technicznemu i Ekonomicznemu ds. Rybołówstwa (STECF) za pośrednictwem programów krajowych.
2. W przypadku odrzutów:
- a) system klasyfikujący, o którym mowa w rozdziale III sekcja B/B1 pkt 3.1 lit. b), jest stosowany do wyboru metier w celu oszacowania odrzutów. W każdym przypadku gdy szacuje się, że odrzuty w danym metier przekraczają 10% całkowitej wielkości połowów i nie zostało ono wybrane przez system klasyfikujący, z tego metier pobiera się próby;
 - b) jednostką doboru próby jest rejs połowowy, a liczba rejsów połowowych dobierana do próby powinna zapewnić dobre pokrycie danego metier;

- c) wartości precyzji i system klasyfikujący znajdują się na tym samym poziomie co programy pobierania prób, tzn. na poziomie metier krajowych dla danych gromadzonych w ramach programów krajowych oraz na poziomie metier regionalnych dla danych gromadzonych w ramach regionalnie koordynowanych programów pobierania prób;
 - d) częstotliwość pobierania prób badawczych jest proporcjonalna do względnych nakładów połowowych i/lub zróżnicowania połowów w danym metier. Minimalna liczba rejsów połowowych objętych pobieraniem prób wynosi nie mniej niż dwa rejsy połowowe na kwartał;
 - e) dla gatunków z grup 1, 2 i 3 określonych w rozdziale III sekcja B/B1 pkt 3 lit. f) odrzuty są monitorowane, aby oszacować średnią kwartalną wagę odrzutów. Ponadto:
 - odrzuty są przedmiotem kwartalnych szacunków rozkładu długości, jeśli w skali rocznej dla gatunków z grup 1 i 2 stanowią więcej niż 10 % całkowitych połowów według wagi albo ponad 15 % połowów w liczbach,
 - jeżeli mają miejsce odrzuty ze względu na zakresy długości gatunków, które nie występują w wyładunkach, należy przeprowadzić odczytywanie wieku zgodnie z zasadami określonymi w dodatku VII;
 - f) w stosownych przypadkach przeprowadzane są badania pilotażowe, o których mowa w rozdziale II B pkt 1;
 - g) streszczenie protokołów pobierania prób przez państwa członkowskie dla każdego metier uwzględnionego przy pobieraniu prób jest udostępniane Komitetowi Naukowo-Technicznemu i Ekonomicznemu ds. Rybołówstwa (STECF) za pośrednictwem programów krajowych.
3. W przypadku połowów rekreacyjnych:
- a) w przypadku gatunków objętych połowami rekreacyjnymi wymienionych w dodatku IV (1 do 5) państwa członkowskie oceniają kwartalnie połowy pod względem wagi;
 - b) w stosownych przypadkach przeprowadzane są badania pilotażowe, o których mowa w rozdziale II B pkt 1 mające na celu oszacowanie wielkości połowów rekreacyjnych, o których mowa w pkt 3 ust. 3 lit. a).

4. Poziomy dokładności

1. W przypadku wyładunków:

- a) należy dążyć do osiągnięcia dokładności na poziomie 2 w przypadku poziomu zasobów połowowych zarówno dla gatunków z grupy 1, jak i z grupy 2. W razie potrzeby dodaje się próby oparte na konkretnych zasobach połowowych, jeżeli próba oparta na metier nie zapewnia odpowiedniej dokładności dla rozkładu długości na poziomie zasobów połowowych.

2. W przypadku odrzutów:

- a) dane związane z kwartalnymi szacunkami rozkładu długości i wieku odrzutów dla gatunków z grupy 1 i 2 muszą prowadzić do osiągnięcia poziomu dokładności 1;
- b) szacunki dotyczące wagi gatunków z grupy 1, 2 i 3 muszą prowadzić do osiągnięcia poziomu dokładności 1.

3. W przypadku połowów rekreacyjnych:

- a) dane związane z rocznymi szacunkami wielkości połowów muszą prowadzić do osiągnięcia poziomu dokładności 1.

5. Zasady stosowania wyjątków

- 1. Jeśli państwa członkowskie nie mogą osiągnąć poziomów dokładności, o których mowa w rozdziale III sekcja B/B1/4 pkt 2 lit. a) i b) oraz pkt 3 lit. a) i b), lub osiągnięcie ich spowoduje nadmierne koszty, Komisja może zezwolić państwom członkowskim na odstępstwo, na podstawie rekomendacji STECF, w celu obniżenia poziomu dokładności, częstotliwości pobierania prób lub wprowadzenia badań pilotażowych, o ile ich wniosek jest w pełni udokumentowany i naukowo udowodniony.

B2. Zmienne dotyczące zasobów

1. Zmienne

1. Dla zasobów wymienionych w dodatku VII należy zebrać dane dla następujących zmiennych:

- a) indywidualne informacje o wieku;
- b) indywidualne informacje o długości;
- c) indywidualne informacje o wadze;

- d) indywidualne informacje o płci;
 - e) indywidualne informacje o stadium dojrzałości;
 - f) indywidualne informacje o płodności,
- przy użyciu schematu pobierania prób przewidzianego w dodatku VII.
2. Zbieranie wszystkich poszczególnych informacji, o których mowa w ust. 1, należy powiązać z odpowiednimi informacjami na temat przestrzeni i przedziałów czasowych.
 3. Dla stad dzikiego łosia występujących w rzekach katalogowanych, zgodnie z definicją ICES, wpadających do Morza Bałtyckiego III b-d, należy zebrać dane dla następujących zmiennych:
 - a) informacje o liczebności młodych łososi (w stadium smolt);
 - b) informacje o liczebności młodych łososi (w stadium parr);
 - c) informacje o liczebności osobników migrujących w górę rzek.

2. Poziom dezagregacji

1. Niezbędne poziomy dezagregacji, jak również okresowość zbierania danych dla wszystkich zmiennych oraz częstotliwości pobierania prób dla wieku zostały określone w dodatku VII. Do strategii i częstotliwości pobierania prób badawczych stosują się zasady określone w rozdziale II sekcja B (Poziomy dokładności i częstotliwości pobierania prób badawczych).

3. Strategia pobierania prób badawczych

1. W miarę możliwości dla połowów przemysłowych należy dokonywać odczytu wieku, aby oszacować przekrój wiekowy dla poszczególnych gatunków i, w odpowiednich przypadkach, parametry wzrostu. Jeśli nie jest to możliwe, państwa członkowskie wyjaśniają przyczyny tego stanu rzeczy w swoich programach krajowych.
2. Jeżeli współpraca między państwami członkowskimi zapewnia osiągnięcie niezbędnego poziomu dokładności dla ogólnych szacunkowych wartości parametrów wymienionych w dodatku VII, każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego własny wkład do zestawu wspólnych danych był wystarczający do osiągnięcia tego poziomu dokładności.

4. Poziomy dokładności

1. W przypadku zasobów gatunków, w odniesieniu do których można dokonać odczytu wieku, dla każdego wieku dokonuje się szacowania średniej wagi i długości z dokładnością na poziomie 3, aż do takiego wieku, przy którym zakumulowane wyładunki dla odnośnych poziomów wiekowych stanowią przynajmniej 90 % wyładunków krajowych danego zasobu.
2. W przypadku zasobów, dla których odczyt wieku nie jest możliwy, lecz dla których można podać krzywą wzrostu, szacuje się średnią wagę i długość dla każdego domniemanego wieku (np. wynikającego z krzywych wzrostu) z dokładnością na poziomie 2 aż do takiego wieku, przy którym zakumulowane wyładunki dla odnośnych poziomów wiekowych stanowią przynajmniej 90 % wyładunków krajowych danego zasobu.
3. W przypadku wskaźników dojrzałości, płodności i płci można wybierać między podawaniem wieku lub długości, pod warunkiem że państwa członkowskie, które mają obowiązek pobrania odnośnych prób biologicznych, uzgodniły, co następuje:
 - a) w przypadku dojrzałości i płodności, liczonych jako odsetek dojrzałych ryb, należy osiągnąć dokładność na poziomie 3 w ramach zakresu wiekowego i/lub zakresu długości, których granice odpowiadają 20 % i 90 % dojrzałych ryb;
 - b) w przypadku wskaźników płci, liczonych jako odsetek samic, należy osiągnąć dokładność na poziomie 3 do takiego wieku lub długości, przy których zakumulowane wyładunki dla odnośnych poziomów wiekowych lub poziomów długości stanowią przynajmniej 90 % wyładunków krajowych danego zasobu.

5. Zasady stosowania wyjątków

1. Z programu krajowego danego państwa członkowskiego można wyłączyć szacowanie zmiennych dotyczących zasobów w przypadku zasobów, dla których określono całkowite dopuszczalne połowy (TAC), oraz kwoty na następujących warunkach:
 - a) odnośna kwota musi stanowić średnio poniżej 10 % udziału Wspólnoty w TAC lub poniżej 200 ton dla poprzednich trzech lat;
 - b) suma odpowiednich kwot dla państw członkowskich, których przydział wynosi poniżej 10 %, musi wynosić poniżej 25 % udziału Wspólnoty w TAC.

2. Jeżeli spełniony jest warunek określony w pkt 1 lit. a) powyżej, lecz nie jest spełniony warunek określony w pkt 1 lit. b), odnośne państwa członkowskie mogą ustanowić skoordynowany program celem osiągnięcia wspólnego schematu pobierania prób dla wspólnych wyładunków bądź też państwa członkowskie mogą indywidualnie ustanowić inne krajowe schematy poboru prób prowadzące do osiągnięcia tego samego poziomu dokładności.
3. W miarę potrzeby krajowe programy mogą być dostosowywane do dnia 1 lutego każdego roku, tak aby uwzględniały wymianę kwot między państwami członkowskimi.
4. W odniesieniu do zasobów, dla których nie określono TAC i kwot oraz leżących poza obszarem śródziemnomorskim, stosuje się te same zasady określone w pkt 5.1 na podstawie średnich wyładunków z ostatnich trzech lat, w nawiązaniu do całkowitych wyładunków Wspólnoty w zakresie danego zasobu.
5. W odniesieniu do zasobów Morza Śródziemnego wyładunki według wagi dokonane przez śródziemnomorskie państwo członkowskie w ramach gatunku odpowiadającego mniej niż 10 % całkowitych wyładunków Wspólnoty z Morza Śródziemnego lub mniej niż 200 tonom, z wyjątkiem tuńczyka błękitnopłetwego.

C. Gromadzenie danych przekrojowych

1. Zmienne

1. Zmienne, dla których mają być gromadzone dane, wymieniono w dodatku VIII. Dane powinny być przekazywane zgodnie z okresowością określoną w tym dodatku.
2. Mogą wystąpić pewne opóźnienia między przekazywanymi informacjami dotyczącymi segmentacji floty i nakładu połowowego.

2. Poziom dezagregacji

1. Poziom dezagregacji został podany w dodatku VIII zgodnie z kryteriami określonymi w dodatku V.
2. Poziom zagregowania powinien być zgodny z najwyższym wymaganym poziomem dezagregacji. Można dokonać grupowania komórek w ramach tego schematu, pod warunkiem że odpowiednia analiza statystyczna wykaże zasadność takiego kroku. Ustanowienie tego rodzaju łączenia musi zostać zatwierdzone na odpowiednim regionalnym posiedzeniu koordynacyjnym.

3. Strategia pobierania prób badawczych

1. Wszędzie tam, gdzie to możliwe, należy w sposób wyczerpujący gromadzić dane przekrojowe. Gdy nie jest to możliwe, państwa członkowskie określają procedury pobierania prób w swoich programach krajowych.

4. Poziomy dokładności

1. Państwa członkowskie w swoim rocznym sprawozdaniu podają informację o jakości (prawidłowości i dokładności) szacunków.

D. Prowadzenie badań na morzu

1. Uwzględniane są wszystkie badania statystyczne wymienione w dodatku IX.
2. Państwa członkowskie w ramach swoich programów krajowych gwarantują ciągłość w stosunku do planów badawczych stosowanych w przeszłości.
3. Niezależnie od postanowień punktów 1 i 2 państwa członkowskie mogą zaproponować zmiany w zakresie prac badawczych lub w planie pobierania próby pod warunkiem, że nie wpłynie to ujemnie na jakość otrzymywanych wyników. Komisja udziela zgody na zmianę pod warunkiem uzyskania wcześniejszej zgody STECF.

ROZDZIAŁ IV

MODUŁ OCENY SYTUACJI GOSPODARCZEJ SEKTORA AKWAKULTURY I SEKTORA PRZEMYSŁU PRZETWÓRCZEGO

A. Gromadzenie danych ekonomicznych dla sektora akwakultury

1. Zmienne

1. Dane dla wszystkich zmiennych wymienionych w dodatku X powinny być gromadzone corocznie dla poszczególnych segmentów zgodnie z segmentacją określoną w dodatku XI.
2. Jednostką statystyczną jest „przedsiębiorstwo” zdefiniowane jako podmiot najniższego poziomu posiadający osobowość prawną na potrzeby prowadzenia księgowości.

3. Populacja odnosi się do przedsiębiorstw, których podstawowa działalność jest zdefiniowana zgodnie z definicją Eurostatu według kodu NACE 05.02: „Hodowla ryb”.
4. Waluty krajowe należy przeliczyć na euro przy zastosowaniu średniorocznych kursów wymiany Europejskiego Banku Centralnego (EBC).

2. Poziom dezagregacji

1. Segmentacji danych należy dokonać według gatunków i technik akwakultury, jak wskazano w dodatku XI. Ponadto państwa członkowskie mogą w razie potrzeby dokonywać dalszej segmentacji wg wielkości przedsiębiorstwa lub innych istotnych kryteriów.
2. Gromadzenie danych dla gatunków słodkowodnych nie jest obowiązkowe. Jeżeli jednak takie dane są gromadzone, państwa członkowskie stosują segmentację określoną w dodatku XI.

3. Strategia pobierania prób badawczych

1. W swoich programach krajowych państwa członkowskie opisują stosowaną przez nie metodę szacowania każdej zmiennej ekonomicznej, w tym kwestie jakości.
2. Państwa członkowskie zapewniają spójność i porównywalność wszystkich zmiennych ekonomicznych, gdy pochodzą one z różnych źródeł (np. ankiet, rozliczeń finansowych).

4. Poziom dokładności

1. Państwa członkowskie w swoim dorocznym sprawozdaniu podają informację o jakości (prawidłowości i dokładności) szacunków.

B. Gromadzenie danych ekonomicznych dotyczących przemysłu przetwórczego

1. Zmienne

1. Dane dla wszystkich zmiennych wymienionych w dodatku XII powinny być gromadzone corocznie dla populacji.
2. Populacja odnosi się do przedsiębiorstw, których główny przedmiot działalności jest określony zgodnie z definicją Eurostatu według kodu NACE 15.20: „Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa”.
3. W ramach wytycznych dodatkowo wykorzystywane są kody krajowe stosowane przez państwa członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 852/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie higieny środków spożywczych ⁽¹⁾, rozporządzeniem (WE) nr 853/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym szczególne przepisy dotyczące higieny w odniesieniu do żywności pochodzenia zwierzęcego ⁽²⁾ oraz rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 854/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym szczególne przepisy dotyczące organizacji urzędowych kontroli w odniesieniu do produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi ⁽³⁾, jako sposób weryfikacji i identyfikacji przedsiębiorstw klasyfikowanych zgodnie z kodem NACE 15.20.
4. Waluty krajowe należy przeliczyć na euro przy zastosowaniu średniorocznych kursów wymiany Europejskiego Banku Centralnego (EBC).

2. Poziom dezagregacji

1. Jednostką statystyczną na potrzeby gromadzenia danych jest „przedsiębiorstwo” zdefiniowane jako podmiot najniższego poziomu posiadający osobowość prawną na potrzeby prowadzenia księgowości.
2. W przypadku przedsiębiorstw zajmujących się przetwórstwem ryb, które nie jest ich podstawowym rodzajem działalności, w pierwszym roku każdego okresu programowania obowiązkowe jest gromadzenie następujących danych:
 - a) liczba przedsiębiorstw;
 - b) obroty pochodzące z przetwórstwa ryb.

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 55.

⁽³⁾ Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 206.

3. *Strategia pobierania prób badawczych*

1. W swoich programach krajowych państwa członkowskie opisują stosowaną przez nie metodę szacowania każdej zmiennej ekonomicznej, w tym kwestie jakości.
2. Państwa członkowskie zapewniają spójność i porównywalność wszystkich zmiennych ekonomicznych, gdy pochodzą one z różnych źródeł (np. ankiet, rozliczeń finansowych).

4. *Poziom dokładności*

1. Państwa członkowskie w swoim dorocznym sprawozdaniu podają informację o jakości (prawidłowości i dokładności) szacunków.

ROZDZIAŁ V

MODUŁ OCENY WPLYWU SEKTORA RYBOŁÓWSTWA NA EKOSYSTEM MORSKI

1. *Zmienne*

1. Dla umożliwienia obliczeń wszystkich wskaźników wymienionych w dodatku XIII dane określone w niniejszym załączniku są gromadzone corocznie, z wyjątkiem danych określonych jako dane, które muszą być gromadzone na poziomach bardziej zdezagregowanych.
2. Dane określone w dodatku XIII gromadzone są na poziomie krajowym w celu umożliwienia użytkownikom ostatecznym obliczenia wskaźników w odpowiedniej skali geograficznej, jak podano w dodatku II.

2. *Poziom dezagregacji*

1. Stosuje się poziom dezagregacji określony w specyfikacjach ustanowionych w dodatku XIII.

3. *Strategia pobierania prób badawczych*

1. Państwa członkowskie stosują zalecenia ustalone w specyfikacjach ustanowionych w dodatku XIII.

4. *Poziomy dokładności*

1. Państwa członkowskie stosują zalecenia ustalone w specyfikacjach ustanowionych w dodatku XIII.

ROZDZIAŁ VI

MODUŁ ZARZĄDZANIA DANYMI I WYKORZYSTYWANIA DANYCH OBJĘTYCH RAMAMI GROMADZENIA DANYCH

A. *Zarządzanie danymi*

1. W odniesieniu do danych objętych niniejszym programem wspólnotowym niniejsza sekcja obejmuje tworzenie baz danych, wprowadzanie (przechowywanie) danych, kontrolę jakości danych i ich walidację oraz przetwarzanie danych z postaci pierwotnej do postaci zbiorów szczegółowych lub sumarycznych, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 199/2008.
2. Uwzględniony zostaje proces przekształcania pierwotnych danych społeczno-gospodarczych w metadane, o których mowa w art. 13 lit. b) rozporządzenia nr 199/2008.
3. Państwa członkowskie gwarantują możliwość przekazania, na żądanie Komisji, informacji o procesie przekształcania, o którym mowa w ust. 2.

B. *Wykorzystywanie danych*

1. Sekcja ta obejmuje tworzenie zbiorów danych oraz ich wykorzystywanie do celów analizy naukowej jako podstawy do formułowania zaleceń dla gospodarki rybnej, o czym mowa w art. 18 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 199/2008.
2. Obejmuje ona szacunki parametrów biologicznych (wiek, waga, płeć, dojrzałość i płodność) dla stad wymienionych w załączniku VII, tworzenie zbiorów danych do oceny zasobów i modelowanie bioekonomiczne oraz odnośne analizy naukowe.

Wykaz dodatków

Nr dodatku	Tytuł
I	Stratyfikacja geograficzna według regionalnych organizacji zarządzania rybołówstwem
II	Stratyfikacja geograficzna według regionów
III	Segmentacja floty według regionów
IV	Działalność połowowa (metier) według regionów
V	Poziomy dezagregacji
VI	Wykaz danych ekonomicznych
VII	Wykaz danych biologicznych z wyszczególnieniem charakterystyki doboru prób gatunków
VIII	Wykaz danych przekrojowych z wyszczególnieniem charakterystyki doboru prób
IX	Wykaz badań na morzu
X	Wykaz danych ekonomicznych dla sektora akwakultury
XI	Segmentacja sektora w przypadku gromadzenia danych dotyczących akwakultury
XII	Wykaz danych ekonomicznych dla sektora przemysłu przetwórczego
XIII	Definicje wskaźników środowiskowych mierzących oddziaływanie rybołówstwa na ekosystem morski

Dodatek I

Stratyfikacja geograficzna według regionalnych organizacji zarządzania rybołówstwem

	I.C.E.S.	N.A.F.O	I.C.C.A.T	G.F.C.M.	C.C.A.M.L.R.	I.O.T.C.	Inne
Poziom 1	Obszar	Obszar	Obszar FAO	Obszar np. 37 Morze Śródziemne i Morze Czarne	Obszar np. 48	Obszar FAO	Obszar FAO
Poziom 2	Podobszar np. 27.IV Morze Północne	Podobszar np. 21.2 Labrador	Podobszar FAO	Podobszar np. 37.1 Zachodni	Podobszar np. 48.1 Półwysep Antark- tyczny	Podobszar FAO	Podobszar FAO
Poziom 3	Rejon np. 27.IV c	Rejon np. 21.2 H	Rejon 5° × 5°	Rejon np. 37.1.2 Zatoka Lwia	Rejon np. 58.5.1 Wyspy Kerguelena	Rejon 5° × 5°	Rejon 5° × 5°
Poziom 4	Podrejon np. 27.III. c.22			GSA np. GSA 1			
Poziom 5	Prostokąt 30' × 1°	Prostokąt	Prostokąt 1° × 1°		Prostokąt 30' × 1°	Prostokąt 1° × 1°	Prostokąt 1° × 1°

Dodatek II

Stratyfikacja geograficzna według regionów

	Podregion/Łowisko ⁽¹⁾	Region	Supraregion
Poziom	1	2	3
	Klaster jednostek przestrzennych na poziomie 4 określony w dodatku I (podrejon ICES)	Morze Bałtyckie (obszary ICES III b-d)	Morze Bałtyckie (obszary ICES III b-d), Morze Północne (obszary ICES IIIa, IV i VIIId) i wschodnia Arktyka (obszary ICES I i II), i północny Atlantyk (obszary ICES V-XIV i NAFO)
	Klaster jednostek przestrzennych na poziomie 3 określony w dodatku I (rejon ICES)	Morze Północne (obszary ICES IIIa, IV i VIIId) i wschodnia Arktyka (obszary ICES I i II)	
	Klaster jednostek przestrzennych na poziomie 3 określony w dodatku I (rejon ICES/NAFO)	Północny Atlantyk (obszary ICES V-XIV i NAFO)	
	Klaster jednostek przestrzennych na poziomie 4 określony w dodatku I (GSA)	Morze Śródziemne i Morze Czarne	Morze Śródziemne i Morze Czarne
	Podobszary pobierania prób RFMO (z wyjątkiem GFCM)	Pozostałe regiony, gdzie połowy są wykonywane przez statki UE i zarządzane przez RFMO, w których Wspólnota jest umawiającą się stroną lub posiada status obserwatora (np. ICCAT, IOTC, CECAF...)	Inne regiony

⁽¹⁾ Podregiony lub łowiska są ustalane przez państwa członkowskie dla pierwszego okresu programowania (2009–2010); mogą być ponownie ustalone podczas regionalnych posiedzeń koordynacyjnych i w razie potrzeby uzgodnione przez STECF. Ten poziom powinien być zgodny z istniejącymi regionami geograficznymi.

Dodatek III

Segmentacja floty według regionów

		Klasy długości (LOA) ⁽¹⁾					
		0 ≤ 10 m 0 ≤ 6 m	10 ≤ 12 m 6 ≤ 12 m	12 ≤ 18 m	18 ≤ 24 m	24 ≤ 40 m	40 m lub dłuższe
Statki czynne							
Wykorzystujące „aktywne” narzędzia połowowe	Trawlery do połowów włokami rozprzowymi						
	Trawlery i/lub sejnery do połowów ryb dennych						
	Trawlery pelagiczne						
	Statki rybackie do połowów okrężnicą (sejnery)						
	Statki do połowów dragą						
	Statki wykorzystujące inne niż „aktywne” narzędzia połowowe						
	Statki wykorzystujące wyłącznie „aktywne” narzędzia wielozadaniowe						
Wykorzystujące „bierne” narzędzia połowowe	Statki wykorzystujące haki	(²)	(²)				
	Statki wykorzystujące sieci dryfujące i/lub stawne						
	Statki wykorzystujące wężerze i pułapki						
	Statki wykorzystujące wyłącznie inne niż „bierne” narzędzia połowowe						
	Statki wykorzystujące wyłącznie „bierne” narzędzia wielozadaniowe						
Wykorzystujące narzędzia połowowe wielozadaniowe	Statki wykorzystujące aktywne i bierne narzędzia połowowe						
Statki nieaktywne							

(¹) W przypadku statków o długości poniżej 12 m na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym kategorie długości to: 0 ≤ 6, 6 ≤ 12 m. Dla wszystkich innych regionów określa się kategorie długości 0 ≤ 10, 10 ≤ 12 m.

(²) Statki o długości poniżej 12 m wykorzystujące bierne narzędzia połowowe na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym można podzielić według rodzaju narzędzi połowowych.

Dodatek IV

Działalność połowowa (metier) według regionów

1. Morze Bałtyckie (podrejon ICES 22-32)

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)					
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +
Działalność połowowa	Włócznie	Włoki denne	Włoki denne rozpornicowe [OTB]	Skorupiaki	(^a)						
				Ryby denne	(^a)						
				Małe ryby pelagiczne	(^a)						
				Gatunki słodkowodne	(^a)						
			Zestawy dwuwłokowe [OTT]	Skorupiaki	(^a)						
				Ryby denne	(^a)						
				Małe ryby pelagiczne	(^a)						
			Tuki denne [PTB]	Ryby denne	(^a)						
				Małe ryby pelagiczne	(^a)						
				Gatunki słodkowodne	(^a)						
			Włoki pelagiczne	Włoki pelagiczne rozpornicowe [OTM]	Ryby denne	(^a)					
					Małe ryby pelagiczne	(^a)					
		Gatunki słodkowodne			(^a)						
		Tuki pelagiczne [PTM]		Ryby denne	(^a)						
				Małe ryby pelagiczne	(^a)						
				Gatunki słodkowodne	(^a)						

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)						
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +	
	Sieci	Sieci	Sieci trójścienne [GTR]	Ryby denne	^(e)							
				Małe ryby pelagiczne	^(e)							
				Gatunki słodkowodne	^(e)							
			Sieci stawne (kotwiczone) [GNS]	Ryby denne	^(e)							
				Małe ryby pelagiczne	^(e)							
				Gatunki słodkowodne	^(e)							
				Gatunki anadromiczne	^(e)							
				Niewody	Sieci okrężające	Okrężnice [PS]	Małe ryby pelagiczne	^(e)				
	Niewody	Niewody szkockie [SSC]					Ryby denne	^(e)				
			Gatunki słodkowodne	^(e)								
		Niewody duńskie [SDN]	Ryby denne	^(e)								
			Małe ryby pelagiczne	^(e)								
		Niewody obsługiwane z dwóch statków [SPR]	Ryby denne	^(e)								
	Niewody dobrzeżne [SB] i statkowe [SV]	Ryby	^(e)									
Brak informacji na temat działalności połowowej				Brak informacji na temat działalności połowowej								
Działalność inna niż połowowa				Działalność inna niż połowowa								
Nieaktywne				Nieaktywne								
Rybołówstwo rekreacyjne				Wyłącznie dla tych gatunków: łosoś, dorsz, węgorz		Nie dotyczy		Wszystkie klasy statków (jeżeli występują) łącznie				

^(e) Określono w rozporządzeniu Rady (WE) nr 88/98 i (WE) nr 2187/2005.

^(b) Zatrzymana część połowu powinna zostać sklasyfikowana według docelowych skupisk (skorupiaki, ryby przydenne itp.) na poziomie rejsu lub, jeżeli to możliwe, na poziomie operacji połowowej i uporządkowana według wagi lub łącznej wartości w przypadku cennych gatunków (np. *Nephrops shrimps*). Docelowe skupisko, które znajduje się na pierwszej pozycji, należy uznać za docelowe skupisko, które powinno być podane w macierzy.

^(c) W tym zasoby węgorza podlegające jednostkom gospodarowania zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1100/2007.

Komentarz:

W stosownych przypadkach przygotowywane są studia pilotażowe w celu opracowania protokołów do monitorowania śródlądowych połowów węgorza.

2. Morze Północne (obszary ICES IIIa, IV i VIII) oraz wschodnia Arktyka (obszary ICES I i II)

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)							
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +		
Działalność połowowa	Dragi	Dragi	Dragi ciągnięte przez statek [DRB]	Mięczaki	(^a)								
			Dragi mechaniczne [HMD]	Mięczaki	(^a)								
	Włózione	Włoki denne	Włoki denne rozpornicowe [OTB]	Mięczaki	(^a)								
				Skorupiaki	(^a)								
				Ryby denne	(^a)								
				Różne skorupiaki i ryby denne	(^a)								
				Różne głowonogi i ryby denne	(^a)								
				Małe ryby pelagiczne	(^a)								
				Gatunki głębokowodne	(^a)								
				Różne ryby pelagiczne i denne	(^a)								
				Różne gatunki denne i głębokowodne	(^a)								
			Zestawy dwuwłokowe [OTT]	Mięczaki	(^a)								
				Skorupiaki	(^a)								
				Ryby denne	(^a)								
				Gatunki głębokowodne	(^a)								
				Różne skorupiaki i ryby denne	(^a)								
				Różne ryby pelagiczne i denne	(^a)								
			Tuki denne [PTB]	Ryby denne	(^a)								
				Skorupiaki	(^a)								
				Małe ryby pelagiczne	(^a)								
			Włoki rozporowe [TBB]	Skorupiaki	(^a)								
				Ryby denne	(^a)								
				Różne skorupiaki i ryby denne	(^a)								
			Włoki pelagiczne	Włoki pelagiczne rozpornicowe [OTM]	Małe ryby pelagiczne	(^a)							
					Ryby denne	(^a)							
				Tuki pelagiczne [PTM]	Małe ryby pelagiczne	(^a)							
	Ryby denne	(^a)											

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)					
						< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne						
	Haki i liny	Wędy i liny	Wędy ręczne z wędziskiem lub bez (obsługiwane ręcznie) [LHP] (mechaniczne) [LHM]	Ryby	(^e)						
		Takle	Sznury haczykowe [LLS]	Ryby denne	(^e)						
	Pułapki	Pułapki (^e)	Narzędzia pułapkowe [FPO]	Mięczaki	(^e)						
				Skorupiaki	(^e)						
				Ryby	(^e)						
			Żaki [FYK]	Gatunki katadromiczne	(^e)						
	Sieci	Sieci	Sieci trójścienne [GTR]	Ryby denne	(^e)						
			Sieci stawne (kotwione) [GNS]	Małe ryby pelagiczne	(^e)						
				Ryby denne	(^e)						
				Skorupiaki	(^e)						
			Sieci dryfujące [GND]	Małe ryby pelagiczne	(^e)						
				Ryby denne	(^e)						
	Niewody	Sieci okrężające	Okrężnice [PS]	Małe ryby pelagiczne	(^e)						
			Niewody	Niewody szkockie [SSC]	Ryby denne	(^e)					
				Niewody duńskie [SDN]	Ryby denne	(^e)					
				Niewody obsługiwane z dwóch statków [SPR]	Ryby denne	(^e)					
				Niewody dobrzeżne [SB] i statkowe [SV]	Ryby	(^e)					
Inne narzędzia	Inne narzędzia	Narzędzia do połowu węgorza szklisatego	Węgorz szklisty	(^e)							
Różne (podać)	Różne (podać)			(^e)							
Działalność inna niż połowowa				Działalność inna niż połowowa							
Nieaktywne				Nieaktywne							
Rybołówstwo rekreacyjne				Wyłącznie dla tych gatunków: dorsz, węgorz	Nie dotyczy	Wszystkie klasy statków (jeżeli występują) łącznie					

(^a) Określono w rozporządzeniach Rady (EWG) nr 1899/85, (EW) nr 1638/87 i (WE) nr 850/98, w rozporządzeniach Komisji (WE) nr 2056/2001 i (EW) nr 494/2002 oraz w rozporządzeniu Rady (WE) nr 40/2008.

(^b) Zatrzymana część połowu powinna zostać sklasyfikowana według docelowych skupisk (skorupiaki, głowonogi, ryby przydenne itp.) na poziomie rejsu lub, jeżeli to możliwe, na poziomie operacji połowowej i uporządkowana według wagi lub łącznej wartości w przypadku cennych gatunków (np. *Nephrops*, *Tunas*). Docelowe skupisko, które znajdzie się na pierwszej pozycji, należy uznać za docelowe skupisko, które powinno być podane w macierzy.

(^c) W tym zasoby węgorza podlegające jednostkom gospodarowania zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1100/2007.

Komentarz:

W stosownych przypadkach przygotowywane są studia pilotażowe w celu opracowania protokołów do monitorowania śródlądowych połowów węgorza.

3. Północny Atlantyk (obszary ICES V-XIV i NAFO)

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)							
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +		
Działalność połowowa	Dragi	Dragi	Dragi ciągnięte przez statek [DRB]	Mięczaki	(^a)								
			Dragi mechaniczne [HMD]	Mięczaki	(^a)								
	Włózione	Włoki denne	Włoki denne rozpornicowe [OTB]	Mięczaki	(^a)								
				Skorupiaki	(^a)								
				Ryby denne	(^a)								
				Różne skorupiaki i ryby denne	(^a)								
				Różne głowonogi i ryby denne	(^a)								
				Małe ryby pelagiczne	(^a)								
				Gatunki głębokowodne	(^a)								
				Różne ryby pelagiczne i denne	(^a)								
			Różne gatunki denne i głębokowodne	(^a)									
			Zestawy dwuwłokowe [OTT]	Mięczaki	(^a)								
				Skorupiaki	(^a)								
				Ryby denne	(^a)								
				Gatunki głębokowodne	(^a)								
				Różne skorupiaki i ryby denne	(^a)								
				Różne ryby pelagiczne i denne	(^a)								
			Tuki denne [PTB]	Ryby denne	(^a)								
				Skorupiaki	(^a)								
				Małe ryby pelagiczne	(^a)								
			Włoki rozporowe [TBB]	Skorupiaki	(^a)								
				Ryby denne	(^a)								
				Różne skorupiaki i ryby denne	(^a)								
				Różne ryby denne i głowonogi	(^a)								
			Włoki pelagiczne	Włoki pelagiczne rozpornicowe [OTM]	Małe ryby pelagiczne	(^a)							
					Ryby denne	(^a)							
			Tuki pelagiczne [PTM]	Tuki pelagiczne [PTM]	Małe ryby pelagiczne	(^a)							
					Duże ryby pelagiczne	(^a)							
					Ryby denne	(^a)							

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)							
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +		
Haki i liny	Wędy i liny	Wędy ręczne z wędziskiem lub bez (obsługiwane ręcznie) [LHP] (mechaniczne) [LHM]	Ryby	(^e)									
			Głowonogi	(^e)									
		Haki ciągnięte [LTL]	Duże ryby pelagiczne	(^e)									
		Takle	Takle dryfujące [LLD]	Duże ryby pelagiczne	(^e)								
				Ryby denne	(^e)								
				Gatunki głębokowodne	(^e)								
	Sznury haczykowe [LLS]	Gatunki głębokowodne	(^e)										
		Ryby denne	(^e)										
	Pułapki	Pułapki (^e)	Narzędzia pułapkowe [FPO]	Mięczaki	(^e)								
				Skorupiaki	(^e)								
				Ryby	(^e)								
			Żaki [FYK]	Gatunki katadromiczne	(^e)								
				Gatunki denne	(^e)								
	Pułapki stacjonarne odkryte [FPN]	Duże ryby pelagiczne	(^e)										
Sieci	Sieci	Sieci trójścienne [GTR]	Ryby denne	(^e)									
			Sieci stawne (kotwiczony) [GNS]	Małe ryby pelagiczne	(^e)								
		Ryby denne		(^e)									
		Skorupiaki		(^e)									
		Gatunki głębokowodne		(^e)									
		Sieci dryfujące [GND]	Małe ryby pelagiczne	(^e)									
Ryby denne	(^e)												
Niewody	Sieci okrężające	Okrężnice [PS]	Małe ryby pelagiczne	(^e)									
			Duże ryby pelagiczne	(^e)									
	Niewody	Niewody szkockie [SSC]	Ryby denne	(^e)									
		Niewody duńskie [SDN]	Ryby denne	(^e)									
		Niewody obsługiwane z dwóch statków [SPR]	Ryby denne	(^e)									
		Niewody dobrzeżne [SB] i statkowe [SV]	Ryby	(^e)									
Inne narzędzia	Inne narzędzia	Narzędzia do połowu węgorza szklisatego	Węgorz szklisty	(^e)									
Różne (podać)	Różne (podać)			(^e)									

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)					
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +
Działalność inna niż połowowa				Działalność inna niż połowowa							
Nieaktywne				Nieaktywne							
Rybołówstwo rekreacyjne				Wyłącznie dla tych gatunków: łosoś, labraks, węgorz (wyłącznie dla obszarów ICES)	Nie dotyczy	Wszystkie klasy statków (jeżeli występują) łącznie					

^(a) Określono w rozporządzeniu (WE) nr 850/98, w rozporządzeniu Rady (WE) nr 2549/2000, w rozporządzeniach Komisji (WE) nr 2056/2001, (WE) nr 494/2002, w rozporządzeniach Rady (WE) nr 1386/2007 i (WE) nr 40/2008.

^(b) Zatrzymana część połowu powinna zostać sklasyfikowana według docelowych skupisk (skorupiaki, głowonogi, ryby przydenne itp.) na poziomie rejsu lub, jeżeli to możliwe, na poziomie operacji połowowej i uporządkowana według wagi lub łącznej wartości w przypadku cennych gatunków (np. *Nephrops*, *Tunas*). Docelowe skupisko, które znajdzie się na pierwszej pozycji, należy uznać za docelowe skupisko, które powinno być podane w macierzy.

^(c) W tym zasoby węgorza podlegające jednostkom gospodarowania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1100/2007.

Komentarz:

W stosownych przypadkach przygotowywane są studia pilotażowe w celu opracowania protokołów do monitorowania śródlądowych połowów węgorza.

4. Morze Śródziemne i Morze Czarne

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)						
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(c)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 6	6 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +	
Działalność połowowa	Dragi	Dragi	Dragi ciągnięte przez statek [DRB]	Mięczaki	^(a)							
	Włócznie	Włoki denne	Włoki denne rozpornicowe [OTB]	Gatunki denne	^(a)							
				Gatunki głębokowodne ^(b)	^(a)							
				Mieszane gatunki denne i gatunki głębokowodne ^(b)	^(a)							
			Zestawy dwuwłokowe [OTT]	Gatunki denne	^(a)							
			Tuki denne [PTB]	Gatunki denne	^(a)							
			Włoki rozporowe [TBB]	Gatunki denne	^(a)							
	Włoki pelagiczne	Włoki pelagiczne rozpornicowe [OTM]	Mieszane gatunki denne i pelagiczne	^(a)								
			Tuki pelagiczne [PTM]	Małe ryby pelagiczne	^(a)							

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)					
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko (*)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 6	6 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +
	Haki i liny	Wędy i liny	Wędy ręczne z wędziskiem lub bez (obsługiwane ręcznie) [LHP] (mechaniczne) [LHM]	Ryby	(*)						
				Głowonogi	(*)						
			Haki ciągnięte [LTL]	Duże ryby pelagiczne	(*)						
		Takle	Takle dryfujące [LLD]	Duże ryby pelagiczne	(*)						
			Sznury haczykowe [LLS]	Ryby denne	(*)						
	Pułapki	Pułapki (d)	Narzędzia pułapkowe [FPO]	Gatunki denne	(*)						
				Żaki [FYK]	Gatunki katadromiczne	(*)					
			Pułapki stacjonarne odkryte [FPN]	Duże ryby pelagiczne	(*)						
	Sieci	Sieci	Sieci trójścienne [GTR]	Gatunki denne	(*)						
				Sieci stawne (kotwiczony) [GNS]	Małe i duże ryby pelagiczne	(*)					
			Sieci dryfujące [GND]	Gatunki denne	(*)						
				Małe ryby pelagiczne	(*)						
				Ryby denne	(*)						
	Niewody	Sieci okrężające	Okrężnice [PS]	Małe ryby pelagiczne	(*)						
				Duże ryby pelagiczne	(*)						
Lampary [LA]			Małe i duże ryby pelagiczne	(*)							
Niewody		Niewody szkockie [SSC]	Gatunki denne	(*)							
		Niewody duńskie [SDN]	Gatunki denne	(*)							
		Niewody obsługiwane z dwóch statków [SPR]	Gatunki denne	(*)							
		Niewody dobrzeżne [SB] i statkowe [SV]	Gatunki denne	(*)							
Inne narzędzia	Inne narzędzia	Narzędzia do połowu węgorza szklisatego	Węgorz szklisty	(*)							
Różne (podać)	Różne (podać)			(*)							

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)					
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(a)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 6	6 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +
Działalność inna niż połowowa				Działalność inna niż połowowa							
Nieaktywne				Nieaktywne							
Rybołówstwo rekreacyjne				Tylko dla tych gatunków: tuńczyk błękitnopłetwy, węgorze		Nie dotyczy		Wszystkie klasy statków (jeżeli występują) łącznie			

^(a) Określono w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1967/2006.

^(b) Dotyczy tylko krewetek czerwonych *Aristaeomorpha foliacea* i *Aristeus antennatus*, gatunków nieuwzględnionych w definicji gatunków głębokowodnych podanych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 2347/2002.

^(c) Zatrzymana część połowu powinna zostać sklasyfikowana według docelowych skupisk (skorupiaki, głowonogi, ryby przydenne itp.) na poziomie rejsu lub, jeżeli to możliwe, na poziomie operacji połowowej i uporządkowana według wagi lub łącznej wartości w przypadku cennych gatunków (np. *Nephrops*, *Tunas*). Docelowe skupisko, które znajdzie się na pierwszej pozycji, należy uznać za docelowe skupisko, które powinno być podane w macierzy.

^(d) W tym zasoby węgorza podlegające jednostkom gospodarowania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1100/2007.

Komentarz:

W stosownych przypadkach przygotowywane są studia pilotażowe w celu opracowania protokołów do monitorowania śródlądowych połowów węgorza.

5. Pozostałe regiony, gdzie połowy są wykonywane przez statki UE i zarządzane przez RFMO, w których Wspólnota jest umawiającą się stroną lub posiada status obserwatora (np. ICCAT, IOTC, CECAF ...)

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)						
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +	
Działalność połowowa	Włózione	Włoki denne	Włoki denne rozpornicowe [OTB]	Skorupiaki	^(a)							
				Ryby denne	^(a)							
				Różne głowonogi i ryby denne	^(a)							
		Zestawy dwuwłokowe [OTT]	Skorupiaki	^(a)								
		Włoki pelagiczne	Włoki pelagiczne rozpornicowe [OTM]	Małe ryby pelagiczne	^(a)							
	Haki i liny	Wędy i liny	Wędy ręczne z wędziskiem lub bez (obsługiwane ręcznie) [LHP] (mechaniczne) [LHM]	Duże ryby pelagiczne	^(a)							
				Ryby denne	^(a)							
		Takle	Takle dryfujące [LLD]	Duże ryby pelagiczne	^(a)							
				Ryby denne	^(a)							
	Pułapki	Pułapki	Narzędzia pułapkowe [FPO]	Skorupiaki	^(a)							
Ryby				^(a)								

Poziom 1	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4	Poziom 5	Poziom 6	Klasy LOA (m)					
Działalność	Kategoria narzędzi	Grupa narzędzi	Rodzaj narzędzi	Docelowe skupisko ^(b)	Rozmiar oczek sieci i inne urządzenia selektywne	< 10	10 ≤ 12	12 ≤ 18	18 ≤ 24	24 ≤ 40	40 i +
	Sieci	Sieci	Sieci trójścienne [GTR]	Ryby denne	^(a)						
			Sieci stawne (kotwiczony) [GNS]	Ryby denne	^(a)						
			Sieci dryfujące [GND]	Ryby denne	^(a)						
	Niewody	Sieci okrężające	Okrężnice [PS]	Małe ryby pelagiczne	^(a)						
				Duże ryby pelagiczne	^(a)						
	Różne (podać)	Różne (podać)			^(a)						
Działalność inna niż połowowa				Działalność inna niż połowowa							
Nieaktywne				Nieaktywne							

^(a) Określono w rozporządzeniach Rady (WE) nr 600/2004, (WE) nr 830/2004, (WE) nr 115/2006, (WE) nr 563/2006, (WE) nr 764/2006, (WE) nr 805/2006, (WE) nr 1562/2006, (WE) nr 1563/2006, (WE) nr 1801/2006, (WE) nr 2027/2006, (WE) nr 450/2007, (WE) nr 753/2007, (WE) nr 893/2007, (WE) nr 894/2007, (WE) nr 1386/2007, (WE) nr 1446/2007, (WE) nr 31/2008, (WE) nr 241/2008 i (WE) nr 242/2008.

^(b) Zatrzymana część połowu powinna zostać sklasyfikowana według docelowych skupisk (skorupiaki, głowonogi, ryby przydenne itp.) na poziomie rejsu lub, jeżeli to możliwe, na poziomie operacji połowowej i uporządkowana według wagi lub łącznej wartości w przypadku cennych gatunków (np. *Nephrops*, *Tunas*). Docelowe skupisko, które znajdzie się na pierwszej pozycji, należy uznać za docelowe skupisko, które powinno być podane w macierzy.

Dodatek V

Poziomy dezagregacji stosowane przy gromadzeniu danych

		Podregiony lub łowiska	Regiony	Supraregiony
		1	2	3
Metier Segment floty (komórka)	A	A1	A2	A3
Metier	B	B1	B2	B3
Segment floty	C	C1	C2	C3

Komentarz:

Biorąc pod uwagę, że miejscem, w którym występuje działalność połowowa, mogą być podregiony, regiony lub supraregiony, w niniejszym dodatku zestawiono różne poziomy gromadzenia danych (czyli poziomy dezagregacji).

Dodatek VI

Wykaz danych ekonomicznych

Grupa zmiennych	Zmienna	Charakterystyka gromadzenia danych ⁽¹⁹⁾	Jednostka	Definicja Statystyki strukturalne dotyczące przedsiębiorstw (SBS) wg rozporządzenia Komisji (WE) nr 2700/98	Wytyczne
Przychody	Wartość wyładunków brutto	Przekrojowe	EUR	12 11 0 z wyj. ust. 4	
	Przychody z tytułu dzierżawienia kwot lub innych uprawnień połowowych		EUR	12 11 0 z wyj. ust. 4	
	Dotacje bezpośrednie ⁽¹⁾		EUR	12 11 0 z wyj. ust. 4	
	Przychody pozostałe ⁽²⁾		EUR	12 11 0 z wyj. ust. 4	
Koszty osobowe	Wynagrodzenia dla członków załogi ⁽³⁾		EUR	13 31 0	
	Wartość kalkulacyjna pracy bez wynagrodzenia ⁽⁴⁾		EUR	13 32 0	
				EUR	
Koszty energii	Koszty energii ⁽⁵⁾		EUR	20 11 0 (13 11 0)	
Koszty napraw i remontów	Koszty napraw i remontów ⁽⁶⁾		EUR	(13 11 0)	ESA ⁽²⁰⁾ 3.70 e) (1) (2)
Pozostałe koszty operacyjne	Koszty zmienne ⁽⁷⁾		EUR	(13 11 0)	
	Koszty stałe ⁽⁸⁾		EUR	(13 11 0)	
	Płatności czynszu z tytułu leasingu/dzierżawy kwot i innych uprawnień połowowych		EUR	(13 11 0)	
Koszty kapitałowe	Amortyzacja roczna ⁽⁹⁾		EUR		ESA 6.02 do 6.05
Wartość kapitału	Wartość kapitału rzeczowego: wartość wymiany pomniejszona o odpisy amortyzacyjne ⁽¹⁰⁾		EUR		ESA 7.09 do 7.24
	Wartość kapitału rzeczowego: wartość początkowa pomniejszona o odpisy amortyzacyjne ⁽¹⁰⁾		EUR		ESA 7.09. do 7.24
	Wartość kwot i innych uprawnień połowowych ⁽¹¹⁾		EUR		ESA 7.09 do 7.24
Nakłady	Nakłady na kapitał rzeczowy ⁽¹²⁾		EUR	15 11 0	ESA 3.102 do 3.111
Sytuacja finansowa	Wskaźnik obciążenia majątku zobowiązaniami ⁽¹³⁾		%		
Zatrudnienie	Zatrudnieni członkowie załogi ⁽¹⁴⁾		liczba	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ESA 11.32 do 11.34
	Krajowy EPC ⁽¹⁵⁾		liczba	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ESA 11.32 do 11.34
	Zharmonizowany EPC ⁽¹⁶⁾		liczba	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ESA 11.32 do 11.34

Grupa zmiennych	Zmienna	Charakterystyka gromadzenia danych ⁽¹⁹⁾	Jednostka	Definicja Statystyki strukturalne dotyczące przedsiębiorstw (SBS) wg rozporządzenia Komisji (WE) nr 2700/98	Wytyczne
Flota	Liczba jednostek	Przekrojowe	liczba	N/A	N/A
	Średnia LOA	Przekrojowe	m	N/A	N/A
	Średni tonaż statku	Przekrojowe	GT	N/A	N/A
	Średnia moc statku	Przekrojowe	kW	N/A	N/A
	Średni wiek	Przekrojowe	lata	N/A	N/A
Nakład połowowy	Dni na morzu	Przekrojowe	dni	N/A	N/A
	Zużycie energii		litr	N/A	N/A
Liczba przedsiębiorstw/jednostek rybackich	Liczba przedsiębiorstw/jednostek rybackich ⁽¹⁷⁾	Wg kategorii wielkości: 1) własny statek 2) 2-5 własnych statków 3) > 5 własnych statków	liczba	N/A	N/A
Wartość produkcji w podziale na gatunki	Wartość wyładunków w podziale na gatunki	Przekrojowe	EUR	N/A	N/A
	Średnia cena dla gatunków ⁽¹⁸⁾	Przekrojowe	EUR/kg	N/A	N/A

⁽¹⁾ Obejmuje płatności bezpośrednie, np. rekompensata z tytułu zaprzestania działalności połowowej, refundacje opłaty paliwowej lub płatności podobnych zryczałtowanych kwot rekompensat. Nie obejmuje płatności z tytułu świadczeń socjalnych, dotacji pośrednich, np. obniżonego podatku na środki takie jak paliwo, dotacje na cele inwestycyjne.

⁽²⁾ Obejmuje inne przychody z użytkowania statku, np. rybołówstwo rekreacyjne, turystyka, obsługa platformy wiertniczej itp., a także wypłaty odszkodowań z tytułu uszkodzenia/utruty narzędzi połowowych/statku.

⁽³⁾ Łącznie z kosztami zabezpieczenia społecznego.

⁽⁴⁾ Np. praca własna właściciela statku. Wybór określonej metodologii powinien być wyjaśniony przez państwo członkowskie w krajowym programie.

⁽⁵⁾ Z wyjątkiem oleju smarowego. W miarę możliwości, w podziale na rodzaje (benzyna, olej napędowy, biopaliwo itp.).

⁽⁶⁾ Koszty brutto napraw i remontów narzędzi połowowych i statku.

⁽⁷⁾ Obejmuje wszelkie nabyte środki (towary i usługi) związane z nakładem połowowym i/lub odłowem/wyładunkami.

⁽⁸⁾ Obejmuje nabyte środki niezwiązane z nakładem połowowym i/lub z odłowem/wyładunkami (w tym urządzeń leasingowanych).

⁽⁹⁾ Oszacowana zgodnie z [metodologią proponowaną przez PIM w sprawozdaniu dotyczącym wyceny kapitału przygotowanym w ramach badania nr FISH/2005/03: „IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study N° FISH/2005/03, 203p.” („Wycena wartości kapitału, nakładów i kosztów kapitałowych w sektorze rybołówstwa”). Dane i sposoby szacowania danych powinny być wyjaśnione w krajowym programie.

⁽¹⁰⁾ Wartość statku, tj. kadłuba, silnika, całego osprzętu pokładowego i wszystkich narzędzi połowowych. Oszacowana zgodnie z [metodologią proponowaną przez PIM w sprawozdaniu dotyczącym wyceny kapitału przygotowanym w ramach badania nr FISH/2005/03: „IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study N° FISH/2005/03, 203p.” („Wycena wartości kapitału, nakładów i kosztów kapitałowych w sektorze rybołówstwa”). Dane i sposoby szacowania danych powinny być wyjaśnione w krajowym programie.

⁽¹¹⁾ W stosownych przypadkach. Metodologia szacowania ma być wyjaśniona w krajowym programie.

⁽¹²⁾ Podniesienie standardu istniejących narzędzi połowowych/statku w danym roku.

⁽¹³⁾ Procent zadłużenia w stosunku do całkowitej wartości kapitału (określonej powyżej).

⁽¹⁴⁾ Liczba stanowisk na pokładzie, odpowiadająca średniej liczbie osób zatrudnionych i otrzymujących wynagrodzenie na statku. Obejmuje to załogę czasową, jak również rotacyjną [zob. sprawozdanie dotyczące badania nr 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.” („Wylczenie zatrudnienia, łącznie z ekwiwalentem pełnego czasu pracy (EPC) w rybołówstwie”)]

⁽¹⁵⁾ Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) wynikający z krajowego poziomu odniesienia dla czasu pracy EPC członków załogi na pokładzie (z wyłączeniem czasu odpoczynku) oraz czasu pracy na lądzie. Jeżeli roczny czas pracy na członka załogi przekracza poziom odniesienia, EPC wynosi 1 na członka załogi. Jeżeli nie, EPC równa się stosunkowi między czasem przepracowanym i poziomem odniesienia. [Należy zapewnić zgodność metodologii z wynikami badania 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.” („Obliczanie zatrudnienia, łącznie z ekwiwalentem pełnego czasu pracy (EPC) w rybołówstwie”), zmienionymi na podstawie sprawozdania SGECA 07-01 (15-19 stycznia 2007 r., Salerno, 21 s. + załączniki); zastosowaną metodologię należy wyjaśnić w programach krajowych].

⁽¹⁶⁾ Ekwiwalent pełnego czasu pracy (EPC) oparty na wartości progowej EPC wynoszącej 2 000 godzin, przy zastosowaniu tej samej metodologii, o której mowa w uwadze 15.

⁽¹⁷⁾ Stan na dzień 1 stycznia określony w rejestrze statków. Współwłasność (z udziałem więcej niż jednej osoby) należy uznać za jedną jednostkę.

⁽¹⁸⁾ Ceny w euro za kilogram żywej wagi.

⁽¹⁹⁾ Dane dotyczące zmiennych ekonomicznych są gromadzone w układzie rocznym na poziomie C3 (Dodatek V), z wyjątkiem tych, które określane są jako przekrojowe i które są gromadzone na niższych poziomach dezagregacji (określony w dodatku VIII) i o większej okresowości.

⁽²⁰⁾ ESA oznaczona Europejski System Rachunków 1995 (Rozporządzenie Rady (WE) nr 2223/96, rozporządzenie (WE) nr 1267/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady, podręcznik Eurostat ESA 1995).

Dodatek VII

Wykaz danych biologicznych z wyszczególnieniem charakterystyki doboru prób gatunków

(Y = rocznie; T = co trzy lata)

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków ^(a)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Obszary ICES I, II								
Węgorz europejski	<i>Anguilla anguilla</i>	I, II	G1	^(b)	T	T	T	
Brosma	<i>Brosme brosme</i>	I, II	G2	250	T	T	T	
Śledź atlantycki	<i>Clupea harengus</i>	I, II, V	G1	25	Y	Y	Y	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Plamiak	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Błękitek	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Krewetka północna	<i>Pandalus borealis</i>	I, II	G1		Y	Y	Y	
Czarniak	<i>Pollachius virens</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Halibut niebieski	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	I, II	G1	50	Y	Y	Y	
Makrela	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Karmazyn pospolity	<i>Sebastes marinus</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Karmazyn mentela	<i>Sebastes mentella</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Ostrobok pospolity	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde	G2	25	T	T	T	
Gromadnik	<i>Mallotus villosus</i>	I, II	G2					
Łosoś	<i>Salmo salar</i>	I, II	G1	250	T	T	T	

Skagerrak i Kattegat — obszar ICES IIIa

Dobijakowate	<i>Ammodytidae</i>	IIIa	G2	50				
Węgorz europejski	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIa	G1	^(b)	T	T	T	
Śledź	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIId, IIIa/22-24, IIIa	G1	25	Y	Y	Y	
Buławik czarny	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	IIIa	G2	100	T	T	T	
Kurek szary	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIId, IIIaN	G1	250	Y	Y	Y	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	IIIaS	G1	125	Y	Y	Y	
Szkarłacica	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Zimnica	<i>Limanda limanda</i>	IIIa	G2	125				
Plamiak	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Witlinek	<i>Merlangius merlangus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (*)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Morszczuk	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Y	Y	Y	
Błękitek	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Homarzec	<i>Langoustine norvegicus</i>	Jednostka funkcyjna	G1		Y	Y	Y	
Krewetka północna	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa wschód	G1		Y	Y	Y	
Gładzica	<i>Pleuronectes platessa</i>	IIIa	G1	250	Y	Y	Y	
Czarniak	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Turbot	<i>Psetta maxima</i>	Wszystkie obszary	G2	250	T	T	T	
Makrela	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Nagład	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	
Sola	<i>Solea solea</i>	IIIa, 22	G1	250	Y	Y	Y	
Szprot	<i>Sprattus sprattus</i>	IIIa	G1	500	Y	Y	Y	
Koleniowate	<i>Squalidae</i>	IIIa N	G1					
Okowiel	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				

Morze Bałtyckie — podrejon ICES 22-32

Węgorz europejski	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIb-d	G1	(b)	T	T	T	
Śledź	<i>Clupea harengus</i>	22-24 IIIa/25-27, 28.2, 29, 32/28.1/30/31	G1	25	Y	Y	Y	
Sieja	<i>Coregonus lavaretus</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Szczupak	<i>Esox lucius</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	22-24/25-32	G1	125	Y	Y	Y	
Zimnica	<i>Limanda limanda</i>	22-32	G2	125	T	T	T	
Okoń	<i>Perca fluviatilis</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Stornia	<i>Platichthys flesus</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Gładzica	<i>Pleuronectes platessa</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Turbot	<i>Psetta maxima</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Łosoś	<i>Salmo salar</i>	22-31/32	G1	250	Y	Y	Y	
Troć	<i>Salmo trutta</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Sandacz	<i>Sander lucioperca</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Nagład	<i>Scophthalmus rhombus</i>	22-32	G2	125	T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków ^(*)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Szprot	<i>Sprattus sprattus</i>	22-32	G1	50	Y	Y	Y	
Sola	<i>Solea solea</i>	22	G1	125	Y	Y	Y	

Morze Północne i wschodni kanał La Manche — obszary ICES IV, VIIId

Dobijakowate	<i>Ammodytidae</i>	IV	G2	25				
Węgorz europejski	<i>Anguilla anguilla</i>	IV, VIIId	G1	(^b)	T	T	T	
Zębacz	<i>Anarhichas spp.</i>	IV	G2	250				
Srebrzyki	<i>Argentina spp.</i>	IV	G2	50				
Kurek naplon	<i>Aspitrigla cuculus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Brosma	<i>Brosme brosme</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Śledź	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	25	Y	Y	Y	
Gamela	<i>Crangon crangon</i>	IV, VIIId	G2		T	T	T	
Labraks (moron)	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Kurek szary	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Szkarłacica	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Sebdak	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Smuklica czterokropa	<i>Lepidorhombus boscii</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Smuklica	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Zimnica	<i>Limanda limanda</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Żabnica afrykańska	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Żabnica	<i>Lophius piscatorius</i>	IIIa, IV, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Buławik siwy	<i>Macrourus berglax</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Plamiak	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Witlinek	<i>Merlangius merlangus</i>	IV, VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Morszczuk	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Y	Y	Y	
Błękitek	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Złocica	<i>Microstomus kitt</i>	IV, VIIId	G2	100	T	T	T	
Molwa niebieska	<i>Molva dypterygia</i>	IV, IIIa	G1	125	T	T	T	
Molwa	<i>Molva molva</i>	IV, IIIa	G2	125	T	T	T	
Barbata	<i>Mullus barbatus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Barwena	<i>Mullus surmuletus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (*)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Plodność
Homarzec	<i>Langoustine norvegicus</i>	Wszystkie jednostki funkcjonalne	G1		Y	Y	Y	
Krewetka północna	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa Wschód/ IVa/IV	G1		T	T	T	
Przegrzebek zwyczajny	<i>Pecten maximus</i>	VIIId	G2		T	T	T	
Widlak biały	<i>Phycis blennoides</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Widlak	<i>Phycis phycis</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Stornia	<i>Platichthys flesus</i>	IV	G2	125	T	T	T	
Gładzica	<i>Pleuronectes platessa</i>	IV	G1	50	Y	Y	Y	
Gładzica	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Czarniak	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Turbot	<i>Psetta maxima</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	
Raja nabijana	<i>Raja clavata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Raja nakrapiana	<i>Raja montagui</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Raja dwupłama	<i>Raja naevus</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Raja promienista	<i>Raja radiata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Inne rajowate	<i>Rajidae</i>	IV, VIIId	G1					
Halibut niebieski	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Łosoś	<i>Salmo salar</i>	IV	G1	250	T	T	T	
Makrela	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Nagład	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Karmazyn montela	<i>Sebastes mentella</i>	IV	G1	125	Y	Y	Y	
Rekiny wód głębokich	<i>Shark-like Selachii</i>	IV	G1		T	T	T	
Rekiny małe	<i>Shark-like Selachii</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Sola	<i>Solea solea</i>	IV	G1	250	Y	Y	Y	
Sola	<i>Solea solea</i>	VIIId	G1	250	Y	Y	Y	
Szprot	<i>Sprattus sprattus</i>	IV/VIIde	G1	50	T	T	T	
Koleń	<i>Squalus acanthias</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Ostrobok pospolity	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/IIIa, IVbc, VIIId	G2	25	T	T	T	T
Kurek czerwony	<i>Trigla lucerna</i>	IV	G2	250	T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (*)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Plodność
Okowiel	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				
Piotrosz japoński	<i>Zeus faber</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	

Północno-wschodni Atlantyk i zachodni kanał La Manche — obszary ICES V, VI, VII (z wyj. d), VIII, IX, X, XII, XIV

Alepocefal	<i>Alepocephalus bairdii</i>	VI, XII	G2		T	T	T	
Dobijakowate	<i>Ammodytidae</i>	VIa	G2	25				
Węgorz europejski	<i>Anguilla anguilla</i>	Wszystkie obszary	G1	(b)	T	T	T	
Pałaszowate	<i>Aphanopus spp.</i>	Wszystkie obszary	G1	50	Y	Y	Y	
Srebrzyki	<i>Argentina spp.</i>	Wszystkie obszary	G2	50	T	T	T	
Kulbin	<i>Argyrosomus regius</i>	Wszystkie obszary	G2	50	T	T	T	
Kurek naplon	<i>Aspitrigla cuculus</i>	Wszystkie obszary	G2	250	T	T	T	
Beryksowate	<i>Beryx spp.</i>	Wszystkie obszary, z wyj. X i IXa	G1	50	Y	Y	Y	
Beryksowate	<i>Beryx spp.</i>	IXa i X	G1	125	T	T	T	
Krab kieszeniec	<i>Cancer pagurus</i>	Wszystkie obszary	G2		T	T	T	
Koleń kewaczo	<i>Centrophorus granulosus</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Koleń czerwony	<i>Centrophorus squamosus</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Koleń iberyjski	<i>Centroscyrnus coelolepis</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Śledź	<i>Clupea harengus</i>	VIa/VIaN/VIaS, VIIbc/VIIa/VIIj	G1	25	Y	Y	Y	
Konger	<i>Conger conger</i>	Wszystkie obszary, z wyj. X	G2	25	T	T	T	
Konger	<i>Conger conger</i>	X	G2	125	T	T	T	
Buławik czarny	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	Wszystkie obszary	G1	100	Y	Y	Y	
Koleń kolcobrody	<i>Deania calcea</i>	Wszystkie obszary	G1		Y	Y	Y	
Labraks (moron)	<i>Dicentrarchus labrax</i>	Wszystkie obszary, z wyj. IX	G2	125	T	T	T	
Labraks (moron)	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IX	G2	125	T	T	T	
Kunatka	<i>Dicologoglossa cuneata</i>	VIIIc, IX	G2	100				
Sardela europejska	<i>Engraulis encrasicolus</i>	IXa (tylko Kadyks)	G1	125	T	T	T	T
Sardela europejska	<i>Engraulis encrasicolus</i>	VIII	G1	125	Y	Y	Y	Y
Kurek szary	<i>Eutrigla gurnardus</i>	VIIId,e	G2	250	T	T	T	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	Va/Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	125	Y	Y	Y	
Szkarłacica	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	VI, VII	G2	50				
Sebdak	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	Wszystkie obszary	G2	100				

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (*)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Homar	<i>Homarus gammarus</i>	Wszystkie obszary	G2		T	T	T	
Gardłosz atlantycki	<i>Hoplostethus atlanticus</i>	Wszystkie obszary	G1	50	Y	Y	Y	
Pałasz ogoniasty	<i>Lepidopus caudatus</i>	IXa	G2		T	T	T	
Smuklica czterokropa	<i>Lepidorhombus boschii</i>	VIIIc, IXa	G1	250	Y	Y	Y	
Smuklica	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	VI/VII, VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Zimnica	<i>Limanda limanda</i>	VIIe/VIIa,f-h	G2	125	T	T	T	
Kałamarnica pospolita	<i>Loligo vulgaris</i>	Wszystkie obszary, z wyj. VIIIc, IXa	G2					
Kałamarnica pospolita	<i>Loligo vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Żabnica afrykańska	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Y	Y	Y	
Żabnica afrykańska	<i>Lophius budegassa</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Żabnica	<i>Lophius piscatorius</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Y	Y	Y	
Żabnica	<i>Lophius piscatorius</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Gromadnik	<i>Mallotus villosus</i>	XIV	G2	50				
Plamiak	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	Va/Vb	G1	125	Y	Y	Y	
Plamiak	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	VIa/VIb/VIIa/VIIb-k	G1	125	Y	Y	Y	
Witlinek	<i>Merlangius merlangus</i>	VIII/IX, X	G2	25	T	T	T	
Witlinek	<i>Merlangius merlangus</i>	Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	250	Y	Y	Y	
Morszczuk	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab/VIII, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Pręgatka	<i>Microchirus variegatus</i>	Wszystkie obszary	G2	50				
Błękitek	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Złocica	<i>Microstomus kitt</i>	Wszystkie obszary	G2	100	T	T	T	
Molwa niebieska	<i>Molva dypterygia</i>	Wszystkie obszary, z wyj. X	G1	125	T	T	T	
Molwa niebieska	<i>Molva dypterygia</i>	X	G1	125	T	T	T	
Molwa	<i>Molva molva</i>	Wszystkie obszary	G2	125	T	T	T	
Barwena	<i>Mullus surmuletus</i>	Wszystkie obszary	G2	125	T	T	T	
Homarzec	<i>Langoustine norvegicus</i>	VI Jednostka funkcjonalna	G1		Y	Y	Y	
Homarzec	<i>Langoustine norvegicus</i>	VII Jednostka funkcjonalna	G1		Y	Y	Y	
Homarzec	<i>Langoustine norvegicus</i>	VIII, IX Jednostka funkcjonalna	G1		Y	Y	Y	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (*)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Ośmiornica	<i>Octopus vulgaris</i>	Wszystkie obszary, z wyj. VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Ośmiornica	<i>Octopus vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2					
Krewetki	<i>Pandalus spp.</i>	Wszystkie obszary	G2					
Krewetka różowa głębokowodna	<i>Parapenaeus longirostris</i>	IXa	G2		T	T	T	
Widlak biały	<i>Phycis blennoides</i>	Wszystkie obszary	G2	50	T	T	T	
Widlak	<i>Phycis phycis</i>	Wszystkie obszary	G2	50	T	T	T	
Gładzica	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIa/VIIe/VIIIfg	G1	100	Y	Y	Y	
Gładzica	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIbc/VIIh-k/VIII, IX, X	G1	25	Y	Y	Y	
Rdzawiec	<i>Pollachius pollachius</i>	Wszystkie obszary z wyj. IX, X	G2	25	T	T	T	
Rdzawiec	<i>Pollachius pollachius</i>	IX, X	G2	500	T	T	T	
Czarniak	<i>Pollachius virens</i>	Va/Vb/IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Czarniak	<i>Pollachius virens</i>	VII, VIII	G2	125	T	T	T	
Wrakoń	<i>Polyprion americanus</i>	X	G2	125				
Turbot	<i>Psetta maxima</i>	Wszystkie obszary	G2	250	T	T	T	
Raja białoplama	<i>Raja brachyura</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Raja nabijana	<i>Raja clavata</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Raja nakrapiana	<i>Raja montagui</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Raja dwuplama	<i>Raja naevus</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Rajowate	<i>Rajidae</i>	Wszystkie obszary	G1					
Halibut niebieski	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	V, XIV/VI	G1	250	Y	Y	Y	
Łosoś	<i>Salmo salar</i>	Wszystkie obszary	G1	250				
Sardynka europejska	<i>Sardina pilchardus</i>	VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	50	Y	Y	Y	T
Nagład	<i>Scophthalmus rhombus</i>	Wszystkie obszary	G2	125	T	T	T	
Makrela kolas	<i>Scomber japonicus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Makrela	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	T
Karmazyn pospolity	<i>Sebastes marinus</i>	Podobszary ICES V, VI, XII, XIV oraz NAFO SA 2 + (rejon 1F+3K)	G1	250	Y	Y	Y	
Karmazyn mentela	<i>Sebastes mentella</i>	Podobszary ICES V, VI, XII, XIV oraz NAFO S.A. 2 + (rejon 1F+3K)	G1	250	Y	Y	Y	
Mątwą	<i>Sepia officinalis</i>	Wszystkie obszary	G2		T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (e)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Sola	<i>Solea solea</i>	VIIa/VIIfg	G1	250	Y	Y	Y	
Sola	<i>Solea solea</i>	VIIbc/VIIhjk/IXa/ VIIIc	G1	250	Y	Y	Y	
Sola	<i>Solea solea</i>	VIIe	G1	250	Y	Y	Y	
Sola	<i>Solea solea</i>	VIIIab	G1	250	Y	Y	Y	
Prażmowate	<i>Sparidae</i>	Wszystkie obszary	G2	50				
Morlesz bogar	<i>Pagellus bogaraveo</i>	IXa, X	G1	250	T	T	T	
Koleń	<i>Squalus acanthias</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Ostrobok śródziemnomorski	<i>Trachurus mediterraneus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Ostrobok czarny	<i>Trachurus picturatus</i>	X	G2	25	T	T	T	
Ostrobok pospolity	<i>Trachurus trachurus</i>	Ila, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/X	G2	25	T	T	T	T
Ostrobok pospolity	<i>Trachurus trachurus</i>	VIIIc, IXa	G2	25	T	T	T	T
Trisopterus Spp.	<i>Trisopterus spp.</i>	Wszystkie obszary	G2	25				
Piotrosz japoński	<i>Zeus faber</i>	Wszystkie obszary	G2	250	T	T	T	

Morze Śródziemne i Morze Czarne

Węgorz europejski	<i>Anguilla anguilla</i>	Wszystkie obszary	G1	(b)	T	T	T	
Krewetka czerwona	<i>Aristeomorpha foliacea</i>	Wszystkie obszary	G1		Y	Y	Y	
Krewetka niebiesko-czerwona	<i>Aristeus antennatus</i>	Wszystkie obszary	G1		Y	Y	Y	
Bops	<i>Boops boops</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2	G2		T	T	T	
Koryfena	<i>Coryphaena hippurus</i>	Wszystkie obszary	G2	500 (c)	T	T	T	
Koryfena mała	<i>Coryphaena equiselis</i>	Wszystkie obszary	G2					
Labraks (moron)	<i>Dicentrarchus labrax</i>	Wszystkie obszary	G2	100	T	T	T	
Eledone cirrosa	<i>Eledone cirrosa</i>	1.1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Eledone moschata	<i>Eledone moschata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Sardela europejska	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Wszystkie obszary	G1	50	Y	Y	Y	
Kurek szary	<i>Eutrigla gurnardus</i>	2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Kalmary	<i>Illex spp., Todarodes spp.</i>	Wszystkie obszary	G2		T	T	T	
Ryby mieczowe	<i>Istiophoridae</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Kalamarnica pospolita	<i>Loligo vulgaris</i>	Wszystkie obszary	G2		T	T	T	
Żabnica afrykańska	<i>Lophius budegassa</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Żabnica	<i>Lophius piscatorius</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Morszczuk	<i>Merluccius merluccius</i>	Wszystkie obszary	G1	125	Y	Y	Y	
Błękitek	<i>Micromesistius poutassou</i>	1.1, 3.1	G2	250	T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (°)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Cefalowate	<i>Mugilidae</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2					
Barbata	<i>Mullus barbatus</i>	Wszystkie obszary	G1	125	Y	Y	Y	
Barwena	<i>Mullus surmuletus</i>	Wszystkie obszary	G1	125	Y	Y	Y	
Homarzec	<i>Langoustine norvegicus</i>	Wszystkie obszary	G1		Y	Y	Y	
Ośmiornica	<i>Octopus vulgaris</i>	Wszystkie obszary	G2		T	T	T	
Morlesz szkarłatny	<i>Pagellus erythrinus</i>	Wszystkie obszary	G2	125	T	T	T	
Krewetka różowa głębokowodna	<i>Parapenaeus longirostris</i>	Wszystkie obszary	G1		Y	Y	Y	
Krewetka ciepłowodna	<i>Penaeus kerathurus</i>	3.1	G2		T	T	T	
Raja nabijana	<i>Raja clavata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Raja motyl	<i>Raja miraletus</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Sardela	<i>Sarda sarda</i>	Wszystkie obszary	G2	50 (°)	T	T	T	
Sardynka europejska	<i>Sardina pilchardus</i>	Wszystkie obszary	G1	50	Y	Y	Y	
Makrele	<i>Scomber spp.</i>	Wszystkie obszary	G2	50	T	T	T	
Mątwą	<i>Sepia officinalis</i>	Wszystkie obszary ¹	G2		T	T	T	
Rekiny	<i>Shark-like Selachii</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Sola	<i>Solea vulgaris</i>	1.2, 2.1, 3.1	G1	250	Y	Y	Y	
Dorada	<i>Sparus aurata</i>	1.2, 3.1	G2		T	T	T	
Pikarele	<i>Spicara smaris.</i>	2.1, 3.1, 3.2	G2	100	T	T	T	
Krewetka modliszkowa	<i>Squilla mantis</i>	1.3, 2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Tuńczyk biały	<i>Thunnus alalunga</i>	Wszystkie obszary	G2	125 (°)	T	T	T	
Tuńczyk niebieskopłetwy	<i>Thunnus thynnus</i>	Wszystkie obszary	G1	125 (°)	T	T	T	
Ostrobok śródziemnomorski	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Wszystkie obszary	G2	100	T	T	T	
Ostrobok pospolity	<i>Trachurus trachurus</i>	Wszystkie obszary	G2	100	T	T	T	
Kurek czerwony	<i>Trigla lucerna</i>	1.3, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Małż	<i>Veneridae</i>	2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Miecznik	<i>Xiphias gladius</i>	Wszystkie obszary	G1	125 (°)	T	T	T	
Szprot	<i>Sprattus sprattus</i>	Morze Czarne	G1		T	T	T	
Ostrobok śródziemnomorski	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Morze Czarne	G1		T	T	T	
Sardela europejska	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Morze Czarne	G1		T	T	T	
Turbot	<i>Psetta maxima</i>	Morze Czarne	G1		T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków (*)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Koleń	<i>Squalus acanthias</i>	Morze Czarne	G1		T	T	T	
Ostrobok pospolity	<i>Trachurus trachurus</i>	Morze Czarne	G1		T	T	T	

Obszary NAFO

Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	2J 3KL	G1	125	Y	Y	Y	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	3M	G1	125	Y	Y	Y	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	3NO	G1	125	Y	Y	Y	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	3Ps	G2	125	T	T	T	
Dorsz	<i>Gadus morhua</i>	SA 1	G1	125	Y	Y	Y	
Szkarłacica	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	3NO	G2		T	T	T	
Nieglądzica	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3LNO	G1	100	Y	Y	Y	
Nieglądzica	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3M	G1	100	T	T	T	
Żółcica	<i>Limanda ferruginea</i>	3LNO	G2		T	T	T	
Buławikowate	<i>Macrouridae</i>	SA 2+3	G2	250	T	T	T	
Krewetki	<i>Pandalus spp.</i>	3L	G1		Y	Y	Y	
Krewetki	<i>Pandalus spp.</i>	3M	G1		Y	Y	Y	
Rajowate	<i>Raja spp.</i>	SA 3	G1		T	T	T	
Halibut niebieski	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	3KLMNO	G1	200	Y	Y	Y	
Halibut niebieski	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	SA 1	G1	200	Y	Y	Y	
Łosoś	<i>Salmo salar</i>	Podobszar ICES XIV oraz podobszar NAFO 1	G1	500	Y	Y	Y	
Karmazyny	<i>Sebastes spp.</i>	3LN	G1					
Karmazyny	<i>Sebastes spp.</i>	3M	G1	50				
Karmazyny	<i>Sebastes spp.</i>	3O	G1					
Karmazyn montela	<i>Sebastes mentella</i>	SA 1	G1	250	Y	Y	Y	

Gatunki daleko migrujące, Ocean Atlantycki, Indyjski i Spokojny

Tazar marun	<i>Auxis rochei</i>		G2		T	T	T	
Tunek atlantycki	<i>Euthynnus touts leseteratus</i>		G2		T	T	T	
Zaglicowate	<i>Istiophoridae</i>		G1		T	T	T	
Ostronos	<i>Isurus oxyrinchus</i>		G1		T	T	T	
Bonito	<i>Katsuwonus pelamis</i>		G1		T	T	T	

Gatunki (pol.)	Gatunki (łac.)	Obszar/Zasób	Grupa gatunków ^(e)	Wiek ilość/ 1 000 ton	Waga	Płeć	Stadium dojrzałości	Płodność
Żarłacz śledziowy	<i>Lamna nasus</i>		G1		T	T	T	
Żarłacz błękitny	<i>Prionace glauca</i>		G1		T	T	T	
Pelamida	<i>Sarda sarda</i>		G1		T	T	T	
Rekin	<i>Selachii</i>		G1		T	T	T	
Inne koleniowate	<i>Squaliformes</i>		G1		T	T	T	
Tuńczyk biały	<i>Thunnus alalunga</i>		G1		T	T	T	
Tuńczyk żółtopłetwy	<i>Thunnus albacares</i>		G1		T	T	T	
Opastun	<i>Thunnus obesus</i>		G1		T	T	T	
Tuńczyk błękitnopłetwy	<i>Thunnus thynnus</i>		G1		T	T	T	
Miecznik	<i>Xiphias gladius</i>		G1		T	T	T	

CECAF FAO 34

Pałaz czarny	<i>Aphanopus carbo</i>	Madera	G1		T	T	T	
Sardela europejska	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Maroko	G1		T	T	T	
Pałaz ogoniasty	<i>Lepidopus caudatus</i>	Mauretania	G2					
Kałamarnica pospolita	<i>Loligo vulgaris</i>	Wszystkie obszary	G2		T	T	T	
Morszczuki	<i>Merluccius spp.</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Ośmiornica	<i>Octopus vulgaris</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Krewetka różowa głębo- kowodna	<i>Parapenaeus longirostris</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Krewetka natalaska	<i>Farfantepenaeus notialis</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Sardynka europejska	<i>Sardina pilchardus</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Sardynela atlantycka	<i>Sardinella aurita</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Sardynela maderska	<i>Sardinella maderensis</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Makrela kolias	<i>Scomber japonicus</i>	Madera	G1					
Makrela kolias	<i>Scomber japonicus</i>	Wszystkie obszary z wyj. Madery	G1		T	T	T	
Mątwą	<i>Sepia hierredda</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Mątwą zwyczajną	<i>Sepia officinalis</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	
Ostroboki	<i>Trachurus spp.</i>	Wszystkie obszary	G1		T	T	T	

WECAF

Lucjan czerwony	<i>Lutjanus purpureus</i>	Gujana ZEE Strefa Ekono- miczna)	Francuska (Wyłączna Ekono- miczna)	G2		T	T	T	
Krewetka	<i>Penaeus subtilis</i>	Gujana ZEE Strefa Ekono- miczna)	Francuska (Wyłączna Ekono- miczna)	G1		Y	Y	Y	

(e) Zob. rozdział III sekcja B/B1/3. pkt. 1 lit. f).

(f) Analizy wieku w przypadku węgorza europejskiego (*Anguilla anguilla*) należy dokonywać w przypadku przynajmniej 5 osobników w przedziałach długości mierzonej w cm. Należy przebadать przynajmniej 100 osobników w każdej jednostce zarządzania w sposób podany w rozporządzeniu (WE) nr 1100/2007, oddzielnie dla węgorza żółtego i srebrzystego.

(g) Badania dotyczące wieku odbywają się co trzy lata (pierwszym rokiem jest 2008) i powinny być dokonywane łącznie z szacunkami wagi, dojrzałości i płci.

Wykaz danych przekrojowych z wyszczególnieniem charakterystyki doboru prób

Tytuł	Zmienna	Charakterystyka	Jednostka	Narzędzia połowowe (poziom 2 w macierzy)	Poziom dezagregacji (*)	Okres odniesienia
Zdolność połowowa						
	Liczba statków				C3 i B1	Rok
	GT, kW, wiek statku (1)				C3	Rok
Nakład połowowy						
	Liczba statków				B1	Miesiąc
	Dni na morzu	Zob. definicja w rozdziale I	Dni	Wszystkie narzędzia	B1 i C3	Miesiąc
	Godziny połowu (2)		Godziny	Dragi i włoki	A1 (6)	Miesiąc
	Dni połowowe	Zob. definicja w rozdziale I	Dni	Wszystkie narzędzia	Wszystkie komórki (6)	Miesiąc
	kW * Dni połowowe			Dragi i włoki	Wszystkie komórki (6)	Miesiąc
	GT * Dni połowowe			Dragi i włoki	Wszystkie komórki (6)	Miesiąc
	Liczba rejsów (2)		Liczba	Wszystkie narzędzia	Wszystkie komórki (6)	Miesiąc
	Liczba osprzętu połowowego (2)		Liczba	Osprzęt wieloraki (poziom 4)	A1 (6)	Miesiąc
	Liczba operacji połowowych (2)		Liczba	Okrężnice	A1 (6)	Miesiąc
	Liczba sieci/długość (2)			Sieci	A1 (6)	Miesiąc
	Liczba haków, liczba lin (2)		Liczba	Haki i liny	A1 (6)	Miesiąc
	Liczba narzędzi pułapkowych (2)		Liczba	Pułapki	A1 (6)	Miesiąc
	Czas pobytu w wodzie (2)		Godziny	Wszystkie narzędzia bierne	A1 (6)	Miesiąc

Tytuł	Zmienna	Charakterystyka	Jednostka	Narzędzia połowowe (poziom 2 w macierzy)	Poziom dezagregacji (4)	Okres odniesienia
Wyładunki						
	Wartość wyładunków ogółem i w podziale na gatunki komercyjne (3)		Euro		B1 i C1	Miesiąc
	Waga żywa wyładunków ogółem i w podziale na gatunki		Tona		A1 (6)	Miesiąc
	Ceny poszczególnych gatunków (5)		Euro/kg		B2 i C2	Miesiąc, rok
	Wskaźniki przeliczeniowe dla poszczególnych gatunków					Aktualizacja roczna

(1) Określono w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 26/2004.

(2) Pewne dostosowania mogą być proponowane w ramach regionalnych posiedzeń koordynacyjnych.

(3) W przypadku gdy brak jest możliwości bezpośredniego zaliczenia wyładunków z jednego rejsu do metier, zaliczenie to powinno opierać się na zasadach uzgodnionych przez STECF.

(4) Poziomy dezagregacji odnoszą się do dodatku V (uwaga: punktem odniesienia dla metier lub działalności połowowej jest poziom 6 dodatku IV (1-5)).

(5) W miarę możliwości dane dotyczące cen powinny być gromadzone na poziomie A1 (zob. dodatek V), w celu natychmiastowego wyliczenia wartości wyładunków na tym samym poziomie

(6) W przypadku niektórych zmiennych, poziom dezagregacji A jest wystarczający, ponieważ $\sum_i A_{ij} = B_i \dots i \sum_j A_{ij} = C_j$ (przykład: godziny połowu), dla innych, $\sum_i A_{ij} \neq B_i \dots i \sum_j A_{ij} \neq C_j$ (na przykład dni połowowe, gdzie dwa lub więcej metier mogą występować podczas tego samego dnia połowowego i są liczone więcej niż jeden raz).

Dodatek IX

Wykaz badań na morzu

Nazwa badania	Akronim	Obszar	Okres	Główne gatunki docelowe itd.	Nakład badawczy
					Dni (maksymalnie)
Morze Bałtyckie (obszary ICES IIIb-d)					
Baltic International Trawl Survey	BITS Q1 BITS Q4	IIIaS, IIIb-d	pierwszy i czwarty kwartał	Dorsz i inne gatunki denne	160
Baltic International Acoustic Survey (Autumn)	BIAS	IIIa, IIIb-d	wrzesień–październik	Śledź i szprot	115
Gulf of Riga Acoustic Herring Survey	GRAHS	III d	trzeci kwartał	Śledź	10
Sprat Acoustic Survey	SPRAS	III d	maj	Szprot i śledź	60
Rügen Herring Larvae Survey	RHLS	III d	marzec–czerwiec	Śledź	50
Morze Północne (obszary ICES IIIa, IV i VII d) oraz wschodnia Arktyka (obszary ICES I i II)					
International Bottom Trawl Survey	IBTS Q1 IBTS Q3	IIIa, IV	pierwszy i trzeci kwartał	Plamiak, dorsz, czarniak, śledź, szprot, witlinek, makrela, okowiel	315
North Sea Beam Trawl Survey	BTS	IVb, IVc, VII d	trzeci kwartał	Gładzica, sola	65
Demersal Young Fish Survey	DYFS	Wybrzeża NS	trzeci i czwarty kwartał	Gładzica, sola, krewetki	145
Sole Net Survey	SNS	IVb, IVc	trzeci kwartał	Sola, gładzica	20
North Sea Sandeels Survey	NSSS	IVa, IVb	czwarty kwartał	Dobijakowate	15
International Ecosystem Survey in the Nordic Seas	ASH	IIa	maj	Śledź, błękitek	35
Redfish Survey in the Norwegian Sea and adjacent waters	REDNOR	II	sierpień–wrzesień	Karmazyn	35
Mackerel egg Survey (Trennial)	NSMEGS	IV	maj–lipiec	Wytwarzanie ikry makreli	15
Herring Larvae survey	IHLS	IV, VII d	pierwszy i trzeci kwartał	Larwy śledzia, szprota	45
NS Herring Acoustic Survey	NHAS	IIIa, IV, VIa	czerwiec, lipiec	Śledź, szprot	105
Nephrops TVsurvey (FU 3&4)	NTV3&4	IIIa	drugi lub trzeci kwartał	Homarzec	15
Nephrops TVsurvey (FU 6)	NTV6	IVb	wrzesień	Homarzec	10

Nazwa badania	Akronim	Obszar	Okres	Główne gatunki docelowe itd.	Nakład badawczy
					Dni (maksymalnie)
Nephrops TVsurvey (FU 7)	NTV7	IVa	drugi lub trzeci kwartał	Homarzec	20
Nephrops TVsurvey (FU 8)	NTV8	IVb	drugi lub trzeci kwartał	Homarzec	10
Nephrops TVsurvey (FU 9)	NTV9	IVa	drugi lub trzeci kwartał	Homarzec	10
Północny Atlantyk (obszary ICES V-XIV i NAFO)					
International Redfish Trawl and Acoustic Survey (Biennial)	REDTAS	Va, XII, XIV; NAFO SA 1-3	czerwiec/lipiec	Karmazyn	30
Flemish Cap Groundfish survey	FCGS	3M	lipiec	Gatunki denne	35
Greenland Groundfish survey	GGG	XIV, NAFO SA1	październik/ listopad	Dorsz, karmazyn i inne gatunki denne	55
3LNO Groundfish survey	PLATUXA	3LNO	drugi i trzeci kwartał	Gatunki denne	55
Western IBTS 4th quarter (including Porcupine survey)	IBTS Q4	VIa, VII, VIII, IXa	czwarty kwartał	Gatunki denne	215
Scottish Western IBTS	IBTS Q1	VIa,VIIa	marzec	Dorszowate, śledź, makrela	25
ISBCBTS September	ISBCBTS	VIIa f g	wrzesień	Sola, gładzica	25
WCBTS	VIIe BTS	VIIe	październik	Sola, gładzica, żabnica, złocica	10
Blue whiting survey		VI, VII	pierwszy i drugi kwartał	Błękitek	45
International Mackerel and Horse Mackerel Egg Survey (Triennial)	MEGS	VIa, VII,VIII, IXa	styczeń-lipiec	Wytwarzanie ikry makreli i ostroboka	310
Sardine, Anchovy Horse Mackerel Acoustic Survey		VIII, IX	marzec-kwiecień-maj	Wskaźniki liczebności sardynki, sardeli, makreli, ostroboka	95
Sardine DEPM (Triennial)		VIIIc, IXa	drugi i czwarty kwartał	Sardynka SSB i wykorzystanie CUFES	135
Spawning/Pre spawning Herring acoustic survey		VIa, VIIa-g	lipiec, wrzesień, listopad, marzec, styczeń	Śledź, szprot	155
Biomass of Anchovy	BIOMAN	VIII	maj	Sardela SSB (DEP)	25
Nephrops UWTV survey (offshore)	UWTV (FU 11-13)	VIa	drugi lub trzeci kwartał	Homarzec	20

Nazwa badania	Akronim	Obszar	Okres	Główne gatunki docelowe itd.	Nakład badawczy
					Dni (maksymalnie)
Nephrops UWTV Irish Sea	UWTV (FU 15)	VIIa	sierpień	Homarzec	10
Nephrops UWTV survey Aran Grounds	UWTV (FU 17)	VIIb	czerwiec	Homarzec	10
Nephrops UWTV survey Celtic Sea	UWTV (FU 20-22)	VIIg,h,j	lipiec	Homarzec	10
Nephrops TV survey Offshore Portugal	UWTV (FU 28-29)	IXa	czerwiec	Homarzec	20
Morze Śródziemne i Morze Czarne					
Mediterranean International bottom trawl survey	MEDITS	37(1, 2, 3.1, 3.2)	drugi i trzeci kwartał	Gatunki denne	410
Pan-Mediterranean pelagic survey	MEDIAS	37(1.1,1.2, 2.1, 2.2, 3.1)	drugi, trzeci i czwarty kwartał	Małe gatunki pelagiczne	185
Bottom Trawl Survey		Morze Czarne	drugi i czwarty kwartał	Turbot	40
Pelagic Trawl Survey		Morze Czarne	drugi i czwarty kwartał	Szprot i witlinek	40

Wykaz danych ekonomicznych dla sektora akwakultury

Grupa zmiennych	Zmienna	Charakterystyka	Jednostka	Definicja Statystyki strukturalne dotyczące przedsiębiorstw (SBS) wg rozporządzenia Komisji (WE) nr 2700/98	Wytyczne
Przychody	Obroty	Według gatunków	EUR	12 11 0	
	Dotacje ⁽¹⁾		EUR		
	Przychody pozostałe		EUR		
Koszty osobowe	Wynagrodzenia ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Wartość kalkulacyjna pracy bez wynagrodzenia ⁽³⁾		EUR		
Koszty energii	Koszty energii		EUR	20 11 0	
Koszty surowców	Koszty materiału żywego		EUR		SBS (13 11 0)
	Koszty pasz		EUR		SBS (13 11 0)
Koszty napraw i remontów	Naprawy i remonty		EUR		SBS (13 11 0)
Pozostałe koszty operacyjne	Pozostałe koszty operacyjne ⁽⁴⁾		EUR		SBS (13 11 0)
Koszty kapitałowe ⁽⁵⁾	Amortyzacja		EUR		ESA ⁽⁶⁾ 6.02 do 6.05
	Koszty finansowe netto ⁽⁷⁾		EUR		
Koszty nadzwyczajne netto	Koszty nadzwyczajne netto		EUR		
Wartość kapitału ⁽⁸⁾	Wartość aktywów ogółem		EUR EUR	43 30 0	ESA 7.09 do 7.24
Nakłady	Nakłady netto ⁽⁹⁾		EUR	15 11 0	ESA 3.102 do 3.111
			EUR	15 21 0	
Zobowiązania ⁽¹⁰⁾	Zobowiązania		EUR		
Ilość surowców ⁽¹¹⁾	Materiał żywy		Tona		
	Pasza dla ryb		Tona		

Grupa zmiennych	Zmienna	Charakterystyka	Jednostka	Definicja Statystyki strukturalne dotyczące przedsiębiorstw (SBS) wg rozporządzenia Komisji (WE) nr 2700/98	Wytyczne
Wielkość sprzedaży ⁽¹²⁾	Wielkość sprzedaży	W podziale na gatunki	Tona ⁽¹³⁾		
Zatrudnienie	Liczba zatrudnionych	W podziale na płeć	Liczba	16 11 0	
	Krajowy EPC ⁽¹⁴⁾	W podziale na płeć ⁽¹⁵⁾	Liczba	16 14 0	
Liczba przedsiębiorstw	Liczba przedsiębiorstw	Według kategorii wielkości, gdzie liczba zatrudnionych wynosi: (SBS 16.11.0): 1. ≤ 5 2. 6–10 3. > 10	Liczba	11 11 0	

⁽¹⁾ Obejmuje płatności bezpośrednie, np. rekompensatę z tytułu zaprzestania działalności połowowej, refundacje opłaty paliwowej, lub płatności podobnych zryczałtowanych kwot rekompensat; nie obejmuje wypłat świadczeń socjalnych i pośrednich dotacji, np. obniżonej stawki celnej na nakłady takie, jak paliwo lub dotacje inwestycyjne.

⁽²⁾ Łącznie z kosztami zabezpieczenia społecznego.

⁽³⁾ Wybór określonej metodologii powinien być wyjaśniony przez państwo członkowskie w jego krajowym programie.

⁽⁴⁾ Koszty opakowań zalicza się do pozostałych kosztów operacyjnych.

⁽⁵⁾ Wybór określonej metodologii powinien być wyjaśniony przez państwo członkowskie w jego krajowym programie.

⁽⁶⁾ ESA oznacza Europejski System Rachunków 1995 (rozporządzenie (WE) nr 2223/96, rozporządzenie (WE) nr 1267/2003, podręcznik Eurostat ESA 1995 r.).

⁽⁷⁾ Do wyliczenia kosztów finansowych można orientacyjnie przyjąć koszt oprocentowania kapitału; oprocentowanie krajowych pięcioletnich obligacji państwowych.

⁽⁸⁾ Na koniec roku.

⁽⁹⁾ Nabycie i zbycie aktywów w ciągu danego roku.

⁽¹⁰⁾ Na koniec roku budżetowego.

⁽¹¹⁾ Zmienna dotycząca ilości surowców powinna być zgodna ze zmienną dotyczącą kosztów surowców.

⁽¹²⁾ Zmienna dotycząca wielkości produkcji powinna być zgodna ze zmienną dotyczącą wartości obrotów.

⁽¹³⁾ Wskaźniki przeliczeniowe z liczb na tony należy podać w krajowym programie.

⁽¹⁴⁾ Krajowy EPC to wielkość ekwiwalentu pełnego czasu pracy szacowana na podstawie krajowej wartości progowej.

⁽¹⁵⁾ Fakultatywne.

Segmentacja sektora w przypadku gromadzenia danych dotyczących akwakultury

	Techniki chowu ryb ⁽¹⁾				Techniki chowu skorupiaków i małż ⁽¹⁾			
	Gospodarstwa rybne na lądzie			Klatki	System tratwowy	System długich sznurów z pływakami	Chów „przy dnie” ⁽⁵⁾	Pozostałe
	Wylęgarnie i podchowalnie ⁽²⁾	Wzrost w środowisku kontrolowanym	Mieszane ⁽³⁾	Klatki ⁽⁴⁾				
Łosoś								
Pstrąg								
Labraks i morlesz								
Karp								
Pozostałe ryby słodkowodne								
Pozostałe ryby morskie								
Omułek								
Ostryga								
Małż								
Pozostałe skorupiaki i małże								

⁽¹⁾ Należy utworzyć segmenty przedsiębiorstw według ich głównej techniki chowu.

⁽²⁾ Wylęgarnie i podchowalnie określa się jako miejsca sztucznego rozmnażania i wylęgu oraz odchovu wczesnych form organizmów wodnych. Do celów statystycznych w przypadku wylęgarni bierze się pod uwagę wyłącznie produkcję zapłodnionej ikry. Pierwsze, wczesne stadia rozwoju organizmów wodnych uznaje się za produkcję podchowalni. W przypadku gdy wylęgarnie i podchowalnie są ze sobą ściśle związane, dane statystyczne powinny odnosić się wyłącznie do wytworzonej najpóźniejszej formy młodocianej (COM (2006) 864 z dnia 19 lipca 2007 r.).

⁽³⁾ Określenie „mieszane” oznacza zakłady prowadzące wylęgarnie, podchowalnie oraz gospodarstwa zajmujące się wzrostem form młodocianych w kontrolowanym środowisku.

⁽⁴⁾ „Klatki” określa się jako struktury zamknięte, odkryte lub zakryte, zbudowane z siatki lub innego materiału przepuszczalnego umożliwiającego naturalny przepływ wody. Mogą to być struktury unoszące się na wodzie, zawieszane bądź przymocowane do podłoża z możliwością przepływu wody od spodu (COM (2006) 864 z dnia 19 lipca 2007 r.).

⁽⁵⁾ Technika „chowu przy dnie” obejmuje chów skorupiaków i małż w obszarach wewnątrzprzływowych (bezpośrednio na dnie lub na podniesieniu).

Wykaz danych ekonomicznych dla sektora przemysłu przetwórczego

Grupa zmiennych	Zmienna	Charakterystyka	Jednostka	Definicja Statystyki strukturalne dotyczące przedsiębiorstw (SBS) wg rozporządzenia Komisji (WE) nr 2700/98	Wytyczne
Przychody	Obroty		EUR	12 11 0	
	Dotacje ⁽¹⁾		EUR		
	Przychody pozostałe		EUR		
Koszty osobowe	Wynagrodzenia pracowników ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Wartość kalkulacyjna pracy bez wynagrodzenia ⁽³⁾		EUR		
Koszty energii	Koszty energii		EUR	20 11 0	SBS 13 11 0
Koszty surowców	Zakup ryb i innych surowców do produkcji		EUR		SBS 13 11 0
Pozostałe koszty operacyjne	Pozostałe koszty operacyjne ⁽⁴⁾		EUR		SBS 13 11 0
Koszty kapitałowe ⁽⁵⁾	Amortyzacja		EUR		ESA ⁽⁶⁾ 6.02 do 6.05
	Koszty finansowe netto ⁽⁷⁾		EUR		
Koszty nadzwyczajne netto	Koszty nadzwyczajne netto		EUR		
Wartość kapitału ⁽⁸⁾	Wartość aktywów ogółem		EUR	43 30 0	ESA 7.09 do 7.24
Nakłady netto	Nakłady netto ⁽⁹⁾		EUR	15 11 0	ESA 3.102 do 3.111
			EUR	15 21 0	
Zobowiązania ⁽¹⁰⁾	Zobowiązania		EUR		
Zatrudnienie	Liczba zatrudnionych	W podziale na płeć	liczba	16 11 0	
	Krajowy EPC ⁽¹¹⁾	W podziale na płeć ⁽¹²⁾	liczba	16 14 0	

Grupa zmiennych	Zmienna	Charakterystyka	Jednostka	Definicja Statystyki strukturalne dotyczące przedsiębiorstw (SBS) wg rozporządzenia Komisji (WE) nr 2700/98	Wytyczne
Liczba przedsiębiorstw	Liczba przedsiębiorstw	Według kategorii wielkości, gdzie liczba zatrudnionych wynosi: (SBS 16.11.0): 1. ≤ 10 2. 11–49 3. 50–249 4. > 250	liczba	11 11 0	

(1) Obejmuje płatności bezpośrednie. Nie obejmuje płatności z tytułu świadczeń socjalnych i dotacji pośrednich.

(2) Łącznie z kosztami zabezpieczenia społecznego.

(3) Wybór określonej metodologii powinien być wyjaśniony przez państwo członkowskie w jego krajowym programie.

(4) Koszty opakowań zalicza się do pozostałych kosztów operacyjnych.

(5) Wybór określonej metodologii należy wyjaśnić w krajowym programie.

(6) ESA oznacza Europejski System Rachunków 1995 (rozporządzenie (WE) nr 2223/96, rozporządzenie (WE) nr 1267/2003, podręcznik Eurostat ESA 1995 r.).

(7) Do wyliczenia kosztów finansowych można orientacyjnie przyjąć koszt oprocentowania kapitału; oprocentowanie krajowych pięcioletnich obligacji państwowych.

(8) Łączna wartość wszystkich nakładów netto w przedsiębiorstwie narastająco na koniec roku.

(9) Nabywanie i zbywanie aktywów w ciągu danego roku.

(10) Na koniec roku.

(11) Należy stosować metodologię omówioną w sprawozdaniu dotyczącym badania FISH/2005/14, „LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, 142”. („Obliczenie zatrudnienia, łącznie z ekwiwalentem pełnego czasu pracy (EPC) w rybołówstwie”).

(12) Fakultatywne.

Definicje wskaźników środowiskowych mierzących oddziaływanie rybołówstwa na ekosystem morski

Kod specyfikacji	Wskaźnik (*)	Definicja	Wymagane dane	Poziom dokładności
1	Stan zachowania gatunków ryb	Wskaźnik różnorodności biologicznej, który ma umożliwić syntetyczne ujęcie i ocenę tendencji w zakresie różnorodności biologicznej wrażliwych gatunków ryb oraz prezentowanie tych tendencji.	Gatunki, długość i liczebność — z niezależnych od rybołówstwa badań dla odpowiedniego regionu morskiego. W celu zapewnienia dokładności tego wskaźnika konieczne jest, aby wszystkie gatunki uwzględniane przy jego obliczaniu były konsekwentnie i wiarygodnie identyfikowane. Połowy badawcze powinny być dokładnie posortowane (nie powinny być pobierane próbki) w celu zapewnienia, że zarejestrowane są wszystkie osobniki należące do wszystkich gatunków uwzględnianych przy obliczaniu tego wskaźnika, natomiast przy pomiarach długości dopuszcza się pobieranie próbek w przypadku, gdy jest to odpowiednio uzasadnione.	Badanie powinno obejmować największą część regionu morskiego w najdłuższym możliwym okresie. Wskaźnik będzie charakterystyczny dla danego badania. Metody te wymagają przeprowadzania badań w cyklu rocznym na tym samym obszarze, z wykorzystaniem standardowego narzędzia połowowego.
2	Odsetek ryb dużych	Wskaźnik określający udział procentowy ryb dużych w skupiskach wagowo, odzwierciedlający strukturę wymiarów oraz przebieg życia ławicy ryb.		
3	Średnia maksymalna długości ryb	Wskaźnik określający przebieg życia ławicy ryb.		
4	Wymiary w okresie dojrzewania eksploatowanych gatunków ryb	Wskaźnik określający potencjalne „skutki genetyczne” odławiania eksploatowanych populacji.	Indywidualne pomiary dotyczące wieku, długości, płci i dojrzałości — z niezależnych od rybołówstwa badań dla odpowiedniego regionu morskiego.	Przynajmniej 100 osobników w kategorii wiekowej, natomiast większa liczba ryb podniesie skuteczność tego wskaźnika.
5	Rozmieszczenie działalności połowowej	Wskaźnik zakresu przestrzennego działalności połowowej. Byłby podawany łącznie ze wskaźnikiem „Agregacja działalności połowowej”.	Dane dotyczące położenia i rejestracji statków — na podstawie VMS Dostępne w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania raportów o pozycji, z uwzględnieniem powiązania wszystkich pozycji z poziomem 6 klasyfikacji metier (zob. dodatek IV (1–5)). Nie dotyczy to statków o długości poniżej 15 m.	Preferowane są raporty o pozycji przekazywane co pół godziny.
6	Agregacja działalności połowowej	Wskaźnik zakresu agregacji działalności połowowej. Byłby podawany łącznie ze wskaźnikiem „Rozmieszczenie działalności połowowej”.		
7	Obszary nienaruszone przez ruchome denne narzędzia połowowe	Wskaźnik określający obszar dna morskiego, na którym w ostatnim roku nie była prowadzona eksploatacja przy pomocy ruchomych dennych narzędzi połowowych. Reaguje na zmiany w rozmieszczeniu działalności połowowej — prowadzonej przy pomocy tego rodzaju narzędzi — wynikające z kontroli połowów, kontroli nakładu połowowego lub środków technicznych (łącznie z Morskimi Obszarami Chronionymi utworzonymi w ślad za przepisami ochronnymi) oraz z rozwoju innej działalności człowieka, która wypiera działalność połowową (np. farmy wiatrowe).		

Kod specyfikacji	Wskaźnik ^(*)	Definicja	Wymagane dane	Poziom dokładności
8	Wskaźniki odrzutu w przypadku gatunków eksploatowanych w celach komercyjnych	Wskaźnik poziomu odrzutów w przypadku gatunków eksploatowanych w celach komercyjnych, w stosunku do wyładunków.	Gatunki, długość i liczebność połowów i odrzutów w oparciu odpowiednio o dzienniki pokładowe i rejsy obserwatorów, przetworzone oddzielnie. Dane powiązane z poziomem 6 klasyfikacji metier (zob. dodatek IV (1–5)).	Określony w niniejszym programie wspólnotowym w odniesieniu do odrzutów
9	Wydajność paliwa w połowach ryb	Wskaźnik określający zależność pomiędzy zużyciem paliwa i wartością wyładowanego połowu. Będzie stanowić źródło informacji na temat kształtowania się wydajności paliwa w różnych dziedzinach rybołówstwa.	Wartość wyładunków i cen paliwa. Wartość wyładunków liczona jako iloczyn wyładunków i cen poszczególnych gatunków. Koszt paliwa określony w sposób podany w niniejszym programie wspólnotowym. Wskaźnik jest liczony dla każdego klastra połowowego zdefiniowanego na poziomie 6 klasyfikacji metier (zob. dodatek IV (1–5)) w podziale na regiony, kwartały i lata.	Określony w niniejszym programie wspólnotowym

(*) Zob. dokument roboczy służb Komisji (SEC 2008/449) w odniesieniu do charakterystyki i sposobu obliczania wskaźników.

WYTYCZNE
EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO

WYTYCZNE EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO

z dnia 11 września 2008 r.

w sprawie zbierania danych dotyczących euro oraz działania Systemu Informacji Walutowej 2

(EBC/2008/8)

(2008/950/WE)

RADA PREZESÓW EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 106 ust. 1 oraz ust. 2,

uwzględniając Statut Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego (zwanego dalej „statutem ESBC”), w szczególności jego art. 5 oraz 16,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Artykuł 106 ust. 1 Traktatu oraz art. 16 statutu ESBC stanowią, że Europejski Bank Centralny (EBC) ma wyłączne prawo wydawania upoważnienia do emisji banknotów we Wspólnocie.

(2) Artykuł 106 ust. 2 Traktatu stanowi, że państwa członkowskie mogą emitować monety, z zastrzeżeniem zgody EBC co do wielkości emisji. Tym samym EBC przyjmuje coroczne decyzje zatwierdzające wielkość emisji monet przez państwa członkowskie, które przyjęły euro (zwane dalej „uczestniczącymi państwami członkowskimi”).

(3) Artykuł 5 statutu ESBC stanowi, że w celu realizacji zadań Europejskiego Systemu Banków Centralnych (ESBC), EBC, wspomagany przez krajowe banki centralne, zbiera niezbędne informacje statystyczne, które obejmują informacje statystyczne w przedmiocie emisji banknotów oraz monet euro. Ponadto EBC zobowiązany jest gromadzić informacje dla celów art. 237 lit. d) Traktatu, który powierza EBC zadanie monitorowania wykonywania przez krajowe banki centralne ESBC ich zobowiązań wynikających z Traktatu oraz ze statutu. Zobowiązania te obejmują przestrzeganie zakazu określonego w art. 101 Traktatu oraz implementowanego w rozporządzeniu

Rady (WE) nr 3603/93 z dnia 13 grudnia 1993 r. określającego definicje w celu zastosowania zakazów określonych w art. 104 i 104b ust. 1 Traktatu (⁽¹⁾). W szczególności art. 6 rozporządzenia (WE) nr 3603/93 stanowi, że „przechowywanie przez (...) krajowe banki centralne monet wyemitowanych przez sektor publiczny i zapisanych na dobro sektora publicznego nie będzie traktowane jako udogodnienie kredytowe w rozumieniu art. 104 Traktatu tam, gdzie liczba tych aktywów pozostaje na poziomie poniżej 10 % monet w obiegu”.

(4) Nie naruszając kompetencji państw członkowskich w zakresie emitowania monet euro oraz mając na uwadze zasadniczą rolę krajowych banków centralnych uczestniczących państw członkowskich (zwanych dalej „KBC”) w dystrybuowaniu monet euro, w celu wykonywania określonych powyżej zadań, EBC wraz z KBC powinien zbierać dane dotyczące banknotów i monet euro. Zebrane dane powinny ułatwiać podejmowanie decyzji w przedmiocie emisji banknotów i monet euro, np. poprzez umożliwienie EBC, KBC, Komisji Wspólnot Europejskich oraz władzom krajowym emitującym monety, w ramach przysługujących im odpowiednio kompetencji: (i) planowania produkcji banknotów i monet euro; (ii) koordynowania emisji banknotów i monet euro; oraz (iii) koordynowania transferów banknotów euro pomiędzy KBC, a monet euro pomiędzy uczestniczącymi państwami członkowskimi. Ten zbiór danych powinien również umożliwić EBC monitorowanie przestrzegania jego decyzji odnoszących się do emitowania banknotów i monet euro.

(5) W dniu 16 grudnia 2004 r. Rada Prezesów przyjęła ramowe zasady postępowania z banknotami powracającymi z obiegu (*banknote recycling framework*, BRF), których ustęp 2.7 nakłada na instytucje kredytowe i inne

⁽¹⁾ Dz.U. L 332 z 31.12.1993, s. 1.

- podmioty zawodowo zajmujące się obsługą gotówki obowiązek sprawozdawczy wobec KBC. W związku z tym zostało również postanowione, że KBC powinny implementować BRF za pomocą dostępnych im środków, takich jak instrumenty legislacyjne lub umowy, do końca 2006 r., który to okres był następnie przedłużany przez późniejsze decyzje Rady Prezesów. Jednakże, najpóźniej od daty implementacji BRF, KBC powinny otrzymywać dane przekazywane na podstawie BRF od instytucji kredytowych i innych podmiotów zajmujących się obsługą gotówki na obszarze ich jurysdykcji oraz być w stanie przekazywać je do EBC.
- (6) W celu osiągnięcia określonych powyżej celów dane dotyczące banknotów i monet euro powinny zawierać informacje w przedmiocie: (i) emisji banknotów i monet euro; (ii) ilości i jakości banknotów i monet euro w obiegu; (iii) zapasów banknotów i monet euro przechowywanych przez podmioty biorące udział w ich emisji; (iv) czynności operacyjnych odnoszących się do banknotów i monet euro podmiotów biorących udział w ich emisji, włączając w to instytucje kredytowe prowadzące w imieniu KBC systemy banknotów na zlecenie (ang. *notes-to-order scheme*) oraz instytucje kredytowe prowadzące poszerzone depozyty powiernicze (ang. *extended custodial inventory programme*) na rzecz EBC i jednego lub więcej KBC; (v) czynności operacyjnych odnoszących się do banknotów instytucji kredytowych i innych podmiotów zajmujących się zawodowo obsługą gotówki, które dokonują sortowania banknotów według jakości zgodnie z BRF; oraz (vi) infrastruktury dotyczącej gotówki.
- (7) Dla usprawnienia zbierania danych oraz w celu umożliwienia przekazywania opartych na nich informacji w dniu 22 listopada 2007 r. Rada Prezesów opowiedziała się za implementacją Systemu Informacji Walutowej 2 (ang. *Currency Information System*, zwany dalej „systemem CIS 2”) który zastępuje System Informacji Walutowej utworzony wraz z wprowadzeniem banknotów i monet euro, a który dostarczał zarówno EBC, jak i KBC odpowiednich danych walutowych od 2002 r., na podstawie odrębnego aktu prawnego EBC w przedmiocie zbierania danych dotyczących Systemu Informacji Walutowej.
- (8) Dla efektywnego i sprawnego działania systemu CIS 2 konieczne jest zapewnienie regularnej i terminowej dostępności spójnych danych. Obowiązki sprawozdawcze KBC oraz EBC powinny być tym samym określone w niniejszych wytycznych, w połączeniu z krótkim okresem równoległej sprawozdawczości na podstawie istniejących obecnie ram oraz systemu CIS 2.
- (9) Wytyczne EBC/2006/9 z dnia 14 lipca 2006 r. w sprawie niektórych przygotowań do wymiany pieniądza gotówkowego związanych z wprowadzeniem waluty euro oraz w sprawie zaopatrzenia wstępnego i zaopatrzenia wtórnego w banknoty i monety euro podmiotów spoza strefy euro ⁽¹⁾ ustanowiły ramy prawne, które umożliwiają przyszłym KBC Eurosystemu pożyczanie, zamawianie lub produkowanie banknotów i monet euro w celu dokonania w nie zaopatrzenia wstępnego i zaopatrzenia wtórnego przed wymianą pieniądza gotówkowego w danym państwie członkowskim. Wytyczne EBC/2006/9 przewidują określone obowiązki sprawozdawcze znajdujące zastosowanie w odniesieniu do takich przyszłych KBC Eurosystemu, które powinny zostać określone bardziej szczegółowo w kontekście systemu CIS 2.
- (10) Zarówno EBC, jak i KBC korzystające z systemu CIS 2 powinny mieć dostęp do aplikacji internetowej systemu CIS 2 oraz do modułu sprawozdawczego w celu umożliwienia sprawnego i efektywnego wykorzystania danych systemu CIS 2 oraz zapewnienia wysokiego poziomu transparentności. Kwalifikowane podmioty trzecie powinny otrzymać ograniczony dostęp do danych systemu CIS 2 w celu poprawienia przepływu informacji pomiędzy EBC oraz Komisją Europejską, a także KBC oraz podmiotami krajowymi emitującymi monety.
- (11) Mając na uwadze, że system CIS 2 jest systemem dostosowanym do przetwarzania nowych danych, niezbędne jest stworzenie uproszczonej procedury efektywnego wprowadzania technicznych zmian w załącznikach do niniejszych wytycznych. Ponadto, z uwagi na techniczny charakter, wprowadzenie zmian w specyfikacji mechanizmu przekazywania danych systemu CIS 2 powinno być możliwe przy użyciu tej samej uproszczonej procedury. Tym samym kompetencja do wprowadzenia określonych zmian do niniejszych wytycznych oraz załączników do niej powinna zostać delegowana do Zarządu, który o wprowadzonych w ten sposób zmianach powinien informować Radę Prezesów.
- (12) W następstwie pozytywnej decyzji Rady Unii Europejskiej podjętej w dniu 8 lipca 2008 r. w przedmiocie uchylenia derogacji dla Słowacji, oraz zgodnie z art. 3 ust. 5 Regulaminu Europejskiego Banku Centralnego, Prezes Národná banka Slovenska został zaproszony do wzięcia udziału w obradach Rady Prezesów w przedmiocie niniejszych wytycznych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE WYTYCZNE:

Artykuł 1

Definicje

1. Dla celów niniejszych wytycznych:

- a) „ramowe zasady postępowania z banknotami powracającymi z obiegu” (ang. *banknote recycling framework*, BRF) oznaczają ramowe zasady postępowania z banknotami powracającymi z obiegu określone w dokumencie zatytułowanym „Postępowanie z banknotami euro powracającymi z obiegu: ramowe zasady wykrywania fałszerstw oraz sortowania banknotów według jakości przez instytucje kredytowe i podmioty zawodowo zajmujące się obsługą gotówki” przyjętym przez Radę Prezesów w dniu 16 grudnia 2004 r. i opublikowane na stronie internetowej EBC w dniu 6 stycznia 2005 r., z uwzględnieniem późniejszych zmian, oraz dokumenty odnoszące się do terminów ich implementacji na poziomie krajowym;

(¹) Dz.U. L 207 z 28.7.2006, s. 39.

- b) „instytucja kredytowa” oznacza instytucję kredytową w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit a) dyrektywy 2006/48/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie podejmowania i prowadzenia działalności przez instytucje kredytowe ⁽¹⁾;
- c) „system CIS 2” oznacza system składający się z: (i) centralnej bazy danych umieszczonej w EBC w celu przechowywania wszelkich istotnych informacji odnoszących się do banknotów euro, monet euro, infrastruktury gotówki oraz BRF gromadzonych zgodnie z niniejszymi wytycznymi; (ii) aplikacji internetowej *on-line*, która pozwala na elastyczną konfigurację systemu oraz dostarcza informacji na temat przekazywania danych oraz statusu walidacji, poprawek oraz różnych rodzajów danych referencyjnych jak również ustawień systemowych; (iii) modułu sprawozdawczego do przeglądania oraz analizowania zebranych danych; oraz (iv) mechanizmu transmisji systemu CIS 2;
- d) „zaopatrzenie wstępne” oznacza fizyczne dostarczanie w okresie zaopatrzenia wstępnego/zaopatrzenia wtórnego banknotów i monet euro przez przyszły KBC Eurosystemu kwalifikowanym podmiotom na terytorium przyszłego uczestniczącego państwa członkowskiego;
- e) „zaopatrzenie wtórne” oznacza dostarczanie przez kwalifikowany podmiot banknotów i monet euro objętych wcześniej zaopatrzeniem wstępnym na rzecz profesjonalnych osób trzecich mieszczących się na terytorium przyszłego uczestniczącego państwa członkowskiego, następujące w okresie zaopatrzenia wstępnego/zaopatrzenia wtórnego. Zaopatrzenie wtórne w rozumieniu niniejszych wytycznych obejmuje dostarczenie ludności zestawów startowych zawierających monety euro;
- f) „przyszły KBC Eurosystemu” oznacza krajowy bank centralny przyszłego uczestniczącego państwa członkowskiego;
- g) „kwalifikowane podmioty trzecie” oznaczają Komisję Europejską, skarbnice narodowe, mennice oraz wyznaczone agencje publiczne lub prywatne skarbnic narodowych uczestniczących państw członkowskich;
- h) „mechanizm transmisji systemu CIS 2” oznacza aplikację ESCB XML Data Integration (aplikacja EXDI). Aplikacja EXDI jest wykorzystywana do przekazywania wiadomości zawierających dane pomiędzy KBC, przyszłymi KBC Eurosystemu oraz EBC przy zachowaniu poufności, niezależnie od wspierającej jej infrastruktury technicznej (np. sieci komputerowych oraz oprogramowania);
- i) „wiadomość zawierająca dane” oznacza plik zawierający dane miesięczne lub półroczne KBC lub przyszłego KBC Eurosystemu za jeden okres sprawozdawczy, lub — w przypadku korekt — za jeden lub kilka okresów sprawozdawczych w formacie danych zgodnym z mechanizmem transmisji systemu CIS 2;
- j) „przyszłe uczestniczące państwo członkowskie” oznacza nieuczestniczące państwo członkowskie, które spełnia kryteria określone dla przyjęcia waluty euro oraz w odniesieniu do którego podjęto decyzję o zniesieniu derogacji (na podstawie art. 122 ust. 2 Traktatu);
- k) „dzień roboczy” oznacza dzień, w którym jest prowadzona działalność przez EBC oraz przez KBC przekazujący dane;
- l) „dane rachunkowe” oznaczają nieskorygowane wartości banknotów euro w obiegu, pomniejszone o wartości nieoprocentowanej należności od odpowiedniego banku uczestniczącego w programie poszerzonego depozytu powierniczego na zakończenie okresu sprawozdawczego zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) oraz b) wytycznych EBC/2006/16 z dnia 10 listopada 2006 r. w sprawie ram prawnych rachunkowości i sprawozdawczości finansowej w Europejskim Systemie Banków Centralnych ⁽²⁾;
- m) „zdarzenie dotyczące danych” oznacza zdarzenie zarejestrowane w systemie CIS 2, które powoduje przesłanie zawiadomienia z systemu CIS 2 do jednego lub kilku KBC oraz do EBC. Zdarzenie dotyczące danych ma miejsce gdy: (i) KBC przesyła wiadomość zawierającą dane miesięczne lub półroczne do systemu CIS 2, wywołując wiadomość zwrotną do tego KBC oraz do EBC; (ii) gdy wiadomości zawierające dane zostały pozytywnie zatwierdzone dla nowego okresu sprawozdawczego, wywołując wiadomość określającą status z systemu CIS 2 do KBC oraz do EBC; lub (iii) gdy w następstwie przesłania wiadomości określającej status skorygowana wiadomość zawierająca dane zostaje pozytywnie zatwierdzona przez system CIS 2, wywołując zawiadomienie o korekcie do KBC oraz do EBC.
2. Terminy techniczne stosowane w załącznikach do niniejszych wytycznych zostały określone w załączonym glosariuszu.

Artykuł 2

Zbieranie danych dotyczących banknotów euro

1. KBC przekazują do EBC dane systemu CIS 2 odnoszące się do banknotów euro, tzn. dane określone w sekcjach 1–4 tabeli w części 1 załącznika I z częstotliwością miesięczną, przestrzegając przy tym zasad księgowych określonych w części 3 załącznika I.
2. KBC przekazują dane określone jako dane kategorii 1 oraz dane wywołane określonym zdarzeniem w załączniku V odnoszące się do banknotów euro nie później niż szóstego dnia roboczego miesiąca po zakończeniu okresu sprawozdawczego.
3. KBC przekazują dane określone jako dane kategorii 2 w załączniku V odnoszące się do banknotów euro nie później niż dziesiątego dnia roboczego miesiąca po zakończeniu okresu sprawozdawczego.
4. Pierwsza transmisja danych dotyczących banknotów euro nastąpi w październiku 2008 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 177 z 30.6.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 348 z 11.12.2006, s. 1.

5. KBC stosują mechanizm transmisji danych systemu CIS 2 w celu przekazywania danych odnoszących się do banknotów euro do EBC zgodnie z niniejszymi wytycznymi.

Artykuł 3

Zbieranie danych dotyczących monet euro

1. KBC zbierają dane systemu CIS 2 odnoszące się do monet euro, tzn. dane określone w sekcjach 1–5 tabeli 1 załącznika II od odpowiednich kwalifikowanych podmiotów trzecich biorących udział w emisji monet euro w ich państwie członkowskim.

2. KBC przekazują do EBC dane systemu CIS 2 odnoszące się do monet euro, tzn. dane określone w sekcjach 1–6 tabeli w części 1 załącznika II z częstotliwością miesięczną, przestrzegając przy tym zasad księgowych określonych w części 3 załącznika II.

3. Wymogi zawarte w art. 2 ust. 2–5 stosuje się odpowiednio do przekazywania danych dotyczących monet, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 4

Zbieranie danych dotyczących infrastruktury gotówki oraz BRF

1. KBC przekazują z częstotliwością półroczną do EBC dane dotyczące infrastruktury gotówki w sposób określony w załączniku III.

2. KBC przekazują do EBC dane odnoszące się do BRF w sposób określony w załączniku III, pierwsza transmisja danych zgodnie z datami określonymi w ust. 7, a następnie z częstotliwością półroczną. Dane przekazywane do EBC oparte są na danych, które KBC były w stanie uzyskać od instytucji kredytowych oraz innych podmiotów zajmujących się zawodowo obsługą gotówki zgodnie z art. 2.7 BRF oraz dokumentem zatytułowanym „Data collection from credit institutions and other professional cash handlers under the Framework for banknote recycling” („Zbieranie danych od instytucji kredytowych oraz innych podmiotów zajmujących się zawodowo obsługą gotówki na podstawie ramowych zasad postępowania z banknotami powracającymi z obiegu”) (1).

3. KBC wykorzystują mechanizm transmisji systemu CIS 2 do przekazywania danych odnoszących się do infrastruktury gotówki oraz do BRF, o których mowa w ust. 1 i 2.

4. Co roku, najpóźniej szóstego dnia roboczego października, KBC przekazują dane, o których mowa w ust. 1 i 2, za okres sprawozdawczy od stycznia do czerwca danego roku.

(1) W wersji opublikowanej na stronie internetowej EBC w styczniu 2006 r.

5. Co roku, najpóźniej szóstego dnia roboczego kwietnia, KBC przekazują dane, o których mowa w ust. 1 i 2, za okres sprawozdawczy od lipca do grudnia poprzedniego roku.

6. Dane dotyczące infrastruktury gotówki, tzn. pozycje określone w sekcjach 1.1–1.4, 2.1 oraz 2.3–2.6 tabeli w załączniku III, zostaną po raz pierwszy przekazane w październiku 2008 r.

7. Dane dotyczące BRF, tzn. pozycje określone w sekcjach 2.2, 2.7–2.10 oraz 3 tabeli w załączniku III, zostaną przekazane po raz pierwszy w następujący sposób:

- a) w październiku 2008 r. dla Nationale Bank van België/Banque Nationale de Belgique, Deutsche Bundesbank, Banque centrale du Luxembourg, De Nederlandsche Bank, Oesterreichische Nationalbank i Suomen Pankki;
- b) w październiku 2009 r. dla Banka Slovenije;
- c) w październiku 2010 r. dla Banque de France, Central Bank of Cyprus i Central Bank of Malta; oraz
- d) w październiku 2011 r. dla Bank of Greece, Banco de España, Banca d'Italia, Central Bank and Financial Services Authority of Ireland i Banco de Portugal.

Artykuł 5

Zbieranie danych dotyczących wymiany pieniądza gotówkowego związanej z wprowadzeniem waluty euro od przyszłych KBC Eurosystemu

1. KBC wprowadza do postanowień umownych, które zawiera z przyszłym KBC Eurosystemu na podstawie art. 3 ust. 3 wytycznych EBC/2006/9 szczególne zapisy stanowiące, że zgodnie z obowiązkiem sprawozdawczymi zawartymi w tych wytycznych przyszły KBC Eurosystemu przekazuje do EBC co miesiąc pozycje danych określone w sekcjach 4 i 5 tabeli w załączniku I oraz sekcjach 4 i 7 tabeli w załączniku II, stosując odpowiednio zasady księgowania określone w części 3 załącznika I oraz w części 3 załącznika II dotyczące banknotów i/lub monet euro, które pożyczają od i które zostają dostarczone do niego przez KBC. Jeżeli przyszły KBC Eurosystemu nie zawarł takiej umowy z KBC, EBC zawiera taką umowę z tym przyszłym KBC Eurosystemu, zawierającą obowiązki sprawozdawcze, o których mowa w tym artykule.

2. Pierwsza transmisja danych dotyczących banknotów i/lub monet euro, o którym mowa w ust. 1, następuje nie później niż szóstego dnia roboczego miesiąca następującego po miesiącu, w którym przyszły KBC Eurosystemu po raz pierwszy otrzyma lub wyprodukuje takie banknoty lub monety euro.

3. Wymogi określone w art. 2 ust. 2 oraz ust. 5 stosuje się odpowiednio do przekazywania danych odnoszących się do banknotów i monet euro, o których mowa w ust. 1.

*Artykuł 6***Zachowanie danych referencyjnych oraz parametrów systemowych**

1. EBC wprowadza dane referencyjne oraz parametry systemowe określone w załączniku VI do systemu CIS 2 oraz zachowuje je.
2. EBC podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia poprawności i kompletności danych oraz parametrów systemowych.
3. KBC przekazują do EBC terminowo parametry systemowe określone w sekcji 2.1 oraz 2.2 tabeli w załączniku IV: (i) z chwilą wejścia w życie niniejszych wytycznych; oraz (ii) z każdą późniejszą zmianą parametrów systemowych.

*Artykuł 7***Kompletność oraz poprawność transmisji danych**

1. KBC podejmują odpowiednie środki w celu zapewnienia kompletności oraz poprawności danych wymaganych zgodnie z niniejszymi wytycznymi przed przekazaniem ich do EBC. KBC co najmniej przeprowadzają kontrole kompletności określone w załączniku V oraz kontrole kompletności określone w załączniku VI.
2. Każdy KBC stosuje dostępne dane systemu CIS 2 w celu oznaczenia kwot emisji netto dla banknotów euro. Następnie każdy EBC uzgadnia te kwoty ze swoimi danymi rachunkowymi przed przekazaniem danych systemu CIS 2 do EBC.
3. EBC zapewnia przeprowadzenie kontroli kompletności oraz poprawności określone w załącznikach V oraz VI przez system CIS 2, zanim dane zostaną zapisane w centralnej bazie systemu CIS 2.
4. EBC dokonuje weryfikacji dostosowań krajowych kwot emisji netto dla banknotów euro, o których mowa w ust. 2 i przekazanych do systemu CIS 2, z odpowiednimi danymi rachunkowymi, oraz w razie niezgodności zasięga konsultacji danego KBC.
5. Jeżeli KBC stwierdzi niespójność w swoich danych systemu CIS 2 po przekazaniu tych danych do EBC, KBC przekazuje niezwłocznie poprawione dane do EBC za pomocą mechanizmu transmisji systemu CIS 2.

*Artykuł 8***Dostęp do systemu CIS 2**

1. Po otrzymaniu pisemnego wniosku oraz pod warunkiem zawarcia odrębnej umowy, o której mowa w ust. 2, EBC przyzna dostęp do systemu CIS 2: (i) maksymalnie czterem indywidualnym użytkownikom dla każdego KBC, każdego przyszłego KBC Eurosystemu oraz dla Komisji Europejskiej jako kwalifikowanemu podmiotowi trzeciemu; oraz (ii) jednemu indywidualnemu użytkownikowi dla każdego z pozostałych kwalifikowanych podmiotów trzecich. Dostęp przyznany

każdemu użytkownikowi z kwalifikowanych podmiotów trzecich jest ograniczony do danych dotyczących monet euro oraz zostanie przyznany w pierwszym kwartale 2009 r. EBC z należytą uwagą rozpozna pisemne wnioski o dostęp do systemu CIS 2 dla dalszych indywidualnych użytkowników, w zależności od dostępności oraz pojemności.

2. Odpowiedzialność za techniczne użytkowanie przez użytkowników indywidualnych jest określona w odrębnej umowie zawartej: (i) pomiędzy EBC a KBC w odniesieniu do jego indywidualnego użytkownika oraz indywidualnych użytkowników kwalifikowanych podmiotów trzecich na obszarze jurysdykcji państwa członkowskiego KBC; (ii) pomiędzy EBC a przyszłym KBC Eurosystemu w odniesieniu do jego indywidualnych użytkowników; oraz (iii) pomiędzy EBC a Komisją Europejską w odniesieniu do jej indywidualnych użytkowników. EBC może również włączyć w treść powyższych umów odniesienia do zasad użytkowania przez użytkownika, standardów bezpieczeństwa oraz warunków udzielania licencji znajdujących zastosowanie do systemu CIS 2.

*Artykuł 9***Automatyczne powiadomienie o zdarzeniach dotyczących danych**

EBC zapewnia przesyłanie przez system CIS 2 za pomocą mechanizmu transmisji systemu CIS 2 automatycznego powiadomienia o zdarzeniach dotyczących danych do KBC, który złożył wniosek o przesyłanie mu takich automatycznych powiadomień.

*Artykuł 10***Przekazywanie danych systemu CIS 2 do KBC**

1. KBC, które chcą otrzymywać i przechowywać wszystkie dane systemu CIS 2 KBC oraz przyszłych KBC Eurosystemu we własnych aplikacjach poza systemem CIS 2, przekazują EBC pisemny wniosek o regularne automatyczne przesyłanie takich danych z systemu CIS 2.
2. EBC zapewnia przesyłanie przez system CIS 2 danych do KBC, który zwróci się o udostępnienie usługi, o której mowa w ust. 1, za pomocą mechanizmu transmisji systemu CIS 2.

*Artykuł 11***Rola Zarządu**

1. Za bieżące administrowanie systemem CIS 2 odpowiada Zarząd.
2. Zgodnie z art. 17.3 Regulaminu Europejskiego Banku Centralnego, Zarząd jest upoważniony do:
 - a) wprowadzania technicznych zmian do załączników do niniejszych wytycznych oraz do specyfikacji mechanizmu przekazywania danych systemu CIS 2, po zasięgnięciu opinii Komitetu ds. Banknotów oraz Komitetu ds. Technologii Informatycznych; oraz do

b) wprowadzenia zmian w terminach pierwszej transmisji danych na podstawie niniejszych wytycznych, w przypadku decyzji Rady Prezesów w przedmiocie wydłużenia okresu przejściowego znajdującego zastosowanie do danego KBC w celu implementacji BRF, po zasięgnięciu opinii Komitetu ds. Banknotów.

3. Zarząd bezzwłocznie zawiadamia Radę Prezesów o wszelkich zmianach wprowadzonych na podstawie ust. 2 oraz stosuje się do decyzji podjętej w tym przedmiocie przez Radę Prezesów.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze wytyczne wchodzą w życie z dniem 1 października 2008 r.

Artykuł 13

Adresaci

Niniejsze wytyczne znajdują zastosowanie do wszystkich banków centralnych Eurosystemu.

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 11 września 2008 r.

W imieniu Rady Prezesów EBC

Prezes EBC

Jean-Claude TRICHET

Dane dotyczące banknotów euro

CZĘŚĆ 1

Ramy sprawozdawczości dla banknotów euro

Pozycje danych

Liczba i nazwa pozycji danych	Ogólna liczba banknotów	Podział według serii/odmiany	Podział według denominacji	Podział według banku prowadzącego depozyty powiernicze ⁽¹⁾	Podział według „Od KBC”	Podział według „Do KBC”	Podział według „Od rodzaju zapasu” ⁽²⁾	Podział według „Do rodzaju zapasów” ⁽³⁾	Podział według jakości ⁽⁴⁾	Podział według „Przypisane do roku produkcyjnego” ⁽⁵⁾	Podział według planowania ⁽⁶⁾	Źródło danych
1. Dane zbiorcze												
1.1	Wytworzone banknoty											KBC
1.2	Banknoty zniszczone <i>on-line</i>											
1.3	Banknoty zniszczone <i>off-line</i>											
2. Dane dotyczące zapasów banknotów												
<i>(A) Zapasy w posiadaniu Eurosystemu</i>												
2.1	Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów											KBC
2.2	Strategiczne Zapasy Eurosystemu banknotów nadających się do obiegu											
2.3	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu KBC											
2.4	Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu KBC			(?)								
2.5	Zapasy banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia (do zniszczenia) w posiadaniu KBC											
2.6	Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu KBC											

Pozycje danych												Źródło danych
Liczba i nazwa pozycji danych	Ogólna liczba banknotów	Podział według serii/ odmiany	Podział według denominacji	Podział według banku prowadzącego depozyty powiernicze ⁽¹⁾	Podział według „Od KBC”	Podział według „Do KBC”	Podział według „Od rodzaju zapasu” ⁽²⁾	Podział według „Do rodzaju zapasów” ⁽³⁾	Podział według jakości ⁽⁴⁾	Podział według „Przypisane do roku produkcyjnego” ⁽⁵⁾	Podział według planowania ⁽⁶⁾	
(B) Działania operacyjne banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie												Banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie
3.9	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie		(7)									
3.10	Banknoty zwrócone do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie		(7)									
3.11	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie											
3.12	Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie											
(C) Działania operacyjne banków prowadzących depozyty powiernicze												Banki prowadzące depozyty powiernicze
3.13	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące depozyty powiernicze		(7)									
3.14	Banknoty zwrócone do banków prowadzących depozyty powiernicze		(7)									
3.15	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące depozyty powiernicze											
3.16	Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące depozyty powiernicze											KBC, banki prowadzące depozyty powiernicze

Pozycje danych												
Liczba i nazwa pozycji danych	Ogólna liczba banknotów	Podział według serii/ odmiany	Podział według denominacji	Podział według banku prowadzącego depozyty powiernicze ⁽¹⁾	Podział według „Od KBC”	Podział według „Do KBC”	Podział według „Od rodzaju zapasu” ⁽²⁾	Podział według „Do rodzaju zapasów” ⁽³⁾	Podział według jakości ⁽⁴⁾	Podział według „Przypisane do roku produkcyjnego” ⁽⁵⁾	Podział według planowania ⁽⁶⁾	Źródło danych
4. Dane dotyczące transferów banknotów												
4.1	Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC											Odpowiedzialny KBC
4.2	Transfer banknotów		(7)			Odbierający KBC						Odpowiedzialny/dostarczający KBC
4.3	Odbiór banknotów		(7)		Odpowiedzialny/dostarczający KBC							Odbierający KBC
5. Dane dla przyszłych KBC Eurosystemu												
5.1	Zapasy przed nadaniem statusu prawnego środka płatniczego											Przyszły KBC Eurosystemu
5.2	Zaopatrzenie wstępne											Kwalifikowane podmioty trzecie objęte zaopatrzeniem wstępnym
5.3	Zaopatrzenie wtórne											

⁽¹⁾ Dane w podziale według każdego banku prowadzącego depozyty powiernicze.

⁽²⁾ Przekazywana jest informacja dotycząca rodzaju zapasów, z którego zostały pobrane transportowane banknoty u dostarczającego KBC, np. produkcja (dostawa z drukarni), Strategiczne Zapasy Eurosystemu lub zapasy logistyczne.

⁽³⁾ Przekazywana jest informacja w przedmiocie rodzaju zapasów, do którego zostały przetransportowane banknoty u odbierającego KBC, np. Strategiczne Zapasy Eurosystemu, zapasy logistyczne.

⁽⁴⁾ Przekazywana jest informacja, czy transportowane banknoty są nowe, nadające się do obiegu, niesprawdzone lub nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia. Jeżeli transportowane są banknoty o różnej jakości, podczas gdy pozostałe podziały pozostają identyczne, zgłoszeniu podlega odrębny ruch dla każdej odmiany jakości.

⁽⁵⁾ Przekazywana jest informacja odnośnie do roku kalendarzowego, do którego produkcja została przypisana w oddzielnym akcie prawnym dotyczącym produkcji banknotów. Jeżeli dostarczone banknoty odnoszą się do różnych oddzielnych aktów prawnych EBC dotyczących produkcji banknotów, z których każdy odnosi się do innego roku kalendarzowego, podczas gdy pozostałe podziały pozostają identyczne, zgłoszeniu podlegają odrębne dostawy.

⁽⁶⁾ Przekazywana jest informacja, czy transfer został zaplanowany zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów, czy był to transfer *ad hoc*.

⁽⁷⁾ Podmioty wskazane jako źródło danych mogą określić podział według serii lub odmiany dla mieszanych wiązek lub mieszanych paczek zawierających banknoty różnych serii i/lub odmiany według metod statystycznych.

CZĘŚĆ 2

Specyfikacja danych dla banknotów euro

Dla wszystkich pozycji danych, KBC i przyszłe KBC Eurosystemu przekazują liczby jako jednostki w liczbach całkowitych, niezależnie od tego, czy mają one wartość dodatnią czy ujemną.

1. Dane zbiorcze

Zbiorcze pozycje danych są agregowane przez wszystkie okresy sprawozdawcze, poczynając od pierwszej dostawy z drukarni przed wprowadzeniem nowej serii, odmiany lub denominacji do zakończenia okresu sprawozdawczego

1.1	Wytworzone banknoty	Banknoty, które zostały: (i) wytworzone zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów; (ii) dostarczone do zapasów logistycznych KBC lub Strategicznych Zapasów Eurosystemu w posiadaniu KBC; oraz (iii) zarejestrowane w systemie obsługi gotówki KBC (¹). Banknoty przetransportowane do, lub będące w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie lub banków prowadzących depozyty powiernicze, włączając w to banknoty zniszczone (pozycje danych 1.2 i 1.3), pozostają częścią wytworzonych banknotów KBC.
1.2	Banknoty zniszczone <i>on-line</i>	Banknoty, które zostały zniszczone przy użyciu maszyny sortującej banknoty z wbudowaną niszczarką po sprawdzeniu ich autentyczności oraz ich jakości, przez KBC lub w imieniu KBC.
1.3	Banknoty zniszczone <i>off-line</i>	Wytworzone banknoty, które zostały zniszczone po sprawdzeniu ich autentyczności oraz ich jakości za pomocą środków innych niż maszyna sortująca z wbudowaną niszczarką, albo przez KBC, albo w imieniu KBC, np. banknoty uszkodzone lub banknoty odrzucone przez maszyny sortujące banknoty z jakiegokolwiek powodu. Dane te nie obejmują banknotów zniszczonych <i>on-line</i> (pozycja danych 1.2).

2. Pozycje danych odnoszące się do zapasów banknotów

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące zapasów, odnoszą się do końca okresu sprawozdawczego.

(A) Zapasy w posiadaniu Eurosystemu		
2.1	Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów	Nowe banknoty, które stanowią część Strategicznych Zapasów Eurosystemu i są przetrzymywane przez KBC w imieniu EBC.
2.2	Strategiczne Zapasy Eurosystemu banknotów nadających się do obiegu	Banknoty nadające się do obiegu, które stanowią część Strategicznych Zapasów Eurosystemu i są przechowywane przez KBC w imieniu EBC.
2.3	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu KBC	Nowe banknoty należące do zapasów logistycznych KBC i przetrzymywane przez KBC (w siedzibie głównej i/lub w oddziale). Ta liczba nie obejmuje nowych banknotów, które stanowią część Strategicznych Zapasów Eurosystemu.
2.4	Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu KBC	Banknoty nadające się do obiegu, należące do zapasów logistycznych KBC i przetrzymywane przez KBC (w siedzibie głównej i/lub w oddziale). Ta liczba nie obejmuje nowych banknotów, które stanowią część Strategicznych Zapasów Eurosystemu.
2.5	Zapasy banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia (do zniszczenia) w posiadaniu KBC	Banknoty nienadające się do obiegu, znajdujące się w posiadaniu KBC, a które nie zostały jeszcze zniszczone.
2.6	Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu KBC	Banknoty znajdujące się w posiadaniu KBC, których jakość i autentyczność nie została jeszcze sprawdzona przez KBC przy użyciu maszyn sortujących banknoty lub ręcznie. Banknoty, których autentyczność została sprawdzona przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie, banki prowadzące depozyty powiernicze lub przez podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki, a następnie zwrócone do KBC, są wykazywane w tej pozycji do czasu sprawdzenia ich przez KBC.

(B) Zapasy w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie		
Niniejsze indywidualne pozycje danych odnoszą się do systemów banknotów na zlecenie, które KBC może ustanowić na obszarze swojej jurysdykcji. Dane pochodzące z pojedynczych banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie są przejawiane do KBC i agregowane dla wszystkich banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie. Te zapasy nie zaliczają się do banknotów w obiegu.		
2.7	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Nowe banknoty przetransportowane z KBC znajdujące się w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie.
2.8	Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Banknoty nadające się do obiegu albo przetransportowane z KBC albo wycofane z obiegu i uznawane za nadające się do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie zgodnie z BRF, znajdujące się w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie.
2.9	Zapasy logistyczne banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Banknoty uznawane za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia, będące w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie zgodnie z BRF, znajdujące się w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie.
2.10	Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Banknoty znajdujące się w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie, i których autentyczność i jakość nie została sprawdzona przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie.
(C) Zapasy w posiadaniu banków prowadzących depozyty powiernicze		
Niniejsze pozycje danych odnoszą się do programu poszerzonych depozytów powierniczych. Te zapasy nie należą do banknotów znajdujących się w obiegu.		
2.11	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Nowe banknoty przetransportowane z KBC znajdujące się w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze.
2.12	Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Banknoty nadające się do obiegu, które zostały przetransportowane z KBC lub wycofane z obiegu i uznane za nadające się do obiegu przez banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zgodnie z BRF, będące w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze.
2.13	Zapasy banknotów nienadających się do obiegu z uwagi na stopień zużycia w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Banknoty uznane za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zgodnie z BRF i znajdujące się w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze.
2.14	Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Banknoty w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze, których autentyczność i jakość nie zostały sprawdzone przez banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze.
2.15	Zapasy logistyczne banknotów w transporcie z lub do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Banknoty dostarczone przez KBC do banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze (lub do przedsiębiorstwa przewozu gotówki działającego na rzecz banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze), które na koniec okresu sprawozdawczego znajdują się nadal w transporcie do siedziby banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze, oraz banknoty, które KBC ma otrzymać od banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze (lub od przedsiębiorstwa przewozu gotówki działającego na rzecz banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze), które na koniec okresu sprawozdawczego znajdują się nadal w transporcie, tzn. które opuściły siedzibę banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze, ale nie dotarły jeszcze do KBC.
(D) Weryfikacja danych		
2.16	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do transportu	Nowe oraz nadające się do obiegu banknoty Strategicznych Zasobów Eurosystemu w posiadaniu KBC, które są zarezerwowane dla transferów zgodnie z odrębnymi aktami prawnymi EBC dotyczącymi produkcji banknotów oraz zarządzania zapasami banknotów. KBC może przetransferować banknoty do zapasów logistycznych lub Strategicznych Zapasów Eurosystemu jednego lub więcej KBC, lub do własnych zapasów strategicznych. Dopóki banknoty nie zostaną faktycznie przetransportowane, stanowią one część nowych i nadających się do obiegu Strategicznych Zapasów Eurosystemu znajdujących się w posiadaniu KBC (pozycja 2.1 lub 2.2).
2.17	Zapasy logistyczne oznaczone do transportu	Nowe oraz nadające się do obiegu banknoty z zapasów logistycznych KBC, które są zarezerwowane dla transferów zgodnie z odrębnymi aktami prawnymi EBC dotyczącymi produkcji banknotów oraz zarządzania zapasami banknotów. KBC może przetransferować banknoty do zapasów logistycznych lub Strategicznych Zapasów Eurosystemu jednego lub więcej KBC, lub do Strategicznych Zapasów Eurosystemu w jego posiadaniu. Dopóki banknoty nie zostaną faktycznie przetransportowane, stanowią one część jego nowych lub nadających się do obiegu zapasów logistycznych (pozycja danych 2.3 lub 2.4).

2.18	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do odbioru	Nowe oraz nadające się do obiegu banknoty, które mają zostać przetransportowane do Strategicznych Zapasów Eurosystemu znajdujących się w posiadaniu KBC (jako odbierającego KBC) przez jeden lub więcej KBC, drukarnię lub z własnych zapasów logistycznych KBC zgodnie z odrębnymi aktami prawnymi EBC dotyczącymi produkcji banknotów i zarządzania zapasami banknotów.
2.19	Zapasy logistyczne oznaczone do odbioru	Nowe oraz nadające się do obiegu banknoty, które mają zostać przetransportowane do zapasów logistycznych KBC (jako odbierającego KBC) przez jeden lub więcej KBC, drukarnię lub ze Strategicznych Zapasów Eurosystemu znajdujących się w posiadaniu KBC zgodnie z odrębnymi aktami prawnymi EBC dotyczącymi produkcji banknotów i zarządzania zapasami banknotów.

3. Pozycje danych odnoszące się do działań operacyjnych

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące transakcji, obejmują cały okres sprawozdawczy.

(A) Działania operacyjne KBC		
3.1	Banknoty wyemitowane przez KBC	Nowe oraz nadające się do obiegu banknoty pobrane przez podmioty trzecie w kasach KBC, niezależnie od tego, czy pobrane banknoty zostały spisane w ciężar rachunku klienta czy też nie. Ta pozycja danych nie obejmuje transferów do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie (pozycja danych 3.2) oraz banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze (pozycja danych 3.3).
3.2	Banknoty przekazane z KBC do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Nowe oraz nadające się do obiegu banknoty, które zostały przekazane przez KBC do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie.
3.3	Banknoty przekazane przez KBC do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Nowe oraz nadające się do obiegu banknoty, które zostały przekazane przez KBC do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze.
3.4	Banknoty zwrócone do KBC	Banknoty powracające z obiegu do KBC, niezależnie od tego, czy zwrócone banknoty zostały spisane w dobro rachunku klienta czy też nie. Ta pozycja danych nie obejmuje banknotów przetransferowanych do KBC przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie (pozycja danych 3.5) lub banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze (pozycja danych 3.6).
3.5	Banknoty przekazane z banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie do KBC	Banknoty, które banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie przetransferowały do KBC.
3.6	Banknoty przekazane z banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze do KBC	Banknoty, które banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze przetransferowały do KBC.
3.7	Banknoty sprawdzone przez KBC	Banknoty, których autentyczność oraz jakość zostały sprawdzone przez KBC przy użyciu maszyn sortujących banknoty lub ręcznie. Ta pozycja danych przedstawia zapasy niesprawdzonych banknotów (pozycja danych 2.6) z poprzedniego okresu sprawozdawczego + banknoty powracające z obiegu (pozycja danych 3.4) + banknoty przetransferowane z banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie do KBC (pozycja danych 3.5) + banknoty przetransferowane z banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze do KBC (pozycja danych 3.6) + niesprawdzone banknoty otrzymane z innych KBC (podzbiór pozycji danych 4.3) — niesprawdzone banknoty przekazane do innych KBC (podzbiór pozycji danych 4.2) — zapasy niesprawdzonych banknotów z bieżącego okresu sprawozdawczego (pozycja danych 2.6).
3.8	Banknoty oznaczone przez KBC jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia	Banknoty sprawdzone przez KBC i oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym sprawdzania banknotów przez KBC.
(B) Działania operacyjne banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie		
3.9	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie, tj. ogólna liczba pobrań w bankach prowadzących systemy banknotów na zlecenie.
3.10	Banknoty zwrócone do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Banknoty wycofane z obiegu do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie, tj. ogólna liczba depozytów w bankach prowadzących systemy banknotów na zlecenie.

3.11	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	Banknoty, których autentyczność oraz jakość zostały sprawdzone przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie przy użyciu maszyn sortujących banknoty lub ręcznie. Ta pozycja danych uwzględnia zapasy niesprawdzonych banknotów (pozycja danych 2.10) z poprzedniego okresu sprawozdawczego + banknoty zwrócone do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie (pozycja danych 3.10) — niesprawdzone banknoty przenieśmowane z banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie do KBC — zapasy niesprawdzonych banknotów (pozycja danych 2.10) z bieżącego okresu sprawozdawczego.
3.12	Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie i oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia zgodnie z BRF.
(C) Działania operacyjne banków prowadzących depozyty powiernicze		
3.13	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące depozyty powiernicze	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące depozyty powiernicze, tj. ogólna liczba pobrań w bankach prowadzących depozyty powiernicze.
3.14	Banknoty zwrócone do banków prowadzących depozyty powiernicze	Banknoty wycofane z obiegu do banków prowadzących depozyty powiernicze, tj. ogólna liczba depozytów w bankach prowadzących depozyty powiernicze.
3.15	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące depozyty powiernicze	Banknoty, których autentyczność oraz jakość zostały sprawdzone przez banki prowadzące depozyty powiernicze przy użyciu maszyn sortujących banknoty lub ręcznie zgodnie z BRF. Ta pozycja danych przedstawia zapasy niesprawdzonych banknotów (pozycja danych 2.14) z poprzedniego okresu sprawozdawczego + banknoty zwrócone do banków prowadzących depozyty powiernicze (pozycja danych 3.14) — zapasy niesprawdzonych banknotów (pozycja danych 2.14) z bieżącego okresu sprawozdawczego.
3.16	Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące depozyty powiernicze	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące depozyty powiernicze i oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia zgodnie z BRF

4. Pozycje danych odnoszące się do transferów banknotów

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące transakcji, obejmują cały okres sprawozdawczy.

4.1	Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	Nowe banknoty, które zostały wyprodukowane zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów i które zostały dostarczone z drukarni do KBC (jako KBC odpowiedzialnego za produkcję), lub przez KBC (jako KBC odpowiedzialnego za produkcję) do innego KBC.
4.2	Transfer banknotów	Banknoty przetransferowane z KBC do innego KBC lub wewnętrznie z własnych zapasów logistycznych do Strategicznych Zapasów Eurosystemu znajdujących się w posiadaniu KBC, lub odwrotnie.
4.3	Odbiór banknotów	Banknoty otrzymane przez KBC od innego KBC lub przetransferowane wewnętrznie z własnych zapasów logistycznych do Strategicznych Zapasów Eurosystemu znajdujących się w posiadaniu KBC, lub odwrotnie.

5. Pozycje danych dla przyszłych KBC Eurosystemu

Niniejsze pozycje danych odnoszą się do końca okresu sprawozdawczego.

5.1	Zapasy przed nadaniem statusu prawnego środka płatniczego	Zapasy banknotów euro znajdujących się w posiadaniu przyszłych KBC Eurosystemu dla celu wymiany pieniądza gotówkowego.
-----	---	--

5.2	Zaopatrzenie wstępne	Banknoty euro objęte zaopatrzeniem wstępnym przez przyszłe KBC Eurosystemu do kwalifikowanych podmiotów spełniających warunki otrzymania banknotów euro w celu dokonania zaopatrzenia wstępnego przed datą wymiany pieniądza gotówkowego zgodnie z wytycznymi EBC/2006/9.
5.3	Zaopatrzenie wtórne	Banknoty euro objęte zaopatrzeniem wtórnym przez kwalifikowane podmioty do profesjonalnych osób trzecich zgodnie z wytycznymi EBC/2006/9 i znajdujące się w posiadaniu tych profesjonalnych osób trzecich na ich terenie przed wymianą pieniądza gotówkowego.

(1) Wszystkie banknoty, które zostały wytworzone i następnie oznaczone jako wzór, są odejmowane od tej pozycji danych.

CZĘŚĆ 3

Zasady księgowania systemu CIS 2 dla transferów banknotów

1. Wprowadzenie

Niniejsza część określa wspólne zasady księgowania dla dostaw banknotów z drukarni, transferów pomiędzy KBC oraz transferów pomiędzy różnymi rodzajami zapasów w ramach tego samego KBC w celu zapewnienia zgodności danych w systemie CIS 2. Przyszłe uczestniczące KBC Eurosystemu stosują te zasady odpowiednio.

2. Rodzaje transakcji

Są cztery rodzaje transakcji dla transferów banknotów:

- rodzaj transakcji 1 (*dostawa bezpośrednia*): bezpośrednia dostawa nowych banknotów z drukarni do właściwego KBC, który jest jednocześnie odbierającym KBC,
- rodzaj transakcji 2 (*dostawa pośrednia bez tymczasowego składowania*): pośrednia dostawa nowych banknotów z drukarni przez właściwy KBC do innego KBC. Banknoty są dostarczane do odbierającego KBC przez właściwy KBC, bez tymczasowego składowania we właściwym KBC,
- rodzaj transakcji 3 (*dostawa pośrednia z tymczasowym składowaniem*): pośrednia dostawa nowych banknotów z drukarni przez właściwy KBC do innego KBC. Banknoty są przechowywane przez przynajmniej jeden dzień we właściwym KBC przed ich przetransportowaniem przez właściwy KBC do odbierającego KBC,
- rodzaj transakcji 4 (*transfer*): transfer (nowych, nadających się do obiegu, niesprawdzonych lub nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia) zapasów banknotów pomiędzy (i) dwoma różnymi KBC (jako dostarczającym i odbierającym KBC), ze zmianą lub bez zmiany rodzaju zapasów (zapasy logistyczne/Strategiczne Zapasy Eurosystemu); lub (ii) pomiędzy dwoma rodzajami zapasów w ramach jednego KBC.

3. Uzgodnienie danych dotyczących transferów banknotów

Dwa KBC uczestniczące w transferze banknotów w razie potrzeby uzgadniają między sobą wielkości oraz podziały danych podlegających przekazaniu.

W celu zsynchronizowania księgowości dostarczającego i odbierającego KBC każdy transfer banknotów jest księgowany przez dostarczający i odbierający KBC po zakończeniu transferu banknotu, tzn. gdy odbierający KBC potwierdził odbiór banknotów i zarejestrował je w swoim lokalnym systemie zarządzania gotówką. Jeżeli banknoty zostaną dostarczone późnym wieczorem ostatniego dnia roboczego miesiąca i nie mogą zostać zarejestrowane tego dnia w lokalnym systemie zarządzania gotówką odbierającego KBC, dostarczający i odbierający KBC muszą między sobą ustalić, czy zaksięgować transfer banknotów w bieżącym miesiącu czy w następnym miesiącu.

4. Oznaczanie banknotów dla celów transferu

Dla celów systemu CIS 2 horyzont czasowy w kontekście oznaczania stanowi liczbę miesięcy, jaką należy wziąć pod uwagę przy określaniu zapasów banknotów, które są oznaczone jako zarezerwowane do transferu lub oznaczone do spodziewanego odbioru. Dla oczekiwanych dostaw z drukarni, zgodnie z wymogami odrębnego aktu prawnego EBC dotyczącego produkcji banknotów, „zapasy oznaczone do odbioru” są księgowane, nawet jeżeli banknoty nie zostały jeszcze wyprodukowane i ich dostawa może być opóźniona lub w inny sposób utrudniona w wyniku nieprzewidzianych okoliczności. Długość horyzontu czasowego jest określona w odrębnym akcie prawnym EBC dotyczącym zarządzania zapasami banknotów.

5. Zasady księgowania

W poniższej tabeli w tej sekcji znak „+” oznacza, że w systemie CIS 2 księgowany jest wzrost, a znak „-” oznacza, że księgowane jest zmniejszenie.

5.1. Zasady księgowania dla rodzaju transakcji 1

Liczba i nazwa pozycji danych		Dostawa do Strategicznych Zapasów Eurosystemu		Dostawa do zapasów logistycznych	
		Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów	Po dostawie z drukarni	Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów	Po dostawie z drukarni
1.1	Wytworzone banknoty		+		+
2.1	Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów		+		
2.3	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu KBC				+
2.18	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do odbioru	+	-		
2.19	Zapasy logistyczne oznaczone do odbioru			+	-
4.1	Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC		+		+
			z: „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu		z: „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne

(*) W ramach określonego horyzontu czasowego dla oznaczania.

5.2. Zasady księgowania dla rodzaju transakcji 2

Liczba i nazwa pozycji danych		Dostawa do Strategicznych Zapasów Eurosystemu			Dostawa do zapasów logistycznych		
		Właściwy KBC	Odbierający KBC		Właściwy KBC	Odbierający KBC	
			Po dostawie z drukarni/ właściwy KBC do odbierającego KBC	Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów		Przy odbiorze z właściwego KBC	Po dostawie z drukarni/ właściwy KBC do odbierającego KBC
1.1	Wytworzone banknoty			+			+
2.1	Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów			+			

Liczba i nazwa pozycji danych		Dostawa do Strategicznych Zapasów Eurosystemu			Dostawa do zapasów logistycznych		
		Właściwy KBC	Odbierający KBC		Właściwy KBC	Odbierający KBC	
		Po dostawie z drukarni/ właściwy KBC do odbierającego KBC	Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów	Przy odbiorze z właściwego KBC	Po dostawie z drukarni/ właściwy KBC do odbierającego KBC	Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów	Przy odbiorze z właściwego KBC
2.3	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu KBC						+
2.18	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do odbioru		+	-			
2.19	Zapasy logistyczne oznaczone do odbioru					+	-
4.1	Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	+			+		
		z: „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu			z: „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne		
4.2	Transfer banknotów	+			+		
		z: „do KBC” = odbierający KBC, „z rodzaju zapasów” = produkcja, „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu, jakość = nowe, planowanie = zaplanowane			z: „do KBC” = odbierający KBC, „z rodzaju zapasów” = produkcja, „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne, jakość = nowe, planowanie = zaplanowane		
4.3	Odbiór banknotów			+			+
				z: „do KBC” = właściwy KBC, „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu, jakość = nowe			z: „do KBC” = właściwy KBC, „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne, jakość = nowe

(*) W ramach określonego horyzontu czasowego dla oznaczania.

— Dla miesiąca, w którym nastąpiła dostawa z drukarni do odbierającego KBC, po pierwsze, wypełnienie zobowiązania drukarni do dostarczenia w stosunku do właściwego KBC jest księgowane przez podanie danych pod pozycją danych 4.1 („dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC”). Po drugie, transfer nowych banknotów przez właściwy KBC do odbierającego KBC jest księgowany przez podanie danych pod pozycją danych 4.2 („transfer banknotów”).

5.3. Zasady księgowania dla rodzaju transakcji 3 z docelowym rodzajem zapasów ESS

Liczba i nazwa pozycji danych		Właściwy KBC	Odbierający KBC	Właściwy KBC	Odbierający KBC
		Po dostawie z drukarni do właściwego KBC	Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów	Po transferze do odbierającego KBC	Przy odbiorze z właściwego KBC
1.1	Wytworzone banknoty	+		-	+
2.1	Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów	+		-	+
2.16	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do transportu	+ (*)		-	
2.18	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do odbioru		+ (*)		-
4.1	Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	+ z: „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu			
4.2	Transfer banknotów			+ z: „do KBC” = odbierający KBC, „z rodzaju zapasów” = produkcja, „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne, jakość = nowe, planowanie = zaplanowane	
4.3	Odbiór banknotów				+ z: „do KBC” = właściwy KBC, „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu, jakość = nowe

(*) W ramach określonego horyzontu czasowego dla oznaczania.

— Różnice pomiędzy rodzajem transakcji 3 a rodzajem transakcji 2 w rozumieniu zasad księgowości systemu CIS 2 polegają na tym, że: (i) banknoty otrzymane z drukarni są księgowane przez właściwy KBC jako „wytworzone banknoty” i dodawane do Strategicznych Zapasów Eurosystemu lub zapasów logistycznych właściwego KBC na okres tymczasowego składowania; oraz (ii) po dostawie z drukarni są one oznaczane do transferu na okres tymczasowego składowania i w ramach horyzontu czasowego dla oznaczania.

5.4. Zasady księgowania dla rodzaju transakcji 3 z docelowym rodzajem zapasów w postaci zapasów logistycznych

Liczba i nazwa pozycji danych		Właściwy KBC	Odbierający KBC	Właściwy KBC	Odbierający KBC
		Po dostawie z drukarni do właściwego KBC	Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym produkcji banknotów	Po transferze do odbierającego KBC	Przy odbiorze z właściwego KBC
1.1	Wytworzone banknoty	+		-	+
2.3	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu KBC	+		-	+
2.17	Zapasy logistyczne oznaczone do transportu	+ (*)		-	
2.19	Zapasy logistyczne oznaczone do odbioru		+ (*)		-
4.1	Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	+ z: „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne			
4.2	Transfer banknotów			+ z: „do KBC” = odbierający KBC, „z rodzaju zapasów” = produkcja, „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne, jakość = nowe, planowanie = zaplanowane	
4.3	Odbiór banknotów				+ z: „do KBC” = właściwy KBC, „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne, jakość = nowe

(*) W ramach określonego horyzontu czasowego dla oznaczania.

— Różnice pomiędzy rodzajem transakcji 3 a rodzajem transakcji 2 w rozumieniu zasad księgowości systemu CIS 2 polegają na tym, że: (i) banknoty otrzymane z drukarni są księgowane przez właściwy KBC jako „wytworzone banknoty” i dodawane do Strategicznych Zapasów Eurosystemu lub zapasów logistycznych właściwego KBC na okres tymczasowego składowania; oraz (ii) po dostawie z drukarni są one oznaczane do transferu na okres tymczasowego składowania i w ramach horyzontu czasowego dla oznaczania.

5.5. Zasady księgowania dla rodzaju transakcji 4 (banknoty nowe i nadające się do obiegu)

Liczba i nazwa pozycji danych		Dostarczający KBC	Odbierający KBC	Dostarczający KBC	Odbierający KBC
		Po decyzji o transferze		Po transferze do odbierającego KBC	Przy odbiorze z właściwego KBC
1.1	Wytworzone banknoty			-	+
2.1	Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów			-	+
2.2	Strategiczne Zapasy Eurosystemu banknotów nadających się do obiegu			lub: -	lub: +
2.3	Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu KBC			lub: -	lub: +
2.4	Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu KBC			lub: -	lub: +
2.16	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do transportu	+ (*)		-	
2.17	Zapasy logistyczne oznaczone do transportu	lub: + (*)		lub: -	
2.18	Strategiczne Zapasy Eurosystemu oznaczone do odbioru		+ (*)		-
2.19	Zapasy logistyczne oznaczone do odbioru		lub: + (*)		lub: -
4.2	Transfer banknotów			+ z: „do KBC” = odbierający KBC	
4.3	Odbiór banknotów				+ z: „od KBC” = dostarczający KBC

(*) W ramach określonego horyzontu czasowego dla oznaczania.

— Pozycje danych 4.2 („transfer banknotów”) oraz 4.3 („odbiór banknotów”) są wprowadzane wraz z informacją dotyczącą: (i) docelowego rodzaju zapsów (Strategiczne Zapasy Eurosystemu/zapasy logistyczne); (ii) podziału według jakości (nowe/nadające się do obiegu) oraz podziału według planowania (zaplanowane/ad hoc).

5.6. Zasady księgowania dla rodzaju transakcji 4 (banknoty niesprawdzone i nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia)

Liczba i nazwa pozycji danych		Dostarczający KBC	Odbierający KBC
		Po transferze do odbierającego KBC	Przy odbiorze z właściwego KBC
1.1	Wytworzone banknoty	–	+
2.5	Zapasy banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia (do zniszczenia) w posiadaniu KBC	–	+
2.6	Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu KBC	lub: –	lub: +
4.2	Transfer banknotów	+ z: „do KBC” = odbierający KBC, „z rodzaju zapsów = zapasy logistyczne,” do rodzaju zapsów = zapasy logistyczne, planowanie = <i>ad hoc</i>	
4.3	Odbiór banknotów		+ z: „od KBC” = dostarczający KBC, „do rodzaju zapsów” = zapasy logistyczne

— Pozycje danych 4.2 („transfer banknotów”) oraz 4.3 („odbiór banknotów”) są wprowadzane wraz z informacją, czy banknoty objęte transferem były niesprawdzone lub nie nadawały się do obiegu ze względu na stopień zużycia.

— Nie przeprowadza się oznaczania banknotów niesprawdzonych lub nienadających się do obiegu z uwagi na stopień zużycia.

Pozycje danych dotyczące monet euro

CZĘŚĆ 1

Ramy sprawozdawczości dla monet euro

Pozycja danych								Źródło danych
Liczba i nazwa pozycji danych	Ogólna liczba monet	Ogólna wartość nominalna monet	Podział według serii	Podział według denominacji	Podział według podmiotu ⁽¹⁾	Podział „Z państwa członkowskiego”	Podział „Do państwa członkowskiego”	
1.	Pozycje danych dotyczące obiegu							Podmioty emitujące monety ⁽²⁾
1.1	Krajowa emisja netto monet przeznaczonych do obiegu							
1.2	Krajowa emisja netto monet kolekcjonerskich (liczba)							
1.3	Krajowa emisja netto monet kolekcjonerskich (wartość)							
2.	Pozycje danych dotyczące zapasów monet							Podmioty emitujące monety ⁽²⁾
2.1	Zapasy monet							
3.	Pozycje danych dotyczące działań operacyjnych							Podmioty emitujące monety ⁽²⁾
3.1	Monety wyemitowane do społeczeństwa							
3.2	Monety wycofane ze społeczeństwa							
3.3	Sprawdzone monety							
3.4	Monety oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia							

Pozycja danych								Źródło danych
Liczba i nazwa pozycji danych	Ogólna liczba monet	Ogólna wartość nominalna monet	Podział według serii	Podział według denominacji	Podział według podmiotu (1)	Podział „Z państwa członkowskiego”	Podział „Do państwa członkowskiego”	
4.	Pozycje danych dotyczące transferów monet							
4.1	Transfer monet przeznaczonych do obiegu						Odbierające państwo członkowskie	Podmioty emitujące monety (2)
4.2	Odbiór monet przeznaczonych do obiegu					Dostarczające państwo członkowskie		
5.	Pozycje danych dla obliczenia krajowej emisji brutto							
5.1	Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu w posiadaniu podmiotów emitujących monety							Podmioty emitujące monety (2)
5.2	Liczba zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich w posiadaniu instytucji emitujących monety							
5.3	Wartość zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich w posiadaniu instytucji emitujących monety							
6.	Dodatkowe pozycje danych							
6.1	Nadwyżka monet (3)							Podmioty emitujące monety (2)
6.2	Niedobór monet (3)							
6.3	Wartość zapasów zapisanych w dobro prawnemu emitentowi przez KBC							KBC

Pozycja danych							
Liczba i nazwa pozycji danych	Ogólna liczba monet	Ogólna wartość nominalna monet	Podział według serii	Podział według denominacji	Podział według podmiotu ⁽¹⁾	Podział „Z państwa członkowskiego”	Podział „Do państwa członkowskiego”
7.	Pozycje danych dla przyszłych uczestniczących państw członkowskich						
7.1	Zapasy przed nadaniem statusu prawnego środka płatniczego						
7.2	Zaopatrzenie wstępne						
7.3	Zaopatrzenie wtórne						

Źródło danych
Przyszłe KBC Eurosystemu oraz podmioty trzecie emitujące monety ⁽⁴⁾
Przyszły KBC Eurosystemu
Kwalifikowane podmioty trzecie objęte zaopatrzeniem wstępnym

⁽¹⁾ Dane są podzielone według właściwego podmiotu emitującego monety, tzn. KBC, mennice, skarbiec, wyznaczona agencja publiczna i/lub wyznaczona agencja prywatna.

⁽²⁾ Podmioty emitujące monety to KBC, mennice, skarbiec, wyznaczona agencja publiczna i/lub wyznaczona agencja prywatna.

⁽³⁾ Dane przekazywane są dobrowolnie.

⁽⁴⁾ Podmioty trzecie emitujące monety to KBC, mennice, skarbiec, wyznaczona agencja publiczna i/lub wyznaczona agencja prywatna.

CZĘŚĆ 2

Specyfikacja dotycząca pozycji danych dla monet euro

Dla pozycji danych 1.3, 5.3 oraz 6.3 liczby przekazywane są jako wartość z dwoma miejscami dziesiętymi, niezależnie od tego, czy mają one wartość dodatnią czy ujemną. Dla pozostałych pozycji danych liczby przekazywane są jako jednostki w liczbach całkowitych, niezależnie od tego, czy mają one wartość dodatnią czy ujemną.

1. Pozycje danych dotyczące monet w obiegu

Niniejsze pozycje danych odnoszą się do końca okresu sprawozdawczego.

1.1	Krajowa emisja netto monet przeznaczonych do obiegu	KBC obliczają krajową emisję netto monet przeznaczonych do obiegu, stosując jedną z poniższych równorzędnych formuł: <i>Formuła 1</i> Krajowa emisja netto = zbiorcza liczba wszystkich monet wyemitowanych do społeczeństwa (zbiorcza pozycja danych 3.1) — zbiorcza liczba wszystkich monet wycofanych ze społeczeństwa (zbiorcza pozycja danych 3.2). <i>Formuła 2</i> Krajowa emisja netto = monety wytworzone — zbiorcza liczba wszystkich dostaw (zbiorcza pozycja danych 4.1) + zbiorcza liczba wszystkich odbiorów (zbiorcza pozycja danych 4.2) — utworzone zapasy — monety zniszczone.
1.2	Krajowa emisja netto monet kolekcjonerskich (liczba)	Zbiorcza liczba monet kolekcjonerskich wprowadzonych do obiegu, zagregowana według wartości nominalnych. KBC wyliczają tę liczbę, stosując odpowiednio tę samą formułę co w przypadku pozycji danych 1.1, z wyłączeniem zbiorczej liczby wszystkich dostaw oraz zbiorczej liczby wszystkich odbiorów, które nie znajdują zastosowania.
1.3	Krajowa emisja netto monet kolekcjonerskich (wartość)	Ogólna wartość nominalna monet kolekcjonerskich wprowadzonych do obiegu, zagregowana o wszystkie nominały. KBC obliczają tę liczbę, stosując odpowiednio tę samą formułę co dla pozycji danych 1.1, z wyłączeniem zbiorczej liczby wszystkich dostaw oraz zbiorczej liczby wszystkich odbiorów, które nie znajdują zastosowania.

2. Pozycje danych dotyczące zapasów monet

Niniejsze pozycje danych odnoszą się do końca okresu sprawozdawczego.

2.1	Zapasy monet	Monety przeznaczone do obiegu, które znajdują się w posiadaniu KBC oraz podmiotów trzecich emitujących monety, jeśli działają one w uczestniczącym państwie członkowskim, niezależnie od tego, czy monety: (i) nie są wytworzone lub nie spisane w dobro prawnych emitentów; (ii) wytworzone, ale nie zapisane w dobro prawnych emitentów; lub (iii) wytworzone i zapisane w dobro prawnych emitentów. Zapasy monet w posiadaniu mennic obejmują jedynie monety, które przeszły końcowe testy jakości, niezależnie od ich opakowania oraz statusu dostawy. Zapasy monet oznaczonych jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia, ale które nie zostały jeszcze zniszczone, podlegają zgłoszeniu.
-----	--------------	---

3. Pozycje danych dotyczące działań operacyjnych

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące transakcji, obejmują cały okres sprawozdawczy.

3.1	Monety wyemitowane do społeczeństwa	Monety przeznaczone do obiegu, które zostały dostarczone i zapisane w ciężar (sprzedane) przez KBC oraz podmioty trzecie emitujące monety społeczeństwu.
3.2	Monety wycofane ze społeczeństwa	Monety przeznaczone do obiegu, które zostały złożone przez społeczeństwo w KBC oraz podmiotach trzecich emitujących monety.
3.3	Sprawdzone monety	Monety przeznaczone do obiegu, których jakość i autentyczność zostały sprawdzone przez KBC oraz podmioty trzecie emitujące monety.

3.4	Monety oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia	Monety przeznaczone do obiegu sprawdzone oraz oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez KBC oraz podmioty trzecie emitujące monety.
-----	---	--

4. Pozycje danych dotyczące transferów monet

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące transakcji, obejmują cały okres sprawozdawczy.

4.1	Transfer monet przeznaczonych do obiegu	Monety przeznaczone do obiegu dostarczone według wartości nominalnej przez KBC oraz podmioty trzecie emitujące monety (przyszłych) uczestniczących państw członkowskich do podmiotów emitujących monety innych (przyszłych) uczestniczących państw członkowskich.
4.2	Odbiór monet przeznaczonych do obiegu	Monety przeznaczone do obiegu otrzymane według wartości nominalnej przez KBC oraz podmioty trzecie emitujące monety (przyszłych) uczestniczących państw członkowskich od podmiotów emitujących monety z innych (przyszłych) uczestniczących państw członkowskich.

5. Pozycje danych dla obliczenia krajowej emisji brutto

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące zapasów, obejmują cały okres sprawozdawczy. W uczestniczących państwach członkowskich, w których KBC jest jedynym emitentem monet, suma wartości nominalnych zapasów opisanych w pozycjach danych 5.1 oraz 5.3 odpowiada wartości nominalnej wykazanej w pozycji danych 6.3.

5.1	Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu będące w posiadaniu podmiotów emitujących monety	Monety przeznaczone do obiegu zapisane w dobro prawnych emitentów i będące w posiadaniu KBC oraz podmiotów trzecich emitujących monety.
5.2	Liczba zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich będących w posiadaniu instytucji emitujących monety	Ogólna liczba monet kolekcjonerskich zapisanych w dobro prawnych emitentów i będących w posiadaniu KBC oraz podmiotów trzecich emitujących monety.
5.3	Wartość zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich będących w posiadaniu instytucji emitujących monety	Ogólna wartość nominalna monet kolekcjonerskich zapisanych w dobro prawnych emitentów i będących w posiadaniu KBC oraz podmiotów trzecich emitujących monety.

6. Dodatkowe pozycje danych

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące zapasów, obejmują cały okres sprawozdawczy.

6.1	Nadwyżka monet	Monety przeznaczone do obiegu przekraczające określony minimalny poziom zapasów monet na poziomie krajowym. Te zapasy monet mogą zostać dostarczone do innego (przyszłego) uczestniczącego państwa członkowskiego na wniosek. KBC określa maksymalny poziom zapasów monet, o ile ma to zastosowanie we współpracy z emitentem prawnym.
6.2	Niedobór monet	Niedobór monet przeznaczonych do obiegu poniżej określonego poziomu minimalnego zapasów monet na poziomie krajowym. KBC, o ile ma to zastosowanie we współpracy z emitentem prawnym, określa minimalny poziom zapasów monet.
6.3	Wartość zapasów zapisanych w dobro prawnemu emitentowi/emitentom przez KBC	Zapasy KBC monet przeznaczonych do obiegu oraz monet kolekcjonerskich, które zostały zapisane w dobro prawnemu emitentowi/emitentom, niezależnie od ich statusu jako prawnego środka płatniczego. Obejmuje to zapasy zapisane w dobro prawnemu emitentowi państwa członkowskiego KBC oraz zapasy, które zostały otrzymane od innego uczestniczącego państwa członkowskiego według wartości nominalnej (otrzymane monety są zapisywane w dobro prawnego emitenta dostarczającego państwa członkowskiego, ale stają się częścią zapisanych w dobro zapasów otrzymującego KBC). Dostawy i/lub odbiory według kosztów produkcji nie mają wpływu na tą pozycję danych.

7. Pozycje danych dla przyszłych uczestniczących państw członkowskich

Niniejsze pozycje danych odnoszą się do końca okresu sprawozdawczego.

7.1	Zapasy przed nadaniem statusu prawnego środka płatniczego	Monety euro przeznaczone do obiegu w posiadaniu przyszłych uczestniczących KBC Eurosystemu oraz podmiotów trzecich emitujących monety przyszłych uczestniczących państw członkowskich dla celu wymiany pieniądza gotówkowego.
7.2	Zaopatrzenie wstępne	Monety euro przeznaczone do obiegu będące w posiadaniu kwalifikowanego podmiotu trzeciego spełniającego wymogi do otrzymania monet euro przeznaczonych do obiegu dla celu dokonania zaopatrzenia wstępnego przed wymianą pieniądza gotówkowego zgodnie z wytycznymi EBC/2006/9.
7.3	Zaopatrzenie wtórne	Monety euro przeznaczone do obiegu objęte zaopatrzeniem wtórnym przez kwalifikowane podmioty trzecie zgodnie z wytycznymi EBC/2006/9. Dla celów sprawozdawczych systemu CIS 2 pozycja ta obejmuje monety euro przekazane w zestawach startowych ogółowi społeczeństwa.

CZĘŚĆ 3

Zasady księgowania systemu CIS 2 dla transferów monet euro pomiędzy (przyszłymi) uczestniczącymi państwami członkowskimi

1. Wprowadzenie

Niniejsza część określa wspólne zasady księgowania transferów monet pomiędzy uczestniczącymi państwami członkowskimi, w szczególności pomiędzy KBC, w celu zapewnienia zgodności danych w systemie CIS 2 dotyczących krajowej emisji monet w ujęciu netto i brutto. Z uwagi na to, że w transfery monet mogą być zaangażowane zarówno KBC/przyszłe KBC Eurosystemu, jak i podmioty trzecie emitujące monety, podmioty te określane są dalej łącznie pod nazwą „państwa członkowskie”.

Przyszłe uczestniczące państwa członkowskie stosują te zasady odpowiednio.

2. Transfery monet pomiędzy dostarczającym a odbierającym państwem członkowskim

Dla transferów monet pomiędzy państwami członkowskimi rozróżnia się pomiędzy transferem według wartości nominalnej a transferem według wartości produkcji. W obu przypadkach transfery pomiędzy podmiotami emitującymi monety dostarczającego państwa członkowskiego a odbierającego państwa członkowskiego nie prowadzą do zmian w krajowej emisji netto.

W poniższej tabeli w tej sekcji znak „+” oznacza, że w systemie CIS 2 księgowany jest wzrost, a znak „-” oznacza, że księgowany jest spadek.

2.1. Zasady księgowania dla transferów monet przeznaczonych do obiegu według wartości nominalnej

Liczba i nazwa pozycji danych		Dostarczające państwo członkowskie	Odbierające państwo członkowskie
2.1	Zapasy monet	-	+
4.1	Transfer monet przeznaczonych do obiegu	+	
4.2	Odbiór monet przeznaczonych do obiegu		+
5.1	Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu w posiadaniu podmiotów emitujących monety	(-) (zob. uwagę c) poniżej)	+ (zob. uwagę d) poniżej)
6.3	Wartość zapasów zapisanych w dobro prawnego emitenta przez KBC	(-) (zob. uwagę c) poniżej)	+ (zob. uwagę d) poniżej)

a) „Monety wyemitowane do społeczeństwa” w dostarczającym państwie członkowskim (pozycja danych 3.1) oraz „monety wycofane ze społeczeństwa” w odbierającym państwie członkowskim (pozycja danych 3.2) pozostają bez zmian.

b) Zapisy księgowe odnoszące się do „wytworzonych” monet w ramach systemów zarządzania gotówką dostarczającego państwa członkowskiego oraz odbierającego państwa członkowskiego pozostają bez zmian (tam, gdzie ma to zastosowanie).

- c) „Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu w posiadaniu podmiotów emitujących monety” (pozycja danych 5.1) w dostarczającym państwie członkowskim podlegają albo zwiększeniu, jeżeli dostarczone monety zostały wcześniej zapisane w dobro prawnego emitenta w dostarczającym państwie członkowskim, lub pozostają bez zmian, jeżeli dostarczone monety zostały wcześniej wytworzone, ale nie zostały zapisane w dobro prawnego emitenta.
- d) „Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu w posiadaniu podmiotów emitujących monety” (pozycja danych 5.1) w odbierającym państwie członkowskim podlegają zwiększeniu, ponieważ otrzymane monety reprezentują monety zapisane w dobro (tzn. zapisane w dobro prawnego emitenta w dostarczającym państwie członkowskim).
- e) Powyższe zapisy księgowe mają następujący wpływ na krają emisję brutto:
- dostarczające państwo członkowskie: bez zmian, jeśli dostarczone monety zostały uprzednio wytworzone i zapisane w dobro prawnego emitenta, lub zwiększenie, jeśli dostarczone monety zostały uprzednio wytworzone, ale nie zostały zapisane w dobro prawnego emitenta,
 - odbierające państwo członkowskie: bez zmian.

2.2. Zasady księgowania dla transferów monet przeznaczonych do obiegu według wartości produkcji

Liczba i nazwa pozycji danych		Dostarczające państwo członkowskie	Odbierające państwo członkowskie
2.1	Zapasy monet	–	+

- a) Nie wprowadza się zapisów pod pozycją „transfer i odbiór monet przeznaczonych do obiegu”.
- b) Transfery według wartości produkcji nie mają wpływu na krajową emisję brutto w dostarczającym i odbierającym państwie członkowskim.

2.3. Dostosowanie danych odnoszących się do transferów monet

Sekcja 3 części 3 załącznika I dotycząca dostosowań danych odnoszących się do transferów banknotów znajduje odpowiednie zastosowanie.

ZAŁĄCZNIK III

Dane dotyczące infrastruktury gotówki oraz BRF

Dla wszystkich pozycji danych liczby przekazywane są jako dodatnie liczby całkowite.

1. Pozycje danych dotyczących infrastruktury gotówki związanej z KBC

Niniejsze pozycje danych odnoszą się do końca okresu sprawozdawczego.

1.1	Liczba oddziałów KBC	Wszystkie oddziały KBC świadczące usługi gotówkowe na rzecz instytucji kredytowych oraz innych klientów profesjonalnych.
1.2	Zdolność przechowawcza	Całkowita zdolność przechowawcza KBC, w milionach banknotów oraz obliczona na podstawie denominacji 20 EUR.
1.3	Zdolność sortowawcza	Całkowita zdolność sortowawcza (tzn. całkowita maksymalna teoretyczna wydajność) maszyn sortujących KBC będących w użyciu, w tysiącach banknotów na godzinę oraz obliczona na podstawie denominacji 20 EUR.
1.4	Zdolność transportowa	Całkowita zdolność transportowa (tzn. maksymalna zdolność załadunku) opancerzonych pojazdów KBC będących w użyciu, w tysiącach banknotów oraz obliczona na podstawie denominacji 20 EUR.

2. Pozycje danych dotyczące ogólnej infrastruktury gotówki oraz BRF

Niniejsze pozycje danych odnoszą się do końca okresu sprawozdawczego.

2.1	Liczba oddziałów instytucji kredytowych	Wszystkie oddziały instytucji kredytowych utworzone w uczestniczącym państwie członkowskim świadczące detaliczne lub hurtowe usługi gotówkowe.
2.2	Liczba oddziałów zamiejscowych instytucji kredytowych	Wszystkie oddziały instytucji kredytowych, które kwalifikują się jako „oddziały zamiejscowe” (<i>remote branches</i>) na podstawie BRF ⁽¹⁾ .
2.3	Liczba przedsiębiorstw przewozu gotówki	Wszystkie przedsiębiorstwa przewozu gotówki (<i>cash in transit, CIT</i>) utworzone w uczestniczącym państwie członkowskim, które dokonują transportu gotówki ⁽²⁾ ⁽³⁾ .
2.4	Liczba centrów gotówki nie stanowiących własności KBC	Wszystkie centra gotówki utworzone w uczestniczącym państwie członkowskim, które stanowią własność instytucji kredytowych, przedsiębiorstw przewozu gotówki oraz innych podmiotów zajmujących się zawodowo obsługą gotówki ⁽²⁾ ⁽³⁾ .
2.5	Liczba bankomatów prowadzonych przez instytucje kredytowe	Wszystkie bankomaty prowadzone pod nadzorem instytucji kredytowych utworzonych w uczestniczącym państwie członkowskim, niezależnie od tego, kto zaopatruje te bankomaty.
2.6	Liczba innych bankomatów	Wszystkie bankomaty prowadzone przez podmioty inne niż instytucje kredytowe utworzone w uczestniczącym państwie członkowskim (np. „bankomaty detaliczne” lub „bankomaty w sklepach”) ⁽²⁾ .
2.7	Liczba urządzeń do przyjmowania i wydawania znaków pieniężnych obsługiwanych przez klientów prowadzonych przez instytucje kredytowe	Wszystkie urządzenia do przyjmowania i wydawania znaków pieniężnych w uczestniczących państwach członkowskich prowadzone przez instytucje kredytowe ⁽¹⁾ .
2.8	Liczba automatów wrzutowych obsługiwanych przez klientów, prowadzonych przez instytucje kredytowe	Wszystkie automaty wrzutowe obsługiwane przez klientów w uczestniczących państwach członkowskich prowadzone przez instytucje kredytowe ⁽¹⁾ .
2.9	Liczba urządzeń do obsługi gotówki obsługiwanych przez personel, prowadzonych przez instytucje kredytowe	Wszystkie urządzenia do obsługi gotówki obsługiwane przez personel w uczestniczących państwach członkowskich, wykorzystywane w celu powtórnego wprowadzania do obiegu przez instytucje kredytowe ⁽¹⁾ .

2.10	Liczba urzędzeń do sortowania gotówki obsługiwanych przez personel, znajdujących się na zapleczu, prowadzonych przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	Wszystkie urzędzenia do sortowania gotówki obsługiwane przez personel w uczestniczących państwach członkowskich, wykorzystywane w celu powtórnego wprowadzania do obiegu przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki, do których znajduje zastosowanie BRF, które są utworzone w tym państwie członkowskim.
------	--	---

3. Operacyjne pozycje danych BRF ⁽⁴⁾

Niniejsze pozycje danych, jako dane dotyczące transakcji, obejmują cały okres sprawozdawczy i są przekazywane w odniesieniu do sztuk z podziałem na denominację.

3.1	Liczba banknotów przekazanych ponownie klientom przez instytucje kredytowe	Banknoty, które zostały otrzymane przez instytucje kredytowe, przetworzone przez urzędzenia do sortowania gotówki znajdujące się na zapleczu zgodnie z BRF i które albo zostały wydane klientom, albo są wciąż przechowywane z zamiarem wydania ich klientom.
3.2	Liczba banknotów przekazanych ponownie klientom przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	Banknoty otrzymane przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki od instytucji kredytowych, przetworzone przez urzędzenia do sortowania gotówki znajdujące się na zapleczu zgodnie z BRF przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki i które albo zostały dostarczone do instytucji kredytowych, albo są wciąż przechowywane z zamiarem dostarczenia ich do instytucji kredytowych.
3.3	Liczba banknotów przetworzona przez urzędzenia do sortowania banknotów znajdujące się na zapleczu, prowadzone przez instytucje kredytowe	Banknoty, których jakość i autentyczność została sprawdzona na urzędzeniach do sortowania banknotów obsługiwanych przez personel i znajdujących się na zapleczu instytucji kredytowych działających w uczestniczącym państwie członkowskim.
3.4	Liczba banknotów przetworzona przez urzędzenia do sortowania banknotów znajdujące się na zapleczu, prowadzone przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	Banknoty, których jakość i autentyczność została sprawdzona na urzędzeniach do sortowania banknotów obsługiwanych przez personel i znajdujących się na zapleczu pozostałych podmiotów zajmujących się zawodowo obsługą gotówki.
3.5	Liczba banknotów uznanych za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia na urzędzeniach do sortowania banknotów znajdujących się na zapleczu, prowadzonych przez instytucje kredytowe	Banknoty uznane za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia na urzędzeniach do sortowania banknotów obsługiwanych przez personel i znajdujących się na zapleczu instytucji kredytowych działających w uczestniczącym państwie członkowskim.
3.6	Liczba banknotów uznanych za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia na urzędzeniach do sortowania banknotów znajdujących się na zapleczu, prowadzonych przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	Banknoty uznane za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia na urzędzeniach do sortowania banknotów obsługiwanych przez personel i znajdujących się na zapleczu pozostałych podmiotów zajmujących się zawodowo obsługą gotówki, działających w uczestniczącym państwie członkowskim.

⁽¹⁾ Wszystkie instytucje kredytowe, dla których BRF znajduje zastosowanie, działające w uczestniczącym państwie członkowskim.

⁽²⁾ Przekazywanie danych uzależnione jest od ich dostępności w uczestniczącym państwie członkowskim. KBC przekazuje EBC informację o zakresie jego sprawozdawczości.

⁽³⁾ KBC przekazuje informacje, obejmujące co najmniej instytucje kredytowe i/lub przedsiębiorstwa przewoźni gotówki, dla których BRF znajduje zastosowanie. KBC przekazuje EBC informację o zakresie jego sprawozdawczości.

⁽⁴⁾ Banknoty wprowadzone ponownie do obiegu przez oddziały zamiejscowe nie są uwzględniane.

ZAŁĄCZNIK IV

Dane referencyjne systemu CIS 2 oraz parametry systemowe utrzymywane przez EBC

EBC wprowadza dane referencyjne oraz parametry systemowe wraz z okresami ich ważności. Informacje te są widoczne dla użytkowników ze wszystkich KBC oraz przyszłych KBC Eurosystemu. Dane referencyjne oraz parametry systemowe odnoszące się do monet euro są ponadto widoczne dla użytkowników z kwalifikowanych podmiotów trzecich.

1. Dane referencyjne

1.1	Zaaprobowana wielkość emisji monet	Zaaprobowane wielkości emisji, oznaczone według wartości, monet euro przeznaczonych do obiegu oraz kolekcjonerskich monet euro, które (przyszłe) uczestniczące państwo członkowskie jest upoważnione wyemitować podczas określonego roku kalendarzowego zgodnie z właściwą decyzją dotyczącą emisji monet ⁽¹⁾ .
1.2	Wzorce dla logistycznych wiązek banknotów	Ilość wiązek logistycznych według denominacji oraz KBC, które wykorzystywane są jako punkt odniesienia w stosunku do corocznego planowania produkcji zgodnie z odrębnym aktem prawnym dotyczącym zarządzania wiązkami banknotów. Dodatkowo są wprowadzane oraz utrzymywane marginesy operacyjne odnoszące się do tych ilości według denominacji oraz KBC.
1.3	Udziały w kluczu kapitałowym	Udziały KBC w kluczu kapitałowym EBC obliczone na podstawie decyzji EBC/2006/21 ⁽²⁾ oraz wyrażone w ujęciu procentowym.

2. Parametry systemowe

2.1	Atrybuty KBC	Informacja dotycząca: (i) istnienia systemów banknotów na zlecenie w uczestniczącym państwie członkowskim; (ii) różnych podmiotów emitujących monety w uczestniczącym państwie członkowskim; (iii) status KBC oraz przyszłego KBC Eurosystemu w odniesieniu do zakresu sprawozdawczości danych systemu CIS 2 do EBC; (iv) czy KBC otrzymuje automatyczne powiadomienia o zdarzeniach dotyczących danych; oraz (v) czy KBC otrzymuje regularną transmisję automatyczną danych systemu CIS 2 wszystkich KBC i przyszłych KBC Eurosystemu.
2.2	Stosunki pomiędzy KBC a podmiotami prowadzącymi depozyty powiernicze	Nazwy poszczególnych banków prowadzących depozyty powiernicze oraz wskazanie KBC zarządzającego tymi bankami oraz dostarczającego im banknoty euro.
2.3	Status serii/odmiany/denominacji	Informacja czy poszczególne denominacje banknotów oraz serii monet, oraz odmiany banknotów, nie uzyskały jeszcze statusu prawnego środka płatniczego (przed uznaniem za prawny środek płatniczy), stanowią prawny środek płatniczy lub utraciły status prawnego środka płatniczego (po utracie statusu prawnego środka płatniczego).
2.4	Atrybuty pozycji danych	Dla wszystkich danych oznaczonych w załącznikach I–III, informacja w przedmiocie: (i) istniejących poziomów podziału; (ii) czy pozycja danych należy do kategorii 1, kategorii 2, czy jest to pozycja danych uzależniona od zdarzenia; oraz (iii) czy pozycja danych jest przekazywana przez KBC i/lub przyszły KBC Eurosystemu.
2.5	Poziomy tolerancji prawdopodobieństwa	Określenie poziomów tolerancji, które są stosowane do indywidualnych kontroli poprawności określonych w załączniku VI.

⁽¹⁾ Właściwa decyzja dotycząca emisji monet oznacza coroczną decyzję (decyzje) EBC w przedmiocie zatwierdzenia wielkości emisji monet, z których ostatnia to decyzja EBC z dnia 23 listopada 2007 r. dotycząca zatwierdzenia wielkości emisji monet euro w 2008 r. (EBC/2007/16) (Dz.U. L 317 z 5.12.2007, s. 81).

⁽²⁾ Decyzja EBC/2006/21 z dnia 15 grudnia 2006 r. dotycząca procentowych udziałów krajowych banków centralnych w kluczu subskrypcji kapitału Europejskiego Banku Centralnego (Dz.U. L 24 z 31.1.2007, s. 1).

ZAŁĄCZNIK V

Przeprowadzanie kontroli poprawności danych przesłanych przez KBC oraz przyszłe KBC Eurosystemu**1. Wprowadzenie**

Dane przesłane przez KBC i przyszłe KBC Eurosystemu podlegają kontroli pod kątem poprawności w systemie CIS 2. Z uwagi na zróżnicowany charakter pozycji danych rozróżnia się z jednej strony pomiędzy pozycjami danych kategorii 1 a pozycjami danych kategorii 2, gdzie dane muszą zostać przekazane dla każdego okresu sprawozdawczego, oraz z drugiej strony pomiędzy pozycjami danych, które są wywołane przez zdarzenie dotyczące danych, które muszą zostać przekazane, tylko jeśli określone zdarzenie wystąpi w danym okresie sprawozdawczym.

System CIS 2 sprawdza, czy wszystkie pozycje danych kategorii 1 oraz kategorii 2 zostały zawarte w pierwszej przesyłce danych z KBC dla danego okresu sprawozdawczego, mając na uwadze parametry systemowe odnoszące się do atrybutów KBC oraz stosunku pomiędzy KBC a bankiem prowadzącym program poszerzonych depozytów powierniczych opisany w sekcji 2 tabeli w załączniku IV. Jeżeli przynajmniej jedna pozycja danych kategorii 1 jest brakująca lub niekompletna w pierwszej przesyłce, CIS 2 przyjmuje pierwszą przesyłkę danych i przechowuje ją w centralnej bazie, jednak w aplikacji internetowej wyświetla się ostrzeżenie przy każdej takiej pozycji. Ostrzeżenie to jest widoczne dla wszystkich użytkowników EBC, KBC oraz przyszłych KBC Eurosystemu, a w odniesieniu do monet widoczne dla wszystkich użytkowników z kwalifikowanych podmiotów trzecich. Ostrzeżenia są widoczne do momentu, gdy dany KBC prześle jedną lub więcej poprawioną przesyłkę danych, która uzupełni brakujące dane z pierwszej przesyłki. W odniesieniu do pozycji wywołanych przez zdarzenie dotyczące danych system CIS 2 nie przeprowadza kontroli poprawności danych.

2. Kontrola poprawności danych dla banknotów euro

Liczba i nazwa pozycji danych		Podział według serii/odmiany oraz podział według denominacji	Podział według banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze	Rodzaj pozycji danych
1.1–1.3	Zbiornicze pozycje danych	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.1–2.6	Zapasy w posiadaniu Eurosystemu	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.7–2.10	Zapasy w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.11–2.15	Zapasy w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.16–2.19	Weryfikacja pozycji danych	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.1	Banknoty wyemitowane przez KBC	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1

Liczba i nazwa pozycji danych		Podział według serii/odmiany oraz podział według denominacji	Podział według banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze	Rodzaj pozycji danych
3.2	Banknoty przekazane z KBC do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.3	Banknoty przekazane przez KBC do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.4	Banknoty zwrócone do KBC	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.5	Banknoty przekazane z banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie do KBC	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.6	Banknoty przekazane z banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze do KBC	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
		Wszystkie odmiany niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.7	Banknoty sprawdzone przez KBC	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
3.8	Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
3.9	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
3.10	Banknoty zwrócone do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.11	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
3.12	Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
3.13	Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące depozyty powiernicze	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Kategoria 1

Liczba i nazwa pozycji danych		Podział według serii/odmiany oraz podział według denominacji	Podział według banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze	Rodzaj pozycji danych
3.14	Banknoty zwrócone do banków prowadzących depozyty powiernicze	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące już prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.15	Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące depozyty powiernicze	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Kategoria 2
3.16	Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące depozyty powiernicze	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Wszystkie banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez KBC	Kategoria 2
4.1	Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym lub niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
4.2	Transfer banknotów	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym, niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
4.3	Odbiór banknotów	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym, niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
5.1-5.3	Pozycje danych dla przysyłanych KBC Euro-systemu	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym lub niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych

3. Kontrola kompletności danych dotyczących monet euro

Liczba i nazwa pozycji danych		Podział według serii oraz podział według denominacji	Podział według podmiotu	Rodzaj pozycji danych
1.1	Krajowa emisja netto monet przeznaczonych do obiegu	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące już prawnym środkiem płatniczym		Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
1.2	Krajowa emisja netto monet kolekcjonerskich (liczba)	-	-	Kategoria 2
1.3	Krajowa emisja netto monet kolekcjonerskich (wartość)	-	-	Kategoria 2

Liczba i nazwa pozycji danych	Podział według serii oraz podział według denominacji	Podział według podmiotu	Rodzaj pozycji danych
2.1	Zapasy monet	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.1	Monety wyemitowane do społeczeństwa	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Kategoria 1
3.2	Monety wycofane ze społeczeństwa	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Kategoria 1
		Wszystkie odmiany niebędące już prawnym środkiem płatniczym	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.3	Sprawdzone monety	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Kategoria 2
3.4	Monety oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	Kategoria 2
4.1	Transfer monet przeznaczonych do obiegu	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym	- Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
4.2	Odbiór monet przeznaczonych do obiegu	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym lub niebędące już prawnym środkiem płatniczym	- Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
5.1	Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu w posiadaniu podmiotów emitujących monety	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	- Kategoria 2
		Wszystkie odmiany niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym lub nie będące już prawnym środkiem płatniczym	- Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
5.2	Liczba zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich w posiadaniu instytucji emitujących monety	-	- Kategoria 2
5.3	Wartość zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich w posiadaniu instytucji emitujących monety	-	- Kategoria 2

Liczba i nazwa pozycji danych		Podział według serii oraz podział według denominacji	Podział według podmiotu	Rodzaj pozycji danych
6.1	Nadwyżka monet	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
6.2	Niedobór monet	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
6.3	Wartość zapasów zapisanych w dobro prawnemu emitentowi przez KBC	-	-	Kategoria 1
7.1-7.3	Pozycje danych dla przyszłych uczestniczących państw członkowskich	Wszystkie odmiany będące prawnym środkiem płatniczym lub niebędące jeszcze prawnym środkiem płatniczym	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych

4. Kontrola kompletności danych dotyczących infrastruktury gotówki oraz danych dotyczących BRF

Liczba oraz nazwa pozycji danych		Podział według nominalów	Rodzaj pozycji danych
Pozycje danych dotyczących infrastruktury gotówki związanej z KBC			
1.1	Liczba oddziałów KBC	-	Kategoria 2
1.2	Zdolność przechowawcza	-	Kategoria 2
1.3	Zdolność sortowawcza	-	Kategoria 2
1.4	Zdolność transportowa	-	Kategoria 2
Pozycje danych dotyczące ogólnej infrastruktury gotówki oraz BRF			
2.1	Liczba oddziałów instytucji kredytowych	-	Kategoria 2
2.2	Liczba oddalonych oddziałów instytucji kredytowych	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.3	Liczba przedsiębiorstw przewozu gotówki	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.4	Liczba center gotówki niestanowiących własności KBC	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.5	Liczba bankomatów prowadzonych przez instytucje kredytowe	-	Kategoria 2
2.6	Liczba innych bankomatów	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.7	Liczba urzędzeń do przyjmowania i wydawania znaków pieniężnych obsługiwanych przez klientów prowadzonych przez instytucje kredytowe	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.8	Liczba automatów wrzutowych obsługiwanych przez klientów prowadzonych przez instytucje kredytowe	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych

	Liczba oraz nazwa pozycji danych	Podział według nominalów	Rodzaj pozycji danych
2.9	Liczba urzędzeń do obsługi gotówki obsługiwanych przez personel prowadzonych przez instytucje kredytowe	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
2.10	Liczba urzędzeń do sortowania gotówki obsługiwanych przez personel znajdujących się na zapleczu, prowadzonych przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	-	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
Operacyjne pozycje danych BRF			
3.1	Liczba banknotów przekazanych ponownie klientom przez instytucje kredytowe	Wszystkie nominały, dla których jest przynajmniej jedno połączenie serii/odmiany/denominacji ze statusem prawnego środka płatniczego przez przynajmniej jeden miesiąc w czasie okresu sprawozdawczego	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.2	Liczba banknotów przekazanych ponownie klientom przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	Wszystkie nominały, dla których jest przynajmniej jedno połączenie serii/odmiany/denominacji ze statusem prawnego środka płatniczego przez przynajmniej jeden miesiąc w czasie okresu sprawozdawczego	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.3	Liczba banknotów przetworzona przez urzędzenia do sortowania banknotów znajdujące się na zapleczu, prowadzone przez instytucje kredytowe	Wszystkie nominały, dla których jest przynajmniej jedno połączenie serii/odmiany/denominacji ze statusem prawnego środka płatniczego przez przynajmniej jeden miesiąc w czasie okresu sprawozdawczego	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.4	Liczba banknotów przetworzona przez urzędzenia do sortowania banknotów znajdujące się na zapleczu, prowadzone przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	Wszystkie nominały, dla których jest przynajmniej jedno połączenie serii/odmiany/denominacji ze statusem prawnego środka płatniczego przez przynajmniej jeden miesiąc w czasie okresu sprawozdawczego	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.5	Liczba banknotów uznanych za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia na urzędzeniach do sortowania banknotów znajdujących się na zapleczu, prowadzonych przez instytucje kredytowe	Wszystkie nominały, dla których jest przynajmniej jedno połączenie serii/odmiany/denominacji ze statusem prawnego środka płatniczego przez przynajmniej jeden miesiąc w czasie okresu sprawozdawczego	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych
3.6	Liczba banknotów uznanych za nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia na urzędzeniach do sortowania banknotów znajdujących się na zapleczu, prowadzonych przez pozostałe podmioty zajmujące się zawodowo obsługą gotówki	Wszystkie nominały, dla których jest przynajmniej jedno połączenie serii/odmiany/denominacji ze statusem prawnego środka płatniczego przez przynajmniej jeden miesiąc w czasie okresu sprawozdawczego	Wywołane przez zdarzenie dotyczące danych

ZAŁĄCZNIK VI

Kontrola poprawności danych przesyłanych przez KBC oraz przyszłe KBC Eurosystemu**1. Wprowadzenie**

Dane przesyłane przez KBC i przyszłe KBC Eurosystemu do EBC są kontrolowane pod względem poprawności w systemie CIS 2, który rozróżnia dwa rodzaje kontroli: „kontrole obowiązkowe” (*must check*) oraz „kontrole zalecane” (*should-check*).

„Kontrola obowiązkowa” stanowi kontrolę poprawności, która musi zostać zaliczona bez przekroczenia progu limitu tolerancji. Jeżeli „kontrola obowiązkowa” nie zostanie zaliczona, dane wyjściowe są uznawane za niepoprawne i system CIS 2 odrzuca całą wiadomość zawierającą dane przesłaną przez dany KBC. Próg limitu wynosi 1 % dla kontroli poprawności z operatorem „równa się” ⁽¹⁾, oraz zero dla pozostałych kontroli poprawności.

„Kontrola zalecana” stanowi kontrolę poprawności, dla której próg poziomu tolerancji wynosi 3 %. Przekroczenie progu nie wpływa na przyjęcie wiadomości zawierającej dane w systemie CIS 2, jednakże w aplikacji *on-line* wyświetlone zostaje ostrzeżenie dla tej kontroli poprawności. Ostrzeżenie to jest widoczne dla wszystkich użytkowników z KBC oraz przyszłych KBC Eurosystemu, a w przypadku monet jest widoczne dla wszystkich użytkowników z kwalifikowanych podmiotów trzecich.

Kontrole poprawności są przeprowadzane dla banknotów oraz monet posiadających status prawnego środka płatniczego oraz osobno dla każdej kombinacji serii i denominacji. Dla banknotów są one również przeprowadzane dla każdej kombinacji odmiany oraz denominacji, jeśli takie odmiany istnieją. Kontrole poprawności dla danych dotyczących transferów banknotów (kontrole 5.1 oraz 5.2) oraz dla danych dotyczących transferów monet (kontrola 6.6) przeprowadzane są również dla statusów poprzedzających uzyskanie waloru prawnego środka płatniczego i po utracie waloru prawnego środka płatniczego.

2. Kontrole poprawności dla krajowej emisji netto banknotów

Jeżeli nowa seria, odmiana lub denominacja uzyskuje walor prawnego środka płatniczego, ta kontrola poprawności jest przeprowadzana od pierwszego okresu sprawozdawczego w którym seria/odmiana/denominacja uzyskała walor prawnego środka płatniczego. Krajowa emisja netto dla poprzednich okresów sprawozdawczych (t-1) wynosi w takim przypadku zero.

2.1 Krajowa emisja netto banknotów (kontrola zalecana)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
Krajowa emisja netto według metody zapasów dla okresu 1			
-			
Krajowa emisja netto według metody zapasów dla okresu (t-1)			
=			
	3.1 Banknoty wyemitowane przez KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	3.9 Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	Σ	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	3.4 Banknoty zwrócone do KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	3.10 Banknoty zwrócone do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	Σ	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

⁽¹⁾ Dozwolona maksymalna różnica pomiędzy lewą a prawą stroną równania nie może przekraczać bezwzględnej wartości strony równania z większą wartością bezwzględną pomnożoną przez próg. Kontrola poprawności sprawdza, czy: bezwzględna wartość („lewa strona” — „prawa strona”) jest mniejsza lub równa dozwolonej maksymalnej różnicy.
Przykład:

„lewa strona” = 190; „prawa strona” = 200; próg = 1 %; dozwolona maksymalna różnica: $200 \times 1 \% = 2$

Kontrola poprawności sprawdza, czy: bezwzględna wartość $(190 - 200) \leq 2$.

W niniejszym przykładzie: bezwzględna wartość $(190 - 200) = 10$. Tym samym kontrola poprawności nie zostaje zaliczona.

— Krajowa emisja netto według metody zapasów jest obliczana zgodnie ze sposobem zawartym w poniższej tabeli.

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
Krajowa emisja netto według metody zapasów dla okresu t =			
	1.1 Wytworzone banknoty	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	1.2 Banknoty zniszczone <i>on-line</i>	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	1.3 Banknoty zniszczone <i>off-line</i>	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.1 Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.2 Strategiczne Zapasy Eurosystemu banknotów nadających się do obiegu	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.3 Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.4 Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.5 Zapasy banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia (do zniszczenia) w posiadaniu KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.6 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.7 Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.8 Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.9 Zapasy logistyczne banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	2.10 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	Σ 2.11 Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	Σ 2.12 Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	Σ 2.13 Zapasy banknotów nienadających się do obiegu z uwagi na stopień zużycia w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	Σ 2.14 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
–	Σ 2.15 Zapasy logistyczne banknotów w transporcie z lub do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

3. Kontrola poprawności dla zapasów banknotów

Kontrola poprawności dla zapasów banknotów jest stosowana dopiero od drugiego okresu sprawozdawczego, w którym KBC przekazuje dane systemu CIS 2 do EBC.

Jeżeli seria, odmiana lub denominacja uzyskuje walor prawnego środka płatniczego, poniższe kontrole poprawności są stosowane dopiero począwszy od drugiego okresu sprawozdawczego, w którym dana seria, odmiana lub denominacja posiada walor prawnego środka płatniczego.

Dla KBC, które niedawno przyjęły euro (tzn. były przysłane KBC Eurosystemu), kontrole poprawności dla zapasów banknotów są stosowane dopiero od drugiego okresu sprawozdawczego po przyjęciu euro.

3.1 Zmiany nowych banknotów w Strategicznych Zapasach Eurosystemu (kontrola obowiązkowa)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
	2.1 Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
=			
	2.1 Strategiczne Zapasy Eurosystemu nowych banknotów	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	4.1 Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu
+	Σ 4.3 Odbiór banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie jakość = nowy ORAZ „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu
-	Σ 4.2 Transfer banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k gdzie jakość = nowy ORAZ („z rodzaju zapasów = Strategiczne Zapasy Eurosystemu LUB »z rodzaju zapasów« = produkcja) ORAZ »do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu

— Zanim nowe banknoty Strategicznych Zapasów Eurosystemu mogą zostać wyemitowane, są one przekazywane do zapasów logistycznych emitującego KBC.

3.2 Zmiany banknotów nadających się do obiegu w Strategicznych Zapasach Eurosystemu (kontrola obowiązkowa)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
	2.2 Strategiczne Zapasy Eurosystemu banknotów nadających się do obiegu	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
=			
	2.2 Strategiczne Zapasy Eurosystemu banknotów nadających się do obiegu	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	Σ 4.3 Odbiór banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie jakość = nadający się do obiegu ORAZ „do rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu
-	Σ 4.2 Transfer banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie jakość = nadający się do obiegu ORAZ „z rodzaju zapasów” = Strategiczne Zapasy Eurosystemu

- Zanim banknoty nadające się do obiegu Strategicznych Zapasów Eurosystemu mogą zostać wyemitowane, są one przekazywane do zapasów logistycznych emitującego KBC.

3.3 Zmiany banknotów nowych oraz nadających się do obiegu (kontrola zalecana)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
	2.3 Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.4 Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
=			
	2.3 Zapasy logistyczne nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.4 Zapasy logistyczne banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu KBC	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	4.1 Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne
+	Σ 4.3 Odbiór banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie jakoś = nowe i nadające się do obiegu ORAZ gdzie „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne
-	Σ 4.2 Transfer banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie (jakoś = nowe lub nadające się do obiegu ORAZ „od rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne) LUB (jakoś = nowe ORAZ „od rodzaju zapasów” = produkcja ORAZ „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne)
-	3.1 Banknoty wyemitowane przez KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	3.7 Banknoty sprawdzone przez KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	3.8 Banknoty oznaczone przez KBC jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	3.2 Banknoty przekazane z KBC do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	Σ 3.3. Banknoty przekazane przez KBC do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

3.4 Zmiany banknotów niesprawdzonych (kontrola zalecana)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
	2.6 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
=			
	2.6 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu KBC	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	3.7 Banknoty sprawdzone przez KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
+	3.4 Banknoty zwrócone do KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	3.5 Banknoty przekazane z banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie do KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+ Σ	3.6 Banknoty przekazane z banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze do KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+ Σ	4.3 Odbiór banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie jakość = niesprawdzone
- Σ	4.2 Transfer banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie jakość = niesprawdzone

- Wszystkie odbiory niesprawdzonych banknotów są księgowane przez odbierający KBC przy użyciu „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne.
- Wszystkie transfery niesprawdzonych banknotów są księgowane przez dostarczający KBC przy użyciu „do rodzaju zapasów” = zapasy logistyczne.

3.5 Zmiany w zapasach banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie (kontrola zalecana)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
	2.7 Logistyczne zapasy nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.8 Logistyczne zapasy banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.9 Logistyczne zapasy banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.10 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
=			
	2.7 Logistyczne zapasy nowych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.8 Logistyczne zapasy banknotów nadających się do obiegu w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.9 Logistyczne zapasy banknotów nienadających się do obiegu ze względu na stopień zużycia w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	2.10 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	3.2 Banknoty przekazane z KBC do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	3.10 Banknoty zwrócone do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	3.5 Banknoty przekazane z banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie do KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
-	3.9 Banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

- Dla celów niniejszych wytycznych wszystkie banknoty wycofane z obiegu do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie są zawarte w pozycji danych 2.10 („zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie”) do czasu ich sprawdzenia.

3.6 *Zmiany w zapasach niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze (kontrola zalecana)*

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
	2.14 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, bank prowadzący poszerzone depozyty powiernicze-m
=			
	2.14 Zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, bank prowadzący poszerzone depozyty powiernicze-m
-	3.15 Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, bank prowadzący poszerzone depozyty powiernicze-m
+	3.14 Banknoty zwrócone do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, bank prowadzący poszerzone depozyty powiernicze-m

- Dla celów niniejszych wytycznych, wszystkie banknoty wycofane z obiegu do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze są zawarte w pozycji danych 2.14 („zapasy niesprawdzonych banknotów w posiadaniu banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze”) do czasu ich sprawdzenia.

3.7 *Zmiany w zapasach banknotów w posiadaniu przyszłych KBC Eurosystemu (kontrola obowiązkowa)*

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
	5.1 Zapasy przed nadaniem statusu prawnego środka płatniczego	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	5.2 Zaopatrzenie wstępne	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
=			
	5.1 Zapasy przed nadaniem statusu prawnego środka płatniczego	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	5.2 Zaopatrzenie wstępne	t-1	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	4.1 Dostawa nowej produkcji z drukarni do właściwego KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+	Σ 4.3 Odbiór banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie „od KBC” ≠ sprawozdający KBC-k
-	Σ 4.2 Transfer banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, gdzie „do KBC” ≠ sprawozdający KBC-k

4. Kontrole poprawności dotyczące aktywności operacyjnych banknotów

4.1 *Banknoty oznaczone przez KBC jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia (kontrola obowiązkowa)*

Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
3.8 Banknoty oznaczone przez KBC jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
≤		
3.7 Banknoty sprawdzone przez KBC	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

4.2 Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie (kontrola obowiązkowa)

Liczba i nazwa pozycji danych	Okres sprawozdawczy	Podział oraz sprawozdający KBC
3.12 Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
≤		
3.11 Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

4.3 Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące depozyty powiernicze (kontrola obowiązkowa)

Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
3.16 Banknoty oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia przez banki prowadzące depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, bank prowadzący poszerzone depozyty powiernicze-m
≤		
3.15 Banknoty sprawdzone przez banki prowadzące depozyty powiernicze	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, bank prowadzący poszerzone depozyty powiernicze-m

5. Kontrole poprawności dotyczące transferów banknotów

5.1 Transfery pomiędzy różnymi rodzajami zapasów w obrębie KBC (kontrola obowiązkowa)

Conditions	Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
JEŻELI	4.2 Transfer banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, „do KBC”-m, „od rodzaju zapasów”-u, „do rodzaju zapasów”-v, jakość-x, planowanie-y, gdzie KBC-k = KBC-m
WÓWCZAS	4.2 Transfer banknotów	t	Rodzaj zapasów-u ≠ rodzaj zapasów-v

5.2 Weryfikacja zgodności pomiędzy indywidualnymi transferami banknotów pomiędzy (przyszłymi) KBC (Eurosystemu) (kontrola zalecana)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
Σ	4.2 Transfer banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, „od KBC”-k, jakość-n, „do rodzaju zapasów”-p
=			
	4.3 Odbiór banknotów	t	Seria/odmiana-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, „od KBC”-k, jakość-n, „do rodzaju zapasów”-p

— Banknoty dostarczone przez KBC lub przyszły KBC Eurosystemu powinny być równe banknotom otrzymanym przez inny KBC lub inny przyszły KBC Eurosystemu.

6. Kontrole poprawności dotyczące monet

6.1 Zmiany krajowej emisji netto monet (kontrola zalecana)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
	1.1 Krajowa emisja netto monet przeznaczonych do obiegu	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
=			
	1.1 Krajowa emisja netto monet przeznaczonych do obiegu	t-1	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
+ Σ	3.1 Monety wyemitowane do społeczeństwa	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
- Σ	3.2 Monety wycofane ze społeczeństwa	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

- Niniejsza kontrola poprawności jest stosowana od drugiego okresu sprawozdawczego, w którym KBC przekazuje dane systemu CIS 2 do EBC.
- Jeżeli nowa seria lub denominacja uzyskuje walor prawnego środka płatniczego, poniższe kontrola jest stosowana od pierwszego okresu sprawozdawczego, w którym dana seria lub denominacja uzyskuje walor prawnego środka płatniczego. Krajowa emisja netto dla poprzedniego okresu sprawozdawczego (t-1) wynosi w takim przypadku zero.

6.2 Weryfikacja zgodności zapasów monet (kontrola obowiązkowa)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
Σ	2.1 Zapasy monet	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k
≥			
	5.1 Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu w posiadaniu podmiotów emitujących monety	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k

- System CIS 2 gromadzi dane dotyczące zapasów monet (pozycja danych 2.1) niezależnie od tego, czy zostały one zapisane w dobro prawnym emitentem, czy też nie. Całość zapasów dla wszystkich podmiotów emitujących monety, które są fizycznie w ich posiadaniu na obszarze uczestniczącego państwa członkowskiego, musi być większa lub równa zapasom zapisanym w dobro prawnego emitenta tego państwa członkowskiego lub prawnego emitenta innego uczestniczącego państwa członkowskiego.

6.3 Porównanie ogółu monet zapisanych w dobro z zapasami KBC zapisanymi w dobro (kontrola obowiązkowa)

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Inne szczegóły
Σ	5.1 Zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu w posiadaniu podmiotów emitujących monety	t	Sprawozdający KBC-k Z uwagi na to, że pozycja danych 5.1 jest przekazywana w postaci kwot, poszczególne wielkości są pomnażane przez ich wartość nominalną.
+	5.3 Wartość zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich w posiadaniu instytucji emitujących monety	t	Sprawozdający KBC-k

Operatory	Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Inne szczegóły
-----------	-------------------------------	----------------------	----------------

≥

	6.3 Wartość zapasów zapisanych w dobro prawnemu emitentowi przez KBC	t	Sprawozdający KBC-k
--	--	---	---------------------

6.4 Sprawdzanie monet (kontrola obowiązkowa)

Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
3.4 Monety oznaczone jako nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, podmiot-m

≤

3.3 Sprawdzone monety	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, podmiot-m
-----------------------	---	--

6.5 Kontrola nadwyżek i niedoborów (kontrola obowiązkowa)

Warunki	Nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
JEŻELI	6.1 Nadwyżka monet	t	Denominacja-j, sprawozdający KBC-k

> 0

WÓWCZAS	6.2 Niedobór monet	t	Denominacja-j, sprawozdający KBC-k
---------	--------------------	---	------------------------------------

Musi wynosić 0 lub brak wpisu

6.6 Weryfikacja zgodności indywidualnych transferów monet pomiędzy (przyszłymi) uczestniczącymi państwami członkowskimi (kontrola zalecana)

Liczba i nazwa pozycji danych	Okresy sprawozdawcze	Podział oraz sprawozdający KBC
4.1 Transfer monet przeznaczonych do obiegu	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-k, „do państwa członkowskiego”-m

=

4.2 Odbiór monet przeznaczonych do obiegu	t	Seria-i, denominacja-j, sprawozdający KBC-m, „od państwa członkowskiego”-k
---	---	--

- Monety dostarczone przez (przyszłe) uczestniczące państwo członkowskie powinny być równe monetom otrzymanym przez inne (przyszłe) uczestniczące państwo członkowskie.

GLOSARIUSZ

Glosariusz zawiera definicje terminów technicznych zawartych w załącznikach do niniejszych wytycznych.

„Banknoty nadające się do obiegu”: oznaczają (i) banknoty euro, które zostały zwrócone do KBC i które nadają się do obiegu zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym przetwarzania banknotów przez KBC; lub (ii) banknoty euro, które zostały zwrócone do instytucji kredytowych, w tym banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie oraz banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze, i które nadają się do obiegu zgodnie z minimalnym standardami dla sortowania banknotów zawartymi w BRF.

„Banknoty nienadające się do obiegu ze względu na stopień zużycia”: oznaczają (i) banknoty euro, które zostały zwrócone do KBC, ale które nie nadają się do obiegu ze względu na stopień zużycia zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym sprawdzania banknotów przez KBC; lub (ii) banknoty euro, które zostały zwrócone do instytucji kredytowych, w tym do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie oraz do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze, ale które nie nadają się do obiegu ze względu na stopień zużycia zgodnie z minimalnymi standardami sortowania banknotów zawartymi w BRF.

„Banknoty w obiegu”: oznaczają wszystkie banknoty euro wyemitowane przez Eurosystem oraz wprowadzone do obiegu przez KBC w określonym czasie; na potrzeby niniejszych wytycznych oznacza to również banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie oraz banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze. Jest to równe zagregowanej krajowej emisji netto banknotów euro. Należy podkreślić, że pojęcie „banknotów w obiegu” nie jest stosowane na poziomie krajowym, ponieważ nie można określić, czy banknoty wprowadzone do obiegu w jednym państwie członkowskim znajdują się w obiegu w tym państwie członkowskim lub czy nie zostały wycofane z obiegu do innego KBC, banku prowadzącego system banknotów na zlecenie lub banku prowadzącego poszerzone depozyty powiernicze.

„Centrum gotówki”: oznacza centralny zabezpieczony obiekt, w którym banknoty i/lub monety euro podlegają obsłudze po przetransportowaniu z innych miejsc.

„Denominacja”: oznacza wartość nominalną banknotu lub monety euro, określoną dla banknotów w decyzji EBC/2003/4 lub w późniejszym akcie prawnym EBC, a dla monet w rozporządzeniu Rady (WE) nr 975/1998 lub w późniejszym akcie prawa wspólnotowego.

„Krajowa emisja brutto”: w odniesieniu do monet euro oznacza monety euro przeznaczone do obiegu lub kolekcjonerskie monety euro, które zostały wyemitowane przez emitenta prawnego w uczestniczącym państwie członkowskim (tzn. monety, których wartość nominalna została zapisana w dobro na rachunku emitenta prawnego), niezależnie od tego, czy monety te znajdują się w posiadaniu KBC, przyszłego KBC Eurosystemu, podmiotu trzeci emitującego monety lub społeczeństwa.

Dla monet przeznaczonych do obiegu, krajowa emisja brutto = krajowa emisja netto monet przeznaczonych do obiegu (pozycja danych 1.1.) + zapisane w dobro zapasy monet przeznaczonych do obiegu przetrzymywanych przez podmioty emitujące monety (pozycja danych 5.1) + transfery monet przeznaczonych do obiegu od chwili ich wprowadzenia (zbiorcza pozycja danych 4.1) — wpływy monet przeznaczonych do obiegu od chwili ich wprowadzenia (zbiorcza pozycja danych 4.2).

Dla monet kolekcjonerskich, krajowa emisja brutto = krajowa emisja monet kolekcjonerskich (wartość) (pozycja danych 1.3) + wartość zapisanych w dobro monet kolekcjonerskich przetrzymywanych przez podmioty emitujące monety (pozycja danych 5.3).

„Krajowa emisja netto banknotów”: oznacza wielkość wyemitowanych i wprowadzonych do obiegu banknotów euro przez pojedynczy KBC w określonym czasie (np. na koniec okresu sprawozdawczego), włączając w to wszystkie banknoty euro wprowadzone do obiegu przez wszystkie krajowe banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie oraz wszystkie krajowe banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze zarządzane przez dany KBC. Banknoty przekazane do innych KBC lub przyszłych KBC Eurosystemu są wyłączone. Krajowa emisja netto banknotów może zostać obliczona przy zastosowaniu albo (i) metody zapasów, która wykorzystuje tylko dane dotyczące zapasów odnoszące się do określonego momentu w czasie; lub (ii) metody przepływów, która agreguje dane dotyczące przepływów od daty wprowadzenia banknotów do określonego momentu w czasie (np. na koniec okresu sprawozdawczego).

Metoda zapasów: krajowa emisja netto = banknoty wytworzone (pozycja danych 1.1) — zapasy banknotów wytworzonych (pozycje danych 2.1 do 2.15) — zniszczone banknoty wytworzone (pozycje danych 1.2 oraz 1.3).

Metoda przepływów: krajowa emisja netto = banknoty wytworzone wyemitowane przez KBC (w tym banknoty wprowadzone do obiegu przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie oraz banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze) od ich wprowadzenia (zbiorcze pozycje danych 3.1, 3.9 oraz 3.14).

„Monety kolekcjonerskie”: oznaczają monety euro stanowiące prawny środek płatniczy tylko w uczestniczącym państwie członkowskim ich emisji i które nie są przeznaczone do obiegu. Ich wartość nominalna, wizerunek, wielkość oraz waga różnią się od monet euro znajdujących się w obiegu i mogą przez to zostać łatwo odróżnione od monet euro znajdujących się w obiegu. Monety kolekcjonerskie oznaczają również monety wykonane z metali szlachetnych ⁽¹⁾.

„Monety przeznaczone do obiegu”: oznaczają monety euro oznaczone jako będące prawnym środkiem płatniczym na terenie strefy euro zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 975/98 z dnia 3 maja 1998 r. w sprawie nominalów i parametrów technicznych monet euro przeznaczonych do obiegu ⁽²⁾ (tzn. dla pierwszej serii monet euro wprowadzonej do obiegu w dniu 1 stycznia 2002 r. 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR, oraz 2 EUR). Monety euro przeznaczone do obiegu obejmują monety o specjalnym wykończeniu lub jakości i/lub opakowaniu oraz monety pamiątkowe przeznaczone do obiegu. Te ostatnie z reguły upamiętniają wydarzenie lub osobę i są emitowane według wartości nominalnej przez oznaczony czas i w oznaczonej wysokości.

⁽¹⁾ Monety sprzedawane w charakterze inwestycji w metale szlachetne nazywane są bulionem (*bulion coins*) lub monetami inwestycyjnymi (*investment coins*). Z reguły są one wybijane w zależności od poziomu zapotrzebowania na rynku i nie wyróżniają się one szczególnym wykończeniem lub jakością. Monety takie są wyceniane zgodnie z aktualną ceną rynkową dla metalu, z którego się składają, powiększonego o niewielkie koszty wybicia, które obejmują koszty produkcji, koszty promocji oraz nieznaczny zysk.

⁽²⁾ Dz.U. L 139 z 11. 5.1998, s. 6.

„Monety w obiegu”: oznaczają zagregowaną krajową emisję netto monet euro przeznaczonych do obiegu (pozycja danych 1.1). Należy podkreślić, że pojęcie „monet w obiegu” nie jest stosowane na poziomie krajowym, ponieważ nie można określić, czy banknoty wprowadzone do obiegu w uczestniczącym państwie członkowskim znajdują się tam w obiegu oraz czy nie zostały wycofane z obiegu do podmiotów emitujących monety w innym uczestniczącym państwie członkowskim. Kolekcjonerskie monety euro nie są uwzględniane, gdyż monety takie stanowią prawny środek płatniczy tylko w państwie członkowskim ich emisji.

„Monety wytworzone”: oznaczają monety euro przeznaczone do obiegu, które zostały: (i) wyprodukowane przez mennice z odpowiednią stroną narodową; (ii) dostarczone do podmiotów emitujących monety w uczestniczącym państwie członkowskim; oraz (iii) zarejestrowane w systemie obsługi gotówki w danego podmiotu emitującego monety. Odpowiednio znajduje to również zastosowanie dla kolekcjonerskich monet euro.

„Niesprawdzone banknoty”: oznaczają (i) banknoty euro, które zostały zwrócone do KBC, ale których jakość i autentyczność nie zostały sprawdzone zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym sprawdzania banknotów przez KBC; lub (ii) banknoty euro, które zostały zwrócone do instytucji kredytowych, w tym do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie oraz do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze, ale których jakość i autentyczność nie zostały sprawdzone zgodnie z BRF.

„Nowe banknoty”: oznaczają banknoty euro, które jeszcze nie zostały wprowadzone do obiegu przez KBC, banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie lub banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze, lub objęte zaopatrzeniem wstępnym przez przyszłe KBC Eurosystemu.

„Odmiana banknotu”: w ramach serii banknotów oznacza podserię składającą się z jednego lub więcej nominałów banknotu euro zawierającego ulepszone elementy bezpieczeństwa i/lub zmieniony wygląd.

„Podmioty emitujące monety”: oznaczają każdą osobę, której krajowy emitent monet euro powierzył zadanie wprowadzenia monet euro do obiegu, lub samego emitenta. Podmioty emitujące monety mogą obejmować KBC, mennice, skarbiec, wyznaczone agencje publiczne oraz wyznaczone agencje prywatne. Te podmioty emitujące monety, z wyjątkiem KBC, są również określane jako „podmioty trzecie emitujące monety”.

„Program poszerzonych depozytów powierniczych” (*extended custodial inventory*, ECI) lub **„program ECI”**: oznacza program składający się z postanowień umownych pomiędzy EBC, KBC a indywidualną instytucją kredytową („bank prowadzący poszerzone depozyty powiernicze”), na podstawie których KBC (i) dostarcza bankowi prowadzącemu poszerzone depozyty powiernicze banknoty euro, które są przez niego przechowywane w depozycie poza Europą w celu wprowadzenia ich do obiegu; oraz (ii) uznaje rachunki banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze o banknoty, które zostają zdeponowane przez ich klientów, sprawdzone co do autentyczności i zdolności obiegowej, przechowywane w depozycie oraz o których zawiadomiono EBC. Banknoty przechowywane w depozycie przez banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze, w tym banknoty będące w przewozie pomiędzy KBC a bankami prowadzącymi poszerzone depozyty powiernicze, są w pełni objęte zabezpieczeniem do chwili ich wprowadzenia do obiegu przez banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze lub zwrócone do KBC. Banknoty przetransportowane z KBC do banków prowadzących poszerzone depozyty powiernicze stanowią część wytworzonych banknotów KBC (pozycja danych 1.1). Banknoty przechowywane w depozycie przez banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze nie stanowią części krajowej emisji banknotów netto KBC.

„Seria banknotów”: oznacza liczbę nominałów banknotów euro określoną jako seria w decyzji EBC/2003/4 z dnia 20 marca 2003 r. w sprawie nominałów, parametrów, reprodukcji, wymiany i wycofania banknotów euro⁽¹⁾ lub w późniejszym akcie prawnym EBC (tzn. pierwsza seria banknotów euro wprowadzona do obiegu w dniu 1 stycznia 2002 r. składa się z nominałów 5 EUR, 10 EUR, 20 EUR, 50 EUR, 100 EUR, 200 EUR oraz 500 EUR), przy czym banknoty euro, które posiadają zmienioną specyfikację techniczną lub zmieniony wygląd (np. odmienny podpis dla każdego Prezesa EBC), stanowią nową serię banknotów, tylko jeśli w ten sposób stanowi nowelizacja do decyzji EBC/2003/4 lub inny akt prawny EBC.

„Seria monet”: oznacza liczbę nominałów monet euro określoną jako seria w rozporządzeniu (WE) nr 975/98 lub w późniejszym akcie prawa wspólnotowego (tzn. pierwsza seria monet euro wprowadzona do obiegu w dniu 1 stycznia 2002 r. składa się z nominałów 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR oraz 2 EUR), przy czym monety euro, które posiadają zmienioną specyfikację techniczną lub zmieniony wygląd (np. zmiany w mapie Europy na wspólnej stronie), stanowią nową serię monet, tylko jeśli tak stanowi nowelizacja do rozporządzenia (WE) nr 987/98 lub inny akt prawa wspólnotowego.

„Społeczeństwo”: w odniesieniu do emisji monet euro oznacza wszystkie podmioty oraz członków społeczeństwa innych niż podmioty emitujące monety w (przyszłym) uczestniczącym państwie członkowskim.

„Strategiczne Zapasy Eurosystemu” (*Eurosystem Strategic Stock*, ESS): oznaczają zapasy nowych i nadających się do obiegu banknotów euro przechowywanych przez określone KBC w celu pokrycia zapotrzebowania na banknoty euro, które nie może zostać pokryte z zapasów logistycznych⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 78 z 25.3.2003, s. 16.

⁽²⁾ Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym zarządzania zapasami banknotów.

„**System banknotów na zlecenie**” (*notes-held-to-order scheme*) lub „**system NHTO**”: oznacza system składający się z indywidualnych postanowień umownych pomiędzy KBC a daną instytucją kredytową („banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie”) w uczestniczącym państwie członkowskim danego KBC, na podstawie których KBC (i) dostarcza do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie banknoty euro, które są przechowywane przez nie w depozycie na ich terenie w celu wprowadzenia ich do obrotu; oraz (ii) uznaje rachunki banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie o banknoty, które zostają zdeponowane przez ich klientów, sprawdzone co do autentyczności i zdolności obiegowej, przetrzymywane w depozycie oraz o których zawiadomiono KBC. Banknoty przetransportowane z KBC do banków prowadzących systemy banknotów na zlecenie stanowią część wytworzonych banknotów KBC (pozycja danych 1.1). Banknoty przetrzymywane w depozycie przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie nie stanowią części krajowej emisji banknotów netto KBC.

„**Zapasy logistyczne**”: oznaczają ogół zapasów wszystkich nowych i nadających się do obiegu banknotów euro, które nie stanowią strategicznych zapasów Eurosystemu, przechowywane przez KBC oraz dla celów niniejszych wytycznych przez banki prowadzące systemy banknotów na zlecenie oraz banki prowadzące poszerzone depozyty powiernicze⁽¹⁾.

„**Zestaw startowy**”: oznacza paczkę zawierającą określoną liczbę monet euro przeznaczonych do obiegu o różnych nominałach, określonych przez właściwe władze krajowe, w celu zaopatrzenia wtórnego społeczeństwa w przyszłym uczestniczącym państwie członkowskim.

(¹) Zgodnie z odrębnym aktem prawnym EBC dotyczącym zarządzania zapasami banknotów.

NOTA DO CZYTELNIKA

Instytucje postanowiły zaprzestać umieszczania w swoich tekstach wzmianek o ostatnich zmianach cytowanych aktów.

O ile nie określono inaczej, akty, do których następują odesłania w opublikowanych tekstach, są aktami obecnie obowiązującymi.