

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 346

Anul 51

Ediția în limba română

Legislație

23 decembrie 2008

Cuprins

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

DECIZII

Comisie

2008/948/CE:

- ★ **Decizia Comisiei din 23 iulie 2008 Germania: DHL și aeroportul Leipzig Halle Măsura C 48/06 (ex N 227/06) [notificată cu numărul C(2008) 3512] ⁽¹⁾** 1

2008/949/CE:

- ★ **Decizia Comisiei din 6 noiembrie 2008 de adoptare a unui program comunitar multianual în temeiul Regulamentului (CE) nr. 199/2008 al Consiliului privind instituirea unui cadru comunitar pentru colectarea, gestionarea și utilizarea datelor din sectorul pescuitului și sprijinirea consultanței științifice cu privire la politica comună în domeniul pescuitului** 37

ORIENTĂRI

Banca Centrală Europeană

2008/950/CE:

- ★ **Orientarea Băncii Centrale Europene din 11 septembrie 2008 privind colectarea datelor referitoare la euro și funcționarea Sistemului de informații privind numerarul 2 (BCE/2008/8)** 89

Aviz cititorilor (A se vedea coperta a treia)

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

Preț: 26 EUR

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

II

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

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 23 iulie 2008

Germania: DHL și aeroportul Leipzig Halle

Măsura C 48/06 (ex N 227/06)

[notificată cu numărul C(2008) 3512]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/948/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

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

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

după ce a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior ⁽¹⁾ și având în vedere aceste observații,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) La 5 aprilie 2006, autoritățile germane au notificat acordurile privind înființarea nodului european aerian DHL Group în cadrul aeroportului Leipzig-Halle (LEJ). La 27 aprilie 2006, Comisia a solicitat mai multe informații la care Germania a răspuns la 24 iulie 2006. Întrunirile dintre serviciile Comisiei, Aeroportul, DHL și autoritățile germane au avut loc la 26 iulie și 21 august 2006.

(2) Prin scrisoarea din 23 noiembrie 2006, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura stabilită la articolul 88 alineatul (2) din tratat privind aceste măsuri. La 12 decembrie 2006, Germania

a solicitat o prelungire a termenului limită de răspuns, solicitare acceptată de Comisie. Germania a transmis observațiile sale la 23 februarie 2007.

(3) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.

(4) Comisia a primit observații pe această temă de la părțile interesate. Aceasta a transmis observațiile sale Germaniei prin scrisoarea din 16 mai 2007. Germaniei i s-a oferit posibilitatea de a răspunde la acestea în termen de o lună. Comisia a primit observațiile Germaniei prin scrisoarea din 13 iunie 2007.

(5) La cererea autorităților germane, la 18 iunie 2007 și la 25 septembrie 2007 a avut loc o întrunire. Aceste întruniri au fost urmate de transmiterea de informații suplimentare, la solicitarea Comisiei, la 19 octombrie 2007 și 18 decembrie 2007.

(6) Germania a transmis Comisiei informații suplimentare prin scrisorile date 7 decembrie 2007, 17 martie 2008 și 9 aprilie 2008.

⁽¹⁾ JO C 48 din 2.3.2007, p. 7.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol 1.

2. DESCRIERE DETALIATĂ A FAPTELOR

2.1. Părțile

2.1.1. Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Flughafen Leipzig/Halle GmbH (denumită în continuare aeroportul Leipzig) este o filială a Mitteldeutsche Flughafen AG (denumită în continuare MFAG). MFAG deține 94 % din aeroportul Leipzig. Acțiunile rămase sunt deținute de Land Sachsen și comunitățile Delitzsch, Leipziger Land și Schkeuditz. Acționariatul MFAG este după cum urmează: 73 % Land Sachsen, 14 % Land Sachsen-Anhalt, 6 % Stadt Dresden, 5 % Stadt Halle, 2 % Stadt Leipzig. Nu există acționari privați.

2.1.2. DHL

- (8) DHL (proprietatea Deutsche Post AG) este unul dintre cei mai mari operatori de curierat rapid din lume, cu o cifră de afaceri de 18,2 miliarde EUR în 2005. Nodul său european aerian este în prezent situat pe aeroportul din Bruxelles (BRU). În urma problemelor întâmpinate în ceea ce privește reglementarea permisiunilor pentru zborurile pe timp de noapte, DHL a negociat cu mai multe aeroporturi pentru a găsi un nou amplasament pentru nodul său european de transport aerian. Lista scurtă a inclus Leipzig, Bruxelles și Vatry (XCR) (Franța). În cele din urmă, DHL a decis să transfere nodul său european aerian la Leipzig până în 2008.
- (9) Trebuie amintit faptul că investiția DHL a făcut obiectul unei decizii anterioare privind ajutorul de stat (nr. 608/2003). La 20 aprilie 2004, Comisia a aprobat intensitatea maximă a ajutorului regional de 28 % pentru investițiile DHL în cadrul aeroportului în conformitate cu normele Cadrului multisectorial 1998 ⁽³⁾. Land Sachsen a acordat DHL un ajutor în valoare de 70,8 milioane EUR. La 2 iulie 2007, Comisia a adoptat o decizie parțial pozitivă, parțial negativă și aprobat o sumă de 1,58 milioane EUR sub formă de ajutor pentru formare acordat DHL de Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt pentru operațiunile acesteia pe aeroportul Leipzig ⁽⁴⁾.

2.2. Măsuri în curs de investigație

- (10) Decizia de deschidere a investigat următoarele trei măsuri:
- (a) aporturi de capital în valoare de aproximativ 350 milioane EUR la aeroportul Leipzig pentru finanțarea construcției noii piste de sud;

(b) acordul-cadru dintre aeroportul Leipzig, societatea sa mamă Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG) și DHL, care obligă aeroportul să construiască noua pistă de sud și să ofere alte asigurări pe întreaga durată de [...] (*) ani a contractului, printre altele acces aerian continuu 24 de ore din 24, 7 zile din 7 la pista de sud;

(c) scrisoarea de clasare transmisă de Land Sachsen în favoarea aeroportului Leipzig și DHL, care garantează că Land Sachsen va despăgubi DHL pentru daune de până la [...] EUR în cazul în care DHL nu va mai putea funcționa, după cum era prevăzut, în cadrul aeroportului (de exemplu, dacă zborurile pe timp de noapte vor fi interzise de autoritățile de reglementare).

2.2.1. Aporturi de capital

- (11) Conform informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, investițiile planificate care implică noua pistă de sud vor fi finanțate printr-un amestec de aporturi de fonduri proprii și datorii pe termen lung ale acționarilor.
- (12) La deschiderea procedurii de investigație, Comisia a calculat că construcția noii piste de sud ar trebui finanțată prin aporturi de capital de stat în valoare de aproximativ 350 milioane EUR.

2.2.2. Acordul-cadru

- (13) Aceasta este una dintre cele două măsuri anunțate de Germania din motive de securitate juridică; Germania susține că aceste două măsuri nu constituie ajutor de stat în favoarea DHL deoarece autoritățile publice se bazează pe principiul investitorului în economia de piață. Acordul-cadru stabilește responsabilitățile aeroportului Leipzig și MFAG înaintea construirii și exploatării noului nod aerian și ulterior pentru exploatarea acestuia. Acordul-cadru include, de asemenea, alte acorduri privind condițiile de exploatare, taxele de aeroport și închirierea de terenuri.

2.2.2.1. Garanția pentru funcționarea 24 de ore din 24, 7 zile din 7 a aeroportului

- (14) Conform contractului-cadru (semnat la 21 septembrie 2005), aeroportul Leipzig și MFAG trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
- (a) înainte de darea în exploatare a noului nod aerian la 1 octombrie 2007, aeroportul Leipzig trebuie să finalizeze construcția pistei de sud și să se asigure că este posibilă funcționarea aeroportului 24 de ore din 24, 7 zile din 7. Dacă aeroportul Leipzig nu poate îndeplini condițiile anterior deschiderii noului nod aerian, acesta și MFAG pot fi obligate la plata de despăgubiri în valoare de cel mult [...] EUR (conform secțiunii 5 din acordul-cadru);

⁽³⁾ Cadrul multisectorial 1998 privind ajutorul regional pentru proiecte mari de investiții (JO C 107, 7.4.1998, p. 7).

⁽⁴⁾ Ajutor de stat C 18/07 (ex N 874/06) — Ajutor pentru formare acordat DHL în cadrul Leipzig-Halle, Germania) neraportate încă în JO.

(*) Secret comercial.

(b) după deschiderea noului nod aerian, aeroportul Leipzig trebuie să asigure în continuare funcționarea aeroportului 24 de ore din 24, 7 zile din 7 și să furnizeze capacități suficiente pentru asigurarea operațiunilor DHL, astfel cum s-a convenit în condițiile de exploatare, pe următorii [...] ani. Dacă aeroportul Leipzig nu poate îndeplini condițiile ulterioare deschiderii noului nod aerian, acesta și MFAG sunt obligate la plata unor despăgubiri pentru totalitatea daunelor și pierderilor contractate de DHL. Dacă operațiunile DHL sunt limitate, aceasta va avea, de asemenea, dreptul de rezilia contractul și de a primi despăgubiri pentru toate costurile directe și indirecte de transfer pe un aeroport alternativ (conform secțiunilor 8 și 9 din acordul-cadru). Aeroportul Leipzig și MFAG au astfel o obligație nelimitată de a despăgubi DHL pentru orice pierderi sau daune contractate — indiferent dacă acestea au fost provocate de evenimente dependente sau independente de controlul aeroportului Leipzig. Germania consideră că în cazul în care autoritățile de reglementare ar interzice zburile pe timp de noapte iar DHL ar trebui să se transfere pe un alt aeroport, aeroportul Leipzig ar putea fi obligat la plata unor despăgubiri în valoare de până la [...] EUR.

2.2.2.2. Regimul taxelor de aeroport

- (15) Taxele de aeroport vor fi principala sursă de venit pentru finanțarea noii piste de sud. Se estimează că DHL va plăti aproximativ [...] EUR în 2008, primul an complet de funcționare a noului nod aerian. Asupra taxelor de aeroport s-a convenit într-un contract separat, anexat la acordul-cadru.
- (16) Toți transportatorii aerieni — fie DHL, fie orice alt transportator — vor avea dreptul la aceleași taxe de aterizare. Valoarea taxelor de aterizare va scădea proporțional cu volumul total de trafic de pe aeroportul Leipzig. Prin urmare, un transportator aerian care realizează doar un număr mic de zboruri va plăti aceeași taxă ca DHL care va fi practic cel mai intens utilizator al aeroportului.

2.2.2.3. Contracte de închiriere

- (17) Aeroportul a încheiat două contracte de închiriere cu Deutsche Post Immobilien GmbH (denumită în continuare DPI) și un contract de închiriere a unei clădiri cu Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co Objekt Leipzig KG (denumită în continuare DPBS) privind anumite construcții de pe aeroport. Ultimele societăți fac parte din grupul Deutsche Post World Net. Acestea vor închiria proprietățile către DHL prin contracte separate.
- (18) Aeroportul Leipzig va construi o platformă care va fi folosită exclusiv de DHL. Costurile de construcție sunt estimate la aproximativ [...] EUR. Aeroportul Leipzig va închiria platforma către DPI în următoarele condiții:

(a) DPI va plăti dobânda pentru finanțarea costurilor terenului și construcției și o amortizare anuală de [...] % din costurile de construcție;

(b) aeroportul Leipzig este obligat să contracteze un credit pentru finanțarea construcției platformei. Prin urmare, aeroportul Leipzig trebuie să solicite oferte de la trei bănci diferite, inclusiv Postbank (care face, de asemenea, parte din grupul Deutsche Post World Net) și să aleagă oferta cea mai favorabilă;

(c) contractul se încheie pe [...] ani. DPI va putea să rezilieze contractul după [...] ani fără un motiv anume sau în cazul în care DHL reziliază acordul-cadru. În cazul în care contractul este reziliat în primii [...] ani, DPI este obligată să plătească chirie pe [...] ani, mai puțin chiria deja plătită.

(19) Al doilea contract de închiriere se referă la alte zone de asistență la sol pe care aeroportul Leipzig le închiriază DPI în aceleași condiții cu cele din contractul de închiriere menționat anterior. Costurile de construcție sunt estimate la aproximativ [...] EUR.

(20) Contractul de închiriere a clădirii se referă la parcela de teren pe care DHL își construiește sediul. Aeroportul Leipzig va închiria clădirea către DPI în următoarele condiții:

(a) DPI va plăti o chirie de [...] EUR pentru [...] m², reprezentând aproximativ [...] EUR pe m²;

(b) această chirie este fixă până la [...], apoi este ajustată cu [...] din modificarea indicelui de preț general.

(21) Contractul de închiriere a platformei și contractul de închiriere a clădirii includ astfel de dispoziții încât DHL să aibă opțiunea de a închiria alte parcele de teren desemnate până la [...]. Aceste opțiuni sunt acordate [...] până la [...]. După care, DHL trebuie să plătească [...] EUR pe m² pentru păstrarea acestei opțiuni. Acest preț al opțiunii va crește până la [...].

(22) Ambele contracte stabilesc că aceste parcele de teren — indiferent dacă DHL își exercită sau nu opțiunea — nu vor fi închiriate concurenților lui DHL. Următoarele societăți sunt specificate în mod explicit: [...] și [...].

2.2.3. Scrisoarea de clasare

- (23) Scrisoarea de clasare garantează viabilitatea financiară a aeroportului Leipzig pe durata acordului-cadru și obligă Land Sachsen să plătească despăgubiri de până la [...] EUR în cazul în care DHL nu mai poate folosi aeroportul conform planurilor. Spre deosebire de acordul-cadru prin care aeroportul Leipzig și MFAG acordă DHL o garanție nelimitată, DHL poate pretinde despăgubiri de cel mult [...] EUR de la Land Sachsen conform scrisorii de clasare. Orice despăgubire care depășește suma de [...] EUR poate fi pretinsă doar de la aeroportul Leipzig și MFAG. În așteptarea aprobării Comisiei, scrisoarea de clasare nu a intrat încă în vigoare.

2.3. Evaluarea inițială de către Comisie

2.3.1. Existența ajutorului

2.3.1.1. Injecția de capital

- (24) În ceea ce privește costurile de construcție ale noii piste de sud, Comisia a fost de opinie că aeroportul Leipzig ar trebui să obțină suficiente venituri din investițiile în noua pistă de sud pentru a-și acoperi (cel puțin) costurile marginale, contribuind în mod corespunzător la costurile fixe ale construcțiilor existente. Totuși, conform planului de afaceri prezentat de autoritățile germane, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că creșterea preconizată a veniturilor din exploatarea noii piste de sud nu va acoperi costurile marginale ale acestuia și deci investiția reprezenta ajutor de stat.

2.3.1.2. Acordul-cadru

- (25) Decizia de deschidere a stabilit că DHL va beneficia de ajutor de stat dacă aeroportul Leipzig îi va oferi mai multe condiții contractuale favorabile decât o întreprindere privată. Un operator de aeroport privat s-ar aștepta să câștige suficiente venituri din investițiile în noua pistă de sud pentru a-și acoperi (cel puțin) costurile marginale și pentru a contribui în mod corespunzător la costurile fixe ale construcțiilor existente, precum și pentru a oferi o remunerație adecvată capitalului utilizat, reflectând în același timp riscurile asumate conform acordului-cadru.
- (26) În decizia de deschidere se susține că creșterea preconizată a veniturilor din exploatarea noii piste de sud nu ar acoperi nici măcar costurile marginale și ar conduce în 2006 la o pierdere de aproximativ [...] EUR (a se vedea punctul 70 din decizia de deschidere). În consecință, aeroportul Leipzig nu ar putea finanța, din propriile venituri, riscurile asumate în acordul-cadru.
- (27) În concluzie, decizia de deschidere a generat serioase îndoieli cu privire la faptul dacă o întreprindere privată
- (a) ar fi acceptat taxe de aeroport și contracte de închiriere care nu finanțează nici măcar costurile marginale ale pistei de sud;
 - (b) și-ar fi asumat angajamentele din acordul-cadru care conduc la o și mai mare diminuare a rentabilității preconizate din exploatarea aeroportului;
 - (c) ar fi încheiat aceste contracte de închiriere care în aparență nu corespund condițiilor de piață locale și limitează oportunitățile de afaceri.

2.3.1.3. Scrisoarea de clasare

- (28) În ceea ce privește scrisoarea de clasare, în decizia de deschidere a Comisiei se afirmă că nu au fost îndeplinite condițiile din Comunicarea Comisiei pentru aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutorul de stat sub formă de garanții ⁽⁵⁾ (denumită în continuare Comunicarea privind garanțiile), care stabilește situațiile în care o garanție nu constituie ajutor de stat. Printre altele, se solicită ca garanția să fie, în principiu, disponibilă în condițiile pieței, de pe piețele financiare fără nicio intervenție din partea statului și ca aceasta să fie plătită la valoarea pieței. Noua Comunicare privind garanțiile ⁽⁶⁾, care a intrat în vigoare la 20 iunie 2008, respectă același principiu și reia această cerință.
- (29) În cazul de față, nu se îndeplinește niciuna dintre cele două condiții: Germania a afirmat că aeroportul Leipzig a încercat, însă nu a fost capabil, să acopere riscurile, abordate în cele din urmă în scrisoarea de clasare, prin instituții financiare private ⁽⁷⁾. Nici DHL, nici aeroportul nu au obligația de a plăti o primă, la valoarea pieței sau în alt mod, pentru riscul asumat de Land Sachsen.

2.3.2. Compatibilitatea ajutorului

2.3.2.1. Compatibilitatea injecției de capital

- (30) În ceea ce privește investiția Land Sachsen în construcția noii piste prin aporturi de capital la aeroportul Leipzig, inițial Comisia a concluzionat că acestea constituiau ajutor de stat. Compatibilitatea acestui ajutor trebuie evaluată în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) din Tratatul CE și cu practica Comisiei, astfel cum a fost consolidată în „Linii directoare comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul acordat transportatorilor aerieni care stabilesc noi rute cu plecare de pe aeroporturile regionale” ⁽⁸⁾ (denumite în continuare „Linii directoare 2005”).

2.3.2.2. Compatibilitatea ajutorului acordat DHL

- (31) Comisia a amintit faptul că investiția DHL în noul nod european aerian de pe aeroportul Leipzig a făcut obiectul unei decizii anterioare privind ajutorul de stat (N 608/03). Comisia a aprobat intensitatea maximă a ajutorului regional de 28 % pentru investițiile DHL în aeroport în conformitate cu normele din Cadrul multisectorial 1998 ⁽⁹⁾, prin care Land Sachsen acorda DHL un ajutor în valoare de 70,8 milioane EUR.

⁽⁵⁾ JO C 71, 11.3.2000, p. 16 (punctul 4.2).

⁽⁶⁾ JO C 155, 20.6.2008, p. 10.

⁽⁷⁾ Afirmația Germaniei, 21 iulie 2006, p. 7.

⁽⁸⁾ JO C 312, 9 decembrie 2005, p. 1.

⁽⁹⁾ Cadrul multisectorial 1998 privind ajutorul regional pentru proiecte mari de investiții (JO C 107, 7.4.1998, p. 7).

(32) Din moment ce Comisia autorizase deja intensitatea maximă a ajutorului regional de 28 % pentru investițiile DHL, orice ajutor suplimentar — care ar fi putut fi acordat DHL conform scrisorii de clasare sau acordului-cadru — nu poate fi considerat compatibil cu piața comună.

3. OBSERVAȚIILE GERMANIEI

3.1. Ajutorul acordat aeroportului privind construirea infrastructurii

3.1.1. Contextul construirii aeroportului Leipzig

(33) Autoritățile germane au afirmat că aeroportul Leipzig a fost inițial construit ca bază militară cu o singură pistă (de nord). În 1960, a fost construită o a doua pistă (de sud) cu cele două piste în formă de V. Alinierea acestei piste de sud a fost decisă pe baza structurii militare a spațiului aerian a GDR. Totuși, acest concept nu a ținut seama de considerente de mediu sau meteorologice: nu oferea condiții favorabile de decolare și aterizare și traiectele de zbor erau direct deasupra zonelor dens populate de la nordul aeroportului Leipzig și sudul aeroportului Halle.

(34) Până în 1980, pista de sud a început să se deterioreze, ceea ce a avut un efect nefavorabil asupra aeroportului. S-au luat măsuri de remediere prin turnarea unei noi suprafețe de beton deasupra pistei. La începutul anilor 1990, a devenit evident faptul că aceste măsuri de reabilitare nu erau adecvate — crăpături în noua suprafață provocate de decolări intense și deformări longitudinale semnificative la ambele capete ale pistei. Denivelarea rezultată a pistei devenise un risc grav pentru siguranță și a necesitat niveluri ridicate de întreținere.

(35) După reunificarea Germaniei, a fost pus în aplicare un plan general de construcție a aeroportului Leipzig ca aeroport civil, ceea ce a presupus viitoarea construire a unui sistem cu două piste ca bază de acțiune. În 1994, s-a creat un Comitet consultativ, în care erau reprezentati Ministerul Transporturilor, Land Sachsen și Land Sachsen-Anhalt, pentru supravegherea construcției infrastructurii aeroportului. Comitetul s-a concentrat asupra necesității de reparare a pistei de sud existente înaintea construirii unei noi piste de nord.

(36) Decizia de a construi un sistem cu două piste paralele a fost luată în 1997. Primul pas în construcția acestui sistem a fost reconstruirea pistei de nord care a început imediat. În această fază, s-au luat măsuri pentru a permite aeroportului să susțină două piste, de exemplu: calea de rulare a fost aliniată și pista de nord a fost nivelată. În 2002 s-au întocmit planuri detaliate de reconstruire a pistei de nord ca un ultim pas în programul de extindere pe termen lung a aeroportului. Acesta presupunea renovarea și realinierea (cu 20 grade) a pistei de sud existente.

(37) Decizia finală asupra specificațiilor pistei de sud renovate a fost luată la 4 noiembrie 2004. Totuși, a reprezentat rezultatul unei proceduri de planificare îndelungate, formale și complexe. La acea dată, erau deja în desfășurare măsuri pregătitoare de construcție, de exemplu analize arheologice preliminare ale terenului, lucrări de realiniere și cumpărarea de terenuri suplimentare.

(38) Construcția aeroportului corespunde, de asemenea, Planului de dezvoltare al Land Sachsen din decembrie 2003, în care se identifică optimizarea sistemului de piste ca obiectiv specific: atât din punct de vedere al lungimii și orientării pistei de sud, cât și din punct de vedere al echipamentelor adecvate pentru manipularea încărcăturilor.

(39) Germania afirmă că până, până la luarea acestor decizii, devenise din ce în ce mai clar faptul că societăți renumite din sectorul transporturilor aeriene de mărfuri considerau aeroportul civil Leipzig/Halle drept un loc atractiv și că pista de sud ar fi fost construită chiar dacă DHL nu ar fi înființat nodul european aerian la Leipzig. De asemenea, aceasta afirmă că încheierea de abia la 21 septembrie 2005 a acordului-cadru între DHL și aeroportul Leipzig este o altă dovadă a faptului că decizia de a reconstrui pista de sud a fost luată independent de intențiile DHL.

3.1.2. Existența ajutorului

(40) Germania contestă afirmația Comisiei că normele privind ajutorul de stat se aplică atât exploatării, cât și construcției infrastructurii aeroportului regional. Aceasta susține că investiția în infrastructură nu este o activitate economică, ci un aspect de politică regională și economică. În acest context, aeroporturile nu ar fi „întreprinderi” în înțelesul articolului 97 alineatul (1) din Tratatul CE. Germania susține că acest lucru este deosebit de important în ceea ce privește aeroporturile regionale care ar depune eforturi să atingă volumul necesar de pasageri pentru a se putea autofinanța.

(41) Germania contestă interpretarea Comisiei privind hotărârea Aéroports de Paris din trei motive. În primul rând, Germania susține că raționamentul instanței nu este că articolul 87 CE trebuie înțeles în lumina articolului 82 CE. În al doilea rând, Germania susține că hotărârea Aéroports de Paris se referă la exploatarea unui aeroport, și nu — precum în cazul Leipzig/Halle — la construirea unei infrastructuri public accesibile. În cele din urmă, conform Germaniei, cauza Aéroports de Paris se referea la un nod internațional aerian a cărui situație economică este complet diferită de cea a unui aeroport regional. Este știut faptul că finanțarea privată nu reprezintă o alternativă viabilă la finanțarea publică pentru finanțarea infrastructurii unui aeroport regional.

- (42) Germania afirmă că construirea pistei de sud ar trebui apreciată mai curând în conformitate cu normele comunitare aplicabile „Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul SEE privind ajutorul de stat în sectorul aviației”⁽¹⁰⁾ (denumite în continuare „Linii directoare 1994”) care stipulează că „Construirea sau extinderea proiectelor de infrastructură (precum aeroporturile ...) reprezintă o măsură generală de politică economică care nu poate fi controlată de Comisie conform normelor tratatului privind ajutoarele de stat”, decât pe baza Liniilor directoare 2005, care supun operatorii de aeroporturi normelor privind ajutorul de stat. Germania susține că (a) aplicarea, în acest caz, a celui din urmă set de Linii directoare încalcă principiul neretroactivității și (b) punctul 85 din Liniile directoare 2005 confirmă că acestea pot fi aplicate de la data publicării în *Jurnalul Oficial* (9 decembrie 2005). Dat fiind faptul că decizia de finanțare a infrastructurii a fost luată înaintea acestei date, Germania susține că trebuie să se aplice vechile linii directoare.
- (43) În plus, o decizie negativă a Comisiei ar încălca principiul așteptării legitime. Un operator de aeroport prudent nu ar fi prevăzut că finanțarea de stat a infrastructurii aeroportului regional ar fi evaluată în conformitate cu normele privind ajutorul de stat. Această evaluare a fost realizată inițial în deciziile Comisiei din 2005 care vizau *aeroporturile regionale germane și aeroportul Antwerp*⁽¹¹⁾, adoptate după decizia de reconstruire a pistei de sud a aeroportului Leipzig/Halle.
- (44) Germania mai precizează că, în Decizia C 27/07 privind *Flughafen Berlin Schönefeld*⁽¹²⁾, Comisia a confirmat că decizia *Aéroports de Paris* se referă doar la administrarea unui nod internațional aerian. Comisia însăși a remarcat în mod explicit în *Flughafen Berlin Schönefeld* că această abordare a fost extinsă la toate tipurile de aeroporturi prin Liniile directoare 2005. Prin urmare, lărgirea domeniului de aplicare al legii privind ajutorul de stat nu este întemeiată pe jurisprudență, ci pe o decizie politică a Comisiei din 2005, care nu poate fi deci aplicată retroactiv.
- (45) În cele din urmă, Germania precizează că nu există niciun beneficiar al ajutorului de stat în cazul în care statul transferă responsabilitatea exploatarei infrastructurii unui alt organism care funcționează exclusiv în scopul administrării infrastructurii.
- (46) Germania afirmă că, în cazul în care acest raționament nu este acceptat, Liniile directoare 2005 prevăd că finanțarea activităților care țin în mod normal de responsabilitățile suverane ale statului nu intră în domeniul de aplicare al normelor privind ajutorul de stat. Acest lucru este valabil și în cazul domeniilor privind siguranța, controlul traficului aerian, poliția, vama, navigația aeriană etc. (a se vedea secțiunea 3.1.4 de mai jos).
- (47) Germania evidențiază faptul că, în conformitate cu noua politică a Comisiei privind ajutorul de stat, operatorul de aerodrom poate fi o întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, prin urmare putând beneficia de ajutor. Totuși, în același timp, prin acordul-cadru operatorul respectiv este considerat „proprietarul infrastructurii” și donatorul ajutorului către DHL. În opinia acesteia, cele două roluri sunt incompatibile.
- ### 3.1.3. Aplicarea principiului investitorului din economia de piață
- (48) Germania susține că acest caz este acoperit de exceptarea din Liniile directoare 1994, făcând astfel inutilă o analiză a faptelor conform principiului investitorului din economia de piață. În cazul în care Comisia ajunge la o concluzie contrară, Germania a realizat următoarea analiză a principiului investitorului din economia de piață, cu trimitere la trei scenarii:
1. *statu quo*;
 2. extinderea fără a avea cunoștință de faptul că DHL va deschide un nod aerian pe aeroportul Leipzig; și
 3. extinderea având cunoștință de faptul că DHL va deschide un nod aerian pe aeroportul Leipzig.
- (49) În acest sens, Germania precizează că testul trebuie aplicat mai curând în cazul de la 9 decembrie 2005, data intrării în vigoare a Liniilor directoare 2005, decât deciziei efective a consiliului de supraveghere din 4 noiembrie 2004. Astfel, Germania susține că testul este dacă un investitor privat ar fi preferat să continue construirea celei de-a doua piste decât să păstreze *statu quo*-ul, având în vedere faptele cunoscute la 9 decembrie 2005.
- (50) Calculele Germaniei, astfel cum sunt prezentate mai jos, se bazează pe calculele Comisiei din deschiderea procedurii și valoarea actualizată a societății la sfârșitul duratei sale de funcționare (2042). S-a făcut o deosebire între investițiile realizate înainte și după 9 decembrie 2005.
- (51) *Statu quo*: aeroportul depinde de cele două piste ale sale însă funcționează în anumite limite: de exemplu, pe pista de sud este în vigoare o restricție de greutate de 30 de tone; traficul maxim orar este limitat la 38-42 decolări și aterizări (adică aproximativ 30 000 anual) și există doar 60 de zone de parcare a aeronavelor.

⁽¹⁰⁾ JO C 350, 10.12.1994, p. 5.

⁽¹¹⁾ Decizia din 19 ianuarie 2005, N 644i/02 — Aeroporturile regionale germane; Decizia din 20 aprilie 2005, N 355/04 — Aeroportul Antwerp.

⁽¹²⁾ Decizia din 10 iulie 2007, C 27/07 — Aeroportul Berlin Schönefeld.

(52) *Extinderea fără a avea cunoștință că DHL va deschide un nod aerian pe aeroportul Leipzig:* Germania precizează că și fără decizia DHL de a înființa un nod aerian la Leipzig, aeroportul trebuia să își mărească capacitatea pentru a face față nivelurilor mai mari ale traficului de mărfuri și zborurilor pe timp de noapte datorită impunerii preconizate de restricții asupra zborurilor pe timp de noapte pe aeroportul Frankfurt/Main. În 2012, de pe aeroportul Frankfurt/Main se așteaptă să fie transferate aproximativ 300 000 de tone transport aerian de mărfuri. Această estimare reprezintă un sfert din volumul total al transportului aerian de mărfuri și nu include transportul de mărfuri pe cursele aeriene de pasageri (care nu vor fi afectate de restricțiile impuse asupra zborurilor pe timp de noapte). În perioada 2013-2018, se așteaptă transferul a încă 100 000 de tone transport aerian de mărfuri datorită altor aeroporturi care ating limitele de capacitate. Începând cu 2019, autoritățile germane estimează o rată a creșterii anuale de 3 %. Acestea precizează că aceasta este o estimare prudentă pe baza unui raport al ProTransAG ⁽¹³⁾ care preconizează rate ale creșterii anuale între 8 și 10 % pe piața serviciilor de curierat rapid.

(53) *Extinderea cu DHL.* În cazul scenariului extinderii cu DHL, efectele relocalizării unui prestator de servicii de curierat rapid pe aeroportul Leipzig/Halle sunt avute în vedere în special din 2008. Se afirmă că scenariul prevăzut „Extinderea cu DHL” este un scenariu prudent; un scenariu relativ realist ar conduce la rezultate mult mai bune. Prin urmare, scenariile extinderii diferă în special în faza de început. Datorită amplasării sediului DHL pe aeroport, există o creștere mult mai rapidă a vânzărilor.

(54) Construirea noii piste de sud se bazează pe aceleași cheltuieli de capital în toate scenariile, indiferent de instalarea DHL cu creșteri timpurii ale cifrei de afaceri. Conform cerințelor de capacitate, în scenariul „Extinderea fără DHL” numai investițiile privind extinderea platformelor de mărfuri nu sunt efectuate până în 2012.

(55) În scopul comparării fluxurilor de plăți care apar la diferite momente de timp, autoritățile germane au aplicat în calculele lor o rată de actualizare de 6,5 % (această rată este ajustată la inflație, rata nominală de actualizare fiind de 7 %). Această rată de actualizare a fost determinată folosind modelul de evaluare a activelor financiare (denumit în continuare: MEAF) și s-a bazat pe următoarele ipoteze:

- (a) rata fără risc de la sfârșitul anului 2005 a obligațiunilor guvernamentale germane de 3,75 %;
- (b) prima de risc a pieței (pe baza riscului volatilității sau variației rentabilității unui portofoliu care reflectă piața globală) de aproximativ 5 % pe baza unei surse de specialitate ⁽¹⁴⁾;
- (c) o versiune „beta” „β” reprezentând relația între riscul pieței și riscul implicat de o anumită investiție. Autoritățile germane și-au întemeiat versiunea beta a aeroporturilor regionale pe raportul publicat de PriceWaterhouseCoopers, care indică 0,65;

⁽¹³⁾ Raportul de expertiză comandat de autoritatea națională competentă ca parte integrantă din procedura de aprobare a planificării.

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

(d) s-a luat în considerare o rată a inflației de aproximativ 0,50 % ⁽¹⁵⁾.

Tabelul 1

Comparație între scenariile „Statu quo”, „Extinderea fără DHL” și „Extinderea cu DHL”

(mii EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3-1)	(3-2)
	Statu quo	Extinderea fără DHL	Extinderea cu DHL	Diferență	Diferență
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri de investiții 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valoare actualizată a societății la sfârșitul duratei sale de funcționare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) În plus, autoritățile germane precizează că scenariul *statu quo* ar trebui modificat pentru a include angajamentele de achiziție și costurile de demolare. Aeroportul a contractat obligații în valoare totală de 108,3 milioane EUR, care ar fi trebuit plătite chiar dacă toate lucrările de construcții ar fi fost oprite. În plus, o revenire la „statu quo” ar fi necesitat lucrări de demolare estimate la aproximativ 100 milioane EUR.

Tabelul 2

Comparație între scenariile „Statu quo” și „Extinderea cu DHL”, având în vedere angajamentele de achiziție și costurile de demolare

(mii EUR)

	(1)	(2)	(2-1)
	Statu quo	Extinderea cu DHL	Diferență
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Costuri de investiții 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Valoare actualizată a societății la sfârșitul duratei sale de funcționare	[...]	[...]	[...]
Angajamente de achiziție	[...]	[...]	[...]
Costuri de demolare	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁵⁾ Factor de scont (rată de scont reală) = [rata dobânzii la un instrument fără risc + (prima de risc a pieței × β)] — rata inflației.

- (57) În plus, prin scrisorile din 9 aprilie 2008, autoritățile germane au informat Comisia că calculele efectuate anterior în contextul principiului economiei de piață includ investiții și costuri de exploatare privind măsurile de securitate și siguranță de ordine publică și care sunt independente de controlul ajutorului de stat. Prin urmare, costurile respective nu trebuie luate în considerare în calculele curente.

Tabelul 3

Comparație între scenariile „Statu quo”, „Extinderea fără DHL” și „Extinderea cu DHL” fără costuri de investiție și exploatare în măsuri de securitate și siguranță

(mii EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Statu quo	Extinderea fără DHL	Extinderea cu DHL
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Costuri de investiții 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Valoare actualizată a societății la sfârșitul duratei sale de funcționare	[...]	[...]	[...]
Suma	[...]	[...]	[...]

3.1.4. Activități necomerciale

- (58) Menținându-și poziția privind faptul că finanțarea extinderii pistei de sud a aeroportului Leipzig/Halle este o măsură economică generală care ca atare nu face, în ansamblu, obiectul controlului ajutorului de stat, autoritățile germane au furnizat Comisiei informații privind investițiile întreprinse în cadrul măsurii examinate care, în opinia acestora, intră în domeniile privind siguranța, controlul traficului aerian, vama, navigația aeriană etc. (a se vedea tabelul de mai jos). Aceste investiții sunt prezentate în detaliu la considerentele 58-59.

Tabelul 4

Investiții în măsuri de securitate și siguranță 2006-2042 în EUR (valori nominale)

(EUR)

Valoarea totală a investițiilor în măsuri de securitate și siguranță 2006-2042	Statu quo	Extinderea fără DHL	Extinderea cu DHL
<i>Siguranța publică</i>		[...]	[...]
Gard	—	[...]	[...]
Gard stradă	—	[...]	[...]
Punct control 2	—	[...]	[...]
Punct control 4	—	[...]	[...]

(EUR)

Valoarea totală a investițiilor în măsuri de securitate și siguranță 2006-2042	Statu quo	Extinderea fără DHL	Extinderea cu DHL
Punct control 1	[...]	[...]	[...]
Sistem de securitate și control	[...]	[...]	[...]
Sistem control acces sud	—	[...]	[...]
Centru de control integrat	[...]	[...]	[...]
Echipament centru de control integrat	[...]	[...]	[...]
Aparatură video sud	—	[...]	[...]
Control veterinar la frontieră	—	[...]	[...]
<i>Stingerea incendiilor</i>		[...]	[...]
Corp de pompieri intermediar sud	—	[...]	[...]
Echipament de salvare și stingere a incendiilor	[...]	[...]	[...]
<i>Siguranță operațională</i>		[...]	[...]
Sursă de alimentare neîntreruptibilă (UPS) platforma 4/5	—	[...]	[...]
Sursă de alimentare neîntreruptibilă (UPS) sud/vest	—	[...]	[...]
Sursă de alimentare neîntreruptibilă (UPS) sud/est	—	[...]	[...]
Stație de transformare	—	[...]	[...]
Rețea de cabluri de înaltă și joasă tensiune pentru serviciu meteorologic german (DWS)	—	[...]	[...]
Rețea de cabluri de înaltă și joasă tensiune pentru controlul traficului aerian german (DWS)	—	[...]	[...]
<i>Lumini de navigație</i>		[...]	[...]
Lumini de navigație pista sud	—	[...]	[...]
Lumini de navigație platforme noi	—	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]

(59) Pe lângă investiții, autoritățile germane atrag atenția Comisiei asupra costurilor ce decurg din cheltuielile de exploatare continuă (costuri de materiale și personal) pentru domeniile relevante. În acest sens, acestea fac trimitere la Liniile directe 2005, conform cărora, în general, „activitățile care intră în mod normal în responsabilitatea statului în exercitarea competențelor sale oficiale în calitate de autoritate publică” nu intră și în domeniul de aplicare a Liniilor directe (conform punctelor 33 și 54 din Liniile directe). Autoritățile germane au dedus din aceste costuri veniturile ce rezultă din cheltuielile de securitate în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Legea privind securitatea aviației (*Luftverkehrsgesetz*, denumită în continuare *LuftSiG*). Aceste venituri se referă la cheltuielile cu controlul pasagerilor pe aeroport.

Tabelul 5

Total costuri și venituri de exploatare privind securitatea și siguranța 2006-2042 în EUR (valori nominale)

(EUR)

Costuri și venituri de exploatare privind securitatea 2006-2042	Statu quo	Extinderea fără DHL	Extinderea cu DHL
(1) Costuri de materiale	[...]	[...]	[...]
(2) Costuri de personal	[...]	[...]	[...]
(3) Amortizare	[...]	[...]	[...]
(4) Alt costuri	[...]	[...]	[...]
(5) Suma costurilor de securitate (1) + (2) + (3) + (4)	[...]	[...]	[...]
(6) Cheltuieli de securitate	[...]	[...]	[...]
(7) Total (5) - (6)	[...]	[...]	[...]

Siguranța publică

(60) Instalațiile de siguranță și măsurile de securitate întreprinse corespund obligațiilor operatorilor de aeroport ce decurg din legislația națională, și anume Legea privind securitatea aviației (*LuftSiG*), precum și din Legea privind traficul aerian (*Luftverkehrsgesetz*, denumită în continuare *LuftVG*) și recomandările Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) privind măsurile de evitare a pericolului pentru aviație la planificarea, construirea și exploatarea aeroporturilor comerciale.

(61) În scopul evitării accesului neautorizat în zona de securitate a aeroportului, toate persoanele, vehiculele și bunurile trebuie să treacă prin puncte de control al accesului, prevăzute cu porți de securitate, raze x și sonde de mână. Un sistem de securitate și control este utilizat pentru a administra și supraveghea accesul în zona de securitate. Centrul de control al securității permite, de asemenea, accesul la sistemul de alarmă în caz de pericol (adică, detectoare de incendiu și centru de tehnologie a construcțiilor etc.) și la sistemul de control al accesului (adică, sistem de alarmă antiefracție, monitorizare video de control etc.). Datorită schimbării alinierii noii piste de sud, a fost necesară reconstruirea unui gard de împrejmuire și, mai mult, construirea a încă două puncte de control al accesului (punctele de control 2 și 4).

(62) În plus, măsurile de securitate enumerate trebuie stabilite de către operator într-un program de siguranță a aviației în înțelesul articolului 5 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 de instituire a unor norme comune în domeniul siguranței aviației civile⁽¹⁶⁾ care trebuie prezentat spre aprobare Agenției pentru Siguranța Aviației. Operatorul unui aeroport comercial are obligația de a adopta măsurile de securitate prevăzute în programul de siguranță a aviației aprobat. Programul de siguranță a aviației al aeroportului Leipzig/Halle a fost aprobat de Departamentul de trafic aerian din cadrul Ministerului Economiei și Muncii al Land Sachsen la 25 octombrie 2007. În scopul îndeplinirii obligațiilor ce decurg din Legea privind securitatea aviației, aeroportul are propriul departament de securitate.

(63) Deoarece aeroportul a decis să permită traficul de mărfuri din țări din afara UE în conformitate cu Directiva 97/78/CE a Consiliului din 18 decembrie 1997 de stabilire a principiilor de bază ale organizării controalelor veterinare pentru produsele care provin din țări terțe și sunt introduse în Comunitate⁽¹⁷⁾, pe aeroport trebuie asigurat un post vamal de inspecție veterinară în scopul manipulării și posibilei depozitări a produselor animale și a animalelor.

Stingerea incendiilor

(64) Aeroportul are obligația, conform legii, de a asigura servicii de salvare și prevenire a incendiilor. Serviciile de salvare și prevenire a incendiilor de pe aeroport sunt una dintre condițiile prealabile în scopul obținerii unei licențe de operare. În scopul respectării regulamentelor aplicabile privind serviciile de salvare și stingere a incendiilor, a fost necesară echiparea noii piste de sud cu propria remiză de pompieri. Aeroportul Leipzig/Halle este deci echipat cu două remize de pompieri⁽¹⁸⁾ amplasate în zonele de nord și respectiv de sud ale aeroportului.

Siguranța operațională/alimentare cu energie electrică redundantă

(65) Aeroportul are obligația de a avea o sursă de alimentare cu energie electrică de rezervă. Datorită cerințelor de reglementare, aceasta poate fi obținută numai cu o sursă de alimentare neîntreruptibilă (UPS). În acest scop, pe pista de sud au fost instalate sisteme UPS dinamice diesel în fiecare dintre cele trei stații de iluminare pentru navigație.

(66) Conform autorităților germane, pentru a asigura alimentarea cu energie electrică, inclusiv capacitatea în materie de redundanță și pentru a crea capacități pentru înființarea viitorului nod aerian pe aeroportul Leipzig/Halle, a devenit necesară extinderea sistemului de alimentare cu energie electrică. În acest scop, s-a planificat construirea unei stații de transformatoare cu un cost de 5 milioane EUR.

⁽¹⁶⁾ JO L 355, 30.12.2002, p. 1.

⁽¹⁷⁾ JO L 24, 30.1.1998, p. 9.

⁽¹⁸⁾ Ambele remize de pompieri au aceleași dotări tehnice; o investiție pentru înlocuirea acestora este necesară după 15 ani.

(67) De asemenea, aeroportul a contractat cheltuieli (și anume, rețea de cabluri de înaltă și joasă tensiune) privind noua orientare a pistei de sud în raport cu obligațiile sale în conformitate cu regulamentele privind controlul traficului aerian [alineatul (27) litera (d) LuftVG] și în raport cu obligațiile sale privind serviciul meteorologic german [alineatul (27) litera (f) LuftVG].

Iluminarea pentru navigație

(68) Normele privind iluminarea pentru navigație sunt stabilite în anexa 14 ⁽¹⁹⁾ la OACI. În Germania, „Principiile generale ale Federației și Länder privind marcarea și iluminarea pentru navigație a aeroporturilor cu zbor instrumental” (*Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr*) aplică aceste norme. Aeroportul a contractat cheltuieli aferente sistemelor de iluminare pentru navigație care trebuiau instalate pe noua pistă.

(69) Conform autorităților germane, construcția planificată de platforme suplimentare după 2010 va necesita asigurarea unor sisteme de iluminare pentru navigație corespunzătoare zonelor cu platforme. Acestea adaugă faptul că trebuie luate în considerare cheltuielile de funcționare (conform tabelului 4 de mai sus.)

3.1.5. Compatibilitatea ajutorului

(70) În cazul în care Comisia consideră că investiția reprezintă ajutor de stat, Germania dorește să evidențieze faptul că investițiile constau în „ajutor existent” în înțelesul Regulamentului nr. 659/1999 ⁽²⁰⁾, fiind „ajutorul considerat ajutor existent deoarece se poate dovedi că, în momentul punerii în aplicare, nu reprezenta un ajutor și că a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției pieței comune”.

(71) De asemenea, Germania susține că reconstruirea pistei de sud era în interesul general în înțelesul articolului 87 alineatul (3) din Tratatul CE și oferă câteva argumente în acest sens. Germania afirmă că construcția noii piste de sud va crește integrarea sistemelor de transport naționale și internaționale și va aduce beneficii regiunii. Societăți internaționale care folosesc servicii de curierat rapid pentru a-și distribui produsele s-au stabilit în regiunea Halle/Leipzig. Nodul aerian de marfă a atras deja în regiune mai multe societăți active pe plan internațional, care continuă să creeze atât de necesare locuri de muncă. Centrul de transport aerian de mărfuri generează un climat care poate genera afaceri și investiții iar acestea, la rândul lor, au un efect pozitiv asupra ocupării forței de muncă. Germania face trimitere la o analiză a prof. dr. Juenemann care preconizează că doar nodul aerian DHL de pe Leipzig/Halle va crea singur, în mod direct, locuri de muncă pentru aproximativ 3 500 de persoane și, în mod indirect, pentru aproximativ 7 000 la finalizarea aeroportului în 2008. Majoritatea acestor locuri de muncă vor fi rezultatul localizării societăților specializate în zonă datorită centrului de transport aerian.

(72) Noua aliniere a pistei de sud are și avantaje pentru mediu. Se evită ca pe viitor zonele dens populate de la nord de Leipzig și de la sud de Halle să devină supraaglomerate. O zonă a Leipzig, situată în apropierea aeroportului și la capătul pistei de sud inițiale, a fost în special afectată de zgomot. Din cauză că traiectoriile de decolare și apropiere a fiecărei piste erau aliniate diferit, aici se concentra poluarea fonică provocată de aeronave. În plus, se afirmă că prin noua aliniere a pistei de sud se va minimaliza poluarea mediului în conurbația dens populată Leipzig/Halle.

(73) În plus, fosta pistă de sud nu era orientată într-o direcție care să asigure condiții meteorologice favorabile pentru decolare și aterizare. Direcția cea mai obișnuită și predominantă a vântului, măsurată în cursul anului și în luni separate, este sud-vest. Prin urmare, există o diferență de aproximativ 20 de grade între alinierea fostei piste de sud și direcția predominantă a vântului. Acest lucru poate să fie dezavantajos în ceea ce privește componentele transversale perturbatoare ale vântului. Noua aliniere îndeplinește cerințele meteorologice, făcând înaintea de toate posibile operațiunile de zbor cu instrumente (pe orice vreme), fapt imposibil anterior. O distanța mai mare de 200 de metri între piste permite un trafic aerian independent.

(74) Autoritățile germane afirmă că toate deciziile privind planificarea aeroportului au fost luate având în vedere cererea pe termen lung și avantajele specifice ale aeroportului, concentrându-se din ce în ce mai mult pe transportul de mărfuri. Primul din aceste avantaje este nerestricționarea permisiunii pentru zborurile pe timp de noapte pentru ambele piste. Pe multe dintre aeroporturile europene există restricții semnificative asupra zborurilor pe timp de noapte. Aceste restricții au un impact semnificativ asupra tuturor operațiunilor de transport aerian de mărfuri, în special în sectorul curieratului rapid, în timp ce exploatarea unui nod aerian de marfă este posibilă doar pe aeroporturi fără restricții asupra zborurilor pe timp de noapte.

(75) În mod normal, totuși, aceste aeroporturi sunt situate în zone puțin populate cu infrastructuri de transport terestru deficitare. Aeroportul Leipzig are avantajul de a fi integrat într-o rețea feroviară și rutieră excelentă. Planul regional pentru vestul Sachsen, publicat în 2001, ilustrează planificarea dezvoltării infrastructurii în regiune. Conform planului, aeroportul trebuie construit în scopul dezvoltării regiunii ca parte a unei rețele de transport naționale și internaționale de mărfuri.

(76) Aeroportul este situat la intersecția a două autostrăzi care leagă principalele bazine hidrografice de aeroport în direcția nord-sud și est-vest. Rețeaua rutieră este completată de drumuri principale care vor fi extinse conform planului de dezvoltare a aeroportului. De asemenea, aeroportul are legături feroviare excelente. ICE — Erfurt-Halle/Leipzig este situat în apropierea aeroportului, fiind ușor accesibil cu legăturile de trenuri intercity și regionale.

⁽¹⁹⁾ Anexa la Convenția privind aviația civilă internațională.

⁽²⁰⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 16.

- (77) În opinia autorităților germane, această convergență rară de aspecte pozitive este și mai valoroasă având în vedere capacitățile în scădere și deficiențele infrastructurii altor aeroporturi germane. Astfel, aeroportul Leipzig a decis, spre deosebire de alte aeroporturi germane, să se specializeze în activități de transport aerian de mărfuri — o piață de nișă.
- (78) Sectorul transportului aerian de mărfuri, în special cel al curieratului rapid, prezintă rate considerabile de creștere. Această dezvoltare obligă prestatorii mai mari de servicii de curierat rapid să își extindă capacitățile operaționale, în timp ce capacitățile aeroporturilor existente sunt în scădere iar restricțiile asupra zborurilor pe timp de noapte sunt în creștere.
- (79) În ceea ce privește incertitudinile Comisiei privind viabilitatea reabilitării pistei de sud, autoritățile germane menționează decizia din cazul aeroportului Antwerp, în care Comisia afirma că, în ceea ce privește aeroporturile regionale, restricțiile regionale pot împiedica aeroporturile să genereze veniturile necesare pentru asigurarea de servicii adecvate de aeroport sau pentru a menține aeroporturile viabile din punct de vedere economic. Prin urmare, pentru a permite acestor aeroporturi să funcționeze ca puncte de acces regional în interesul public, este posibil să fie necesar sprijin financiar public.
- (80) Disponibilitatea a doua piste independente este o condiție prealabilă indispensabilă pentru funcționarea unui aeroport de marfă modern. Acest lucru este cu atât mai mult valabil în cazul nodurilor centrale aeriene și serviciilor de curierat rapid. Fără o a doua pistă, aeroportul Leipzig nu ar putea funcționa ca nod aerian de marfă și nu s-ar putea concentra asupra pieței de nișă din sectorul curieratului rapid, astfel cum se descrie anterior. Numărul de pasageri este complet irelevant în ceea ce privește întrebarea dacă este necesar un sistem de piste paralele.
- (81) Datorită alinierii fostei piste de sud de a aeroportului, fosta pistă de sud și noua pistă de nord nu ar putea funcționa în același timp. Traiectoriile de decolare și de apropiere se intersectau într-un punct în apropierea aeroportului iar Controlul traficului aerian german trebuia să abordeze două piste ca o singură pistă pentru operațiuni de zbor. În plus, condițiile meteorologice nefavorabile sau accidentele ar putea provoca întreruperi în lanțul logistic. Disponibilitatea unei a doua piste paralele este astfel vitală pentru garantarea funcționării neîntrerupte a aeroportului și atragerea prestatorilor de servicii de transport aerian de mărfuri. Această opinie a fost împărtășită de autoritatea competentă în cadrul procedurii de aprobare a planificării pentru reconstruirea pistei de sud. Autoritatea obținuse o expertiză privind întrebarea dacă era necesară punerea pistei de sud în paralel cu cea de nord sau dacă pistele ar putea folosite ca sistem de piste în V. S-a ajuns la concluzia că întârzierile medii provocate de folosirea unui sistem de piste în V ar fi inacceptabile chiar și pentru zborurile de pasageri iar traficul aerian de mărfuri ar fi imposibil de administrat. De asemenea, s-a constatat că întârzierile din cadrul unui nod aerian de marfă s-ar acumula deoarece încărcarea și descărcarea mărfurilor dintr-o aeronavă care aterizează cu întârziere ar afecta în mod inevitabil orele de plecare ale altor aeronave. Lanțurile logistice de la porțile de acces s-ar prăbuși. Sistemul de piste paralele crește astfel flexibilitatea aeroportului și îl face mai atractiv pentru potențialii utilizatori.
- (82) După examinarea meritelor relative ale tuturor intereselor publice în cauză, autoritatea de planificare a confirmat că planurile de extindere erau justificate din punct de vedere economic și că oportunitățile economice depășeau cu mult riscurile. Autoritatea de planificare a ajuns la concluzia că, atât din punct de vedere economic, cât și din punct de vedere microeconomic, exista necesitatea unei infrastructuri care să transforme aeroportul într-un nod aerian de marfă. În plus, reorientarea pistei de sud reduce riscul de coliziune. Curtea administrativă federală a susținut decizia de planificare în hotărârea sa din 9 noiembrie 2006 și nu a găsit erori de interpretare în decizie.
- (83) Autoritățile germane reiterează faptul că decizia de reconstruire a pistei de sud nu a depins și a fost luată înainte ca DHL să decidă relocalizarea sediului său principal de la Bruxelles la Leipzig. De fapt, lui DHL i s-a asigurat utilizarea pistei de sud pe durata a două sloturi orare definite, pe timp de noapte (corespunzătoare unei cote orare garantate de [10-25] %, pentru utilizarea pistei de sud), iar pista poate fi utilizată în mod liber de oricine în orele rămase din noapte și pe durata zilei.
- (84) Conform Germaniei, prin urmare, măsura nu afectează în mod negativ comerțul comunitar din moment ce capacitățile de pe piață pentru transportul aerian de mărfuri — în special sectorul serviciilor de curierat rapid — sunt în prezent extrem de limitate în întreaga Europă.

3.2. Ajutorul acordat DHL

3.2.1. Acordul-cadru

3.2.1.1. Conformitatea de piață a garanțiilor furnizate prin acordul-cadru

- (85) Conform Germaniei, aeroportul a urmat principiul investitorului din economia de piață la semnarea acordului-cadru deoarece efectele pozitive și profitabilitatea acordului cu DHL depășeau riscurile și angajamentele asumate de aeroport. Riscul rămas și asumat de aeroportul Leipzig privind obligațiile referitoare la capacitate și exploatare este foarte mic.
- (86) Germania este de opinie că aeroportul a acționat în calitate de investitor privat mai întâi în luarea deciziei de construire a pistei de sud la 21 noiembrie 2004 și de abia un an mai târziu, la 21 septembrie 2005, pentru a decide dacă să semneze sau nu acordul-cadru. Prin urmare, testul relevant este dacă aeroportul se aștepta ca în 2005 să câștige un flux de numerar mai mare în scenariul „Extinderea cu DHL” decât în scenariul alternativ „Extinderea fără DHL”. Datorită faptului că lucrările de construcție la pista de sud erau deja foarte avansate în septembrie 2005, o întrerupere a acestora nu ar mai fi fost o alternativă viabilă din punct de vedere economic.

- (87) Contrar celor prezentate anterior, Germania introduce, de asemenea, valori finale în calculele fluxului de numerar, încercând să demonstreze o profitabilitate mai mare a pistei de sud. Calculul valorii finale s-a bazat pe o extindere lineară a rezultatelor activității în perioada 2038-2042 cu o creștere medie a veniturilor de 3 %.
- (88) Introducerea valorilor finale are un efect semnificativ asupra profitabilității scenariilor. Deși Germania calculează un flux de numerar actualizat pe perioada 2006-2042 de aproximativ [...] EUR pentru extinderea cu DHL și de aproximativ [...] EUR pentru extinderea fără DHL, valorile finale — care sunt, de asemenea, actualizate la 2006 — se ridică la aproximativ [...] EUR și, respectiv, [...] EUR. După cum se poate observa din aceste cifre, valorile finale cresc profitabilitatea scenariului extinderii cu DHL cu un coeficient de aproape [...] și transformă extinderea fără DHL dintr-un proiect generator de pierderi într-un proiect profitabil cu un flux de numerar de aproape [...] EUR.
- (89) Având în vedere diferența de flux de numerar calculată între cele două scenarii, Germania ajunge la concluzia că scenariul de extindere cu DHL generează în 2005 un flux de numerar cu aproximativ [...] EUR mai mare decât scenariul extinderii fără DHL ⁽²¹⁾.
- (90) În ceea ce privește calcularea riscului, Germania prezintă argumentul că asigurarea riscului este o practică comercială curentă și că, în acest caz, riscul poate fi finanțat din fluxul de numerar. Germania evaluează riscul ce decurge din acordul-cadru la aproximativ [...] EUR în cazul în care sunt puse în aplicare restricții asupra zborurilor pe timp de noapte și propune ca acest risc să poată fi finanțat din câștigul în fluxul de numerar care poate fi atribuit DHL ⁽²²⁾. Un investitor privat ar fi acceptat riscul de despăgubire deoarece fluxul de numerar pozitiv de [...] EUR pentru scenariul extinderii cu DHL ar fi suficient pentru acoperirea riscului cererii de despăgubire de [...] EUR.
- (91) Pe lângă acest argument privind riscul unei interziceri a zborurilor pe timp de noapte, Germania consideră o rată de scont de 6,5 % ca fiind rezonabilă dat fiind faptul că veniturile din calcule nu sunt ajustate la inflație și riscurile reduse asumate de aeroportul Leipzig. Această evaluare este susținută prin trimiterea la deciziile autorității de reglementare a aeroporturilor din Regatul Unit privind stabilirea taxelor de aeroport în perioada 2008-2013. Aceste calcule s-au bazat pe costuri comparabile de capital (în termeni reali și înainte de impozitare) de 6,2 % pentru aeroportul Heathrow și de 6,7 % pentru aeroportul Gatwick.
- (92) În plus, Germania evidențiază că, în scopul evaluării proporționalității acordului-cadru, trebuie luat în considerare faptul că (i) DHL își asumă riscuri economice majore, investind aproximativ 250 milioane EUR în noul său nod european aerian și obligându-se pe termen lung față de Leipzig iar (ii) aeroportul Leipzig ar fi despăgubit dacă DHL ar decide să își încheie activitatea înaintea expirării celor 15 ani.
- (93) Germania concluzionează că semnarea acordului-cadru aduce un avantaj economic mai mare decât nesemnarea acestuia, prin urmare un investitor privat ar fi semnat acordul-cadru cu DHL. În consecință, acordul-cadru nu prezintă niciun element de ajutor de stat.
- 3.2.1.2. Conformitatea de piață a contractelor de închiriere
- (94) Germania evidențiază faptul că trebuie convenit un contract de închiriere a unei platforme deoarece aeroportul trebuie să rămână întotdeauna proprietarul infrastructurii pentru garantarea accesului public la platformă din considerente ce țin de normele privind planificarea și transportul aerian, precum și în cazul în care contractul cu DHL este anulat.
- (95) În ceea ce privește dispozițiile speciale stabilite în contractele de închiriere menționate anterior, care acordă DHL opțiunea de a închiria parcele de teren în apropierea sediului DHL și care interzic în mod explicit închirierea respectivelor parcele de teren concurenților lui DHL, Germania aduce în primul rând dovezi că aeroportul Leipzig deține un număr mare de parcele de teren care nu sunt adiacente sediului DHL și care sunt disponibile concurenței în vederea închirierii. În al doilea rând, Germania scoate în evidență faptul că rezervarea parcelor de teren adiacente pentru DHL respectă principiul „protecției intereselor economice ale chiriașilor” conform dispozițiilor din normele germane privind închirierea ⁽²³⁾.
- 3.2.1.3. Conformitatea de piață a taxelor de aeroport

⁽²¹⁾ Acest rezultat poate fi, de asemenea, observat din calculele din anexa care arată că diferența fluxului de numerar între administrarea pistei de sud cu și fără DHL se ridică în 2005 la aproximativ [...] EUR (a se compara fluxurile de numerar din coloanele 4 și 5 din tabelul 1). Dacă la această sumă se adaugă diferența valorilor finale dintre cele două scenarii și se raportează suma la 2006 la rata de scont de 6,5 %, se va ajunge, de asemenea, la [...] EUR.

⁽²²⁾ Germania presupune că cererile de despăgubire vor scădea proporțional în timp ca urmare a amortizării investițiilor DHL. Începând de la cel mult [...] EUR în anul [...], aceasta presupune, de exemplu, [...] EUR în anul [...] și [...] EUR în anul [...]. Presupunând o probabilitate de 25 % pentru o interzicere a zborurilor pe timp de noapte, riscul nominal estimat se ridică la [...] EUR în anul [...] și valoarea sa actualizată la [...] EUR. Acesta ar reprezenta analiza celui mai pesimist scenariu al Germaniei deoarece o modificare a legislației ar fi aplicabilă numai după 10-15 ani (Afirmația Germaniei, 23 februarie 2007, p. 68-69).

(96) Conform Germaniei, aeroportul a acționat precum un investitor privat deoarece taxele de punere în funcțiune și aterizare convenite cu DHL corespund condițiilor normale de piață, fiind chiar considerate la limita superioară a ceea ce DHL plătește în alte noduri europene aeriene (a se vedea, de asemenea, observațiile și documentele DHL). Astfel, Germania susține că taxele de aterizare percepute lui DHL pe aeroportul Leipzig sunt departe de a fi preferențiale.

⁽²³⁾ A se vedea afirmația Germaniei din 23 februarie 2007, nota de subsol 68, pentru o listă extinsă a jurisprudenței relevante și pentru o explicație a dispoziției privind „protecția intereselor economice ale chiriașilor” („Konkurrenzschutzklausel”).

3.2.1.4. Scrisoarea de clasare

- (97) Germania susține, în primul rând, că Land Sachsen este indirect remunerat pentru garanție prin profitul suplimentar generat de investiții. În al doilea rând, Germania consideră că emiterea scrisorilor de clasare este o practică comercială standard din moment ce Land Sachsen a acordat DHL scrisoarea de clasare în valoare de [...] EUR în schimbul scrisorii de clasare în valoare de [...] EUR acordată de Deutsche Post AG, societatea-mamă a DHL, pentru acoperirea oricăror posibile pretenții ale aeroportului Leipzig împotriva DHL (de exemplu, DHL ar fi obligată să plătească o despăgubire contractuală în valoare de [...] ani taxe de aterizare dacă părăsește aeroportul Leipzig în primii [...] ani ai acordului-cadru).
- (98) În plus, Germania subliniază că scrisoarea de clasare face obiectul aprobării Comisiei și nu a intrat în vigoare.

4. OBSERVAȚIILE TERȚILOR

4.1. DHL

4.1.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (99) Conform DHL, îndoielile exprimate de Comisie privind necesitatea construirii noii piste de sud sunt în contradicție totală cu „Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa” din 2007 al Comisiei, care impune dezvoltarea capacităților existente pentru a face față aglomerației de pe aeroporturile europene. DHL a afirmat că propria experiență în ceea ce privește căutarea îndelungată a unui nod aerian adecvat a confirmat observația Comisiei conform căreia, în acest sector, capacitățile sunt limitate.
- (100) Extinderea aeroportului Leipzig ar contribui în mod semnificativ la rezolvarea crizei privind capacitățile. Dat fiind faptul că Comisia a identificat traficul aerian ca fiind „motorul” creșterii economice și transportul aerian de mărfuri ca fiind „cheia” dezvoltării pe piața comună și în comerțul exterior, o creștere a capacității aeroportului Leipzig este în interesul public al statelor membre și al Comunității, în ansamblu.
- (101) În opinia DHL, modernizarea sau reconstrucția pistelor secundare deja existente este mult mai justificată decât construirea în totalitate a unei piste pe un teren pe care nu s-a construit niciodată. Folosind un sistem de piste paralele se evită întârzierile și transferul traficului pe alte aeroporturi. Evitarea întârzierilor în transportul aerian de mărfuri, în special în ceea ce privește exploatarea nodurilor centrale, reprezintă mai curând o problemă pentru curieratul rapid decât pentru traficul aerian de pasageri.
- (102) Din punctul de vedere al DHL, cele mai mari avantaje ale amplasării pe aeroportul Leipzig/Halle sunt lipsa restricțiilor asupra zborurilor pe timp de noapte, apropierea de

rețeaua de transport rutier și feroviar de marfă și disponibilitatea resurselor umane locale. Construirea pistelor presupune asigurarea infrastructurii necesare transportului în comun ca serviciu de interes general. Acest lucru este valabil îndeosebi în cazul noilor Lănder germane, din moment ce reconstruirea infrastructurii de transport de calitate inferioară din aceste zone era fără îndoială o lucrare publică de interes public.

- (103) Decizia complexă privind aprobarea planificării pistei de sud a constatat că, atât din punct de vedere macroeconomic, cât și din punct de vedere microeconomic, exista necesitatea reconstruirii pistei de sud. Prin urmare, se poate exclude varianta că pista de sud a aeroportului Leipzig/Halle a fost concepută și construită în beneficiul DHL. Acest proiect a fost realizat independent de DHL, atât în fapt, cât și în privința calendarului realizării sale.
- (104) În plus, DHL susține că în decizia sa de deschidere Comisia nu a acordat atenția cuvenită cerințelor specifice privind logistica curieratului rapid. Spre deosebire de transportul aerian de pasageri care poate fi redirecționat imediat spre alte aeroporturi, serviciile de curierat rapid necesită construirea de noduri aeriene la niveluri de investiții atât de ridicate astfel încât necesită un sediu permanent. Fiind prin însăși natura sa un serviciu „pe timp de noapte”, curieratul aerian rapid depinde în mare măsură de sloturile permanente alocate zborurilor pe timp de noapte. Prin urmare, clasificarea de către Comisie a unei condiții prealabile fundamentale ca tratament preferențial va pune la îndoială baza economică a tuturor prestatorilor de servicii de curierat rapid.
- (105) De asemenea, DHL afirmă că transferul responsabilității financiare privind pista de sud către DHL ar reprezenta un dezavantaj inacceptabil pentru aceasta pe piața serviciilor de curierat rapid, din moment ce concurența sa plătește taxe standard pentru zborurile de marfă, fără să le fie impuse costuri de investiție pentru piste. În opinia DHL, la semnarea acordului, aeroportul a acționat precum un investitor privat deoarece taxele de punere în funcțiune și aterizare, condițiile convenite în contractul de închiriere, cât și în contractul de închiriere a clădirii corespund condițiilor normale de piață. Durata contractului și despăgubirile prevăzute sunt bine echilibrate. Garanțiile oferite în contractul-cadru sunt justificate în ceea ce privește natura riscurilor asumate și corespund, de asemenea, condițiilor normale de piață. În ceea ce privește scrisoarea de clasare, aceasta nu a fost încă aprobată de Comisie, prin urmare nu a intrat în vigoare.

4.1.2. Ajutorul acordat DHL

- (106) DHL afirmă că acordul-cadru nu prevede niciun tratament preferențial pentru DHL și conține doar considerente monetare și condiții comerciale uzuale.

4.1.2.1. Conformitatea de piață a garanțiilor asigurate prin acordul-cadru

- (107) DHL afirmă că analiza Comisiei cu privire la faptul dacă un investitor privat ar fi fost de acord cu obligația din acordul-cadru este realizată fără compararea riscurilor economice complet diferite ale părților.
- (108) Înființarea nodului central aerian pe aeroportul Leipzig/Halle reprezintă pentru DHL nu doar o investiție de peste 250 milioane EUR, ci și o dependență economică totală de utilizarea și disponibilitatea indispensabilă, pe termen lung, a sloturilor alocate zborurilor pe timp de noapte. În cazul în care sloturile alocate zborurilor pe timp de noapte nu mai sunt disponibile, nu doar investiția de 250 milioane EUR se va devaloriza, ci va conduce, de asemenea, la o prejudiciere pe termen lung a tuturor serviciilor de curierat rapid DHL la nivel internațional cu daune indirecte neprevăzute. Conform DHL, fiecare investitor privat care încearcă să determine un client important să înființeze un sediu cu riscuri financiare majore ar trebui să aibă în vedere astfel de riscuri în sensul „*do ut des*” dacă dorește să câștige clientul.
- (109) În plus, după luarea deciziei de către aeroport de a construi o a doua pistă (decizie luată independent de DHL), riscurile aeroporturilor sunt cu mult mai mici decât cele ale DHL. Astfel, distribuirea extrem de disproporționată a riscurilor economice poate fi reflectată numai de dispozițiile privind responsabilitatea. În timp ce DHL ar suferi daune enorme în cazul unei interziceri sau reduceri a zborurilor pe timp de noapte, daunele aeroportului s-ar ridica doar la pierderea taxelor de aterizare care ar putea fi ușor înlocuite de un alt utilizator. Totuși, o plecare voluntară a DHL este deja prea puțin probabilă datorită costurilor de investiție foarte ridicate. În consecință, dispoziția privind responsabilitatea din acordul-cadru este necesară în mod obiectiv și deci o practică obișnuită pe piață.
- (110) Necesitatea unei garanții pentru ca un operator de servicii de curierat rapid să opereze zboruri pe timp de noapte este, de asemenea, documentată în contractul publicat între SAB (operatorul aeroportului Liège) și TNT privind înființarea de către TNT a unui nod aerian central:
- (a) pistele aeroportului Liège sunt rezervate pe o perioadă nelimitată de timp pentru 140 % din volumul de activitate al TNT la un moment dat între 9 p.m. și 6 a.m. (conform punctului 32.1 din contractul SAB-TNT). Această clauză, care depășește cu mult dispozițiile din acordul-cadru în cazul de față, deoarece garantează o rezervare a capacității, în orice moment, de 40 %, reflectă doar necesitatea obiectivă de a garanta contractual și permanent sloturile alocate zborurilor pe timp de noapte esențiale pentru garantarea investițiilor mari efectuate de către întreprindere;
 - (b) în plus, SAB și regiunea Valonia au acceptat responsabilitatea pentru toate daunele fără limitare, inclusiv pierderea profitului, în caz de neîndeplinire a acestor

garanții pe 20 de ani [conform punctului 8 litera (c) din contractul SAB-TNT].

- (111) În plus, pentru DHL, distribuția inegală a riscurilor pentru daune se reflectă în diferitele regulamente privind valoarea și durata obligației de despăgubire. În timp ce TNT are dreptul de a pretinde despăgubiri de la SAB pe întreaga durată a contractului în cazul neîndeplinirii garanției, dreptul de a pretinde despăgubiri de la SAB se reduce odată cu durata contractului; în cazul unei notificări a rezilierii de către TNT cu expirarea a 10 ani la media anuală a taxelor de aterizare (conform punctului 10.3 litera (c) din contractul SAB-TNT).

4.1.2.2. Conformitatea de piață a contractelor de închiriere

- (112) Întrucât Comisia critică lipsa raportării taxelor de închiriere la prețurile imobiliare practicate local pentru platformă, DHL evidențiază că contractul de închiriere nu constituie un contract obișnuit de închiriere din punct de vedere juridic. În temeiul forme și naturii sale juridice, un contract de închiriere nu se raportează la taxele de închiriere practicate local, ci se orientează în funcție de rata dobânzii la capitalul prevăzut al locatorului. O raportare a taxei de utilizator la taxa de închiriere practică local ar fi deci inoportună și nu se regăsește în contracte de închiriere comparabile.
- (113) Întrucât Comisia critică libertatea limitată de acțiune a aeroportului ce decurge din contractul de închiriere pentru finanțarea costurilor de investiție prin credite sau acțiuni, această critică se întemeiază pe o interpretare nefondată a contractului de închiriere. De fapt, contractul obligă doar aeroportul Leipzig să obțină oferte de credit pentru a avea o bază obiectivă pentru calculul taxei de utilizator și nu să contracteze un credit. Astfel, aeroportul nu este obligat să utilizeze aceste oferte, ci este liber să decidă în privința finanțării.

- (114) Argumentul Comisiei privind închirierea clădirii pare să se bazeze pe informații greșite privind dimensiunea suprafeței închirială a clădirii conform punctului 1.5 din contractul de închiriere a clădirii. De fapt, suprafața se ridică la [...] m² astfel încât în locul presupusei chirii de [...] EUR/m², se aplică o chirie de [...] EUR/m². Disproporționalitatea presupusă de către Comisie între chiria din contractul de închiriere a clădirii și taxele de opțiune nu este deci fundamentată dacă se ia în considerare suprafața închirială a clădirii.

4.1.2.3. Conformitatea de piață a taxelor de aeroport

- (115) Argumentele Comisiei întemeiate pe costurile marginale ale pistei de sud trebuie respinse deoarece pista de sud a fost construită pentru publicul general și nu pentru utilizarea exclusivă de către DHL. În consecință, doar taxele de aterizare plătibile pot face obiectul controlului. În comparație cu alte aeroporturi-nod DHL europene, Bergamo (BGY), Bruxelles (BRU), Cologne (CGN) și

Nottingham (EMA), taxele de aterizare pe aeroportul Leipzig (LEJ) sunt cu [...] % peste media taxelor de aterizare a aeroporturilor-nod DHL europene; taxele de aterizare a zborurilor pe timp de noapte rămân cu [...] % peste medie (a se vedea tabelele de mai jos). În comparație cu taxele de aterizare aplicabile în prezent pe Vatry, DHL plătește de aproximativ [...] ori mai mult pentru aterizare pe Leipzig decât pe Vatry. În cele din urmă, toți utilizatorii aeroportului Leipzig plătesc aceleași taxe de aterizare. DHL concluzionează că nu poate exista nicio îndoială că taxele de aterizare sunt conform uzanțelor comerciale.

Tabelul 6

Taxe de aterizare pentru zborurile pe timp de zi

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Medie
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Medie noduri DHL	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Taxa medie se calculează în funcție de tipul de aeronavă (A300, B757) folosită de DHL.

Tabelul 7

Taxe de aterizare pentru zborurile pe timp de noapte

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Medie
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Medie noduri DHL	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Taxa medie se calculează în funcție de tipul de aeronavă (A300, B757) folosită de DHL.

4.2. Mitteldeutsche Flughafen AG

- (116) Mitteldeutsche Flughafen AG, în calitate de proprietar al aeroportului Leipzig, își începe observațiile afirmând că

este complet de acord cu observațiile făcute de Republica Federală.

4.2.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (117) În opinia proprietarului de aeroport, faptul că societățile sunt atrase de aeroport demonstrează că amplasamentul este adecvat pentru satisfacerea cererii. Dezvoltarea aeroportului Leipzig și integrarea acestuia în rețeaua regională de transport au fost și sunt elemente centrale ale dezvoltării în regiune, susținute de Uniunea Europeană. Aeroportul îndeplinește, de asemenea, cerința de nivel european privind crearea de capacități aeroportuare pentru păstrarea competitivității UE în sectorul transportului aerian de mărfuri.

4.3. ADV — grupul de lucru al aeroporturilor germane

4.3.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (118) Conform acestei organizații comerciale, Germania depinde în mare măsură de legături eficiente de transport cu centre globale din întreaga lume. Datorită volumului de capital în creștere constantă investit în aceste bunuri, duratele de transport mai scurte devin din ce în ce mai importante. În ultimii douăzeci de ani, serviciile de livrare din timpul nopții s-au bucurat de o creștere dinamică — tendință care este așteptată să continue având în vedere continua globalizare. Totuși, Germania trece printr-o criză privind capacitatea de satisfacere a marilor transportatori aerieni de marfă. Capacitățile pentru zborurile pe timp de noapte în cele mai mari trei noduri aeriene de marfă Frankfurt, Munich și Köln/Bonn au ajuns la limită, iar situația este pe punctul de a se înrăutăți dacă aeroportul Frankfurt întrerupe complet operațiunile de zbor pe timp de noapte. În opinia grupului de lucru, acest lucru necesită crearea de noi capacități pentru protejarea competitivității economiei pe piața globală. Extinderea aeroportului Leipzig satisface această necesitate și în același timp degajează alte aeroporturi și le permite să se concentreze asupra transportului aerian de pasageri. Totodată, aeroportul Leipzig este piatra de temelie a dezvoltării economice în estul Germaniei. Conform grupului de lucru al aeroporturilor germane, construirea unei noi piste de sud pe aeroportul Leipzig era de urgentă necesitate.

4.4. Stadt Leipzig

4.4.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (119) Conform orașului Leipzig, regiunea de nord a Leipzig este de o importanță esențială pentru competitivitatea internațională a trei din statele federale ale Germaniei ca centru comercial și economic. Datorită extinderii autostrăzilor, drumurilor A, a unei legături feroviare de mare viteză și a sistemului feroviar de periferie, însă înaintea de toate datorită aeroportului Leipzig, acest nod logistic se află într-o poziție excelentă pentru a concura la nivel global pe termen lung.

- (120) Un studiu realizat de orașul Leipzig, Camera de Industrie și Comerț și centrul comercial de transport arată că centrul Germaniei/zona Leipzig cu împrejurimile ar putea beneficia de pe urma creării a 100 000 locuri de muncă în sectorul logisticii.
- (121) Conform orașului Leipzig, pista de sud a aeroportului este o infrastructură publică esențială de mare importanță nu doar pentru DHL, ci și pentru un număr mare de întreprinderi — datorită îndeosebi restricțiilor din ce în ce mai mari asupra zborurilor pe timp de noapte din alte părți. Relocalizarea DHL la Leipzig este considerată absolut esențială pentru atragerea altor societăți aeriene de transport marfă și pentru utilizarea capacităților infrastructurii aeroportului.
- (122) De asemenea, orașul Leipzig susține că noua pistă de sud creează un sistem de culoare de intrare paralele, îndepărtând astfel traficul aerian de zonele dens populate. Conform orașului Leipzig, aeroportul nu ar fi putut fi modernizat fără finanțare de stat. Același lucru este valabil și pentru aeroporturile europene concurente.

4.5. Stadt Schkeuditz

4.5.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (123) Orașul Schkeuditz susține că este prevăzut să devină centrul unei dezvoltări regionale semnificative. Schkeuditz face parte dintr-o axă de dezvoltare supraregională și în ultimii zece ani a devenit centrul unui sistem de transport modern. Acești factori au permis, în special pentru standardele est-germane, o creștere economică extraordinară a orașului. Datorită condițiilor excelente de la fața locului, se așteaptă ca această tendință pozitivă să continue.
- (124) În ceea ce privește cea de-a doua pistă, orașul Schkeuditz evidențiază faptul că aeroportul stabilise la 19 iulie 1991 că ritmul de dezvoltare din regiune necesita reconstruirea celei de-a doua piste.

4.6. IHK Leipzig

4.6.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (125) Conform Camerei de Industrie și Comerț din Leipzig, statul are responsabilitatea de a asigura o infrastructură adecvată de transport, ceea ce îi conferă un control nelimitat asupra dezvoltării acesteia și îl obligă să exercite controlul respectiv în numele publicului.
- (126) Din 1991, s-au realizat investiții în dezvoltarea infrastructurii și în echipamentele tehnice ale aeroportului. Aceste măsuri au fost completate prin alte investiții ale autorităților publice pentru îmbunătățirea infrastructurii ferate și rutiere din jurul aeroportului. Legăturile strânse dintre traficul aerian, feroviar și rutier au transformat aeroportul într-un nod european aerian pentru traficul aerian de pasageri și marfă. Aeroportul îndeplinește cele mai noi

cerințe privind amplasamentele logistice din punct de vedere al funcționalității, modernității și capacității. În 1993, agenții economici din centrul Germaniei au început să facă campanie dezvoltării aeroportului.

- (127) Logistica a apărut ca un sector de servicii independent, dezvoltându-se cu 6 % p.a. și având un potențial considerabil pentru o creștere viitoare. Lărgirea către est a Uniunii Europene a pus regiunea în centrul spațiului economic european. În regiune, grupul industrial asigură oportunități bune de afaceri pentru prestatorii de servicii logistice. Industria chimică cu aproximativ 25 000 angajați în centrul Germaniei are nevoie în special de servicii în domeniul transportului feroviar și intermodal. Între timp, industria auto și furnizorii de componente pentru aceasta cu aproximativ 60 000 de angajați în 450 de întreprinderi și industria semiconductoarelor cu aproximativ 22 000 de angajați au nevoie de servicii de transport pentru care timpul este foarte important.
- (128) Fiecare actor important din sectorul logisticii, care grăvează în jurul principalelor intersecții de transport, este prezent în regiune, asigurând aproximativ 160 000 locuri de muncă. Aceasta înseamnă aproximativ 6 % din totalul forței de muncă din regiune. Camera de Comerț și Industrie preconizează crearea a încă 100 000 de locuri de muncă până în 2015 din transformarea regiunii într-un nod logistic. Această cifră reprezintă 10 % din totalul forței de muncă din această regiune.

4.6.2. Ajutorul acordat DHL

- (129) Pe lângă DHL, aeroportul a atras mai multe alte societăți de logistică și transport aerian de marfă. Astfel, nu se poate spune că de pe aeroportul Leipzig lipsește concurența și nici că lui DHL i s-a oferit o poziție favorabilă. Printre întreprinderile cu sedii pe aeroport se numără Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) al NATO și transportatorul de marfă rus Tesis, care operează un serviciu aerian către China. Un alt transportator aerian intercontinental de marfă de pe aeroport este Cargo International. La 13 aprilie 2007, pe aeroport s-a finalizat World Cargo Center, cu o capacitate de manipulare de 200 000 de tone de marfă anual, consolidând și mai mult identitatea aeroportului ca nod aerian de marfă.

4.7. IHK Halle-Dessau

4.7.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (130) Camera de Comerț și Industrie Halle-Dessau (IHK) reprezintă interesele economice și politice a peste 52 000 de întreprinderi comerciale. Conform acesteia, în Germania, asigurarea și finanțarea respectivei infrastructuri este o problemă de stat. Această regulă a politicii de transport europene și germane a avut ecou în investițiile aflate în discuție în cazul de față.

(131) În opinia Camerei, dezvoltarea aeroportului:

- (a) contribuie la punerea în aplicare a obiectivelor de planificare regională a Sachsen și Sachsen-Anhalt;
- (b) a fost examinată și permisă în cadrul unei proceduri publice complexe, ale cărei rezultate au fost confirmate de Bundesverwaltungsgericht din Germania;
- (c) îmbunătățește condițiile locale ale industriei regionale;
- (d) conduce la o mai mare ocupare a forței de muncă într-o regiune cu șomaj ridicat;
- (e) este construit pentru a fi utilizat de aviația generală;
- (f) poate satisface cererea pe termen lung pe aeroportul Leipzig/Halle.

(132) În 1993, IHK Halle-Dessau și IHK Leipzig au emis concluzii comune asupra aeroportului. Cele două organizații comerciale au solicitat, printre altele, construirea unui sistem de două piste, de 3 600 m fiecare, pentru mărirea capacității aeroportului.

(133) După reunificarea Germaniei, investiția publică în infrastructura de transport a contribuit semnificativ la transformarea economică a regiunii. Comisia a recunoscut necesitatea de a ajuta regiunea, părți din aceasta fiind încă zone-Obiectiv 1, în depășirea dezavantajelor sale semnificative. Datorită investiției semnificative private și de stat, în special în proiecte de infrastructură, regiunea devine competitivă pe plan internațional.

(134) Totuși, rata șomajului din regiune este încă de două ori mai mare decât media UE. Acest lucru înseamnă că regiunea are nevoie de investiții de stat continue, în special pentru îmbunătățirea infrastructurii în scopul de a contribui la consolidarea competitivității și de a atrage societăți. Numai atunci regiunea poate aduce o contribuție valoroasă la obiectivele stabilite în strategia de la Lisabona a UE.

4.7.2. Ajutorul acordat DHL

(135) Camera de Comerț și Industrie dorește să evidențieze că modernizarea aeroportului s-a realizat în mod treptat și continuu, începând la începutul anilor 1990. Într-un proces care necesită timp, fiecare pas trebuia evaluat și aprobat în mod public. Pista de sud a fost planificată și construită în aceleași condiții și nu se poate spune că a fost construită în avantajul exclusiv al DHL.

4.8. Ryanair

(136) Ryanair nu abordează caracteristicile specifice ale acestui caz, ci are mai curând un punct de vedere mai general, exprimându-și îngrijorarea că Comisia ar putea să nu

înțeleagă pe deplin relația companie aeriană — aeroport și recente evoluții din sectorul transportului aerian, ajungând astfel la mai multe concluzii eronate. În plus, Ryanair este preocupată că Comisia va încerca să consolideze principiile viciate ale deciziei Charleroi și ale „Liniilor directe privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul acordat transportatorilor aerieni care stabilesc noi rute cu plecare de pe aeroporturile regionale”.

4.9. Panalpina

(137) Panalpina a operat zilnic zboruri de marfă de la Leipzig la Moscova timp de mai bine de un deceniu; Panalpina este decisă să facă din Leipzig nodul său aerian de transport de marfă, în speranța de a deschide o poartă de acces către subcontinentul indian și Orientul Mijlociu.

4.9.1. Ajutorul acordat aeroportului

(138) Panalpina își exprimă temerea că multe aeroporturi europene mai mari vor dedica orice capacitate rămasă traficului aerian de pasageri; prin urmare, Panalpina estimează un aeroport mai concentrat asupra transporturilor de marfă. De asemenea, explică faptul că deși este situat în inima Europei, aeroportul Leipzig este amplasat suficient de estic pentru a reduce orele de zbor spre și dinspre Asia. Funcționarea aeroportului 24 de ore din 24 reflectă necesitățile lanțului globalizat de aprovizionare cu mărfuri și este unul dintre cele mai mari avantaje.

(139) Panalpina laudă decizia luată de transformare a aeroportului Leipzig într-un aeroport de marfă și de oferire a unei infrastructuri capabile să facă față viitoarelor fluxuri aeriene de mărfuri zi și noapte. Acesta este convinsă că, odată cu asigurarea infrastructurii și serviciilor pe aeroportul Leipzig/Halle, mai multe societăți se vor instala în vecinătatea Leipzig, creând astfel locuri de muncă. Aceasta presupune că acestea au același acces la infrastructura și suprastructura globală a aeroportului Leipzig/Halle ca și ceilalți operatori de piață.

4.10. Jade Cargo International

4.10.1. Ajutorul acordat aeroportului

(140) Având în vedere criza din ce în ce mai mare de capacități, crearea de noi noduri aeriene este absolut necesară. Din moment ce această infrastructură nu ar fi putut fi finanțată din surse private, Jade Cargo International susține că nu este de acord cu cererea Comisiei ca operatorul să realizeze același profituri la care s-ar aștepta un investitor privat. Iar lipsa acestei infrastructuri ar avea efecte negative nu doar în estul Germaniei, ci și pe întreg teritoriul Europei.

- (141) Jade Cargo International s-ar aștepta ca o decizie negativă a Comisiei să amenințe existența aeroportului Leipzig și propriile sale operațiuni. La rândul ei, aceasta ar avea efecte negative asupra altor sectoare economice. Din moment ce extinderea aeroportului nu denaturează concurența, ci este în interesul economic general, Jade Cargo International pledează pentru o decizie pozitivă a Comisiei.

4.10.2. Ajutorul acordat DHL

- (142) Conform Jade Cargo International, propriile sale operațiuni vor beneficia de pe urma noii piste de sud și nu poate fi de acord cu argumentul Comisiei că doar DHL ar avea de profitat de pe urma construirii sale. Această concluzie eronată este cu atât mai de neînțeles având în vedere faptul că traficul aerian este dirijat de controlul traficului aerian și nu de aeroport.

4.11. Condor

4.11.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (143) Condor consideră că aeroportul are legături bune cu alte moduri de transport. În opinia acesteia, este mai logic să se facă investiții corespunzătoare cerințelor pe aeroporturile existente și deja interconectate (precum Leipzig/Halle) decât pe aeroporturi mai mici care nu dispun de condițiile necesare.

4.11.2. Ajutorul acordat DHL

- (144) Conform Condor, investițiile în extinderea aeroportului Leipzig nu ar trebui să ridice obiecții din punct de vedere al concurenței. Sistemul de piste modernizate al aeroportului va fi pus la dispoziția fiecărui potențial utilizator. Și, dată fiind cererea, este esențială orice infrastructură modernă și eficientă.

4.12. Ruslan-Salis GmbH

4.12.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (145) Conform Ruslan-Salis (operator aerian de transport marfă), nu s-a găsit niciun alt aeroport din Germania, în special din estul Germaniei, care să fie adecvat pentru operațiunile sale. Pentru aceasta, „asigurarea accesului” și „asigurarea disponibilității” la capacitatea de transport necesară joacă un rol decisiv.
- (146) Printre alți factori avuți în vedere la luarea deciziei de înființare a nodului aerian pe aeroportul Leipzig au fost sistemul cu două piste, funcționarea nelimitată 24 de ore din 24, legături directe feroviare și rutiere la toate destinațiile importante din Europa Centrală și reorientarea și extinderea pistei de sud.
- (147) Conform Ruslan-Salis, pista a fost construită pentru a fi utilizată de publicul general și nu este infrastructură dedi-

cată. Acest lucru a fost necesar și adecvat pentru a decongestiona blocajele din capacitatea de transport, pentru a finanța sectorul aviației și pentru a obține efecte pozitive externe pentru regiunea Leipzig-Halle-Merseburg-Dessau.

4.12.2. Ajutorul acordat DHL

- (148) Ruslan-Salis nu este de acord cu interpretarea Comisiei că pista de sud și platforma acesteia vor fi folosite în cea mai mare parte de DHL. De asemenea, nu este de acord cu afirmația că finanțarea, construirea și exploatarea pistei ca „infrastructură dedicată” a reprezentat o tranzacție comercială între proprietarul infrastructurii și utilizatorul acesteia și trebuie evaluată ca orice altă tranzacție comercială. În plus, este incorect că creșterea preconizată a volumului de trafic aerian care se află în centrul deciziei de extindere a aeroportului poate fi atribuită în principal lui DHL.

- (149) Ruslan-Salis folosește pista de sud și orice infrastructuri noi în același mod ca DHL și orice altă companie. Niciunui utilizator nu îi este acordat tratament preferențial. Construirea pistei de sud este în interesul general al tuturor transportatorilor aerieni de marfă care operează pe aeroportul Leipzig. Nimic nu sugerează faptul că infrastructura a fost alocată exclusiv lui DHL sau că DHL se bucură de privilegii.

4.13. BARIG (consiliul reprezentanților companiilor aeriene din Germania e.v.)

4.13.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (150) Membrii BARIG sunt companii aeriene cu centre de distribuție și operaționale în Germania. Acestea evidențiază că Comisia Europeană subliniasse că nodurile aeriene europene sunt extrem de supraîncărcate. Acest lucru este îndeosebi valabil în cazul sectorului aerian de transport marfă, unde deficitul între capacitate și cerere este în creștere. Comisia a atras în mod direct atenția asupra unei „lipse critice de capacități” în comunicarea sa din 24 ianuarie 2007 („Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa”⁽²⁴⁾). Conform BARIG, o decizie negativă a Comisiei ar pune în pericol supraviețuirea aeroportului.
- (151) În opinia BARIG, conceptul Liniilor directe 2005 nu se aplică în cazul aeroportului Leipzig, deoarece este avută în vedere extinderea unui aeroport de mărfuri, în timp ce Liniile directe fac trimitere în principal la concurența pentru pasageri.
- (152) Pentru a satisface cererile de capacitate din următorii ani, infrastructura de transport marfă trebuie extinsă la timp. Dacă aceste investiții nu sunt finanțate din fonduri publice, aeroporturile de mărfuri nu ar fi construite sau mărite. Investitorii privați nu ar face respectivele investiții.

⁽²⁴⁾ Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor — Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa, 24 ianuarie 2007 [COM(2006) 819 final].

4.14. Lufthansa AG

4.14.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (153) Lufthansa este în favoarea măsurilor planificate pe aeroportul Leipzig, inclusiv în favoarea reconstruirii pistei de sud. Proiectul corespunde necesității și este viabil din punct de vedere economic. Lufthansa Cargo AG, o filială a Deutsche Lufthansa AG, intenționează să presteze servicii aeriene de transport marfă la scară mare pe și de pe aeroportul Leipzig. Pe lângă nodurile aeriene Frankfurt și Munich, aeroportul Leipzig este atractiv pentru Lufthansa.
- (154) Lufthansa AG atrage atenția asupra volumului din ce în ce mai mare de transport aerian de marfă de pe piață și asupra faptului că, pentru Germania, se preconizează o creștere de aproximativ 5,3 %. Acest lucru impune ca infrastructura să țină ritmul cu creșterea. Investițiile de pe aeroportul Leipzig îndeplinesc cerințele de infrastructură ale industriei de transport aerian de marfă în ceea ce privește dimensiunea, modernitatea și posibilitățile de extindere ulterioară.
- (155) Alinierea în paralel a pistelor permite o optimizare rezonabilă din punct de vedere economic a capacităților și o creștere a eficienței aeroportului. Aceasta oferă perspective de dezvoltare pe termen mediu și lung pentru toți utilizatorii infrastructurii.

4.15. ACD (Aircargo Club Deutschland)

4.15.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (156) Membrii ACD acționează în calitate de administratori în sectorul transportului aerian de marfă. Aceștia adaugă faptul că, în opinia lor, sectorul transportului aerian de marfă se va dezvolta în continuare în următorii ani. Aceasta implică temerea că infrastructura existentă a aeroporturilor nu este suficientă.

4.15.2. Ajutorul acordat DHL

- (157) ACD consideră că aeroportul Leipzig nu depinde în niciun fel de DHL, deoarece datorită creșterii economice puternice din jurul Leipzig și Dresden, există necesitatea unui aeroport adecvat în regiune.

4.16. BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)

4.16.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (158) BDF reprezintă zborurile regulate ale Germaniei, transportatorii charter și cu tarife reduse, pledând astfel pentru

o infrastructură de aeroport în funcție de necesități. Aceștia sunt de părere că acolo unde pe unele aeroporturi germane existe blocaje de capacitate, deși se construiesc mai multe aeroporturi noi de dimensiuni mici, în mare parte finanțate de stat, există o luptă acerbă pentru pasageri. Totuși, aeroportul Leipzig nu este dezvoltat în beneficiul unui singur utilizator.

- (159) Conform BDF, implicarea statului prin investiții în domeniul infrastructurii trebuie să demonstreze un profit macroeconomic clar și o eficiență pe termen lung, iar aceste condiții sunt îndeplinite în acest caz. Există o cerere autentică de clienți — pasageri — în special transportatori aerieni de marfă.

4.17. Cargolux

- (160) Cargolux folosește aeroportul Leipzig ca escală în afara rețelei pe legăturile sale intercontinentale de marfă cu plecare de la Luxemburg. Transporturile de marfă efectuate de pe aeroportul Leipzig de Cargolux reprezintă un segment de piață de 20,3 % din transporturile totale de marfă de pe acest aeroport în 2006. Cargolux consideră că este unul dintre cei mai importanți operatori de transport marfă de pe aeroportul Leipzig și un utilizator relevant al infrastructurilor, precum și un concurent direct al DHL.

4.17.1. Ajutorul acordat aeroportului

- (161) Conform Cargolux, îmbunătățirea infrastructurii aeroporturilor regionale este crucială pentru dezvoltarea traficului aerian de marfă în Europa (datorită supraaglomerării principalelor noduri aeriene de pasageri). Suma investițiilor necesare, precum și perioadele lungi de amortizare fac aceste investiții posibile doar cu sprijin public. Astfel, Cargolux salută inițiativele și investițiile publice în aeroporturile regionale ca generatoare de locuri de muncă și susținătoare ale industriei europene, clienților și ordinii publice.

5. OBSERVAȚIILE GERMANIEI PRIVIND OBSERVAȚIILE TERȚILOR

- (162) În momentul prezentării observațiilor autorităților germane asupra observațiilor terților, acestea au reluat argumentele anterioare, subliniind că toate observațiile terților au fost în favoarea aeroportului și a dezvoltării sale. De asemenea, acestea au evidențiat faptul că niciun terț nu a avut obiecții față de acordul cu DHL.

6. EVALUAREA AJUTORULUI

6.1. Existența ajutorului

(163) În temeiul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE „ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumite întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale între statele membre, sunt incompatibile cu piața comună”.

(164) Criteriile stabilite la articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a se stabili dacă măsurile notificate reprezintă ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Și anume, sprijinul financiar:

- (a) se acordă de către stat sau prin intermediul resurselor de stat;
- (b) favorizează anumite întreprinderi sau sectoare de producție;
- (c) denaturează sau amenință să denatureze concurența;
- (d) afectează schimburile comerciale între statele membre.

6.1.1. Existența ajutorului de stat acordat aeroportului — aport de capital

(165) Astfel cum s-a menționat anterior pentru a se stabili dacă măsurile notificate reprezintă ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1), trebuie îndeplinite patru condiții.

6.1.1.1. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

(166) Comisia trebuie să stabilească dacă aeroportul Leipzig este o întreprindere care face obiectul dreptului concurenței CE.

(167) Mai întâi, trebuie amintit faptul că, în conformitate cu jurisprudența de referință, conceptul de întreprindere acoperă orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de forma sa juridică și de modul în care este finanțată⁽²⁵⁾ și că orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o piață specifică

constituie activitate economică⁽²⁶⁾. În ceea ce privește existența sau inexistența ajutorului de stat, este necesar să se stabilească dacă beneficiarul este angajat într-o activitate economică.⁽²⁷⁾

(168) Până recent, dezvoltarea aeroporturilor a fost determinată deseori de considerente pur teritoriale sau, în unele cazuri, de cerințe de natură militară. Exploatarea aeroporturilor a fost organizată mai curând ca parte a administrației decât ca întreprindere comercială. Concurența între aeroporturi și operatorii de aeroporturi a fost, de asemenea, limitată. Liberalizarea pieței serviciilor de transport aerian a însemnat, de asemenea, că există mai multe societăți aeriene care efectuează zboruri pe mai multe aeroporturi, ducând la creșterea concurenței între aeroporturi. Luând în considerare aceste condiții, finanțarea aeroporturilor și infrastructurii acestora a fost considerată anterior ca fiind de ordine publică și, în principiu, nu a pus probleme privind ajutorul de stat.

(169) Totuși, această situație s-a schimbat în ultimii ani. Aceste considerente de planificare a teritoriului și structurile administrative pot persista în unele cazuri, dar în multe alte cazuri aeroporturile au fost transferate de la nivelul statului la nivel regional, uneori urmând să fie operate de societăți publice, sau chiar transferate în sectorul privat. Procesul transferului către sectorul privat a luat, în mod normal, forma privatizării sau a unei deschideri progresive a capitalului. În ultimii ani, societățile de investiții în societăți necotate și fondurile de investiții și pensii au arătat un mare interes față de achiziționarea de aeroporturi.

(170) Industria aeroportuară comunitară a suferit, în consecință, modificări organizatorice fundamentale, care reflectă nu numai interesul activ al investitorilor privați față de sectorul aeroportuar, ci și o schimbare de atitudine din partea autorităților publice în privința contribuției investițiilor private la dezvoltarea aeroporturilor. Această dezvoltare a condus la o mai mare diversificare și complexitate a funcțiilor îndeplinite de aeroporturi.

(171) Aceste schimbări recente au condus, de asemenea, la o schimbare în relațiile comerciale între aeroporturi. Deși, în trecut, aeroporturile erau în cea mai mare parte administrate ca infrastructuri în vederea asigurării accesibilității și dezvoltării teritoriale, în ultimii ani, din ce în ce mai multe aeroporturi au și obiective comerciale și intră în concurență pentru a atrage traficul aerian.

(172) Prin urmare, modificarea naturii aeroporturilor trebuie să fie reflectată în evaluarea juridică a activităților aeroportuale în conformitate cu legislația privind ajutorul de stat. Nu mai este posibil ca exploatarea și construirea aeroporturilor să fie considerate o sarcină administrativă, care, în principiu, nu intră în domeniul de aplicare al controlului ajutorului de stat.

⁽²⁵⁾ Cauza C-35/96, Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36; cauza C-41/90, Höfner and Elser, Rec., 1991, p. I-1979, punctul 21; cauza C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Rec., 1995, p. I-4013, punctul 14; cauza C-55/96, Job Centre, Rec., 1997, p. I-7119, punctul 21.

⁽²⁶⁾ Cauza 118/85, Comisia/Italia, Rec., 1987, p. 2599, punctul 7; cauza 35/96, Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36.

⁽²⁷⁾ În conformitate cu jurisprudența Curții Europene de Justiție, orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o piață specifică reprezintă activitate economică. A se vedea cauza C-35/96, Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, și cauzele C-180/98-184/98, Pavlov, Rec., 2000, p. I-6451.

- (173) Curtea Europeană, în cauza *Aéroports de Paris*, a încercat să clarifice unele probleme, afirmând că exploatarea unui aeroport internațional mare care constă în prestarea de servicii aeroportuare companiilor aeriene și diferiților furnizori de servicii din cadrul aeroporturilor reprezintă o activitate economică deoarece constă „în furnizarea de instalații aeroportuare companiilor aeriene și diferiților furnizori de servicii contra achitării unei redevențe la un curs stabilit în mod liber de administrator și nu intră sub incidența exercitării atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică și pot fi separate de activitățile sale în exercitarea acestor atribuții” ⁽²⁸⁾. Astfel, administratorul aeroportului, în principiu, este angajat într-o activitate economică în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, la care se aplică normele privind ajutorul de stat.
- (174) Date fiind aceste dezvoltări continue din sector, Comisia a extins de atunci această abordare la toate tipurile de aeroporturi, inclusiv la aeroporturile mai mici (precum cele avute în vedere în prezenta decizie) în Liniile directe adoptate în 2005. Având în vedere această recentă transformare, Comisia consideră că nu mai este posibil să se excludă *a priori* aplicarea normelor privind ajutorul de stat aeroporturilor începând cu anul 2000.
- (175) Conform hotărârii din cauza *Aéroports de Paris*, odată ce un aeroport se angajează în activități economice, indiferent de forma sa juridică sau de modul în care este finanțat, el constituie o întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE și, prin urmare, se aplică normele din tratat privind ajutorul de stat ⁽²⁹⁾.
- (176) În acest caz, hotărârea Curții de Justiție care clarifica faptul că administrarea și exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică a condus Comisia la concluzia că, din data acestei decizii, în acest sector se aplică normele privind ajutorul de stat. În consecință, nu există deci o aplicare retroactivă a Liniilor directe 2005 deoarece, astfel cum au susținut autoritățile germane, Curtea a adus pur și simplu clarificări (o clarificare care se aplică *ad vitam aeternam*) asupra conceptului fundamental de ajutor ⁽³⁰⁾.
- (177) În această privință, Comisia amintește că infrastructura care face obiectul prezentei decizii va fi exploatată din punct de vedere comercial de administratorul aeroportului; prin urmare, reprezintă o infrastructură comercial exploatabilă. Operatorul aeroportului va prefera să perceapă taxe de utilizator pentru utilizarea acestei infrastructuri decât să o pună gratuit la dispoziția utilizatorilor în interesul comun.
- (178) Totuși, indiferent de forma sa juridică, nu toate activitățile unui operator de aeroport sunt în mod necesar de natură economică. Este necesar să se facă distincția între activitățile sale și să se stabilească în ce măsură activitățile sale sunt de natură economică ⁽³¹⁾.
- (179) Curtea Europeană de Justiție a susținut că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutorul de stat. Astfel de activități includ siguranța, controlul traficului aerian, poliția, vama etc. ⁽³²⁾ Finanțarea trebuie limitată strict la compensarea costurilor pe care le determină și nu poate fi utilizată pentru finanțarea altor activități economice ⁽³³⁾.
- (180) Prin urmare, practica Comisiei ⁽³²⁾ este că în ceea ce privește funcțiile de ordine publică, finanțarea acestor funcții sau a infrastructurii direct legată de aceste funcții nu constituie ajutor de stat. Acest lucru înseamnă că finanțarea infrastructurii, de exemplu, necesară din motive de securitate sau esențiale pentru controlul și supravegherea navigației aeriene și a spațiului aerian poate fi de ordine publică ⁽³⁴⁾.
- (181) În cazul de față, pierderile continue ale aeroportului și investițiile în infrastructură au fost finanțate din fonduri proprii de stat și datorii pe termen lung. Prin extinderea și realinierea celei de-a doua piste de sud se intenționa consolidarea poziției aeroportului pe piața transportului de marfă. Totuși, acestea fiind spuse, anumite investiții pot fi de ordine publică. Investițiile considerate de Germania ca fiind de ordine publică au fost menționate anterior.
- (182) Pe baza unei evaluări a naturii și cifrelor furnizate de Germania privind costurile de investiție și operaționale aferente noii piste de sud, Comisia poate concluziona că, în cazul de față, anumite costuri sunt de ordine publică. Aceste costuri se referă la funcțiile de securitate și polițienești, măsurile de stingere a incendiilor și de siguranță publică, siguranța operațională, Serviciul Meteorologic German și Controlul Traficului Aerian German. De asemenea, este și cazul să se poată percepe taxe și de la utilizatorii aeroportului pentru unele din aceste măsuri de ordine publică.

⁽²⁸⁾ Cauza *Aéroports de Paris*, loc. cit., punctul 121 și notele de subsol.

⁽²⁹⁾ Cauzele C-159/91 și C-160/91, *Poucet/AGV și Pistre/Cancave*, Rec., 1993, p. I-637.

⁽³⁰⁾ În acest context, a se vedea Hotărârea din 12 februarie 2008, cauza T-289/03, *BUPA/Comisia* (punctele 157-160).

⁽³¹⁾ Cauza C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Rec., 1994, p. I-43.

⁽³²⁾ Decizia nr. 309/02 a Comisiei din 19 martie 2003 Siguranța navigației aeriene — compensarea costurilor survenite în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001.

⁽³³⁾ Cauza C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Rec., 1997, p. I-1547; Decizia nr. 309/02 a Comisiei din 19 martie 2003; Decizia nr. 438/02 a Comisiei din 16 octombrie 2002, Ajutorul acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar belgian.

⁽³⁴⁾ A se vedea Decizia nr. 620/06 a Comisiei din 7 martie 2007 *Einrichtung des Regionalflyhafens Memmingen*.

(183) Prin urmare, în măsura în care acestea sunt de ordine publică, astfel cum s-a prevăzut anterior, costurile în cauză nu pot constitui ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Totuși, în acest caz, indiferent dacă Comisia urma să accepte abordarea propusă de autoritățile germane că niciun cost nu trebuie considerat ajutor de stat, evaluarea finală a măsurii nu se va modifica. Chiar dacă aceste costuri ar fi considerate ajutor de stat, acest ajutor ar fi ajutor compatibil (a se vedea mai jos). Prin urmare, Comisia nu trebuie să ajungă la o concluzie finală asupra acestei chestiuni.

6.1.1.2. Resursele de stat și imputabilitatea statului

(184) Astfel cum s-a afirmat de către Curte ⁽³⁵⁾, în ceea ce privește măsurile care urmează să fie considerate ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, (a) acestea trebuie să provină, în mod indirect sau în mod direct, din resurse de stat și (b) acestea trebuie să poată fi imputate statului.

(185) În cazul aflat în discuție, în orice moment, Statul a exercitat un control direct sau indirect asupra resurselor avute în vedere. Aeroportul Leipzig a finanțat lărgirea prin aporturi de fonduri proprii ale acționarilor publici și a primit împrumuturi pe termen lung de la societatea-mamă Mitteldeutsche Flughafen AG (denumită în continuare MFAG), care are doar acționari publici.

(186) Decizia de a acorda aceste resurse de stat este imputabilă autorităților publice. Consiliul de Supraveghere al MFAG, societate cu capital de stat, a declarat că se vor strânge fonduri proprii suficiente pentru finanțarea extinderii aeroportului. Majoritatea membrilor Consiliului de Supraveghere al MFAG sunt reprezentanți ai autorităților publice (de exemplu, miniștri din Länder, primari etc.).

6.1.1.3. Avantajul economic

(187) Aporturile de capital și împrumuturile acționarilor menționate anterior reduc costurile de investiție pe care operatorul aeroportului trebuie, în mod normal, să le suporte, prin urmare conferă aeroportului un avantaj.

(188) Totuși, s-ar putea susține că aporturile de capital primite de aeroportul Leipzig nu constituie ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE dacă testul investitorului din economia de piață se dovedește a fi aplicabil în acest caz.

(189) În acest sens, în Hotărârea Stardust Marine, Curtea Europeană a declarat „capitalul plasat în mod direct sau indirect la dispoziția unei întreprinderi de către stat în circumstanțe care corespund condițiilor normale de piață nu poate fi considerat ajutor de stat” ⁽³⁶⁾.

(190) Comisia trebuie să analizeze dacă acționarii aeroportului Leipzig au acționat în calitate de investitori privați în finanțarea extinderii aeroportului. Trebuie evaluat dacă, în circumstanțe similare, un investitor privat care operează în condițiile normale ale economiei de piață ar fi încheiat aceleași tranzacții sau tranzacții comerciale similare precum MFAG pentru realinierea pistei de sud.

(191) Procedând astfel, Comisia trebuie să rețină faptul că „[...] comportamentul investitorului privat cu care trebuie comparată intervenția investitorului public care urmărește obiective de politică economică nu este în mod necesar cel al investitorului obișnuit care plasează capitaluri în vederea realizării unui profit pe termen relativ scurt, acest comportament trebuie să fie cel puțin al unui holding privat sau al unui grup privat de întreprinderi care urmăresc o politică structurală, globală sau sectorială și trebuie să fie condus de perspective de profitabilitate pe termen mai lung” ⁽³⁷⁾.

(192) În acest caz, în ceea ce privește investițiile în noua pistă de sud, autoritățile germane par să pună la îndoială aplicabilitatea testului investitorului din economia de piață. Acestea susțin că testul nu este aplicabil infrastructurii de transport deoarece nu există investitori privați comparabili. Conform autorităților germane, aeroporturile nu prezintă interes pentru investitorii privați, în special în cazurile în care sunt necesare investiții mari de reabilitare.

(193) Comisia nu poate fi de acord cu acest punct de vedere. Testul investitorului din economia de piață nu poate fi exclus pe motiv că sectorul privat nu s-ar implica în finanțarea infrastructurii aeroportului ⁽³⁸⁾. O situație dificilă din punct de vedere economic nu scutește investitorul public de a acționa la fel de rezonabil precum ar fi acționat un investitor privat în aceeași situație.

(194) În Hotărârea Stardust Marine, Curtea Europeană a declarat că „[...] pentru a examina dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent dintr-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, pentru a se abține de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară” ⁽³⁹⁾.

⁽³⁵⁾ A se vedea cauza C-482/99, Franța/Comisia (Stardust Marine), Rec., 2002, p. I-4397.

⁽³⁶⁾ Hotărârea Stardust Marine, punctul 69.

⁽³⁷⁾ Cauza C-305/89, Alfa Romeo, Rec., 1991, p. I-1603, punctul 20.

⁽³⁸⁾ Ceea ce în niciun caz nu este adevărat, a se vedea, de exemplu, construirea aeroportului cu capital privat din Ciudad Real, Spania.

⁽³⁹⁾ Hotărârea Stardust Marine, punctul 71.

- (195) Momentul decisiv din timp este data la care a fost luată decizia de investiție. Aplicabilitatea testului investitorului de pe piața privată nu rezultă din Liniile directoare 2005, ci din dezvoltarea jurisprudenței CE și din deciziile Comisiei Europene ⁽⁴⁰⁾.
- (196) Prin urmare, în pofida afirmațiilor autorităților germane, pentru a se putea aplica testul investitorului privat, Comisia trebuie să se pună în situația autorității publice în cauză în momentul luării deciziei de investiție.
- (197) În noiembrie 2004, când aeroportul Leipzig a decis să înceapă lucrările de construcție la pista de sud, DHL nu încheiase încă un angajament obligatoriu din punct de vedere juridic pentru relocarea pe aeroportul Leipzig. În scopul unei evaluări rezervate a profitabilității, următoarea analiză va compara scenariu „Statu quo” cu scenariu „Extinderea fără DHL” și nu va lua în considerare „Extinderea cu DHL”.
- (198) Autoritățile germane susțin că aeroportul Leipzig a acționat precum un investitor privat. Autoritățile germane afirmă că realinierea pistei de sud a contribuit la reducerea pierderilor pe aeroportul Leipzig iar, pe termen lung și mediu, investițiile finanțate permit atingerea pragului de rentabilitate.
- (199) Autoritățile germane trebuie să poată dovedi că autoritățile publice au acționat într-un mod care ar fi fost acceptabil pentru investitorul privat. Totuși, conform informațiilor furnizate de Comisie, nu se poate stabili dacă realinierea pistei de sud a fost cea mai favorabilă soluție din punct de vedere economic.
- (200) Comportamentul unui investitor dintr-o economie de piață este ghidat de perspectiva profitabilității ⁽⁴¹⁾. Testul investitorului de pe piață va fi în mod normal pozitiv dacă structura și perspectivele societății sunt de-o asemenea natură încât se poate preconiza un profit normal, într-o perioadă rezonabilă de timp, prin plata de dividende sau aprecierea capitalului comparativ cu o societate privată comparabilă.
- (201) Evaluarea trebuie ignore orice consecințe pozitive asupra economiei din regiunea în care este situat aeroportul, deoarece Comisia evaluează dacă măsura respectivă constituie un ajutor luând în considerare dacă „în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și de politică regională, ar fi subscris capitalul respectiv” ⁽⁴²⁾.
- (202) Astfel cum a subliniat deja Comisia în decizia „Charleroi”, „orice angajamente luate de un operator de aeroport în privința cărora nu se poate dovedi că activitatea aeroportuară ca atare va genera profituri rezonabile, într-o perioadă de timp rezonabilă, nu pot considerate ca fiind în conformitate cu principiul investitorului privat din economia de piață. Este evident că orice efecte pozitive asupra economiei din regiunea în care este situat aeroportul nu pot fi incluse, în niciun caz, în această evaluare care urmărește stabilirea faptului dacă intervenția ascunde sau nu elemente de ajutor” ⁽⁴³⁾.
- (203) Astfel cum Curtea a susținut în hotărârile sale, „un acționar privat poate subscrie în mod rezonabil capitalul necesar asigurării supraviețuirii unei întreprinderi care trece temporar prin situații dificile, însă este capabilă să devină din nou profitabilă, posibil în urma organizării” ⁽⁴⁴⁾. Totuși, conform Curții, „în cazul în care injecțiile de capital ale unui investitor public ignoră orice perspectivă de profitabilitate, chiar și pe termen lung, această furnizare de capital trebuie considerată un ajutor ...” ⁽⁴⁵⁾.
- (204) Astfel cum s-a menționat anterior, Germania a prezentat un plan de afaceri pentru realinierea pistei de sud. Pe baza informațiilor privind veniturile și cheltuielile incluse, Comisia poate examina dacă aeroportul Leipzig a acționat precum un investitor privat în ceea ce privește finanțarea, construirea și exploatarea pistei de sud.
- (205) Germania a prezentat planuri de afaceri pentru trei scenarii:
- (a) „Extinderea cu DHL”: reconstruirea pistei de sud, DHL vine pe aeroportul Leipzig;
- (b) „Statu quo”: pista de sud nu este construită sau realiniată;
- (c) „Extinderea fără DHL”: reconstruirea pistei de sud, DHL nu vine pe aeroportul Leipzig.
- (206) Planurile de afaceri se bazează pe următoarele ipoteze, informații privind costurile și veniturile furnizate de autoritățile germane pentru perioada 2006-2042; nu se specifică nicio valoare finală pentru perioada de după 2042.
- (207) Astfel cum s-a specificat anterior, Comisia nu poate lua în considerare scenariul „Extinderea cu DHL” pentru stabilirea conformității investițiilor cu MEIP ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁰⁾ A se vedea considerentele 166-180 de mai sus.

⁽⁴¹⁾ Cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, Rec., 2000, p. II-3871, punctul 84; C-305/89, Italia/Comisia, Rec., 1991, p. I-1603, punctul 20.

⁽⁴²⁾ A se vedea Liniile directoare 2005, punctul 46.

⁽⁴³⁾ Decizia C 516/04 a Comisiei privind Charleroi din 12 februarie 2004, punctul 169.

⁽⁴⁴⁾ Cauza 234/84, Belgia/Comisia, Rec., 1986, p. 2263, punctul 15, cauza 303/88, Italia/Comisia, Rec., 1991, p. I-1433, punctul 21.

⁽⁴⁵⁾ Cauza 303/88, Italia/Comisia, Rec., 1991, p. I-1433, punctul 22.

⁽⁴⁶⁾ A se vedea mai sus considerentul 197.

(208) Creșterea prevăzută a vânzărilor din scenariul „Extindere fără DHL” se bazează pe două ipoteze principale: investitorul preconizează un efect de deplasare al restricțiilor asupra zborurilor pe timp de noapte pe aeroportul Frankfurt/Main în 2012, iar blocajele de capacitate de pe alte aeroporturi vor conduce la o crește suplimentară între 2013-2018. Extinderea era necesară pentru asigurarea unei capacități suficiente care să satisfacă creșterea preconizată a transportului aerian de marfă. Totuși, deși cererea în creștere a traficului aerian de marfă de pe aeroportul Leipzig este menționată ca motiv de investiție, aceasta nu este justificată, în acest caz, de o analiză cost-beneficii specifică.

(209) Riscul de depășire a capacității exista în momentul luării deciziei de reconstruire a pistei de sud. Costurile locurilor vacante care rezultă din posibila depășire a capacității (de exemplu, fără DHL) nu ar fi compensate. Totuși, calculele prezentate nu par să ia acest risc în considerare.

(210) Următorul tabel ⁽⁴⁷⁾ prezintă pe scurt calculele fluxului de numerar în raport cu două scenarii diferite „Statu quo” și „Extinderea fără DHL”. Aceste calcule se bazează pe scenariile de afaceri prezentate de Germania care presupun, printre altele, o rată a creșterii de cel puțin 3 % pentru activitatea de transport aerian de marfă.

Tabelul 8

Calculele fluxului de numerar

(milioane EUR)			
Calculele fluxului de numerar (*)	(A) Aeroport Statu quo	(B) Aeroport Extinderea fără DHL	(C) = (B) - (A) Pista de sud fără DHL
(1) EBITDA (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(2) Măsurile de siguranță EBITDA	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006-2042) corecție (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) Costuri de investiție (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(5) Costuri de investiție pentru măsuri de siguranță (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(6) Costuri de investiție 2005	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁷⁾ Există mai multe diferențe între calculele fluxului de numerar din decizia curentă și din decizia de deschidere a investigației. Aceste diferențe pot fi explicate după cum urmează. În timp ce decizia de deschidere actualiza veniturile și cheltuielile la 2006, calculele curente considerau anul 2005 drept an de referință deoarece decizia de a construi pista de sud a fost luată în noiembrie 2004 iar construcția a început în 2005. Comisia a aflat din declarația Germaniei că, în 2005, au fost contractate costuri de investiție suplimentare de [...] EUR, ceea ce ducea la o creștere și mai mare a pierderilor de flux de numerar. Aceste costuri de investiție au fost incluse.

(milioane EUR)

Calculele fluxului de numerar (*)	(A) Aeroport Statu quo	(B) Aeroport Extinderea fără DHL	(C) = (B) - (A) Pista de sud fără DHL
(7) Flux de numerar 2005-2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(*) Toate valorile actualizate la 2005; rata actualizării = 6,5 %.

(211) Comisia amintește mai întâi faptul că s-a luat în calcul suma totală a costurilor de investiție și operaționale pentru măsurile de securitate și siguranță în scopul calculului fluxului de numerar. Totuși, astfel cum s-a explicat anterior (a se vedea considerentele 180-183), o parte a acestor cheltuieli (costuri de exploatare și de investiții) pot reprezenta măsuri de ordine publică.

(212) În pofida acestui fapt, fluxul de numerar al aeroportului pe perioada 2005-2042 însumează aproximativ [flux de numerar negativ] EUR. Prin urmare, Comisia nu poate accepta faptul că un investitor din economia de piață ar fi decis să investească în construirea pistei de sud.

(213) Calculele arată că scenariul B generează un flux de numerar mai mic decât scenariul A cu aproximativ [100-200] milioane EUR. Construirea pistei de sud reduce în termeni reali fluxul de numerar care se află la dispoziție pentru finanțarea instalațiilor deja existente.

(214) Din moment ce aeroportul mai are de finanțat imobilizările existente care se ridică la 642 milioane EUR (valoarea contabilă 2005), acesta nu va ajunge la EBITDA necesare pentru a refinanța complet imobilizările existente în scenariul B. Pe baza calculelor fluxului de numerar prezentate, nu se poate presupune că operațiunile comerciale ale aeroportului vor atinge pragul de rentabilitate în viitor. Prin urmare, nu se poate presupune că pista de sud ar fi fost construită de un investitor privat pe baza scenariului B.

(215) Astfel, Comisia poate concluziona că așteptările autorităților publice în ceea ce privește rentabilitatea investiției în cauză nu sunt întemeiate și, deși acestea intenționează să crească atractivitatea aeroportului pentru utilizatori, prin urmare profitabilitatea, ele nu sunt ghidate de perspective de profitabilitate pe termen mai lung ⁽⁴⁸⁾. Mai curând, obiectivul finanțării publice este, astfel cum s-a indicat în mod clar de către autoritățile germane, dezvoltarea regională și o creștere a accesibilității regiunii, crearea de locuri de muncă și mediul (adică, reducerea zgomotului).

⁽⁴⁸⁾ Cauza C-305/89, Italia/Comisia (Alfa Romeo), Rec., 1991, p. I-1603, punctul 20.

(216) Comisia concluzionează că un investitor privat, chiar și unul care operează la nivel de grup într-un context economic mai larg, nu s-ar fi putut aștepta, în condițiile normale ale unei economii de piață și chiar pe termen mai lung, la un randament acceptabil al capitalului investit în cazul de față.

(217) În aceste circumstanțe, Comisia are dreptul să considere că un investitor privat, chiar și unul care urmărește o politică globală pe termen lung, fără a lua în considerare venituri imediate, nu ar fi realizat, în condițiile normale ale unei economii de piață, injecțiile de capital în cauză.

(218) Mai mult și fără a aduce atingere argumentelor stabilite și concluziilor anterioare, Comisia se vede nevoită să observe că rata de actualizare de 6,5 % (în conformitate cu considerentul 117) aplicată de autoritățile germane în calculele acestora implică faptul că în calculele se admite o primă de investiții cu risc foarte scăzut de aproximativ 3,25 % pe baza unui factor beta de 0,65. Un factor beta de 0,65 înseamnă că, în cazul în care valoarea pieței globale se reduce cu 1 %, valoarea investiției se reduce cu 0,65 %, ceea ce implică o volatilitate mai scăzută a investiției decât a pieței globale de capital, prin urmare rezultă un risc mai scăzut.

(219) În acest sens, Comisia amintește că unele surse specializate furnizează un factor beta pentru dezvoltarea spațiului aerian și a aeroporturilor în Europa pe baza datelor statistice de 0,81-1,26 ⁽⁴⁹⁾. Acești factori beta sunt calculați pentru aeroporturile internaționale (în principal aeroporturi-nod) cu acces bun la piețele de capital datorită listării acestora la bursă. Comisia consideră că investițiile în aeroporturi mai mici, precum cel aflat în discuție, ar da naștere unui nivel mai mare de risc datorită dimensiunii acestora. În plus, în cazul de față, aeroportul are capital de stat și accesul său la piețele de capital este limitat, mai mult, acesta depinde de sprijinul acordat de acționarii săi publici. Prin urmare, Comisia amintește faptul că, pe lângă factorul mai mare beta, o așa-numită „primă de lipsă de lichiditate” ar fi trebuit luată în considerare de către autoritățile germane în calculele acestora, însă acest lucru nu s-a întâmplat. Dacă această primă ar fi fost luată în considerare, ratele dobânzilor ar fi fost mai mari iar valoarea netă actualizată a fluxului de numerar ar fi fost mai mică.

6.1.1.4. Specificitatea

(220) Articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE prevede că, pentru a fi definită ca ajutor de stat, o măsură trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau sectoare de producție”. În cazul de față, Comisia amintește că avantajele în cauză au fost acordate doar aeroportului Leipzig. Finanțarea publică este direcționată către o singură întreprindere. Aporturile de capital acordate de autoritățile publice nu au fost puse la dispoziția niciunui aeroport concurent. Astfel, finanțarea este selectivă în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

6.1.1.5. Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

(221) În cazul în care ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în comparație cu alte întreprinderi concurente în comerțul intracomunitar, aceasta din urmă trebuie considerată ca fiind afectată de ajutorul respectiv. În conformitate cu jurisprudența constantă ⁽⁵⁰⁾, pentru ca măsura să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să între în concurență cu alte întreprinderi de pe piețele deschise concurenței.

(222) Astfel cum s-a explicat anterior, exploatarea unui aeroport este o activitate economică ⁽⁵¹⁾. Concurență există nu doar între transportatorii aerieni, ci și între aeroporturi. În cazul de față, acestea sunt, printre altele, întreprinderi care probabil au premisele necesare pentru a deveni un nod aerian pentru transportul de marfă.

(223) Orice avantaj economic de care beneficiază aeroportul Leipzig/Halle prin finanțarea pistei de sud i-ar consolida poziția față de concurenții săi pe piața europeană a prestatorilor de servicii aeroportuare. Prin urmare, finanțarea publică examinată denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale între statele membre.

6.1.1.6. Concluzie

(224) Din motivele stabilite anterior, Comisia concluzionează că finanțarea publică pentru construirea pistei de sud de pe aeroportul Leipzig-Halle implică ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

6.1.2. Existența ajutorului acordat DHL — acordul-cadru și scrisoarea de clasare

(225) Astfel cum s-a explicat deja în decizia de deschidere (a se vedea considerentele 42-46), Comisia consideră că măsurile evaluate sunt acordate prin resurse de stat și pot denatureze concurența.

6.1.2.1. Transferul resurselor de stat

(226) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj, acordat direct sau indirect, finanțat din resurse de stat, acordat de stat sau de orice organism intermediar care acționează în virtutea competențelor care i-au fost conferite.

⁽⁴⁹⁾ A se vedea Damodaran Online, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>.

⁽⁵⁰⁾ Cauza T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec., 1998, p. II-717.

⁽⁵¹⁾ A se vedea mai sus considerentul 166 și următoarele.

(227) Este evident că acordul-cadru și scrisoarea de clasare sunt finanțate din resurse de stat iar deciziile de acordare a acestora sunt imputabile autorităților publice: Consiliul de Supraveghere al MFAG a autorizat la 3 iunie 2004 încheierea acordului-cadru. Majoritatea membrilor din Consiliul de Supraveghere al MFAG sunt reprezentanți ai autorităților publice (de exemplu, miniștri de finanțe ai Sachsen și Sachsen-Anhalt, primari ai orașelor Leipzig, Dresden și Halle). Scrisoarea de clasare a fost semnată de ministrul de finanțe al Land Sachsen la 21 decembrie 2005.

6.1.2.2. Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

(228) În măsura în care măsurile acordă un avantaj selectiv DHL și aeroportului Leipzig, Comisia consideră că acestea pot denatura concurența și afecta schimburile comerciale între statele membre.

(229) De asemenea, este evident faptul că activitatea de curierat rapid este o piață pe care concurează societăți din diferite state membre. Orice avantaj economic de care beneficiază DHL prin măsurile publice enumerate îi va consolida poziția față de concurență pe piața europeană a serviciilor de curierat rapid.

(230) Deoarece această evaluare rămâne necontestată de Germania și terți, următoarea discuție se va concentra asupra măsurii în care DHL este favorizată de acordul-cadru și scrisoare de clasare.

6.1.2.3. Avantajele economice pentru DHL prin acordul-cadru

(231) Comisia va analiza pentru fiecare dintre serviciile oferite — garanții, închiriere și servicii aeroportuare — dacă acordul-cadru oferă o remunerație adecvată pe care un investitor privat ar fi acceptat-o.

(a) **Garanții**

(232) Acordul-cadru nu oferă plăți explicite de prime pentru garanțiile prevăzute. Singura sursă posibilă de remunerație va fi fluxul de numerar progresiv, pe care aeroportul îl poate câștiga din construcția și exploatarea pistei de sud. În consecință, Comisia va calcula, în primul rând, fluxul de numerar progresiv pentru pista de sud. În al doilea rând, Comisia va verifica dacă acest flux de numerar progresiv asigură o remunerație suficientă pentru garanțiile prevăzute.

(233) Un investitor privat ar fi hotărât dacă să semneze acordul-cadru și dacă să construiască pista de sud, astfel data de referință pentru testul investitorului privat trebuie să fie noiembrie 2004, înainte de data începerii lucrărilor de construcție. Astfel cum a fost explicat anterior (a se vedea considerentele 215 și următoarele), Comisia stabi-

lește că un investitor privat nu și-ar fi prejudiciat, în mod intenționat, poziția sa de negociere, investind masiv costuri de investiții în pista de sud, înainte de încheierea unui contract pentru utilizarea acesteia. Calculele fluxului de numerar arată clar faptul că pista de sud, fără venirea DHL pe Aeroportul Leipzig, nu ar fi fost o alternativă economică viabilă, pentru că ar fi rezultat o pierdere de flux de numerar progresiv de aproximativ [...] EUR (a se vedea coloana 5 din anexa 1). În consecință, prin construirea, mai întâi, a pistei de sud, și apoi semnarea acordului-cadru, aeroportul nu a acționat precum un investitor privat. Scenariul „extindere fără DHL” a fost fezabil doar datorită acordării unui ajutor substanțial. În consecință, scenariul nu poate fi folosit ca punct de referință pentru testul investitorului privat.

(234) Drept urmare, Comisia își va păstra abordarea din decizia de deschidere, cu privire la calcularea fluxului de numerar progresiv pentru construcția pistei de sud, având în vedere diferența între fluxurile de numerar care rezultă din scenariul de extindere cu DHL și scenariul statu quo (exploatarea exclusivă a pistei de nord existente).

(235) Calculul începe în 2005, când aeroportul a suportat primele costuri de investiții de aproximativ [...] EUR pentru pista de sud, despre care Comisia a aflat doar după decizia de deschidere.

(236) Calculul fluxului de numerar nu va depăși anul 2042 și nu va include valorile finale propuse de Germania, pentru că, în conformitate cu o afirmație anterioară a Germaniei ⁽⁵²⁾, durata de exploatare a unei piste ajunge la aproximativ 30 de ani. Mai mult, un investitor privat nu ar fi dispus să finanțeze pista de sud, dacă aceasta nu ar aduce un profit satisfăcător în prima parte a duratei sale — primii 37 de ani de exploatare, din 2005 până în 2042. În consecință, analiza fluxului de numerar va acoperi doar această perioadă de timp, în scopul evaluării efectului investiției asupra rentabilității aeroportului.

(237) De asemenea, nu se vor lua în considerare valorile finale propuse, pentru că nu sunt credibile. Valorile finale se bazează pe o chirie nelimitată, care crește în fiecare an cu 3 procente. Un asemenea calcul nu este realist pentru că pista are o capacitate limitată și veniturile nu pot crește nelimitat. Acest lucru duce, de exemplu, la rezultatul paradoxal al calculului Germaniei pentru scenariul de extindere cu DHL, rezultat conform căruia valoarea finală actualizată este de cinci ori mai mare decât fluxul de numerar actualizat al aeroportului, pentru perioada 2005-2042 ⁽⁵³⁾.

(238) Astfel cum este explicat mai detaliat în anexa 1, calculele fluxului de numerar progresiv actualizat al pistei de sud arată, în 2005, că veniturile sunt mai mici decât costurile de investiții cu aproximativ [...] EUR, pe perioada 2005-2042 (a se vedea coloana 4 din anexa 1).

⁽⁵²⁾ Afirmația Germaniei, 21 iulie 2006, p. 12.

⁽⁵³⁾ A se vedea calculele furnizate de Germania (considerentul 88).

- (239) Drept urmare, aeroportul nu va putea finanța costuri de acoperire a riscurilor din fluxul de numerar al pistei de sud. Se poate afirma că asigurarea împotriva riscurilor este o practică comercială acceptată doar dacă proiectul ar fi profitabil și aeroportul ar putea refinanța riscul, dar nu așa stau lucrurile în cazul de față.
- (240) Prin oferirea de garanții nelimitate pentru exploatarea aeroportului ulterior deschiderii nodului DHL (în conformitate cu secțiunile 8 și 9 din acordul-cadru), aeroportul își asumă riscuri pe care nu le poate controla. Astfel cum se explică mai detaliat în considerentele 17-19 din decizia de deschidere, aeroportul nu poate controla nici accesul preferențial al DHL pe pista de sud (responsabilitate ce revine autorității publice de control al zborurilor) și nici introducerea restricțiilor de zbor pe timp de noapte (responsabilitate ce revine autorităților publice).
- (241) Germania însăși calculează că riscul unei interdicții de zbor pe timp de noapte implică un cost de aproximativ [...] EUR pentru aeroport. Acest lucru duce, în consecință, la o creștere a pierderii de flux de numerar până la [...] EUR (a se vedea coloana 4 din anexa 1). Chiar dacă este evident faptul că aeroportul nu poate finanța costurile de acoperire a riscurilor din propriile sale venituri, Comisia dorește, totuși, să sublinieze că această sumă de [...] EUR poate fi considerată a fi doar limita inferioară a intervalului. Pe lângă alte erori de calcul, Germania ignoră faptul că aeroportul ar intra în faliment dacă ar fi nevoit să plătească o sumă de [...] EUR sau [...] EUR pentru despăgubirea companiei DHL în legătură cu costurile transferului pe un alt aeroport din cauza unei interdicții de zbor pe timp de noapte. În plus, calculele Germaniei nu țin cont de celelalte riscuri garantate (de exemplu, accesul la pista de sud, care este controlat de autoritatea publică de control al zborurilor).
- (242) În final, Comisia dorește să accentueze faptul că aceste calcule tot ar arăta un flux de numerar negativ, chiar dacă Comisia ar urmări raționamentul Germaniei conform căruia costurile privind securitatea și siguranța de [...] EUR sunt de ordine publică și, în consecință, trebuie să fie excluse din costurile aeroportului ⁽⁵⁴⁾. Astfel cum se arată în coloana 4 din anexa 1, și în acest scenariu ar rămâne o pierdere substanțială de [...] EUR.
- (243) Deși calculele anterioare sunt suficiente pentru a dovedi faptul că un investitor privat nu ar fi acordat o asemenea garanție nelimitată, Comisia dorește, totuși, să adauge că o cercetare mai amănunțită ar stabili pierderi și mai mari. Astfel cum a indicat Germania, autoritatea de reglementare britanică a folosit, în calculele sale, un cost al capitalului (în termeni reali și înainte de impozitare) de 6,2 % pentru Aeroportul Heathrow și 6,7 % pentru Aeroportul Gatwick, în scopul de a stabili taxele de aeroport în perioada 2008-2013. În timp ce Aeroporturile Heathrow și Gatwick se pot baza pe o cerere substanțială de zboruri către și dinspre Londra, Aeroportul Leipzig se confruntă cu o capacitate excedentară și trebuie să concureze cu alte aeroporturi pentru atragerea companiilor aeriene de pasageri cu tarife reduse și a celor de marfă. Dat fiind faptul că Aeroportul Leipzig este, în consecință, expus unor riscuri de piață mai mari decât Aeroporturile Heathrow și Gatwick, un cost de capital (în termeni reali și înainte de impozitare) mai mare de 6,5 % pare potrivit.
- (244) În plus, faptul că — astfel cum afirmă Germania ⁽⁵⁵⁾ — instituțiile financiare private nu erau pregătite să se protejeze împotriva riscurilor, care rezultau din garantarea funcționării aeroportului după deschiderea nodului DHL, confirmă că niciun operator privat nu ar fi oferit o asemenea garanție nelimitată pentru acoperirea unor riscuri pe care nu le poate controla.
- (245) Argumentele prezentate de Germania și DHL, conform cărora prevederea de garanții reciproce între părțile contractante este o practică comercială obișnuită, nu sunt decât o afirmație generală și, în consecință, sunt nerelevante, pentru că aceste calcule anterioare arată clar faptul că, în cazul respectiv, Aeroportul Leipzig nu este, pur și simplu, capabil să finanțeze garanțiile oferite din propriile sale resurse. Un investitor privat ar semna un contract doar dacă acesta aduce profit și nu dăunează situației sale financiare.
- (246) Pentru a concluziona, Comisia dorește să revină asupra argumentului Germaniei, conform căruia — presupunând că pista de sud era deja construită — un investitor privat ar fi semnat acordul-cadru, pentru că fluxul de numerar era mai mare cu DHL decât fără DHL. Argumentația Germaniei nu abordează tema esențială, și anume faptul că — astfel cum a fost arătat anterior — costurile de acoperire a riscurilor nu pot fi finanțate din propriile resurse. Pentru a fi capabil să ofere garanții companiei DHL, Aeroportul Leipzig trebuie să apeleze la capitalul care a fost alocat pentru construcția pistei de sud. Cu toate acestea, astfel cum s-a stabilit în secțiunea anterioară, aceste alocări de capital au constituit ajutor. În consecință, oricare ar fi momentul analizei, se ajunge la rezultatul că garanțiile au fost neapărat finanțate prin ajutor.

(b) *Contracte de închiriere*

- (247) Luând act de observațiile companiei DHL și ale Germaniei, Comisia consideră că respectivele contracte de închiriere nu oferă avantaje financiare pentru DHL, din următoarele motive:

- contractele de închiriere pentru platformă și alte zone de asistență la sol se bazează pe ratele dobânzii de pe piață, iar Aeroportul Leipzig nu este limitat în alegerea finanțării;
- rezervarea anumitor parcele de teren pentru DHL pare să constituie o prevedere obișnuită în legislația germană privind închirierile și — în niciun caz — nu împiedică stabilirea concurenților pe Aeroportul Leipzig, pentru că există încă un număr mare de parcele de teren disponibile pentru aceștia.

(c) *Regimul taxelor de aeroport*

- (248) Luând act de observațiile companiei DHL și ale Germaniei, Comisia consideră că regimul taxelor de aeroport nu oferă avantaje financiare pentru DHL, din următoarele motive:

- DHL plătește aceleași taxe ca și alți utilizatori ai Aeroportului Leipzig;

⁽⁵⁴⁾ Suma de [...] EUR este suma actualizată a costurilor de exploatare și de investiții pentru măsurile de siguranță și securitate pe care aeroportul intenționează să le întreprindă pentru pista de sud. Anexa 1 mai enumeră valorile nete actualizate ale costurilor privind siguranța și securitatea pentru celelalte scenarii comerciale.

⁽⁵⁵⁾ Afirmația Germaniei, 21 iulie 2006, p. 7.

- (b) astfel cum se poate observa din compararea taxelor de aeroport prezentată de DHL, taxele de aeroport percepute de Aeroportul Leipzig sunt cu [...] până la [...] procente mai mari decât pe alte aeroporturi de marfă concurente din Europa. În consecință, Comisia nu are niciun temei să concluzioneze că regimul taxelor de aeroport nu este în conformitate cu piața.

6.1.2.4. Avantaje economice pentru DHL prin scrisoarea de clasare

- (249) Comunicarea privind garanțiile stabilește criteriile prin care se asigură că garanția nu constituie ajutor de stat. Cele două condiții cumulative esențiale sunt următoarele:

- (a) garanția poate fi, în principiu, obținută în condițiile pieței de pe piețele financiare;

- (b) prima de risc de piață pentru garanție este achitată.

- (250) Scrisoarea de clasare — prin care Land Sachsen se angajează (i) să asigure un capital suficient pentru Aeroportul Leipzig și MFAG în scopul îndeplinirii angajamentelor asumate prin acordul-cadru și (ii) să răspundă direct pentru cererile de despăgubire ale DHL, până la concurența sumei de [...] EUR — nu satisface niciunul dintre aceste două criterii:

- (a) conform afirmațiilor Germaniei ⁽⁵⁶⁾, Aeroportul Leipzig a încercat, însă nu a fost capabil, să acopere riscurile abordate în cele din urmă în scrisoarea de clasare, prin intermediul unor instituții financiare private;

- (a) dat fiind faptul că nici DHL, nici MFAG, nici Aeroportul Leipzig nu au obligația de a plăti o primă pentru scrisoarea de garanție, expunerea la risc a Land Sachsen nu este remunerată în mod direct;

- (251) Mai mult, nu se poate afirma nici că Land Sachsen este remunerată în mod indirect ca acționar la Aeroportul Leipzig, pentru că valoarea acțiunilor aeroportului va scădea, în mod efectiv, din cauza pierderilor de flux de numerar în urma extinderii cu DHL. În mod similar, orice argumente cu privire la proporționalitatea între scrisorile de clasare acordate de Land Sachsen și Deutsche Post AG sunt nerelevante, pentru că fluxul de numerar progresiv pentru pista de sud nu este, pur și simplu, suficient pentru a finanța expunerea la risc a aeroportului și a proprietarilor acestuia.

6.1.2.5. Concluzii privind existența și legalitatea ajutorului de stat acordat DHL

- (252) Comisia consideră că (i) garanțiile nelimitate, acordate prin acordul-cadru (în conformitate cu secțiunile 8 și 9) și (ii) scrisoarea de clasare constituie ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, pentru că Land Sachsen, MFAG și Aeroportul Leipzig protejează DHL împotriva unor riscuri economice în termeni pe care un investitor privat nu i-ar fi acceptat. Fără sprijin public, Aeroportul Leipzig nu ar fi fost capabil nici să finanțeze pista de sud, nici să încheie acordul-cadru cu DHL.

- (253) Dat fiind faptul că acordul-cadru a fost semnat și pus în aplicare înainte ca Germania să îl comunice, garanțiile nelimitate acordate prin acordul-cadru constituie ajutor ilegal, care încalcă prevederile articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE.

6.2. Compatibilitatea ajutorului

6.2.1. Compatibilitatea ajutorului pentru aeroport

- (254) După cum se menționează anterior, valoarea totală a investițiilor va fi finanțată din resurse publice care (deși o parte din finanțarea publică poate fi destinată costurilor de ordine publică), în sensul prezentei decizii, implică ajutoare de stat ⁽⁵⁷⁾.

- (255) Comisia trebuie să stabilească dacă ajutorul poate fi considerat compatibil cu piața comună. Articolul 87 alineatul (3) din tratat stipulează anumite excepții de la regula generală de incompatibilitate prevăzută la articolul 87 alineatul (1) din tratat.

- (256) În această privință, Liniile directoare 2005 stabilesc un cadru pentru a evalua dacă ajutorul pentru aeroporturi poate fi declarat compatibil, în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c). Acestea menționează câteva criterii pe care Comisia le ia în considerare în această privință.

- (257) Comisia trebuie să analizeze, în special, conform alineatului 61 din Liniile directoare 2005, dacă:

- (a) crearea și exploatarea infrastructurii satisfac un obiectiv bine definit de interes general (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);

- (b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul care a fost stabilit;

⁽⁵⁶⁾ Afirmația Germaniei, 21 iulie 2006, p. 7.

⁽⁵⁷⁾ Intensitatea ajutorului nu poate fi calculată exact, dat fiind faptul că Comisia nu poate exclude faptul că potențialul investitor privat și-ar putea reduce expunerea la risc, investind o sumă mai mică.

- (c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
- (d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta, în mod egal și nediscriminatoriu;
- (e) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură care să contravină interesului Comunității.
- (i) **Crearea și exploatarea infrastructurii satisfac un obiectiv bine definit de interes general (dezvoltare regională, accesibilitate etc.)**
- (258) Proiectul vizează crearea unui nou nod aerian de marfă și unui centru intermodal de marfă, amplasate pe aeroport. Sectorul transportului aerian de mărfuri, în special sectorul transportului rapid de mărfuri, prezintă rate considerabile de creștere. Transportatorii aerieni de marfă își extind capacitățile operaționale. Cu toate acestea, principalele trei noduri aeriene de marfă din Germania — Frankfurt Main, München și Köln/Bonn — se confruntă cu anumite constrângeri legate de capacitatea pentru zborurile pe timp de noapte. În cazul în care Aeroportul Frankfurt Main ar trebui să își întrerupă operațiunile de zbor pe timp de noapte sau să reducă numărul de zboruri pe timp de noapte, Germania s-ar confrunta cu o criză gravă a capacității de transport aerian de mărfuri.
- (259) În acest context, investiția este în conformitate cu „Planul de acțiune pentru capacitatea aeroporturilor”⁽⁵⁸⁾ din 2007 al Comisiei, care observă că „având în vedere estimările cu privire la evoluția traficului, Europa se va confrunta cu un **dezechilibru din ce în ce mai mare** între cerere și capacitate” pentru aeroporturi și concluzionează că această „criză a capacității aeroporturilor **amenință** siguranța, eficiența și competitivitatea tuturor actorilor implicați în lanțul de transport aerian”⁽⁵⁹⁾. În același plan de acțiune, Comisia evidențiază necesitatea nu doar a unei utilizări mai eficiente a pistelor existente, ci și a „sprijinului pentru noi infrastructuri” și subliniază importanța aeroporturilor regionale pentru rezolvarea acestei crize de capacitate.
- (260) Proiectul vizat face parte din strategia pentru dezvoltarea aeroportului, conținută în Planul general al rețelei de transport transeuropean (orizontul 2020) din 2004, ca fiind un „punct comunitar de conexiune”. Aeroportul se află în regiunea din centrul Germaniei (în apropierea principalelor cinci axe transeuropene de transport și coridoare paneuropene), între axele de la nordul la sudul Europei (cum este autostrada federală A 9) și de la vestul la estul Europei (cum este autostrada federală A 14), având acces la o rețea feroviară și rutieră excelentă. Accesul la rețeaua feroviară și rutieră facilitează intermodalitatea transportului de mărfuri și are ca rezultat un transport mai eficient și mai ecologic și, în plus, contribuie la o dezvoltare durabilă. În consecință, proiectul este în conformitate cu „dezvoltarea unei rețele integrate europene de transport aerian”, astfel cum este prevăzută la punctul 12 din Planul de acțiune menționat anterior, care observă că „ar fi de dorit să se deblocheze capacitatea latentă existentă la nivelul aeroporturilor regionale, cu condiția ca statele membre să respecte instrumentele legale comunitare referitoare la ajutoarele de stat”.
- (261) Se anticipează că punerea în aplicare a proiectului va avea un impact pozitiv asupra întregii regiuni și va influența, în mod semnificativ, dezvoltarea sa economică și socială. Va îmbunătăți, în special, accesul către regiune și va spori atractivitatea pentru investitori și vizitatori. Acest lucru ar trebui să aibă un efect pozitiv asupra locurilor de muncă, având în vedere faptul că șomajul este cu mult mai ridicat în regiunea Leipzig-Halle decât media națională.
- (262) Lucrarea de investiție în joc va facilita o utilizare mai bună, mai sigură, mai ecologică și mai rațională a infrastructurii existente și va îmbunătăți, în consecință, siguranța, securitatea și eficacitatea aeroporturilor. Noua aliniere a pistei de sud evită survolarea, pe viitor, a zonelor intens populate de la nordul orașului Leipzig și de la sudul orașului Halle. În special, o zonă din Leipzig, care se află în apropierea incintei aeroportului, în capătul pistei de sud inițiale, a fost afectată de zgomot din cauza poziției culoarelor de decolare și aterizare. În plus, fosta pistă de sud nu era orientată într-o direcție care să asigure condiții meteorologice favorabile pentru decolare și aterizare. Direcția vântului cea mai obișnuită și predominantă, măsurată în cursul anului și în luni separate, este sud-vest. Acest lucru poate să fie dezavantajos în ceea ce privește componentele transversale perturbatoare ale vântului. Noua aliniere îndeplinește cerințele meteorologice, făcând posibile operațiuni de zbor cu instrumente ILS CAT III (pe orice vreme). În plus, distanța dintre cele două piste face posibilă exploatarea separată a traficului aerian, care nu era posibilă anterior din motive de siguranță, din cauza riscului de coliziune.
- (263) În consecință, Comisia poate concluziona că crearea și exploatarea infrastructurii satisfac un obiectiv bine definit de interes general, și anume dezvoltarea unui aeroport cu o componentă majoră de transport aerian de mărfuri în conformitate cu politica Uniunii Europene în această privință, luându-se în considerare aspectele regionale și de mediu, precum și că acest criteriu de compatibilitate este satisfăcut în cazul de față.
- (ii) **Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul care a fost stabilit**
- (264) Cifrele furnizate de autoritățile germane arată, în mod clar, faptul că aeroportul, astfel cum este dispus în prezent, nu poate face față creșterii așteptate și prevăzute a traficului de pasageri sau de mărfuri. Astfel cum s-a menționat anterior, se așteaptă ca aeroportul să cunoască o creștere treptată, dar semnificativă, a traficului de pasageri și de mărfuri pe durata de funcționare a noii piste de sud. În 2006, aeroportul a înregistrat 2,3 milioane de pasageri și, potrivit estimărilor, va deservi aproximativ 6-7 milioane de pasageri în 2010. Se așteaptă o creștere suplimentară, în viitor, a operațiunilor legate de traficul de mărfuri, în special în ceea ce privește restricțiile suplimentare asupra zborurilor pe timp de noapte din alte aeroporturi din Germania (cum sunt Frankfurt Main, Köln/Bonn etc.).

⁽⁵⁸⁾ Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor — Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa, 24 ianuarie 2007 COM(2006) 819 final.

⁽⁵⁹⁾ Planul de acțiune, punctul 7 și caseta de la pagina 3.

- (265) Din diverse motive, vechea pistă de sud a fost considerată a fi o infrastructură deficientă, neadecvată scopului. Mai întâi, trebuie să reamintim faptul că, în cazul de față, vechea pistă de sud a fost construită între anii 1957 și 1960. Alinierea vechii piste de sud a fost decisă pe baza structurii militare a spațiului aerian a fostei Republici Democrate Germane, și nu pe baza cerințelor meteorologice pentru aviație. În jurul anului 1980, începuseră deja să apară defecte (precum crăpături în dalele de beton, exfoliere și erodare a suprafeței pistei). Pentru a repara aceste defecte, în 1983/1984, s-a turnat o nouă suprafață de beton peste pista deteriorată. Totuși, noua suprafață de beton nu a fost conectată la suprafața inițială, iar renovarea pistei a fost doar superficială și s-a dovedit a fi inadecvată.
- (266) Această inadecvare a devenit vizibilă, mai ales începând din anul 1990, când pista a fost utilizată mult mai des. De exemplu, crăpăturile din suprafața inferioară au creat crăpături în noua suprafață superioară, cauzând o exfoliere extinsă și distorsiuni longitudinale majore la ambele capete ale pistei, care au dus la deformarea pavajului. Deformarea pavajului prezintă un mare pericol pentru siguranța aviației, atunci când apar proeminențe ale pavajului în timpul verii, ca urmare a temperaturilor mai ridicate. Consecințele au fost un nivel al deteriorării din ce în ce mai mare și o întreținere costisitoare și disproporționată.
- (267) În plus, pista de sud inițială a avut o lungime de 2 500 m și, ca atare, putea fi utilizată doar pentru zboruri pe distanțe scurte. Ea nu putea fi utilizată pentru aeronave complet încărcate, care cântăresc mai mult de 30 t. În consecință, eficacitatea Aeroportului Leipzig era grav afectată (aeronavele de tip Boeing B 747, B 767 și McDonnell Douglas MD 11, atunci când sunt complet alimentate cu combustibil și încărcate, necesită piste cu lungimi cuprinse între 2 925 m și 3 320 m, pentru decolare). De asemenea, această deficiență sporește, în mod considerabil, posibilitatea apariției unor întreruperi ale operațiunilor (de exemplu, în cazul închiderii pistei de nord). Tot din perspectiva siguranței aviației, a fost necesară adaptarea alinierii vechii piste de sud. Chiar și cu aeronave care aterizează pe direcția vest, cele două piste nu puteau funcționa în paralel, pentru că exista întotdeauna posibilitatea ca avioanele care se apropiau să fie nevoite să întrerupă aterizarea și să decoleze din nou, pentru a evita o coliziune. În consecință, Agenția de Control al Traficului Aerian din Germania (Deutsche Flugsicherung GmbH, DFS) trebuia să trateze cele două piste ca o singură pistă în scopul operațiunilor de zbor.
- (268) Având în vedere condițiile menționate anterior, s-a calculat numărul maxim de decolări și aterizări care pot avea loc pe pista inițială și s-a realizat o simulare pe baza programului de zbor prevăzut pentru un nod de marfă la Aeroportul Leipzig. Rezultatele simulării programului de zbor prevăzut au arătat că ar exista întârzieri considerabile pentru avioanele care decolează și aterizează în timpul orelor de vârf. Avioanele care aterizează ar putea aștepta, în medie, aproximativ 21 de minute (în ambele direcții de operare), iar avioanele care decolează, aproximativ șase minute. În anumite cazuri, au existat chiar întârzieri cuprinse între 30 de minute și o oră pentru aterizări, și de până la 18 minute pentru decolări.
- (269) Astfel cum s-a observat anterior, capacitatea aeroportului de a obține finanțare din alte surse decât de la sau prin intervenția acționarilor săi publici este foarte limitată și, în consecință, a fost necesară o intensitate a ajutorului de 100 %. Autoritățile germane au putut demonstra că toată infrastructura pe care o vor realiza și finanța este necesară pentru a atinge obiectivele pe care le-au stabilit, iar proiectul nu este disproporționat de mare sau de complex.
- (270) Astfel, ținând cont de toate considerentele menționate anterior, Comisia poate ajunge la concluzia că infrastructura în cauză este necesară și proporțională cu obiectivele care au fost stabilite.
- (iii) **Infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente**
- (271) Datorită amplasării sale în centrul Europei și a pieței sale din zona înconjurătoare, de aproximativ 7 milioane de persoane pe o distanță de 100 km de la aeroport, precum și datorită amplasării sale în apropierea unei infrastructuri rutiere și feroviare excelente, aeroportul are un potențial mare de dezvoltare. După cum s-a afirmat anterior, sectorul transportului aerian de mărfuri arată rate considerabile de creștere (de exemplu, rata medie de creștere a transportului internațional de pasageri, între 2002 și 2006, a fost de aproximativ 7,4 %, iar a celui de mărfuri a fost de 6,2 %) ⁽⁶⁰⁾. Cu toate acestea, capacitățile actuale ale aeroportului se confruntă cu restricții asupra zborurilor pe timp de noapte.
- (272) În ceea ce privește creșterea transportului de mărfuri la aeroportul din Leipzig, autoritățile germane anticipează rate de creștere ridicate în primii ani, iar, începând din 2013, o rată medie de creștere de 3 %. Comparativ, IATA anticipează, pentru 2007-2011, o rată medie anuală de creștere, pentru transportul de pasageri, de aproximativ 5,1 %, iar pentru cel de mărfuri de 4,8 %. Autoritățile germane au preconizat (în 1999) aproximativ 4 milioane de pasageri în 2004 și 6-7 milioane de pasageri în 2010. Conform autorităților germane, un studiu mai recent anticipează o creștere de la 2,1 milioane de pasageri, în 2005, la 4,8 milioane de pasageri pe an.
- (273) Astfel, pe termen mediu, noua infrastructură oferă perspective bune de utilizare, în special în legătură cu infrastructura existentă, pe care lucrările planificate o vor optimiza.
- (iv) **Toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta, în mod egal și nediscriminatoriu**
- (274) După cum au indicat autoritățile germane, toți potențialii utilizatori (companii aeriene) vor avea acces la noua infrastructură, în mod egal și nediscriminatoriu. DHL va utiliza noua pistă de sud doar 19 % din timp, ajungând la doar 9,4 % din capacitatea totală a întregului aeroport. În ceea ce privește utilizarea capacității pistei de către DHL,
- ⁽⁶⁰⁾ IATA, Previziuni pentru transportul de pasageri și mărfuri 2007-2011, octombrie 2007.

Comisia observă că, în majoritatea aeroporturilor (nod), nu este neobișnuită utilizarea de către compania aeriană tradițională a aproximativ 60-80 % din capacitatea totală a pistei, funcționând efectiv ca și chiriaș principal. Acest fenomen devine, de asemenea, mai frecvent în sectorul low-cost, cu privire la utilizarea de către operatorii cu tarife reduse a aeroporturilor regionale sau secundare.

(275) Rezervarea anumitor intervale orare (de fapt, sloturi) pentru DHL reflectă realitatea comercială a activităților de curierat rapid. Mai mult, în cazul de față, Aeroportul Leipzig nu este un aeroport congestionat (aeroport supraaglomerat) și, în consecință, nu există restricții de capacitate. Aceasta înseamnă că rezervarea anumitor intervale orare nu are un impact negativ asupra concurenței companiei DHL. Acest lucru a fost confirmat, în mare parte, de observațiile primite de la operatorii de transport de mărfuri și transportatorii aerieni de pasageri (cum sunt Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, Cargolux Condor etc.).

(276) În ceea ce privește alocarea intervalelor orare (sau sloturilor) pe aeroportul din Leipzig/Halle, ca și în cazul majorității aeroporturilor (necongestionate), sloturile disponibile sunt alocate pe principiul „primul sosit, primul servit”. O caracteristică intrinsecă a funcționării tuturor aeroporturilor este conceptul conform căruia transportatorii aerieni păstrează sloturile pe care le-au primit. Acest lucru este denumit „drepturi dobândite”. Alocarea sloturilor către DHL, la acest aeroport necongestionat, și posibilitatea ca DHL să păstreze aceste sloturi nu este, în consecință, un avantaj pentru DHL în sensul ajutorului de stat.

(277) Ar trebui reamintit, totuși, faptul că asemenea „drepturi” nu pot încălca legislația comunitară sau națională. În această privință, Comisia profită de ocazie pentru a reaminti autorităților germane faptul că, în cazul congestiei aeroportului din Leipzig/Halle, ele trebuie să efectueze o analiză a capacității în conformitate cu prevederile Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare ⁽⁶¹⁾ (astfel cum a fost modificat).

(278) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia poate concluziona că toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu.

(v) Dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură care să contravină interesului Comunității

(279) Aeroportul se încadrează în categoria C, astfel cum este definită la alineatul 15 din Liniile directe 2005. Deși va exista un impact asupra concurenței și comerțului la nivel comunitar, Comisia trebuie să stabilească dacă acesta contravine, într-o anumită măsură, interesului comun.

(280) Comisia observă, în primul rând, faptul că noua pistă de sud, deși optimizează capacitatea aeroportului, nu este decât o simplă înlocuire a unei piste existente anterior, care nu era poziționată în mod optim.

(281) După cum s-a menționat anterior, principalele aeroporturi de marfă din Germania, cu care concurează Leipzig-Halle, se confruntă cu restricții de capacitate sau restricții asupra zborurilor pe timp de noapte și, în consecință, o concurență viitoare este puțin probabilă. Drept urmare, nu există niciun risc sau există un risc minim de denaturare a concurenței cu aceste aeroporturi.

(282) După cum s-a specificat anterior, atunci când compania DHL prospecta posibile noduri europene, ea s-a decis asupra unei liste restrânse formate din Leipzig/Halle, Vatry și Bruxelles. În această privință, Comisia observă că nici Bruxelles, nici Vatry nu au făcut observații pe parcursul deschiderii procedurii. De asemenea, Comisia observă că niciun alt aeroport european nu a specificat, pe parcursul deschiderii procedurii, că dezvoltarea aeroportului din Leipzig/Halle, astfel cum a fost stabilită anterior, le oferă motive de preocupare. Comisia nu a identificat nici ea preocupări specifice legate de concurența față de orice alt aeroport din Uniunea Europeană.

(283) Pe baza celor menționate anterior, Comisia poate concluziona, în consecință, că dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură care să contravină interesului comun.

6.2.2. Incompatibilitatea garanțiilor nelimitate în conformitate cu acordul-cadru și scrisoarea de clasare

(284) Dat fiind faptul că DHL a beneficiat deja de valoarea maximă a ajutorului pentru investiții permisă în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE, ajutorul pe care îl primește DHL, prin acordul-cadru și scrisoarea de clasare, constituie ajutor de funcționare.

(285) În conformitate cu liniile directe privind ajutoarele regionale ⁽⁶²⁾, ajutorul de funcționare este interzis, în mod normal. În mod excepțional, un asemenea ajutor poate fi acordat în regiuni eligibile, în conformitate cu derogarea de la articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE, cu condiția ca anumite condiții stricte să fie satisfăcute ⁽⁶³⁾. Dat fiind faptul că Germania nu a furnizat nicio dovadă a satisfacerii acestor condiții, Comisia consideră că ajutorul de funcționare acordat companiei DHL nu este compatibil în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE.

(286) În lipsa unor informații care să ateste contrariul, Comisia consideră, de asemenea, că ajutorul acordat companiei DHL nu îndeplinește niciun alt obiectiv de interes comun. În consecință, deoarece nu se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la articolul 87 alineatul (2) și articolul 87 alineatul (3) din Tratatul CE, garanțiile nelimitate acordate prin acordul-cadru și scrisoarea de clasare trebuie să fie considerate ca fiind incompatibile cu piața comună.

⁽⁶²⁾ Liniile directe privind ajutoarele de stat regionale 2007-2013 (JO C 54, 4.3.2006, p. 13).

⁽⁶³⁾ În special, ajutorul de funcționare trebuie să vizeze piedicile în calea dezvoltării regionale, să fie proporțional cu dezavantajele specifice pe care încearcă să le reducă, să fie descrescător și să fie limitat în timp.

⁽⁶¹⁾ JO L 14, 22.1.1993, p. 1.

6.2.3. Eliminarea ajutorului incompatibil acordat companiei DHL

(287) În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție, Comisia are competența să hotărască asupra obligației statului în cauză de a anula sau modifica ajutorul ⁽⁶⁴⁾, atunci când ea consideră că acesta este incompatibil cu piața comună. De asemenea, Curtea a stabilit, în mod repetat, că obligația unui stat de a anula ajutorul considerat, de către Comisie, a fi incompatibil cu piața comună, este menită să restabilească situația existentă anterior ⁽⁶⁵⁾. În acest context, Curtea a stabilit că obiectivul respectiv este atins în momentul în care beneficiarul restituie sumele acordate printr-un ajutor ilegal, renunțând, astfel, la avantajul de care a beneficiat față de concurenții săi de pe piață, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită ⁽⁶⁶⁾.

(288) În baza jurisprudenței respective, articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/99 ⁽⁶⁷⁾ a stabilit următoarele: „Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar (...). Comisia nu solicită recuperarea ajutorului în cazul în care aceasta ar contraveni unui principiu general de drept comunitar.”

(289) În scopul de a asigura că DHL nu beneficiază de niciun avantaj economic de pe urma măsurilor de ajutor incompatibile, Comisia consideră că sunt necesare trei acțiuni:

- (a) scrisoarea de clasare nu trebuie să fie pusă în aplicare;
- (b) garanțiile nelimitate trebuie să fie anulate;
- (c) dat fiind faptul că garanțiile nelimitate au acoperit perioada de după 1 octombrie 2007 (care este data de începere a operațiunilor nodului DHL), ajutorul care a fost deja pus la dispoziția DHL trebuie să fie recuperat.

(290) Pentru calcularea componentei de ajutor care a fost deja pusă la dispoziția DHL, Comisia dorește, mai întâi, să observe faptul că, în conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, nicio prevedere a legislației comunitare nu solicită Comisiei să fixeze suma exactă a ajutorului ce urmează a fi recuperat, atunci când aceasta dispune recuperarea ajutorului declarat incompatibil cu piața comună. Este suficient ca decizia Comisiei să includă informații care să îi ofere beneficiarului posibilitatea de a calcula el însuși suma respectivă, fără prea multă dificultate ⁽⁶⁸⁾.

(291) Pentru a cuantifica componenta de ajutor, trebuie să se calculeze taxa de garanție pentru primele luni de funcționare ale nodului DHL, începând de la 1 octombrie 2007, până la anularea garanției nelimitate. Trebuie să se pună

întrebarea care ar fi fost taxa percepută de o companie de asigurări privată, la data de 21 septembrie 2005, când a fost semnat acordul-cadru, pe o perioadă începând de la 1 octombrie 2007, până la anularea garanției nelimitate. Pe o piață a asigurărilor competitivă, taxa de garanție va fi egală cu costurile preconizate pentru riscurile pe care garanția trebuie să le acopere.

(292) Germania a furnizat deja o estimare a costurilor preconizate pentru acoperirea riscurilor, în valoare de [...] EUR, pentru întreaga durată de [...] ani a acordului-cadru. Astfel cum s-a explicat anterior, aceste costuri pentru acoperirea riscurilor rezultă din următorul calcul:

(a) Germania presupune că cererile de despăgubire vor scădea proporțional în timp ca urmare a amortizării investițiilor DHL. Începând de la cel mult [...] EUR în anul [...], aceasta presupune ex. [...] EUR în anul [...] și [...] EUR în anul [...];

(b) pentru simplificarea analizei, Germania nu folosește o distribuție a probabilităților continuă pentru riscul unei interdicții de zbor pe timp de noapte, dar presupune că, de la jumătatea perioadei contractului — în anul [...] — se va introduce o restricție asupra zborului pe timp de noapte, cu o probabilitate de [...] la sută. Înmulțind cererile de despăgubire nominale de [...] EUR, în anul [...], cu probabilitatea de [...] la sută rezultă riscul nominal preconizat de [...] EUR, în anul [...], și o valoare scontată la [...] EUR pentru costurile preconizate de acoperire a riscurilor.

(293) Comisia consideră că, pentru a avea o estimare corectă a costurilor de acoperire a riscurilor, Germania trebuie să modifice următoarele elemente din calculul său:

(a) contrar presupunerii Germaniei, anumite părți din cererile de despăgubire ale DHL vor rămâne constante în timp (de exemplu, costurile pentru îndepărtarea echipamentelor, cererile de despăgubire din partea clienților DHL pentru livrare întârziată etc.). Evoluția în timp a cererilor de despăgubire nominale trebuie să fie ajustată în consecință;

(b) calculul Germaniei se concentrează doar asupra riscului unei interdicții de zbor pe timp de noapte. Cu toate acestea, garanția acoperă și riscurile operaționale zilnice (de exemplu, utilizarea preferată a pistei de sud). În consecință, aceste riscuri trebuie să fie incluse în calcul. Trebuie să se estimeze cererile de despăgubire generate de riscuri operaționale și probabilitatea apariției lor și să se calculeze valoarea netă actualizată rezultată a acestor costuri de acoperire a riscurilor;

⁽⁶⁴⁾ Cauza C-70/72, Comisia/Germania, Rec., 1973, p. 813, punctul 13.

⁽⁶⁵⁾ Cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92, Spania/Comisia, Rec., 1994, p. I-4103, punctul 75.

⁽⁶⁶⁾ Cauza C-75/97, Belgia/Comisia, Rec., 1999, p. I-30671, punctele 64-65.

⁽⁶⁷⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

⁽⁶⁸⁾ A se vedea, în special, cauza C-480/98, Spania/Comisia, Rec., 2000, p. I-8717, punctul 25, precum și cauza C-415/03, Comisia/Grecia, Rec., 2005, punctul 39.

(c) în timp ce Comisia ar putea accepta analiza simplificată propusă de Germania cu privire la probabilitatea riscului de introducere a unei interdicții de zbor pe timp de noapte, în ceea ce privește riscurile operaționale zilnice, Comisia consideră că probabilitatea trebuie să fie estimată anual. Seriile cronologice ale cererilor de despăgubire anuale preconizate trebuie să fie actualizate pentru a ajunge la valoarea netă actualizată pentru riscul operațional zilnic.

(294) Pe baza costurilor reestimate de acoperire a riscurilor pe întreaga perioadă a acordului-cadru, Germania va trebui să repartizeze în consecință costurile de acoperire a riscurilor pentru a ajunge la taxa de garanție pentru perioada începând de la 1 octombrie 2007, până la anularea garanției nelimitate.

7. CONCLUZIE

7.1. În legătură cu ajutorul pentru aeroport

(295) Comisia consideră că măsura în cauză, care permite aeroportului din Leipzig-Halle să realizeze proiectul de investiții în conformitate cu condițiile descrise anterior, nu prejudiciază interesul comun și că cele cinci criterii stabilite în Liniile directoare au fost satisfăcute în cazul de față.

7.2. În legătură cu ajutorul acordat companiei DHL

(296) Comisia consideră că garanțiile nelimitate acordate prin acordul-cadru și scrisoarea de clasare constituie ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, pentru că Land Sachsen, MFAG și Aeroportul Leipzig protejează DHL împotriva unor riscuri economice în termeni pe care un investitor privat nu i-ar fi acceptat.

(297) Dat fiind faptul că DHL a beneficiat deja de valoarea maximă a ajutorului pentru investiții permisă în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE, Comisia consideră că garanțiile nelimitate acordate prin acordul-cadru și scrisoarea de clasare trebuie să fie considerate ca fiind incompatibile cu piața comună.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat, în valoare de 350 milioane EUR, pe care Germania intenționează să îl pună în aplicare în legătură cu construcția unei noi piste și a infrastructurii aeroportuare aferente pe Aeroportul Leipzig Halle este compatibil cu piața comună, în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE.

Articolul 2

Ajutorul de stat pe care Germania intenționează să îl pună în aplicare, prin acordarea scrisorii de clasare în favoarea compa-

niei DHL, este incompatibil cu piața comună. În consecință, ajutorul nu poate fi pus în aplicare.

Articolul 3

Ajutorul de stat pe care Germania l-a acordat companiei DHL, sub forma garanțiilor nelimitate (conform secțiunilor 8 și 9 din acordul-cadru), este incompatibil cu piața comună. Aceste garanții nelimitate acordate prin acordul-cadru trebuie să fie, în consecință, anulate.

Articolul 4

(1) Germania va recupera partea din ajutor specificată la articolul 3 care a fost deja pusă la dispoziția companiei DHL (adică taxa de garanție pentru perioada începând de la 1 octombrie 2007, până la anularea garanțiilor nelimitate).

(2) Sumele ce urmează a fi recuperate vor produce dobândă, de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului, până la data recuperării lor efective.

(3) Dobânda se va calcula pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și cu Regulamentul (CE) nr. 271/2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

Articolul 5

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 3 care a fost deja pus la dispoziția companiei DHL este imediată și efectivă.

(2) Germania asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 6

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Germania transmite Comisiei următoarele informații:

(a) valoarea totală (principală plus dobânzile aferente) a sumei ce urmează a fi recuperată de la beneficiar;

(b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și prevăzute în vederea respectării prezentei decizii;

(c) documente care să ateste că beneficiarul a fost somat să restituie ajutorul.

(2) Germania informează Comisia cu privire la stadiul măsurilor naționale adoptate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolul 3 care a fost deja pus la dispoziția DHL. Germania transmite de îndată, la solicitarea Comisiei, informațiile privind măsurile deja adoptate și prevăzute în vederea respectării prezentei decizii. În plus, Germania furnizează informații detaliate privind sumele deja recuperate de la beneficiar, care reprezintă ajutorul și dobânzile aferente acestor sume.

Articolul 7

Prezenta decizie este adresată Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, la 23 iulie 2008.

Pentru Comisie

Antonio TAJANI
Vicepreședinte

Neelie KROES
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Calculule fluxului de numerar pentru ajutorul acordat lui DHL

Tabelul 1

Calculule fluxului de numerar

(milioane EUR)

Calculule fluxului de numerar (*)		(1) Aeroport Statu quo	(2) Aeroport Extinderea cu DHL	(3) Aeroport Extinderea fără DHL	(4) = (2) - (1) Pista de sud cu DHL	(5) = (3) - (1) Pista de sud fără DHL
EBITDA ⁽¹⁾ (2006-2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri de investiții (2006-2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri de investiții 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxul de numerar 2005	d = a + b + c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costurile de acoperire a riscurilor (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de numerar ajustat cu risc 2005	f = d + e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Corecție pentru costurile privind securitatea și siguranța						
Costul privind securitatea și siguranța (costuri de exploatare + de investiții) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxul de numerar corectat 2005	h = f + g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(¹) Câștiguri înainte de dobânzi, taxe, deprecieri și amortizare.

(*) Toate valorile actualizate la 2005.

(**) Calculate de Germania.

Calcularea fluxului de numerar pentru pista de sud

Germania a depus 3 scenarii diferite pentru evoluția fluxurilor de numerar 2006-2042 ale Aeroportului Leipzig:

- *Aeroport — Statu quo*: pista de sud nu este construită. Operațiunile pe aeroport continuă pe pista de nord existentă.
- *Aeroport — Extinderea cu DHL*: pista de sud este construită și DHL începe exploatarea nodului său european în 2008.
- *Aeroport — Extinderea fără DHL*: pista de sud este construită, dar DHL nu se mută la Leipzig și se va atrage un alt operator pe aeroport după 2010.

Pe baza diferențelor existente între fluxurile de numerar, rentabilitatea preconizată a pistei de sud se calculează astfel:

- *Pista de sud cu DHL*: această coloană arată diferența de flux de numerar între extinderea cu DHL și statu quo.
- *Pista de sud fără DHL*: această coloană arată diferența de flux de numerar între extinderea fără DHL și statu quo.

Diferența între calculule fluxului de numerar la deschidere și calculule actuale

- În timp ce decizia de deschidere actualiza veniturile și cheltuielile la 2006, calculule curente considerau anul 2005 drept an de referință deoarece decizia de a construi pista de sud a fost luată în noiembrie 2004, iar construcția a început în prima parte a anului 2005.
- Comisia a aflat din afirmația Germaniei că respectivele *costuri de investiție suplimentare* de [...] EUR au fost contractate în 2005, ceea ce ducea la o creștere și mai mare a pierderilor de flux de numerar. Aceste costuri de investiție au fost incluse.

Calculule fluxului de numerar arată pierderi substanțiale pentru pista de sud

- Construcția și exploatarea pistei de sud cu DHL produce o *pierdere de flux de numerar* actualizat de aproximativ [...] EUR în 2005. *Pierderea de flux de numerar* actualizat pentru extinderea fără DHL se ridică la [...] EUR.
 - În final, *costurile de acoperire a riscurilor* de [...] EUR (astfel cum a calculat Germania) majorează *pierderile de flux de numerar* până la [...] EUR pentru pista de sud cu DHL. Astfel, este important să se observe faptul că aceste costuri estimate de acoperire a riscurilor de [...] EUR reprezintă doar limita inferioară a intervalului, deoarece Germania nu cuantifică toate riscurile asumate de către aeroport și își bazează calculele pe presupuneri foarte discutabile.
 - Chiar dacă Comisia urmează argumentul Germaniei conform căruia *costurile privind securitatea și siguranța* de [...] EUR sunt de ordine publică și, în consecință, trebuie să fie excluse din calculul pentru pista de sud, ar rămâne o *pierdere substanțială de flux de numerar* de [...] EUR.
-

DECIZIA COMISIEI

din 6 noiembrie 2008

de adoptare a unui program comunitar multianual în temeiul Regulamentului (CE) nr. 199/2008 al Consiliului privind instituirea unui cadru comunitar pentru colectarea, gestionarea și utilizarea datelor din sectorul pescuitului și sprijinirea consultanței științifice cu privire la politica comună în domeniul pescuitului

(2008/949/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 199/2008 al Consiliului din 25 februarie 2008 privind instituirea unui cadru comunitar pentru colectarea, gestionarea și utilizarea datelor din sectorul pescuitului și sprijinirea consultanței științifice cu privire la politica comună în domeniul pescuitului ⁽¹⁾, în special articolul 3 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 199/2008 instituie un cadru comunitar pentru colectarea, gestionarea și utilizarea datelor în scopul constituirii unei baze solide de informație pentru analize științifice în sectorul pescuitului și pentru formularea de avize științifice fundamentate în vederea punerii în aplicare a politicii comune în domeniul pescuitului (denumită în continuare „PCP”).
- (2) Statele membre trebuie să stabilească programe multianuale naționale în scopul colectării, al gestionării și al utilizării datelor în conformitate cu programul comunitar multianual.
- (3) Prin urmare, este necesar să se instituie un program comunitar multianual pentru colectarea de informații

necesare în vederea fundamentării analizelor științifice solicitate în cadrul PCP, precum și pentru gestionarea și utilizarea acestor informații.

- (4) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului de gestionare a sectorului pescuitului și acvaculturii,

DECIDE:

Articol unic

Programul comunitar multianual menționat la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 199/2008 este descris în anexă.

Adoptată la Bruxelles, 6 noiembrie 2008.

Pentru Comisie

Joe BORG

Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 60, 5.3.2008, p. 1.

ANEXĂ

PROGRAM MULTIANUAL COMUNITAR

CAPITOLUL I

OBIECT ȘI DEFINIȚII

1. În sensul prezentului program comunitar, următoarele definiții sunt valabile:

- (a) **nave active:** nave care sunt angajate într-o operațiune de pescuit (mai mult de 0 zile) pe durata unui an calendaristic. O navă care nu a efectuat operațiuni de pescuit pe durata unui an este considerată „inactivă”;
- (b) **eșantionare simultană:** eşantionarea tuturor speciilor sau a unui ansamblu predefinit de specii, simultan, din capturile sau debarcările unei nave;
- (c) **zile pe mare:** orice perioadă neîntreruptă de 24 de ore (sau parte a acesteia) pe durata căreia o navă este prezentă într-o zonă și absentă din port;
- (d) **segment de flotă:** un grup de nave de aceeași clasă de lungime (LOA) și cu aceleași unelte și echipamente de pescuit predominante pe parcursul anului, conform apendicelui III. Navele pot desfășura activități de pescuit diferite pe durata perioadei de referință, dar nu pot fi clasificate decât într-un singur segment de flotă;
- (e) **zile de pescuit:** fiecare zi este atribuită zonei pentru care s-a alocat cel mai mult timp pentru pescuit, pe parcursul zilei pe mare respective. Cu toate acestea, în ceea ce privește uneltele pasive, în cazul în care nicio operație nu s-a desfășurat de pe navă în cursul unei zile în care cel puțin un echipament (pasiv) a rămas în larg, acea zi este asociată zonei în care a fost plasat ultima dată un echipament de pescuit, pe durata acelei campanii de pescuit;
- (f) **campanie de pescuit:** orice cursă a unei nave de pescuit de la o locație la țărm până la un loc de debarcare, cu excepția curselor care nu sunt efectuate în vederea pescuitului (o cursă a unei nave de pescuit de la o locație la alta pe parcursul căreia nu desfășoară nicio activitate de pescuit, iar toate uneltele aflate la bord sunt împachetate și arimate în siguranță și nu sunt disponibile pentru utilizare imediată);
- (g) **tehnică de pescuit:** un grup de operațiuni de pescuit care vizează specii similare (sau grupuri de specii similare), care utilizează unelte similare, pe parcursul aceleiași perioade a anului și/sau în aceeași zonă și care se caracterizează prin metode de exploatare similare;
- (h) **populație de nave:** toate navele din registrul flotei de pescuit comunitare, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 26/2004 al Comisiei din 30 decembrie 2003 privind registrul flotei de pescuit comunitare ⁽¹⁾;
- (i) **specii selecționate:** specii relevante din punct de vedere al gestionării și pentru care se face o solicitare din partea unui organism științific internațional sau a unei organizații regionale în domeniul gestionării pescuitului;
- (j) **timp de imersiune:** timpul calculat din momentul în care fiecare unitate individuală a unui echipament de pescuit a fost instalată, până la momentul în care aceeași unitate începe să fie retrasă.

2. Pentru termenii următori se aplică definițiile Organizației Națiunilor Unite pentru Alimentație și Agricultură (www.fao.org/fi/glossary/default.asp) și ale CSTEP: specii anadrome, specii catadrome, capturi, cefalopode, crustacee, specii de adâncime, pești demersali, specii demersale, metode de exploatare, pești cu înotătoare, specii de apă dulce, unelte, debarcări, capturi aruncate înapoi în apă, pești pelagici de talie mare, moluște, alte activități în afara pescuitului, pești pelagici, pești pelagici de talie mică, specii țintă.

CAPITOLUL II

CONȚINUT ȘI METODOLOGIE

A. Conținutul programului comunitar

Programul comunitar cuprinde următoarele module:

1. Modulul de evaluare a sectorului pescuitului:

Programul de colectare de date pentru sectorul pescuitului conține următoarele secțiuni:

- (a) secțiunea pentru colectarea variabilelor economice;
- (b) secțiunea pentru colectarea variabilelor biologice;
- (c) secțiunea pentru colectarea variabilelor transversale;
- (d) secțiunea pentru anchete de cercetare pe mare.

⁽¹⁾ JO L 5, 9.1.2004, p. 25.

2. Modulul de evaluare a situației economice a sectoarelor acvaculturii și industriei de prelucrare:
 - (a) secțiunea pentru colectarea datelor economice pentru sectorul acvaculturii;
 - (b) secțiunea pentru colectarea datelor economice pentru sectorul industriei de prelucrare.
3. Modulul de evaluare a efectelor sectorului pescuitului asupra ecosistemului marin.
4. Modulul pentru managementul și utilizarea datelor care intră sub incidența cadrului de colectare a datelor.

B. Niveluri de precizie și intensități de eșantionare

1. Acolo unde nu este posibil să se stabilească obiective cantitative pentru programele de eșantionare, atât în ceea ce privește nivelurile de precizie, cât și mărimea eșantioanelor, se efectuează anchete statistice pilot. Aceste anchete pilot evaluează amploarea problemei și apreciază utilitatea efectuării unor anchete viitoare, mai detaliate, precum și raportul cost-eficacitate al unor asemenea anchete detaliate.
2. Acolo unde se pot stabili obiective cantitative, acestea pot fi precizate fie în mod direct, prin mărimea eșantioanelor sau a ratelor de eșantionare, fie prin definirea nivelurilor de precizie și de încredere care trebuie atinse.
3. Acolo unde se face trimitere la mărimea unui eșantion sau la rata de eșantionare în cadrul unei populații în sens statistic, strategiile de eșantionare sunt cel puțin la fel de eficace ca și eșantionarea aleatorie simplă. Aceste strategii de eșantionare sunt descrise în programele naționale corespondente.
4. Acolo unde se face trimitere la nivelul de precizie/încredere, se aplică următoarea distincție:
 - (a) **nivelul 1:** nivel care permite estimarea unui parametru fie cu o precizie de plus sau minus 40 % la un nivel de încredere de 95 %, fie cu un coeficient de variație (CV) de 20 %, utilizat ca aproximare;
 - (b) **nivelul 2:** nivel care permite estimarea unui parametru fie cu o precizie de plus sau minus 25 % la un nivel de încredere de 95 %, fie cu un coeficient de variație (CV) de 12,5 %, utilizat ca aproximare;
 - (c) **nivelul 3:** nivel care permite estimarea unui parametru fie cu o precizie de plus sau minus 5 % la un nivel de încredere de 95 %, fie cu un coeficient de variație (CV) de 2,5 %, utilizat ca aproximare.

CAPITOLUL III

MODULUL DE EVALUARE A SECTORULUI PESCUITULUI

A. Colectarea variabilelor economice

1. Variabile

1. Variabilele care se colectează sunt enumerate în apendicele VI. Toate variabilele economice trebuie colectate anual, cu excepția celor care au fost identificate ca variabile transversale, astfel cum sunt definite în apendicele VIII, precum și a celor identificate în vederea măsurării efectelor pescuitului asupra ecosistemului marin, astfel cum sunt definite în apendicele XIII, care trebuie colectate la niveluri mai detaliate. Populația o constituie toate navele care figurează în registrul flotei de pescuit la data de 1 ianuarie. Toate variabilele economice trebuie colectate pentru navele active. Pentru fiecare navă pentru care se colectează variabilele economice definite în apendicele VI, trebuie colectate și variabilele transversale corespunzătoare definite în apendicele VIII.
2. Pentru navele inactive se colectează doar valoarea capitalului (apendicele VI), flota (apendicele VI) și capacitatea (apendicele VIII).
3. Monedele naționale se convertesc în euro pe baza ratelor medii anuale de schimb ale Băncii Centrale Europene (BCE).

2. Niveluri de dezagregare

1. Variabilele economice se raportează pentru fiecare segment de flotă (apendicele III) și supraregiune (apendicele II). Se definesc șase clase de lungime [pe baza măsurării „lungimii totale” (LOA)]. Statele membre pot detalia în continuare clasele de lungime, dacă este cazul.
2. Criteriile de dominanță se utilizează pentru a se repartiza fiecare navă unui segment, pe baza numărului de zile de pescuit alocate fiecărui echipament. Dacă un echipament de pescuit este utilizat mai mult decât toate celelalte la un loc (o navă alocă mai mult de 50 % din timpul său de pescuit pescuitului cu echipamentul respectiv), nava este repartizată acelui segment. Dacă nu, nava este repartizată segmentului de flotă următor:
 - (a) „Nave care utilizează echipamente polivalente active de pescuit”, dacă utilizează numai echipamente active;
 - (b) „Nave care utilizează echipamente polivalente pasive de pescuit”, dacă utilizează numai echipamente pasive;
 - (c) „Nave care utilizează și echipamente active și echipamente pasive”.

3. În cazurile în care o navă operează în mai multe supraregiuni, astfel cum sunt definite în apendicele II, statele membre trebuie să precizeze în programul național propriu supraregiunea căreia i-a fost repartizată nava respectivă.
4. În cazurile în care segmentul de flotă are mai puțin de 10 nave:
 - (a) este posibil să fie necesară o grupare în vederea stabilirii planului de eșantionare și a raportării variabilelor economice;
 - (b) statele membre raportează care segmente de flotă care au fost grupate la nivel național și justifică gruparea pe baza unor analize statistice;
 - (c) în rapoartele anuale, statele membre raportează numărul navelor eșantionate pentru fiecare segment de flotă, indiferent de eventualele grupări realizate pentru colectarea sau furnizarea de date;
 - (d) reuniunile de coordonare regională stabilesc metodologii omogene de grupare la nivel de supraregiuni pentru ca variabilele economice să fie comparabile.

3. *Strategia de eșantionare*

1. Statele membre își descriu metodologiile utilizate pentru estimarea fiecărei variabile economice, inclusiv aspectele legate de calitate, în programele lor naționale.
2. Statele membre asigură coerența și comparabilitatea tuturor variabilelor economice atunci când acestea provin din diferite surse (de exemplu sondaje, registrul flotei, jurnale de bord, note de vânzare).

4. *Niveluri de precizie*

1. Statele membre prezintă în raportul anual informații privind calitatea (acuratețea și precizia) estimărilor.

B. **Colectarea variabilelor biologice**

B1. **Variabile aferente tehnicii de pescuit**

1. *Variabile*

1. Eșantionarea trebuie să se realizeze în vederea evaluării distribuției trimestriale pe lungime a speciilor din capturi și a volumului trimestrial al returnărilor. Datele se colectează pe tehnici de pescuit astfel cum sunt definite la nivelul 6 al matricei din apendicele IV (de la 1 la 5) și pentru stocurile din lista din apendicele VII.
2. Acolo unde este cazul, trebuie desfășurate programe suplimentare de eșantionare biologică a debarcărilor nesortate, pentru a se estima:
 - (a) cota diferitelor stocuri în cadrul acestor debarcări în cazul heringului din Skagerrak IIIA-N, Kattegat IIIa-S și Marea Nordului orientală luate separat și în cazul somonului din Marea Baltică;
 - (b) cota diverselor specii în cadrul acelor grupuri de specii care fac obiectul evaluărilor la nivel internațional, de exemplu speciile de cardină, de pește pescar și elasmobranchii.

2. *Niveluri de dezagregare*

1. În vederea optimizării programelor de eșantionare, tehnicile de pescuit stabilite în apendicele IV (de la 1 la 5) pot fi fuzionate. Atunci când sunt fuzionate tehnicile de pescuit (fuzionare verticală), se furnizează probe statistice privind omogenitatea tehnicilor de pescuit combinate. Fuzionarea celulelor învecinate care corespund segmentelor de flotă ale navelor (fuziune orizontală) va fi susținută prin date statistice. Astfel de fuzionări orizontale se efectuează în principal prin gruparea claselor de lungime (LOA) învecinate, independent de tehnicile dominante de pescuit, atunci când se dovedește necesar, pentru a se face distincția dintre diversele moduri de exploatare. Acordul regional privind fuzionările se obține în cadrul reuniunilor regionale de coordonare corespunzătoare și se aprobă de CSTEP.
2. La nivel național, o tehnică de pescuit definită la nivelul 6 al matricei din apendicele IV (de la 1 la 5) poate fi detaliată ulterior pe mai multe straturi mai precise, care operează o distincție între diversele specii țintă. O asemenea stratificare ulterioară se efectuează cu respectarea următoarelor două principii:
 - (a) straturile stabilite la nivel național nu se suprapun cu tehnicile de pescuit definite în apendicele IV (de la 1 la 5);
 - (b) împreună, straturile definite la nivel național trebuie să cuprindă toate tipurile de campanii de pescuit pentru tehnicile de pescuit definite la nivelul 6.

3. Unitățile spațiale pentru eșantionarea pe tehnici de pescuit sunt definite la nivelul 3 din apendicele I pentru toate regiunile, cu excepția următoarelor:
 - (a) Marea Baltică (zonele ICES III b-d), Marea Mediterană și Marea Neagră, unde rezoluția va fi la nivelul 4;
 - (b) unitățile organizațiilor regionale de gestionare a pescuitului, cu condiția să fie înființate în funcție de tehnicile de pescuit (în cazul în care acestea nu sunt delimitate, organizațiile regionale de gestionare a pescuitului efectuează fuzionările adecvate).
4. În scopul colectării și al agregării datelor, unități de eșantionare spațială pot fi grupate pe regiuni astfel cum se menționează la articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 665/2008 al Comisiei ⁽¹⁾ cu acordul participanților la reuniunile regionale de coordonare corespunzătoare.
5. Pentru parametri menționați în capitolul III secțiunea B/B1 punctul 1 subpunctul 2, datele vor fi furnizate trimestrial și vor fi coerente cu matricea activității de pescuit a flotei descrisă în apendicele IV (de la 1 la 5).

3. Strategia de eșantionare

1. Pentru debarcări:

- (a) statul membru pe teritoriul căruia are loc prima vânzare este responsabil pentru asigurarea efectuării de eșantionări biologice conform standardelor definite în cadrul prezentului program comunitar. Dacă este necesar, statele membre cooperează cu autoritățile statelor terțe în vederea instituirii de programe de eșantionare biologică pentru debarcările navelor aflate sub pavilionul țării terțe;
- (b) la efectuarea eșantionării se iau în considerare doar tehnicile de pescuit principale. Pentru identificarea tehnicilor de pescuit care vor fi eșantionate se utilizează următorul sistem de clasificare la nivelul 6 al matricei din apendicele IV (de la 1 la 5) la nivel național de către statele membre, având drept referință valorile medii din ultimii 2 ani și:
 - celulele corespunzătoare unei tehnici de pescuit se clasifică în funcție de cota lor în totalul debarcărilor comerciale. Procentele urmează apoi să fie cumulate, începând cu cel mai ridicat, până ce se atinge un nivel de prag de 90 %. Toate tehnicile de pescuit care dețin o cotă de cel puțin 90 % se selectează în vederea eșantionării;
 - exercițiul se repetă în funcție de valoarea totală a debarcărilor comerciale și se mai repetă o a treia oară în funcție de efortul total exprimat în zile pe mare. Tehnicile de pescuit cu o cotă de cel puțin 90 % care în exercițiul anterior nu au această categorie 90 % se adaugă celor care au fost deja selecționate;
 - CSTEP poate prevedea pentru selecție tehnicile de pescuit care nu au fost alese prin sistemul de clasificare, dar care prezintă interes deosebit din punct de vedere al gestionării;
- (c) unitatea de eșantionare este campania de pescuit, iar numărul de campanii de pescuit care urmează a fi eșantionate trebuie să fie reprezentativ pentru activitățile din cadrul tehnicii de pescuit;
- (d) valorile de precizie și sistemul de clasificare se raportează la același nivel ca și programele de eșantionare, și anume la nivel național de tehnică de pescuit pentru datele colectate prin programe naționale și la nivel regional de pescuit pentru datele colectate prin programe de eșantionare coordonate la nivel regional;
- (e) intensitatea de eșantionare trebuie să fie direct proporțională cu efortul de pescuit și variabilitatea capturilor corespunzătoare acelei tehnici de pescuit. Numărul minim de campanii de pescuit care se eșantionează nu poate fi mai mic de o campanie de pescuit pe lună pe parcursul sezonului de pescuit pentru campanii de pescuit sub 2 săptămâni și de o campanie de pescuit pe trimestru pentru celelalte cazuri;
- (f) atunci când se eșantionează o campanie de pescuit, speciile se eșantionează simultan, după cum urmează:
 - fiecare specie dintr-o regiune, așa cum au fost stabilite în apendicele II, se clasifică în interiorul unei grupe, conform următoarelor reguli:
 - **grupa 1:** speciile incluse în procesul de gestionare la nivel internațional, inclusiv speciile din planurile UE de gestionare sau din planurile UE de refacere sau din planurile multianuale UE pe termen lung sau din planurile UE de acțiune pentru conservare și gestionare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2371/2002 al Consiliului din 20 decembrie 2002 privind conservarea și exploatarea durabilă a resurselor piscicole în conformitate cu politica comună în domeniul pescuitului ⁽²⁾;

⁽¹⁾ JO L 186, 15.7.2008, p. 3.

⁽²⁾ JO L 358, 31.12.2002, p. 59.

- **grupa 2:** alte specii reglementate la nivel internațional și principalele specii de captură accidentală nereglementate la nivel internațional;
 - **grupa 3:** toate celelalte specii (pești și moluște și crustacee) de captură accidentală. Lista corespunzătoare speciilor din grupa 3 se stabilește la nivel regional în cadrul reuniunilor regionale de coordonare relevante și se aprobă de către CSTEP;
- (g) modul de repartizare a speciilor în grupa 1 și grupa 2 este precizat în apendicele VII. Alegerea schemei de eșantionare trebuie să țină seama de diversitatea speciilor de eșantionat și de condițiile operaționale în care se desfășoară eșantionarea. Eșantionarea pe tehnici de pescuit trebuie să ia în considerare atât periodicitatea eșantionărilor, cât și schema de eșantionare ce va fi utilizată. Schemele posibile de eșantionare, astfel cum sunt descrise în tabelul următor, cuprind:
- **schema 1:** eșantionare exhaustivă a tuturor speciilor;
 - **schema 2:** la nivelul fiecărui strat de timp eșantionările sunt defalcate în două părți. O parte a eșantionărilor (x %) prevede eșantionarea tuturor speciilor la mal, în timp ce cealaltă parte a eșantionărilor (100-x %) prevede doar eșantionarea speciilor din grupa 1;
 - **schema 3:** la nivelul fiecărui strat de timp eșantionările sunt defalcate în două părți. O parte a eșantionărilor (x %) prevede eșantionarea tuturor speciilor din grupa 1 și grupa 2 la mal, în timp ce cealaltă parte a eșantionărilor (100-x %) prevede doar eșantionarea speciilor din grupa 1. În cadrul acestui sistem, speciile din grupa 3 trebuie să fie eșantionate pe mare.

Tabelul 1

Sinteză a schemelor utilizate pentru eșantionările simultane

Schema de eșantionare	Frecvență	Grupa 1	Grupa 2	Grupa 3
Schema 1	Fiecare eșantionare	✓	✓	✓
Schema 2	x % din eșantionări	✓	✓	✓
	(100-x) % din eșantionări	✓		
Schema 3	x % din eșantionări	✓	✓	Eșantionare efectuată pe mare
	(100-x) % din eșantionări	✓		

- (h) pentru un eșantion dat, schema de eșantionare trebuie înregistrată (tabelul 1) împreună cu informații în legătură cu cât este de completă eșantionarea:
- atunci când se eșantionează o specie, numărul de exemplare măsurate trebuie să garanteze calitatea și acuratețea frecvenței de lungime care rezultă. Numărul de clase de lungime din cadrul unui eșantion poate fi estimat pe baza variației aproximative a lungimilor din cadrul acestuia și, plecând de aici, numărul peștilor măsurați trebuie să fie între de 3 ori numărul de clase de lungime și de 5 ori numărul de clase de lungime, într-o primă aproximare, în absența unei optimizări statistice a planului de eșantionare;
- (i) se pot utiliza și alte procedee de eșantionare, cu condiția să existe o dovadă științifică care să ateste că prin aceste procedee se ating aceleași obiective, ca și cele descrise la punctul 3 subpunctul 1 litera (g);
- (j) se pune la dispoziția CSTEP un rezumat al protocoalelor de eșantionare ale statelor membre, prin programele naționale pentru fiecare tehnică de pescuit eșantionată.
2. Pentru returnări:
- (a) sistemul de clasificare la care se face referire în capitolul III secțiunea B/B1 punctul 3 subpunctul 1 litera (b) se utilizează pentru selectarea tehnicilor de pescuit în vederea estimării returnărilor. În orice caz, acolo unde returnările corespunzătoare unei anumite tehnici de pescuit sunt estimate ca depășind 10 % din volumul total de capturi, iar tehnica de pescuit respectivă nu este selectată prin sistemul de clasificare, acea tehnică de pescuit se eșantionează;
 - (b) unitatea de eșantionare este campania de pescuit, iar numărul de campanii de pescuit care urmează a fi eșantionate trebuie să asigure o bună acoperire a tehnicii de pescuit;

- (c) valorile de precizie și sistemul de clasificare se raportează la același nivel ca și programele de eșantionare, și anume la nivel național de tehnică de pescuit pentru datele colectate prin programe naționale și la nivel regional de tehnică de pescuit pentru datele colectate prin programe de eșantionare coordonate la nivel regional;
 - (d) intensitatea de eșantionare trebuie să fie direct proporțională cu efortul de pescuit și/sau cu variabilitatea capturilor corespunzătoare acelei tehnici de pescuit. Numărul minim de campanii de pescuit de eșantionat nu este mai mic de 2 campanii de pescuit pe trimestru;
 - (e) returnările se monitorizează pentru speciile din grupele 1, 2 și 3, astfel cum sunt definite în capitolul III secțiunea B/B1 punctul 3 subpunctul 1 litera (f), în vederea estimării trimestriale a greutateii medii a returnărilor. Mai mult:
 - returnările trebuie să constituie obiectul unei estimări trimestriale a distribuțiilor de lungime atunci când ele reprezintă anual fie peste 10 % din capturile totale exprimate în kilograme, fie peste 15 % din capturile exprimate în număr de exemplare pentru speciile din grupele 1 și 2;
 - atunci când returnările se efectuează pentru serii de lungime a speciilor care nu sunt reprezentate în debarcări, trebuie să se efectueze determinarea vârstei, conform regulilor stabilite în appendicele VII;
 - (f) acolo unde acest lucru este pertinent, se efectuează anchetele pilot menționate în capitolul II secțiunea B punctul 1;
 - (g) se pune la dispoziția CSTEP un rezumat al protocoalelor de eșantionare ale statelor membre, prin programele naționale pentru fiecare tehnică de pescuit eșantionată.
3. Pentru pescuitul recreativ:
- (a) pentru pescuitul recreativ al speciilor menționate în lista din appendicele IV (de la 1 la 5), statele membre evaluează trimestrial greutatea capturilor;
 - (b) acolo unde acest lucru este pertinent, se efectuează anchetele pilot menționate în capitolul II secțiunea B punctul 1 pentru a se estima importanța pescuitului recreativ menționat la punctul 3 subpunctul 3 litera (a).
4. Niveluri de precizie
1. Pentru debarcări:
- (a) nivelul de precizie 2 este urmărit la nivelul stocurilor pentru ambele grupe de specii 1 și 2. Dacă este necesar, se adaugă eșantioane specifice stabilite pe bază de stocuri dacă eșantioanele stabilite pe bază de tehnică de pescuit nu pot asigura un grad de precizie adecvat pentru distribuțiile pe bază de lungime la nivel de stoc.
2. Pentru returnări:
- (a) datele privind estimările trimestriale referitoare la compoziția pe lungime și pe vârstă pentru speciile din grupele 1 și 2 trebuie să conducă la o precizie de nivelul 1;
 - (b) estimările de greutate pentru speciile din grupele 1, 2 și 3 trebuie să conducă la o precizie de nivelul 1.
3. Pentru pescuitul recreativ:
- (a) datele privind estimările trimestriale ale capturilor exprimate în volume trebuie să conducă la o precizie de nivelul 1.

5. Reguli de exceptare

1. Dacă statele membre nu pot atinge nivelurile de precizie menționate în capitolul III secțiunea B/B1 punctul 4 subpunctul 2 literele (a) și (b) și subpunctul 3 litera (a) sau dacă le pot atinge numai în schimbul unor costuri excesive, ele pot obține, pe baza unei recomandări a CSTEP, derogare din partea Comisiei pentru reducerea nivelului de precizie, a frecvenței eșantionării sau pentru implementarea unei anchete pilot, cu condiția ca această solicitare să fie bine documentată și fundamentată științific.

B2. Variabilele privind stocurile

1. Variabile

1. Pentru toate stocurile enumerate în appendicele VII, trebuie să se colecteze următoarele variabile:
- (a) informații individuale privind vârsta;
 - (b) informații individuale privind lungimea;
 - (c) informații individuale privind greutatea;

- (d) informații individuale privind sexul;
 - (e) informații individuale privind gradul de maturitate;
 - (f) informații individuale privind fertilitatea,
- utilizându-se sistemele de eșantionare prevăzute în apendicele VII.
2. Colectarea tuturor informațiilor individuale la care se face referire la subpunctul 1 se asociază cu informațiile corespunzătoare privind stratul de timp și spațiu.
 3. Pentru stocurile de somon sălbatic din râurile indicatori, astfel cum au fost stabilite de ICES, care se varsă în Marea Baltică III b-d, trebuie să se colecteze următoarele variabile:
 - (a) informații privind abundența puietului de somon;
 - (b) informații privind abundența somonului tânăr;
 - (c) informații privind numărul de indivizi pe linie ascendentă.

2. Niveluri de dezagregare

1. Nivelurile necesare de dezagregare, precum și periodicitatea colectării pentru toate variabilele și intensitățile de eșantionare pe vârste sunt precizate în apendicele VII. Pentru strategiile de eșantionare și intensitățile de eșantionare, se aplică regulile stabilite în capitolul II secțiunea B (Niveluri de precizie și intensități de eșantionare).

3. Strategia de eșantionare

1. Ori de câte ori este posibil, determinarea vârstei se va efectua asupra capturilor comerciale în vederea estimării distribuției de vârstă pe specii și, acolo unde este pertinent, a estimării parametrilor de creștere. Acolo unde acest lucru nu este posibil, statele membre prezintă o justificare în acest sens în programele lor naționale.
2. În cazul în care cooperarea între statele membre garantează nivelul necesar de precizie în cazul estimărilor globale ale parametrilor enumerați în apendicele VII, fiecare stat membru se asigură că propria contribuție la setul comun de date este suficientă pentru atingerea respectivului nivel de precizie.

4. Niveluri de precizie

1. Pentru stocurile de specii la care vârsta indivizilor poate fi determinată, greutatea și lungimea medii corespunzătoare fiecărei vârste se estimează la nivelul de precizie 3, până la o vârstă pentru care totalul debarcărilor pentru vârstele luate în considerare reprezintă cel puțin 90 % din debarcărilor naționale pentru stocul respectiv.
2. Pentru stocurile la care vârsta indivizilor nu poate fi determinată, dar pentru care este posibil să se estimeze o curbă de creștere, greutatea și lungimea medie pentru fiecare pseudovârstă (de exemplu dedusă din curba de creștere) se estimează la nivelul de precizie 2, până la o vârstă pentru care totalul debarcărilor pentru clasele de vârstă luate în considerare reprezintă cel puțin 90 % din debarcărilor naționale pentru stocul respectiv.
3. În ceea ce privește maturitatea, fertilitatea și raportul dintre sexe, este posibil să se ia în considerare, la alegere, vârsta sau lungimea, cu condiția ca statele membre care realizează eșantionarea biologică respectivă să fi convenit următoarele:
 - (a) pentru maturitate și fertilitate, calculate ca proporția peștilor maturi, trebuie atins nivelul de precizie 3 la clasa de vârstă și/sau de lungime ale cărei limite corespund la 20 % și 90 % din peștii adulți;
 - (b) pentru raportul dintre sexe, calculat ca proporția femelelor, trebuie atins nivelul de precizie 3 până la o vârstă sau o lungime la care totalul debarcărilor pentru categoriile de vârstă sau lungime luate în considerare reprezintă cel puțin 90 % din totalul debarcărilor la nivel național pentru stocul respectiv.

5. Reguli de exceptare

1. Programul național al unui stat membru poate să excludă estimarea variabilelor privind stocurile pentru stocurile pentru care TAC-urile și cotele au fost stabilite cu respectarea condițiilor următoare:
 - (a) cotele relevante trebuie să corespundă la mai puțin de 10 % din partea comunitară din TAC sau la mai puțin de 200 de tone în medie pe durata celor trei ani precedenți;
 - (b) suma cotelor relevante ale statelor membre a căror alocare este mai mică de 10 % trebuie să reprezinte mai puțin de 25 % din partea comunitară din TAC.

2. În cazul în care condiția menționată la subpunctul anterior 1 litera (a) este îndeplinită, dar nu și condiția menționată la subpunctul 1 litera (b), statele membre respective pot stabili un program coordonat care să vizeze realizarea, pentru debarcărilor comune, a unei scheme comune de eșantionare sau statele membre își pot stabili, în mod individual, alte scheme naționale de eșantionare care să conducă la același nivel de precizie.
3. În cazul în care este necesar, programele naționale pot fi adaptate înainte de data de 1 februarie a fiecărui an, pentru a se ține seama de schimbul de cote între statele membre.
4. În ceea ce privește rezervele pentru care nu a fost stabilit nicio TAC și nicio cotă și care sunt situate în afara Mării Mediterane, se aplică aceleași norme fixate la punctul 5 subpunctul 1, pe baza mediei debarcărilor din cei trei ani precedenți și cu referire la totalul debarcărilor comunitare dintr-un anumit stoc.
5. Pentru stocurile din Marea Mediterană se au în vedere debarcărilor după greutate ale unui stat membru mediteranean, pentru o specie care reprezintă sub 10 % din totalul debarcărilor la nivel comunitar din Marea Mediterană sau sub 200 de tone, cu excepția tonului roșu.

C. Colectarea variabilelor transversale

1. Variabile

1. Variabilele care se colectează sunt enumerate în apendicele VIII. Datele se furnizează conform calendarului stabilit în respectiva anexă.
2. Pot apărea unele decalaje de timp între furnizarea datelor privind segmentarea flotei și a celor privind efortul de pescuit.

2. Niveluri de dezagregare

1. Nivelul de dezagregare este precizat în apendicele VIII conform criteriilor stabilite în apendicele V.
2. Gradul de agregare trebuie să corespundă nivelului cel mai dezagregat solicitat. O grupare de celule în cadrul acestei scheme poate fi realizată cu condiția să existe o analiză statistică corespunzătoare care să demonstreze oportunitatea acesteia. Asemenea fuziuni trebuie aprobate în cadrul reuniunii de coordonare regională corespunzătoare.

3. Strategia de eșantionare

1. Ori de câte ori este posibil, datele transversale se colectează în mod exhaustiv. Când acest lucru nu este posibil, statele membre precizează în programele lor naționale procedurile de eșantionare.

4. Niveluri de precizie

1. Statele membre includ în raportul lor anual informații privind calitatea (acuratețea și precizia) datelor.

D. Secțiunea pentru anchete de cercetare pe mare

1. Sunt eligibile toate anchetele menționate în lista din apendicele IX.
2. Statele membre garantează în cadrul programelor lor naționale continuitatea, la nivel de concepție, cu anchetele anterioare.
3. Fără a aduce atingere punctelor 1 și 2, statele membre pot să propună o modificare a efortului de studiu sau a planului de eșantionare, cu condiția ca aceasta să nu afecteze în sens negativ calitatea rezultatelor. Comisia acceptă modificările doar dacă acestea au fost în prealabil aprobate de către CSTEP.

CAPITOLUL IV

MODULUL DE EVALUARE A SITUAȚIEI ECONOMICE A SECTOARELOR ACVACULTURII ȘI INDUSTRIEI DE PRELUCRARE

A. Colectarea datelor economice privind sectorul acvaculturii

1. Variabile

1. Toate variabilele din lista din apendicele X se colectează anual la nivel de segment conform segmentării stabilite în apendicele XI.
2. Unitatea statistică este „întreprinderea” definită ca fiind entitatea juridică cea mai mică din punct de vedere contabil.

3. Populația este reprezentată de întreprinderile a căror activitate principală corespunde definiției date de EUROSTAT la codul NACE 05.02: „Piscicultură”.
4. Monedele naționale se convertesc în euro pe baza ratelor medii anuale de schimb ale Băncii Centrale Europene (BCE).

2. Niveluri de dezagregare

1. Datele se segmentează pe specii și tehnici de acvacultură, astfel cum se menționează în apendicele XI. Statele membre pot segmenta în continuare în funcție de mărimea întreprinderii sau de alte criterii pertinente, dacă este necesar.
2. Colectarea datelor pentru speciile de pește de apă dulce nu este obligatorie. Cu toate acestea, dacă aceste date sunt colectate, statele membre utilizează segmentarea stabilită în apendicele XI.

3. Strategia de eșantionare

1. Statele membre își descriu metodologiile utilizate pentru estimarea fiecărei variabile economice, inclusiv aspectele legate de calitate, în programele lor naționale.
2. Statele membre asigură coerența și comparabilitatea tuturor variabilelor economice atunci când acestea provin din diferite surse (de exemplu chestionare, conturi financiare).

4. Niveluri de precizie

1. Statele membre prezintă în raportul anual informații privind calitatea (acuratețea și precizia) estimărilor.

B. Colectarea datelor economice privind industria prelucrătoare

1. Variabile

1. Toate variabilele din lista din apendicele XII se colectează anual pentru populație.
2. Populație se referă la întreprinderile a căror activitate principală corespunde definiției date de EUROSTAT la codul NACE 15.20: „Prelucrarea și conservarea peștelui și a produselor din pește”.
3. Cu titlu orientativ, se utilizează în plus, ca mijloc de verificare încrucișată și de identificare a întreprinderilor clasificate sub codul NACE 15.20, codurile naționale aplicate de statele membre în temeiul Regulamentului (CE) nr. 852/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind igiena produselor alimentare ⁽¹⁾, al Regulamentului (CE) nr. 853/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 de stabilire a unor norme specifice de igienă care se aplică alimentelor de origine animală ⁽²⁾ și al Regulamentului (CE) nr. 854/2004 al Consiliului din 29 aprilie 2004 de stabilire a normelor specifice de organizare a controalelor oficiale privind produsele de origine animală destinate consumului uman ⁽³⁾.
4. Monedele naționale se convertesc în euro pe baza ratelor medii anuale de schimb ale Băncii Centrale Europene (BCE).

2. Niveluri de dezagregare

1. Unitatea statistică pentru colectare este „întreprinderea” definită ca fiind entitatea juridică cea mai mică din punct de vedere contabil.
2. Pentru întreprinderile care desfășoară activități de prelucrare a peștelui, dar aceasta nu reprezintă activitatea lor principală, este obligatorie colectarea, în primul an al fiecărei perioade de programare, a datelor următoare:
 - (a) număr de întreprinderi;
 - (b) cifra de afaceri corespunzătoare activității de prelucrare a peștelui.

⁽¹⁾ JO L 139, 30.4.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 139, 30.4.2004, p. 55.

⁽³⁾ JO L 139, 30.4.2004, p. 206.

3. Strategia de eșantionare

1. Statele membre își descriu metodologiile utilizate pentru estimarea fiecărei variabile economice, inclusiv aspectele legate de calitate, în programele lor naționale.
2. Statele membre asigură coerența și comparabilitatea tuturor variabilelor economice atunci când acestea provin din diferite surse (de exemplu chestionare, conturi financiare).

4. Niveluri de precizie

1. Statele membre prezintă în raportul anual informații privind calitatea (acuratețea și precizia) estimărilor.

CAPITOLUL V

MODULUL DE EVALUARE A EFECTELOR SECTORULUI PESCUITULUI ASUPRA ECOSISTEMULUI MARIN*1. Variabile*

1. Pentru a permite calcularea tuturor indicatorilor din lista din apendicele XIII, datele specificate în acest apendice se colectează anual, cu excepția acelor pentru care se precizează că trebuie să fie colectate la niveluri mai dezagregate.
2. Datele specificate în apendicele XIII se colectează la nivel național, pentru a li se da utilizatorilor finali posibilitatea de a calcula indicatorii la scara geografică relevantă, conform precizărilor din apendicele II.

2. Niveluri de dezagregare

1. Se aplică nivelul de dezagregare stabilit în instrucțiunile din apendicele XIII.

3. Strategia de eșantionare

1. Statele membre aplică recomandările stabilite în instrucțiunile din apendicele XIII.

4. Niveluri de precizie

1. Statele membre aplică recomandările stabilite în instrucțiunile din apendicele XIII.

CAPITOLUL VI

MODULUL PENTRU MANAGEMENTUL ȘI UTILIZAREA DATELOR CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA CADRULUI DE COLECTARE A DATELOR**A. Managementul datelor**

1. Pentru datele care intră sub incidența prezentului program comunitar, această secțiune se referă la dezvoltarea bazelor de date, introducerea datelor (stocarea), controlul calității și validarea datelor, precum și procesarea datelor primare în vederea detalierii sau a agregării, în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 199/2008.
2. Ea include procesul de transformare a datelor primare socioeconomice în metadatele la care se face referire la articolul 13 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 199/2008.
3. Statele membre garantează că, la cererea Comisiei, informațiile privind procesul de transformare menționat la punctul 2 pot fi furnizate.

B. Utilizarea datelor

1. Această secțiune se referă la producerea de seturi de date și la utilizarea lor în vederea fundamentării analizelor științifice, care să servească drept bază de consultanță pentru gestionarea sectorului pescuitului, conform articolului 18 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 199/2008.
2. Ea include estimări ale parametrilor biologici (vârstă, greutate, sex, maturitate și fertilitate) pentru stocurile menționate în apendicele VII, pregătirea de seturi de date pentru evaluarea stocurilor și modelarea bioeconomică și analiza științifică corespunzătoare.

Lista apendicelor

Apendicele nr.	Titlu
I	Stratificare geografică pe organizații de gestionare a pescuitului la nivel regional
II	Stratificare geografică pe regiuni
III	Segmentare a flotei pe regiune
IV	Activitate de pescuit (tehnică de pescuit) pe regiune
V	Niveluri de dezagregare utilizate pentru colectarea datelor
VI	Lista variabilelor economice
VII	Lista variabilelor biologice cu specificațiile speciilor eșantionate
VIII	Lista variabilelor transversale cu specificațiile eșantionării
IX	Lista anchetelor de cercetare pe mare
X	Lista variabilelor economice pentru sectorul acvaculturii
XI	Segmentarea pe sector care urmează a fi aplicată în vederea colectării datelor din acvacultură
XII	Lista variabilelor economice pentru sectorul industriei de prelucrare
XIII	Definirea indicatorilor de mediu pentru măsurarea efectelor pescuitului asupra ecosistemului marin

Apendicele I

Stratificare geografică pe organizații de gestionare a pescuitului la nivel regional

	ICES	NAFO	ICCAT	GFCM	CCAMLR	CTOI	Altele
Nivelul 1	Zonă	Zonă	Zonă FAO	Zonă de exemplu 37 Marea Mediterană și Marea Neagră	Zonă de exemplu 48	Zonă FAO	Zonă FAO
Nivelul 2	Subzonă de exemplu 27.IV Marea Nordului	Subzonă de exemplu 21.2 Labrador	Subzonă FAO	Subzonă de exemplu 37.1 Vestică	Subzonă de exemplu 48.1 Peninsula Antarctică	Subzonă FAO	Subzonă FAO
Nivelul 3	Diviziune de exemplu 27.IV c	Diviziune de exemplu 21.2 H	Diviziune 5° × 5°	Diviziune de exemplu 37.1.2 Golful Lion	Diviziune de exemplu 58.5.1 Insulele Kerguelen	Diviziune 5° × 5°	Diviziune 5° × 5°
Nivelul 4	Subdiviziune de exemplu 27.III.c.22			GSA de exemplu GSA 1			
Nivelul 5	Dreptunghi 30' × 1°	Dreptunghi	Dreptunghi 1° × 1°		Dreptunghi 30' × 1°	Dreptunghi 1° × 1°	Dreptunghi 1° × 1°

Apendicele II

Stratificare geografică pe regiuni

	Subregiune/Locul de pescuit ⁽¹⁾	Regiune	Supraregiune
Nivel	1	2	3
	Grupări de unități spațiale la nivelul 4 astfel cum au fost stabilite în apendicele I (subdiviziunea ICES)	Marea Baltică (zonele ICES III b-d)	Marea Baltică (zonele ICES III b-d), Marea Nordului (zonele ICES IIIa, IV și VIIId) și zona arctică de est (zonele ICES I și II) și Atlanticul de Nord (zonele ICES V-XIV și zonele NAFO)
	Grupări de unități spațiale la nivelul 3 astfel cum au fost stabilite în apendicele I (diviziunea ICES)	Marea Nordului (zonele ICES IIIa, IV și VIIId) și zona arctică de est (zonele ICES I și II)	
	Grupări de unități spațiale la nivelul 3 astfel cum au fost stabilite în apendicele I (diviziunea ICES/NAFO)	Atlanticul de Nord (zonele ICES V-XIV și zonele NAFO)	
	Grupări de unități spațiale la nivelul 4 astfel cum au fost stabilite în apendicele I (GSA)	Marea Mediterană și Marea Neagră	Marea Mediterană și Marea Neagră
	Subzonele de eșantionare ale ORMP (cu excepția CGPM)	Alte regiuni unde activitățile de pescuit se realizează de către nave UE și sunt gestionate de către comitete din cadrul ORGP la care comunitatea este parte contractantă sau are statut de observator (de exemplu CICTA, CTOI, CECAF ...)	Alte regiuni

⁽¹⁾ Subregiunile sau locurile de pescuit sunt stabilite de către statele membre pentru prima perioadă de programare (2009-2010); ele pot fi redefinite în cadrul reuniunilor de coordonare regională și aprobate de CSTEP, dacă este necesar. Acest nivel trebuie să corespundă diviziunilor geografice existente.

Apendicele III

Segmentare a flotei pe regiune

		Clase de lungime (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 sau mai mari
Nave active							
Care utilizează echipamente „active”	Traule laterale						
	Traule demersale și/sau năvoade demersale						
	Traule pelagice						
	Plase-pungă						
	Drage						
	Nave care utilizează alte tipuri de echipamente active						
	Nave care utilizează numai echipamente „active” polivalente						
Care utilizează echipamente „pasive”	Nave care utilizează cârlige	⁽²⁾	⁽²⁾				
	Nave care utilizează plase în derivă și/sau fixe						
	Nave care utilizează vârșe și/sau capcane						
	Nave care utilizează alte tipuri de echipamente pasive						
	Nave care utilizează numai echipamente „pasive” polivalente						
Care utilizează echipamente polivalente	Nave care utilizează și echipamente active și echipamente pasive						
Nave inactive							

⁽¹⁾ Pentru navele din Marea Mediterană și Marea Neagră a căror lungime este sub 12 metri, categoriile de lungime sunt 0-<6, 6-<12 metri. Pentru toate celelalte regiuni, categoriile de lungime sunt stabilite ca fiind 0-<10, 10-<12 metri.

⁽²⁾ Navele a căror lungime este sub 12 metri care utilizează echipamente de pescuit pasive în Marea Mediterană și Marea Neagră se pot dezagrega pe tipuri de echipamente de pescuit.

Apendicele IV

Activitate de pescuit (tehnică de pescuit) pe regiune

1. Marea Baltică (subdiviziunile ICES 22-32)

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Activitatea de pescuit	Traule	Traule de fund	Traul de fund cu panouri [OTB]	Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						
			Traul cu panouri cu modalități multiple de manevrare [OTT]	Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
			Traul de fund cu tractare dublă [PTB]	Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						
		Traule pelagice	Traul de adâncime medie cu panouri [OTM]	Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						
			Traul de adâncime medie cu tractare dublă [PTM]	Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
	Cârlige și undițe	Undițe	Undițe și lansete [LHP] [LHM]	Dorade	^(a)						
		Paragate	Paragate în derivă [LLD]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii anadrome	^(a)						
			Paragate fixe [LLS]	Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						
				Specii anadrome	^(a)						
				Specii catadrome	^(a)						
	Capcane	Capcane	Vârșe și capcane [FPO] ^(c)	Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						
				Specii anadrome	^(a)						
				Specii catadrome	^(a)						
			Mreje [FYK] ^(c)	Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						
				Specii anadrome	^(a)						
				Specii catadrome	^(a)						
			Vintire neacoperite stabile [FPN]	Pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)						
				Specii anadrome	^(a)						
				Specii catadrome	^(a)						

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)						
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24 < 40	40 & +	
	Plase	Plase	Setcă cu sirec [GTR]	Pești demersali	^(a)							
				Pești pelagici de talie mică	^(a)							
				Specii de apă dulce	^(a)							
			Setcă fixă [GNS]	Pești demersali	^(a)							
				Pești pelagici de talie mică	^(a)							
				Specii de apă dulce	^(a)							
				Specii anadrome	^(a)							
				Specii catadrome	^(a)							
	Năvoade	Plase înconjurătoare	Plasă pungă [PS]	Pești pelagici de talie mică	^(a)							
			Năvoade	Plasă de dragaj [SSC]	Pești demersali	^(a)						
				Specii de apă dulce	^(a)							
		Năvod ancorat [SDN]		Pești demersali	^(a)							
			Pești pelagici de talie mică	^(a)								
		Năvod cu trac-tare dublă [SPR]	Pești demersali	^(a)								
		Năvod de plajă și de barcă [SB] [SV]	Dorade	^(a)								
	Informații lipsă privind activitatea de pescuit			Informații lipsă privind activitatea de pescuit								
Alte activități în afară de pescuit				Alte activități în afară de pescuit								
Inactive				Inactive								
Pescuitul recreativ				Numai pentru următoarele specii: somon, cod, anghile		Nu se aplică		Toate clasele de nave (dacă există) combinate				

^(a) Astfel cum a fost stabilit în Regulamentele (CE) nr. 88/98 și (CE) nr. 2187/2005 ale Consiliului.

^(b) Partea reținută din captură trebuie să fie clasificată după grupul țintă (crustacee, pești demersali etc.) la nivel de campanie de pescuit sau la nivel de operațiune de pescuit, atunci când este posibil, și sortată în funcție de greutate sau în funcție de valoare totală în cazul speciilor valoroase (de exemplu *Nephrops shrimps*). Grupul țintă care vine pe prima poziție trebuie să fie considerat grupul țintă care să fie raportat în matrice.

^(c) Inclusiv anghila din unitățile de gestionare, astfel cum se precizează în Regulamentul (CE) nr. 1100/2007 al Consiliului.

Remarcă:

Acolo unde este relevant, se vor efectua studii pilot în vederea stabilirii de protocoale pentru monitorizarea pescuitului anghilei în apele interioare.

2. Marea Nordului (zonele ICES IIIa, IV și VIIId) și zona arctică de est (zonele ICES I și II)

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Activitatea de pescuit	Drage	Drage	Dragă remorcată de barcă [DRB]	Moluște	^(a)						
			Dragă mecanizată/care funcționează prin aspirare [HMD]	Moluște	^(a)						
	Traule	Traule de fund	Traul de fund cu panouri [OTB]	Moluște	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Crustacee și pești demersali	^(a)						
				Cefalopode și pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de ape adânci	^(a)						
				Pești pelagici și pești demersali	^(a)						
				Pești demersali și specii de ape adânci	^(a)						
			Traul cu panouri cu modalități multiple de manevrare [OTT]	Moluște	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Specii de ape adânci	^(a)						
				Crustacee și pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici și pești demersali	^(a)						
			Traul de fund cu tractare dublă [PTB]	Pești demersali	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
			Traul lateral [TBB]	Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Crustacee și pești demersali	^(a)						
	Traule pelagice	Traul de adâncime medie cu panouri [OTM]	Pești pelagici de talie mică	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
		Traul de adâncime medie cu tractare dublă [PTM]	Pești pelagici de talie mică	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)						
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul ȋntă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	10 <	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +	
	Cărlige și undițe	Undițe	Undițe și lansete [LHP] [LHM]	Dorade	^(a)							
		Paragate	Paragate fixe [LLS]	Pești demersali	^(a)							
	Capcane	Capcane ^(c)	Vârșe și capcane [FPO]	Moluște	^(a)							
				Crustacee	^(a)							
				Dorade	^(a)							
			Mreje [FYK]	Specii catadrome	^(a)							
	Plase	Plase	Setcă cu sire [GTR]	Pești demersali	^(a)							
			Setcă fixă [GNS]	Pești pelagici de talie mică	^(a)							
				Pești demersali	^(a)							
				Crustacee	^(a)							
			Plasă în derivă [GND]	Pești pelagici de talie mică	^(a)							
				Pești demersali	^(a)							
	Năvoade	Plase înconjurătoare	Plasă pungă [PS]	Pești pelagici de talie mică	^(a)							
			Năvoade	Plasă de dragaj [SSC]	Pești demersali	^(a)						
		Năvod ancorat [SDN]		Pești demersali	^(a)							
		Năvod cu trac-tare dublă [SPR]		Pești demersali	^(a)							
		Năvod de plajă și de barcă [SB][SV]	Dorade	^(a)								
	Alte echipamente de pescuit	Alte echipamente de pescuit	Pescuitul puietului de anghilă	Puiet de anghilă	^(a)							
	Diverse (a se preciza)	Diverse (a se preciza)			^(a)							
	Alte activități în afară de pescuit				Alte activități în afară de pescuit							
Inactive				Inactive								
Pescuitul recreativ				Numai pentru următoarele specii: cod, anghile	Nu se aplică	Toate clasele de nave (dacă există) combinate						

^(a) Astfel cum a fost stabilit în Regulamentele (CEE) nr. 1899/85, (CEE) nr. 1638/87 și Regulamentul (CE) nr. 850/98 ale Consiliului, în Regulamentele (CE) nr. 2056/2001 și (CE) nr. 494/2002 ale Comisiei și în Regulamentul (CE) nr. 40/2008 al Consiliului.

^(b) Partea reținută din captură trebuie să fie clasificată după grupul ȋntă (crustacee, cefalopode, pești demersali etc.) la nivel de campanie de pescuit sau la nivel de operațiune de pescuit, atunci când este posibil, și sortată în funcție de greutate sau în funcție de valoare totală în cazul speciilor valoroase (de exemplu *Nephrops*, *Tunas*). Grupul ȋntă care vine pe prima poziție trebuie să fie considerat grupul ȋntă care să fie raportat în matrice.

^(c) Inclusiv anghila din unitățile de gestionare, astfel cum se precizează în Regulamentul (CE) nr. 1100/2007 al Consiliului.

Remarcă:

Acolo unde este relevant, se vor efectua studii pilot în vederea stabilirii de protocoale pentru monitorizarea pescuitului anghilei în apele interioare.

3. Atlanticul de Nord (zonele ICES V-XIV și zonele NAFO)

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24 < 40	40 & +
Activitatea de pescuit	Drage	Drage	Dragă remorcată de barcă [DRB]	Moluște	^(a)						
			Dragă mecanizată/care funcționează prin aspirație [HMD]	Moluște	^(a)						
	Traule	Traule de fund	Traul de fund cu panouri [OTB]	Moluște	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Crustacee și pești demersali	^(a)						
				Cefalopode și pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Specii de ape adânci	^(a)						
				Pești pelagici și pești demersali	^(a)						
				Pești demersali și specii de ape adânci	^(a)						
			Traul cu panouri cu modalități multiple de manevrare [OTT]	Moluște	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Specii de ape adânci	^(a)						
				Crustacee și pești demersali	^(a)						
				Pești pelagici și pești demersali	^(a)						
			Traul de fund cu tractare dublă [PTB]	Pești demersali	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Pești pelagici de talie mică	^(a)						
			Traul lateral [TBB]	Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Crustacee și pești demersali	^(a)						
				Cefalopode și pești demersali	^(a)						
	Traule pelagice	Traul de adâncime medie cu panouri [OTM]	Pești pelagici de talie mică	^(a)							
			Pești demersali	^(a)							
		Traul de adâncime medie cu tractare dublă [PTM]	Pești pelagici de talie mică	^(a)							
			Pești pelagici de talie mare	^(a)							
			Pești demersali	^(a)							

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
	Cârlige și undițe	Undițe	Undițe și lansete [LHP] [LHM]	Dorade	^(a)						
				Cefalopode	^(a)						
			Undițe tractate [LTL]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
		Paragate	Paragate în derivă [LLD]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Specii de ape adânci	^(a)						
			Paragate fixe [LLS]	Specii de ape adânci	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
	Capcane	Capcane ^(c)	Vârșe și capcane [FPO]	Moluște	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Dorade	^(a)						
			Mreje [FYK]	Specii catadrome	^(a)						
				Specii demersale	^(a)						
			Vintire neacoperite stabile [FPN]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
	Plase	Plase	Setcă cu sirec [GTR]	Pești demersali	^(a)						
			Setcă fixă [GNS]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Crustacee	^(a)						
				Specii de ape adânci	^(a)						
			Plasă în derivă [GND]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
	Năvoade	Plase înconjurătoare	Plasă pungă [PS]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești pelagici de talie mare	^(a)						
		Năvoade	Plasă de dragaj	Pești demersali	^(a)						
			Năvod ancorat	Pești demersali	^(a)						
			Năvod cu tractare dublă [SPR]	Pești demersali	^(a)						
			Năvod de plajă și de barcă	Dorade	^(a)						
	Alte echipamente de pescuit	Alte echipamente de pescuit	Pescuitul puietului de anghilă	Puiet de anghilă	^(a)						
	Diverse (a se preciza)	Diverse (a se preciza)			^(a)						

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Alte activități în afară de pescuit				Alte activități în afară de pescuit							
Inactive				Inactive							
Pescuitul recreativ				Numai pentru următoarele specii: somon, lavrac, anghile (numai pentru zonele ICES)	Nu se aplică	Toate clasele de nave (dacă există) combinate					

^(a) Astfel cum a fost stabilit în Regulamentul (CE) nr. 850/98, în Regulamentul (CE) nr. 2549/2000 al Consiliului, în Regulamentele (CE) nr. 2056/2001 și (CE) nr. 494/2002 ale Comisiei, în Regulamentul (CE) nr. 1386/2007 al Consiliului și în Regulamentul (CE) nr. 40/2008.

^(b) Partea reținută din captură trebuie să fie clasificată după grupul țintă (crustacee, cefalopode, pești demersali etc.) la nivel de campanie de pescuit sau la nivel de operațiune de pescuit, atunci când este posibil, și sortată în funcție de greutate sau în funcție de valoare totală în cazul speciilor valoroase (de exemplu *Nephrops*, *Tunas*). Grupul țintă care vine pe prima poziție trebuie să fie considerat grupul țintă care să fie raportat în matrice.

^(c) Inclusiv anghila din unitățile de gestionare, astfel cum se precizează în Regulamentul (CE) nr. 1100/2007.

Remarcă:

Acolo unde este relevant, se vor efectua studii pilot în vederea stabilirii de protocoale pentru monitorizarea pescuitului anghilei în apele interioare.

4. Marea Mediterană și Marea Neagră

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(c)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Activitatea de pescuit	Drage	Drage	Dragă remorcată de barcă [DRB]	Moluște	^(a)						
	Traule	Traule de fund	Traul de fund cu panouri [OTB]	Specii demersale	^(a)						
				Specii de ape adânci ^(b)	^(a)						
				Pești demersali și specii de ape adânci ^(b)	^(a)						
			Traul cu panouri cu modalități multiple de manevrare [OTT]	Specii demersale	^(a)						
			Traul de fund cu tractare dublă [PTB]	Specii demersale	^(a)						
			Traul lateral [TBB]	Specii demersale	^(a)						
		Traule pelagice	Traul de adâncime medie cu panouri [OTM]	Pești pelagici și pești demersali	^(a)						
			Traul pelagic cu tractare dublă [PTM]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(e)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
	Cârlige și undițe	Undițe	Undițe și lansete [LHP] [LHM]	Dorade	^(a)						
				Cefalopode	^(a)						
			Undițe tractate [LTL]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
		Paragate	Paragate în derivă [LLD]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
			Paragate fixe [LLS]	Pești demersali	^(a)						
	Capcane	Capcane ^(d)	Vârșe și capcane [FPO]	Specii demersale	^(a)						
			Mreje [FYK]	Specii catadrome	^(a)						
				Specii demersale	^(a)						
			Vintire neacoperite stabile [FPN]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
	Plase	Plase	Setcă cu sirec [GTR]	Specii demersale	^(a)						
			Setcă fixă [GNS]	Pești pelagici de talie mică și de talie mare	^(a)						
				Specii demersale	^(a)						
			Plasă în derivă [GND]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
	Năvoade	Plase înconjurătoare	Plasă pungă [PS]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești pelagici de talie mare	^(a)						
			Plase lampara [LA]	Pești pelagici de talie mică și de talie mare	^(a)						
		Năvoade	Plasă de dragaj	Specii demersale	^(a)						
			Năvod ancorat	Specii demersale	^(a)						
			Năvod cu tractare dublă [SPR]	Specii demersale	^(a)						
			Năvod de plajă și de barcă	Specii demersale	^(a)						
	Alte echipamente de pescuit	Alte echipamente de pescuit	Pescuitul puietului de anghilă	Puiet de anghilă	^(a)						
	Diverse (a se preciza)	Diverse (a se preciza)			^(a)						

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(e)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Alte activități în afară de pescuit				Alte activități în afară de pescuit							
Inactive				Inactive							
Pescuitul recreativ				Numai pentru următoarele specii: Ton roșu, anghilă	Nu se aplică	Toate clasele de nave (dacă există) combinate					

^(e) Astfel cum este stabilit în Regulamentul (CE) nr. 1967/2006 al Consiliului.

^(f) Care se referă numai la crevetele roșu *Aristaeomorpha foliacea* și *Aristeus antennatus*, specii care nu sunt incluse în definiția speciilor de adâncime din Regulamentul (CE) nr. 2347/2002 al Consiliului.

^(g) Partea reținută din captură trebuie să fie clasificată după grupul țintă (crustacee, cefalopode, pești demersali etc.) la nivel de campanie de pescuit sau la nivel de operațiune de pescuit, atunci când este posibil, și sortată în funcție de greutate sau în funcție de valoare totală în cazul speciilor valoroase (de exemplu *Nephrops*, *Tunas*). Grupul țintă care vine pe prima poziție trebuie să fie considerat grupul țintă care să fie raportat în matrice.

^(h) Inclusiv anghila din unitățile de gestionare, astfel cum se precizează în Regulamentul (CE) nr. 1100/2007.

Remarcă:

Acolo unde este relevant, se vor efectua studii pilot în vederea stabilirii de protocoale pentru monitorizarea pescuitului anghilei în apele interioare.

5. Alte regiuni unde activitățile de pescuit sunt efectuate de către nave UE și sunt gestionate de către comitete din cadrul ORGP la care comunitatea este parte contractantă sau are statut de observator (de exemplu CICTA, CTOI, CECAF ...)

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(h)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Activitatea de pescuit	Traule	Traule de fund	Traul de fund cu panouri [OTB]	Crustacee	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
				Cefalopode și pești demersali	^(a)						
		Traule pelagice	Traul cu panouri cu modalități multiple de manevrare [OTT]	Crustacee	^(a)						
			Traul de adâncime medie cu panouri [OTM]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
	Cârlige și undițe	Undițe	Undițe și lansete [LHP] [LHM]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
				Pești demersali	^(a)						
		Paragate	Paragate în derivă [LLD]	Pești pelagici de talie mare	^(a)						
			Paragate fixe [LLS]	Pești demersali	^(a)						
	Capcane	Capcane	Vârșe și capcane [FPO]	Crustacee	^(a)						
				Dorade	^(a)						

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5	Nivelul 6	Clase de lungime LOA (m)					
Activitate	Clase de echipamente de pescuit	Grupe de echipamente de pescuit	Tip de echipament de pescuit	Grupul țintă ^(b)	Dimensiunea ochiului de plasă și alte dispozitive de selecție	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
	Plase	Plase	Setcă cu sirec [GTR]	Pești demersali	^(a)						
			Setcă fixă [GNS]	Pești demersali	^(a)						
			Plasă în derivă [GND]	Pești demersali	^(a)						
	Năvoade	Plase înconjurătoare	Plasă pungă [PS]	Pești pelagici de talie mică	^(a)						
				Pești pelagici de talie mare	^(a)						
	Diverse (a se preciza)	Diverse (a se preciza)			^(a)						
Alte activități în afară de pescuit				Alte activități în afară de pescuit							
Inactive				Inactive							

^(a) Astfel cum a fost stabilit în Regulamentele (CE) nr. 600/2004, (CE) nr. 830/2004, (CE) nr. 115/2006, (CE) nr. 563/2006, (CE) nr. 764/2006, (CE) nr. 805/2006, (CE) nr. 1562/2006, (CE) nr. 1563/2006, (CE) nr. 1801/2006, (CE) nr. 2027/2006, (CE) nr. 450/2007, (CE) nr. 753/2007, (CE) nr. 893/2007, (CE) nr. 894/2007, (CE) nr. 1386/2007, (CE) nr. 1446/2007, (CE) nr. 31/2008, (CE) nr. 241/2008 și (CE) nr. 242/2008 ale Consiliului.

^(b) Partea reținută din captură trebuie să fie clasificată după grupul țintă (crustacee, cefalopode, pești demersali etc.) la nivel de campanie de pescuit sau la nivel de operațiune de pescuit, atunci când este posibil, și sortată în funcție de greutate sau în funcție de valoare totală în cazul speciilor valoroase (de exemplu *Nephrops*, *Tunas*). Grupul țintă care vine pe prima poziție trebuie să fie considerat grupul țintă care să fie raportat în matrice.

Apendicele V

Niveluri de dezagregare utilizate pentru colectarea datelor

		Subregiuni sau locuri de pescuit	Regiuni	Supraregiuni
		1	2	3
Tehnică de pescuit. Segment de flotă (celulă)	A	A1	A2	A3
Tehnică de pescuit	B	B1	B2	B3
Segment de flotă	C	C1	C2	C3

Remarcă:

Având în vedere că locul unde se desfășoară activitatea de pescuit s-ar putea referi la subregiuni, regiuni sau supraregiuni, apendicele prezintă diferitele niveluri pentru colectarea de date (sau niveluri de dezagregare).

Apendicele VI

Lista variabilelor economice

Grupă de variabile	Variabilă	Variabilă pentru colectarea de date ⁽¹⁹⁾	Specificație	Definiție Statisticile structurale de întreprindere Regulamentul (CE) nr. 2700/98 al Comisiei	Orientări
Venit	Valoarea brută a debarcărilor	Transversal	EUR	12 11 0 cu excepția paragrafului al patrulea	
	Venituri provenite din concesionarea cotelor sau alte drepturi de pescuit		EUR	12 11 0 cu excepția paragrafului al patrulea	
	Subvenții directe ⁽¹⁾		EUR	12 11 0 cu excepția paragrafului al patrulea	
	Alte venituri ⁽²⁾		EUR	12 11 0 cu excepția paragrafului al patrulea	
Cheltuieli de personal	Remunerațiile echipajului ⁽³⁾		EUR	13 31 0	
	Valoarea imputată pentru muncă nesalariată ⁽⁴⁾		EUR	13 32 0	
			EUR		
Cheltuieli cu energia	Cheltuieli cu energia ⁽⁵⁾		EUR	20 11 0 (13 11 0)	
Cheltuieli cu reparațiile și operațiunile de întreținere	Cheltuieli cu reparații și întreținere ⁽⁶⁾		EUR	(13 11 0)	SEC ⁽²⁰⁾ 3.70. (e) (1) (2)
Alte cheltuieli operaționale	Costuri variabile ⁽⁷⁾		EUR	(13 11 0)	
	Costuri nevariabile ⁽⁸⁾		EUR	(13 11 0)	
	Plăți de concesionare/închiriere a cotelor sau alte drepturi de pescuit		EUR	(13 11 0)	
Cheltuieli de capital	Amortizare anuală ⁽⁹⁾		EUR		SEC de la 6.02 până la 6.05
Valoarea capitalului	Valoarea capitalului fizic: valoare de înlocuire amortizată ⁽¹⁰⁾		EUR		SEC de la 7.09 până la 7.24
	Valoarea capitalului fizic: valoare istorică amortizată ⁽¹⁰⁾		EUR		SEC de la 7.09 până la 7.24
	Valoarea cotelor și alte drepturi de pescuit ⁽¹¹⁾		EUR		SEC de la 7.09 până la 7.24
Investiții	Investiții în capitalul fizic ⁽¹²⁾		EUR	15 11 0	SEC de la 3.102 până la 3.111
Situație financiară	Coeficient de îndatorare ⁽¹³⁾		%		
Ocuparea forței de muncă	Echipaj angajat ⁽¹⁴⁾		Număr	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	SEC de la 11.32 până la 11.34
	ENI Național ⁽¹⁵⁾		Număr	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	SEC de la 11.32 până la 11.34
	ENI armonizat ⁽¹⁶⁾		Număr	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	SEC de la 11.32 până la 11.34

Grupă de variabile	Variabilă	Variabilă pentru colectarea de date ⁽¹⁹⁾	Specificație	Definiție Statisticile structurale de întreprindere Regulamentul (CE) nr. 2700/98 al Comisiei	Orientări
Flotă	Număr	Transversal	Număr	N/A	N/A
	LOA medie	Transversal	Metri	N/A	N/A
	Tonajul mediu al navei	Transversal	GT	N/A	N/A
	Puterea medie a navei	Transversal	kW	N/A	N/A
	Vârsta medie	Transversal	Ani	N/A	N/A
Efort	Zile pe mare	Transversal	Zile	N/A	N/A
	Consum de energie		Litri	N/A	N/A
Număr de întreprinderi/unități în domeniul pescuitului	Număr de întreprinderi/unități în domeniul pescuitului ⁽¹⁷⁾	Pe categorii de dimensiune: 1. o navă deținută 2. 2-5 nave deținute 3. >5 nave deținute	Număr	N/A	N/A
Valoarea producției pe specii	Valoarea debarcărilor pe specii	Transversal	EUR	N/A	N/A
	Preț mediu pe specii ⁽¹⁸⁾	Transversal	EUR/kg	N/A	N/A

⁽¹⁾ Include plăți directe, de exemplu compensație pentru încetarea activității de pescuit, rambursări sau taxe pe combustibil sau plăți compensatorii de sume forfetare similare. Exclue plățile de beneficii sociale, subvențiile indirecte, de exemplu taxe reduse pe resurse precum combustibilul, subvenții pentru investiții.

⁽²⁾ Include alte venituri provenite din utilizarea navei, de exemplu pescuit recreativ, turism, taxa pe echipamentul de foraj etc. și, de asemenea, plăți pentru asigurarea contra distrugerii/pierderii echipamentului de pescuit/navei.

⁽³⁾ Include cheltuielile cu asigurările sociale.

⁽⁴⁾ De exemplu, munca prestată de proprietarul navei. Metodologia aleasă trebuie explicată de către statul membru în programul său național.

⁽⁵⁾ Exceptând uleiul lubrifiant. Defalcă pe tipuri, dacă este posibil (benzină, motorină, biocombustibil etc.).

⁽⁶⁾ Valoarea brută a cheltuielilor cu întreținerea și reparațiile navei și echipamentului de pescuit.

⁽⁷⁾ Include toate resursele achiziționate (bunuri și servicii) legate de efortul de pescuit și/sau captură/debarcări.

⁽⁸⁾ Include resursele achiziționate care nu sunt legate de efort și/sau captură/debarcări (inclusiv echipamentul închiriat).

⁽⁹⁾ Sunt estimate conform cu [metodologia PIM propusă în raportul de evaluare de capital al studiului nr. FISH/2005/03: „Coordonator IREPA Onlus, 2006. Evaluarea valorii capitalului, a investițiilor și a costurilor de capital în sectorul pescuitului studiul nr. FISH/2005/03, 203 p.”]. Datele și procedurile de estimare trebuie să fie explicate în programul național.

⁽¹⁰⁾ Valoarea navei, de exemplu, corpul navei, motorul, echipamentul de bord și echipamentele de pescuit. Sunt estimate conform cu [metodologia PIM propusă în raportul de evaluare de capital al studiului nr. FISH/2005/03: „Coordonator IREPA Onlus, 2006. Evaluarea valorii capitalului, a investițiilor și a costurilor de capital în sectorul pescuitului studiul nr. FISH/2005/03, 203 p.”]. Datele și procedurile de estimare trebuie să fie explicate în programul național.

⁽¹¹⁾ Acolo unde este cazul. Metodologia utilizată pentru estimare trebuie să fie explicată în programul național.

⁽¹²⁾ Îmbunătățiri aduse navei/echipamentului de pescuit existente/existent pe parcursul anului respectiv.

⁽¹³⁾ % datorie în legătură cu valoarea totală a capitalului (astfel cum a fost definită anterior).

⁽¹⁴⁾ Număr de posturi la bordul navei, egal cu numărul mediu de persoane care lucrează pe navă și sunt remunerate. Aceasta include și echipajul temporar și echipajul care lucrează în ture. A se vedea raportul la studiul FISH/2005/14, „Coordonator LEI WAGENINGENUR, 2006. Calculul muncii inclusiv posturi echivalente normă întreagă (ENI) în studiul privind pescuitul nr. FISH/2005/14, 142 p.”.

⁽¹⁵⁾ Posturi echivalente normă întreagă (ENI) pe baza nivelului național de referință pentru ore lucrătoare ENI ale membrilor echipajului la bordul navei (exclusiv timpul de odihnă) și ore lucrătoare la mal. Dacă numărul de ore lucrătoare pe an pe membru de echipaj depășește nivelul de referință, ENI pe membru de echipaj este egal cu 1. Dacă nu, ENI este egal cu raportul dintre orele lucrate și nivelul de referință. [Metodologia trebuie să fie în conformitate cu studiul FISH/2005/14, „Coordonator LEI WAGENINGENUR, 2006. Calculul muncii, inclusiv posturi echivalente normă întreagă (ENI) în studiul privind pescuitul nr. FISH/2005/14, 142 p.” și modificat prin raportul SGECA 07-01 (15-19 ianuarie 2007, Salerno, 21 p. + anexe) și trebuie să fie explicat în programele naționale].

⁽¹⁶⁾ Posturi echivalente normă întreagă pe baza unui prag de 2 000 ore ENI, utilizându-se metodologia menționată la nota de subsol 15.

⁽¹⁷⁾ Situația la 1 ianuarie astfel cum este descrisă în registrul de flotă. Coproprietatea (care implică mai mult de o persoană) trebuie să fie considerată ca o singură unitate.

⁽¹⁸⁾ Prețuri în euro pe kilogram de pește viu.

⁽¹⁹⁾ Variabilele economice se colectează anual la nivelul C3 (apendicele V), cu excepția celor care au fost identificate ca fiind variabile transversale și care trebuie să fie colectate pe mai multe niveluri de dezagregare (astfel cum sunt definite la apendicele VIII) și de periodicitate.

⁽²⁰⁾ SEC reprezintă Sistemul European de Conturi 1995 [Regulamentul (CE) nr. 2223/96 al Consiliului, Regulamentul (CE) nr. 1267/2003 al Parlamentului European și al Consiliului, Manualul Eurostat SEC 1995].

Apendicele VII

Lista variabilelor biologice cu specificațiile speciilor eșantionate

(A= anual; T= trienal)

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârsta nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Zonele ICES I, II								
Anghilă	<i>Anguilla anguilla</i>	I, II	G1	(^b)	T	T	T	
Ierosme	<i>Brosme brosme</i>	I, II	G2	250	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	I, II,V	G1	25	A	A	A	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	I, II	G1	125	A	A	A	
Eglefin	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	I, II	G1	125	A	A	A	
Putasu	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	A	A	A	
Crevete nordic	<i>Pandalus borealis</i>	I, II	G1		A	A	A	
Cod negru	<i>Pollachius virens</i>	I, II	G1	125	A	A	A	
Halibut negru	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	I, II	G1	50	A	A	A	
Macrou	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	A	A	A	
Sebastă aurie	<i>Sebastes marinus</i>	I, II	G1	125	A	A	A	
Sebastă de apă adâncă	<i>Sebastes mentella</i>	I, II	G1	125	A	A	A	
Specii de stavrid	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde	G2	25	T	T	T	
Capelin	<i>Mallotus villosus</i>	I, II	G2					
Somon	<i>Salmo salar</i>	I, II	G1	250	T	T	T	

Skagerrak și Kattegat — zona ICES IIIa

Pește lance	<i>Ammodytidae</i>	IIIa	G2	50				
Anghilă	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIa	G1	(^b)	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIId, IIIa/22-24, IIIa	G1	25	A	A	A	
Grenadier de piatră	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	IIIa	G2	100	T	T	T	
Rândunică de mare cenușie	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIId, IIIaN	G1	250	A	A	A	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	IIIaS	G1	125	A	A	A	
Cambulă cenușie	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Limandă	<i>Limanda limanda</i>	IIIa	G2	125				
Eglefin	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	A	A	A	
Merlan	<i>Merlangius merlangus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Merluciu	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	A	A	A	
Putasu	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	A	A	A	
Langustină	<i>Langoustine norvegicus</i>	unitate funcțională	G1		A	A	A	
Crevete nordic	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa est	G1		A	A	A	
Cambulă de Baltica	<i>Pleuronectes platessa</i>	IIIa	G1	250	A	A	A	
Cod negru	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	A	A	A	
Calcan	<i>Psetta maxima</i>	toate zonele	G2	250	T	T	T	
Macrou	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	A	A	A	
Calcan mic	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	IIIa, 22	G1	250	A	A	A	
Șprot	<i>Sprattus sprattus</i>	IIIa	G1	500	A	A	A	
Rechin	<i>Squalidae</i>	IIIa N	G1					
Merluciu norvegian	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				

Marea Baltică — Subdiviziunile ICES 22-32

Anghilă	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIb-d	G1	(b)	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	22-24 IIIa/25-27, 28.2, 29, 32/28.1/30/31	G1	25	A	A	A	
Păstrăv argintiu	<i>Coregonus lavaretus</i>	IIId	G2	250	T	T	T	
Știucă	<i>Esox lucius</i>	IIId	G2	250	T	T	T	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	22-24/25-32	G1	125	A	A	A	
Limandă	<i>Limanda limanda</i>	22-32	G2	125	T	T	T	
Biban	<i>Perca fluviatilis</i>	IIId	G2	250	T	T	T	
Cambulă	<i>Platichthys flesus</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Cambulă de Baltica	<i>Pleuronectes platessa</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Calcan	<i>Psetta maxima</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Somon	<i>Salmo salar</i>	22-31/32	G1	250	A	A	A	
Păstrăv de mare	<i>Salmo trutta</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Șalău	<i>Sander lucioperca</i>	IIId	G2	250	T	T	T	
Calcan mic	<i>Scophthalmus rhombus</i>	22-32	G2	125	T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Șprot	<i>Sprattus sprattus</i>	22-32	G1	50	A	A	A	
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	22	G1	125	A	A	A	

Marea Nordului și Marea Măneei de Est — zonele ICES IV, VIIId

Pește lance	<i>Ammodytidae</i>	IV	G2	25				
Anghilă	<i>Anguilla anguilla</i>	IV, VIIId	G1	(^b)	T	T	T	
Specii de anarhicatide	<i>Anarhichas</i> spp.	IV	G2	250				
Specii de Argentina	<i>Argentina</i> spp.	IV	G2	50				
Rândunică-de-mare roșie	<i>Aspitrigla cuculus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Ierosme	<i>Brosme brosme</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	25	A	A	A	
Crevete cenușiu	<i>Crangon crangon</i>	IV, VIIId	G2		T	T	T	
Lavrac	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Rândunică de mare cenușie	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	125	A	A	A	
Cambulă cenușie	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Specie de scorpie de mare	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
<i>Lepidorhombus boscii</i>	<i>Lepidorhombus boscii</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Cambulă albă	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Limandă	<i>Limanda limanda</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Pește pescar cu burta neagră	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VIIId	G1	125	A	A	A	
Pește undițar	<i>Lophius piscatorius</i>	IIIa, IV, VI	G1	125	A	A	A	
<i>Macrourus berglax</i>	<i>Macrourus berglax</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Eglefin	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	A	A	A	
Merlan	<i>Merlangius merlangus</i>	IV, VIIId	G1	125	A	A	A	
Merluciu	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	A	A	A	
Putasu	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	A	A	A	
Limandă mică	<i>Microstomus kitt</i>	IV, VIIId	G2	100	T	T	T	
Mihalț de mare albastru	<i>Molva dypterygia</i>	IV, IIIa	G1	125	T	T	T	
Mihalț de mare	<i>Molva molva</i>	IV, IIIa	G2	125	T	T	T	
Barbun	<i>Mullus barbatus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Barbun vărgat	<i>Mullus surmuletus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Langustină	<i>Langoustine norvegicus</i>	toate unitățile funcționale	G1		A	A	A	
Crevete nordic	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa est/ IVa/IV	G1		T	T	T	
Scoică	<i>Pecten maximus</i>	VIIId	G2		T	T	T	
<i>Phycis blennoides</i>	<i>Phycis blennoides</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Mostelă	<i>Phycis phycis</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Cambulă	<i>Platichthys flesus</i>	IV	G2	125	T	T	T	
Cambulă de Baltica	<i>Pleuronectes platessa</i>	IV	G1	50	A	A	A	
Cambulă de Baltica	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIId	G1	125	A	A	A	
Cod negru	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	A	A	A	
Calcan	<i>Psetta maxima</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja clavata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja montagui</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja naevus</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Pisică-de-mare stelată	<i>Raja radiata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Raide	<i>Rajidae</i>	IV, VIIId	G1					
Halibut negru	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Somon	<i>Salmo salar</i>	IV	G1	250	T	T	T	
Macrou	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	A	A	A	
Calcan mic	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Sebastă	<i>Sebastes mentella</i>	IV	G1	125	A	A	A	
Rechin de apă adâncă	<i>Shark-like Selachii</i>	IV	G1		T	T	T	
Rechin mic	<i>Shark-like Selachii</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	IV	G1	250	A	A	A	
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	VIIId	G1	250	A	A	A	
Șprot	<i>Sprattus sprattus</i>	IV/VIIde	G1	50	T	T	T	
Câine de mare	<i>Squalus acanthias</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Specii de stavrid	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/IIIa, IVbc, VIIId	G2	25	T	T	T	T
Rândunică de mare	<i>Trigla lucerna</i>	IV	G2	250	T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Merluciu norvegian	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				
Zeus	<i>Zeus faber</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	

Atlanticul de Nord-Est și Marea Măneei de Vest — Zonele ICES V, VI, VII (cu excepția d), VIII, IX, X, XII, XIV

<i>Alepocephalus bairdii</i>	<i>Alepocephalus bairdii</i>	VI, XII	G2		T	T	T	
Pește lance	<i>Ammodytidae</i>	VIa	G2	25				
Anghilă	<i>Anguilla anguilla</i>	toate zonele	G1	(b)	T	T	T	
Specii de <i>Aphanopus</i>	<i>Aphanopus</i> spp.	toate zonele	G1	50	A	A	A	
Specii de <i>Argentina</i>	<i>Argentina</i> spp.	toate zonele	G2	50	T	T	T	
Culbin	<i>Argyrosomus regius</i>	toate zonele	G2	50	T	T	T	
Rândunică-de-mare roșie	<i>Aspitrigla cuculus</i>	toate zonele	G2	250	T	T	T	
Specii de berix	<i>Beryx</i> spp.	toate zonele, cu excepția X și IXa	G1	50	A	A	A	
Specii de berix	<i>Beryx</i> spp.	IXa și X	G1	125	T	T	T	
Crab	<i>Cancer pagurus</i>	toate zonele	G2		T	T	T	
<i>Centrophorus granulosus</i>	<i>Centrophorus granulosus</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
<i>Centrophorus squamosus</i>	<i>Centrophorus squamosus</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Rechin portughez	<i>Centroscyllium coelepis</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Hering	<i>Clupea harengus</i>	VIa/VIa N/VIa S, VIIbc/VIIa/VIIj	G1	25	A	A	A	
Anghilă mare	<i>Conger conger</i>	toate zonele, cu excepția X	G2	25	T	T	T	
Anghilă mare	<i>Conger conger</i>	X	G2	125	T	T	T	
Grenadier de piatră	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	toate zonele	G1	100	A	A	A	
<i>Deania calcea</i>	<i>Deania calcea</i>	toate zonele	G1		A	A	A	
Lavrac	<i>Dicentrarchus labrax</i>	toate zonele, cu excepția IX	G2	125	T	T	T	
Lavrac	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IX	G2	125	T	T	T	
Limbă-de-mare punctată	<i>Dicologlossa cuneata</i>	VIIIc, IX	G2	100				
Hamsie	<i>Engraulis encrasicolus</i>	IXa (numai Cádiz)	G1	125	T	T	T	T
Hamsie	<i>Engraulis encrasicolus</i>	VIII	G1	125	A	A	A	A
Rândunică de mare cenușie	<i>Eutrigla gurnardus</i>	VIIId,e	G2	250	T	T	T	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	Va/Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	125	A	A	A	
Cambulă cenușie	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	VI, VII	G2	50				
Scorpie de mare	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	toate zonele	G2	100				

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Homar	<i>Homarus gammarus</i>	toate zonele	G2		T	T	T	
Pește pion roșu	<i>Hoplostethus atlanticus</i>	toate zonele	G1	50	A	A	A	
Pește teacă	<i>Lepidopus caudatus</i>	IXa	G2		T	T	T	
<i>Lepidorhombus boscii</i>	<i>Lepidorhombus boscii</i>	VIIIc, IXa	G1	250	A	A	A	
Cambulă albă	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	VI/VII, VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	125	A	A	A	
Limandă	<i>Limanda limanda</i>	VIIe/VIIa,f-h	G2	125	T	T	T	
Calmar	<i>Loligo vulgaris</i>	toate zonele, cu excepția VIIIc, IXa	G2					
Calmar	<i>Loligo vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Pește pescar cu burta neagră	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	A	A	A	
Pește pescar cu burta neagră	<i>Lophius budegassa</i>	VIIIc, IXa	G1	125	A	A	A	
Pește undițar	<i>Lophius piscatorius</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	A	A	A	
Pește undițar	<i>Lophius piscatorius</i>	VIIIc, IXa	G1	125	A	A	A	
Capelin	<i>Mallotus villosus</i>	XIV	G2	50				
Eglefin	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	Va/Vb	G1	125	A	A	A	
Eglefin	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	VIa/VIb/VIIa/VIIb-k	G1	125	A	A	A	
Merlan	<i>Merlangius merlangus</i>	VIII/IX, X	G2	25	T	T	T	
Merlan	<i>Merlangius merlangus</i>	Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	250	A	A	A	
Merluciu	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab/VIIIc, IXa	G1	125	A	A	A	
Limbă-de-mare punctată	<i>Microchirus variegatus</i>	toate zonele	G2	50				
Putasu	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	A	A	A	
Limandă mică	<i>Microstomus kitt</i>	toate zonele	G2	100	T	T	T	
Mihalț de mare albastru	<i>Molva dypterygia</i>	toate zonele, cu excepția X	G1	125	T	T	T	
Mihalț de mare albastru	<i>Molva dypterygia</i>	X	G1	125	T	T	T	
Mihalț de mare	<i>Molva molva</i>	toate zonele	G2	125	T	T	T	
Barbun vărgat	<i>Mullus surmuletus</i>	toate zonele	G2	125	T	T	T	
Langustină	<i>Langoustine norvegicus</i>	unitatea funcțională VI	G1		A	A	A	
Langustină	<i>Langoustine norvegicus</i>	unitatea funcțională VII	G1		A	A	A	
Langustină	<i>Langoustine norvegicus</i>	unitățile funcționale VIII, IX	G1		A	A	A	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Caracatiță	<i>Octopus vulgaris</i>	toate zonele, cu excepția VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Caracatiță	<i>Octopus vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2					
Specii de crevete	<i>Pandalus</i> spp.	toate zonele	G2					
Crangonide	<i>Parapenaeus longirostris</i>	IXa	G2		T	T	T	
<i>Phycis blennoides</i>	<i>Phycis blennoides</i>	toate zonele	G2	50	T	T	T	
Mostelă	<i>Phycis phycis</i>	toate zonele	G2	50	T	T	T	
Cambulă de Baltica	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIa/VIIe/VIIIfg	G1	100	A	A	A	
Cambulă de Baltica	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIbc/VIIh-k/VIII, IX, X	G1	25	A	A	A	
Polac	<i>Pollachius pollachius</i>	toate zonele, cu excepția IX, X	G2	25	T	T	T	
Polac	<i>Pollachius pollachius</i>	IX, X	G2	500	T	T	T	
Cod negru	<i>Pollachius virens</i>	Va/Vb/IV, IIIa, VI	G1	125	A	A	A	
Cod negru	<i>Pollachius virens</i>	VII, VIII	G2	125	T	T	T	
Meru cenușiu	<i>Polyprion americanus</i>	X	G2	125				
Calcan	<i>Psetta maxima</i>	toate zonele	G2	250	T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja brachyura</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja clavata</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja montagui</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja naevus</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Raide	<i>Rajidae</i>	toate zonele	G1					
Halibut negru	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	V, XIV/VI	G1	250	A	A	A	
Somon	<i>Salmo salar</i>	toate zonele	G1	250				
Sardină marocană	<i>Sardina pilchardus</i>	VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	50	A	A	A	T
Calcan mic	<i>Scophthalmus rhombus</i>	toate zonele	G2	125	T	T	T	
Macrou spaniol	<i>Scomber japonicus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Macrou	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	A	A	A	T
Sebastă aurie	<i>Sebastes marinus</i>	Subzonele ICES V, VI, XII, XIV & NAFO SA 2 + (Div. 1F + 3K)	G1	250	A	A	A	
Sebastă de apă adâncă	<i>Sebastes mentella</i>	Subzonele ICES V, VI, XII, XIV & NAFO SA 2 + (Div. 1F + 3K)	G1	250	A	A	A	
Sepie	<i>Sepia officinalis</i>	toate zonele	G2		T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	VIIa/VIIIfg	G1	250	A	A	A	
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	VIIbc/VIIhjk/IXa/VIIIc	G1	250	A	A	A	
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	VIIe	G1	250	A	A	A	
Limbă de mare	<i>Solea solea</i>	VIIIab	G1	250	A	A	A	
Doradă	<i>Sparidae</i>	toate zonele	G2	50				
Doradă	<i>Pagellus bogaraveo</i>	IXa, X	G1	250	T	T	T	
Câine de mare	<i>Squalus acanthias</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Stavrid mediteranean	<i>Trachurus mediterraneus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
<i>Trachurus picturatus</i>	<i>Trachurus picturatus</i>	X	G2	25	T	T	T	
Specii de stavrid	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/X	G2	25	T	T	T	T
Specii de stavrid	<i>Trachurus trachurus</i>	VIIIc, IXa	G2	25	T	T	T	T
Specii de merluciu	<i>Trisopterus spp.</i>	toate zonele	G2	25				
Zeus	<i>Zeus faber</i>	toate zonele	G2	250	T	T	T	

Marea Mediterană și Marea Neagră

Anghilă	<i>Anguilla anguilla</i>	toate zonele	G1	(b)	T	T	T	
<i>Aristeomorpha foliacea</i>	<i>Aristeomorpha foliacea</i>	toate zonele	G1		A	A	A	
Crevete roșu	<i>Aristeus antennatus</i>	toate zonele	G1		A	A	A	
Hupa	<i>Boops boops</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2	G2		T	T	T	
Pești din familia <i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	toate zonele	G2	500 (c)	T	T	T	
Pești din familia <i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena equiselis</i>	toate zonele	G2					
Lavrac	<i>Dicentrarchus labrax</i>	toate zonele	G2	100	T	T	T	
Eledone	<i>Eledone cirrosa</i>	1.1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Eledone	<i>Eledone moschata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Hamsie	<i>Engraulis encrasicolus</i>	toate zonele	G1	50	A	A	A	
Rândunică de mare cenușie	<i>Eutrigla gurnardus</i>	2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Calmar	<i>Illex spp.</i> , <i>Todarodes spp.</i>	toate zonele	G2		T	T	T	
Istioforide	<i>Istiophoridae</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Calmar	<i>Loligo vulgaris</i>	toate zonele	G2		T	T	T	
Pește pescar cu burta neagră	<i>Lophius budegassa</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Pește undițar	<i>Lophius piscatorius</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Merluciu	<i>Merluccius merluccius</i>	toate zonele	G1	125	A	A	A	
Putasu	<i>Micromesistius poutassou</i>	1.1, 3.1	G2	250	T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Chefal	<i>Mugilidae</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2					
Barbun	<i>Mullus barbatus</i>	toate zonele	G1	125	A	A	A	
Barbun vărgat	<i>Mullus surmuletus</i>	toate zonele	G1	125	A	A	A	
Langustină	<i>Langoustine norvegicus</i>	toate zonele	G1		A	A	A	
Caracatiță	<i>Octopus vulgaris</i>	toate zonele	G2		T	T	T	
Sparid	<i>Pagellus erythrinus</i>	toate zonele	G2	125	T	T	T	
Crangonide	<i>Parapenaeus longirostris</i>	toate zonele	G1		A	A	A	
Crevete	<i>Penaeus kerathurus</i>	3.1	G2		T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja clavata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Vulpe de mare	<i>Raja miraletus</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Pălămidă	<i>Sarda sarda</i>	toate zonele	G2	50 (°)	T	T	T	
Sardină marocană	<i>Sardina pilchardus</i>	toate zonele	G1	50	A	A	A	
Macrou	<i>Scomber spp.</i>	toate zonele	G2	50	T	T	T	
Sepie	<i>Sepia officinalis</i>	toate zonele 1	G2		T	T	T	
Rechin	<i>Shark-like Selachii</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Solea solea	<i>Solea vulgaris</i>	1.2, 2.1, 3.1	G1	250	A	A	A	
Doradă	<i>Sparus aurata</i>	1.2, 3.1	G2		T	T	T	
Smarid	<i>Spicara smaris</i>	2.1, 3.1, 3.2	G2	100	T	T	T	
Crevete mantis	<i>Squilla mantis</i>	1.3, 2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Ton alb	<i>Thunnus alalunga</i>	toate zonele	G2	125 (°)	T	T	T	
Ton roșu	<i>Thunnus thynnus</i>	toate zonele	G1	125 (°)	T	T	T	
Stavrid mediteranean	<i>Trachurus mediterraneus</i>	toate zonele	G2	100	T	T	T	
Specii de stavrid	<i>Trachurus trachurus</i>	toate zonele	G2	100	T	T	T	
Rândunică de mare	<i>Trigla lucerna</i>	1.3, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Scoici marine	<i>Veneridae</i>	2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Pește-spadă	<i>Xiphias gladius</i>	toate zonele	G1	125 (°)	T	T	T	
Șprot	<i>Sprattus sprattus</i>	Marea Neagră	G1		T	T	T	
Stavrid mediteranean	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Marea Neagră	G1		T	T	T	
Hamsie	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Marea Neagră	G1		T	T	T	
Calcan	<i>Psetta maxima</i>	Marea Neagră	G1		T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Câine de mare	<i>Squalus acanthias</i>	Marea Neagră	G1		T	T	T	
Specii de stavrid	<i>Trachurus trachurus</i>	Marea Neagră	G1		T	T	T	

Zonele NAFO

Cod	<i>Gadus morhua</i>	2J 3KL	G1	125	A	A	A	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	3M	G1	125	A	A	A	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	3NO	G1	125	A	A	A	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	3Ps	G2	125	T	T	T	
Cod	<i>Gadus morhua</i>	SA 1	G1	125	A	A	A	
Cambulă cenușie	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	3NO	G2		T	T	T	
Cambulă americană	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3LNO	G1	100	A	A	A	
Cambulă americană	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3M	G1	100	T	T	T	
Cambulă	<i>Limanda ferruginea</i>	3LNO	G2		T	T	T	
Macruride	<i>Macrouridae</i>	SA 2+3	G2	250	T	T	T	
Specii de crevete	<i>Pandalus spp.</i>	3L	G1		A	A	A	
Specii de crevete	<i>Pandalus spp.</i>	3M	G1		A	A	A	
Specii de vulpi de mare	<i>Raja spp.</i>	SA 3	G1		T	T	T	
Halibut negru	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	3KLMNO	G1	200	A	A	A	
Halibut negru	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	SA 1	G1	200	A	A	A	
Somon	<i>Salmo salar</i>	subzona ICES XIV și subzona 1 NAFO	G1	500	A	A	A	
Sebastă	<i>Sebastes spp.</i>	3LN	G1					
Sebastă	<i>Sebastes spp.</i>	3M	G1	50				
Sebastă	<i>Sebastes spp.</i>	3O	G1					
Sebastă	<i>Sebastes mentella</i>	SA 1	G1	250	A	A	A	

Specii cu migrare extinsă din Oceanele Atlantic, Indian și Pacific

Melvă	<i>Auxis rochei</i>		G2		T	T	T	
Ton mic	<i>Euthynnus toutes leseteratus</i>		G2		T	T	T	
Istioforide	<i>Istiophoridae</i>		G1		T	T	T	
Rechin mako	<i>Isurus oxyrinchus</i>		G1		T	T	T	
Ton dungat	<i>Katsuwonus pelamis</i>		G1		T	T	T	

Specii (română)	Specii (latină)	Zonă/Stoc	Grupa de specii (*)	Vârstă nr./1 000 t	Greutate	Sex	Maturitate	Fecunditate
Specii de lamide	<i>Lamna nasus</i>		G1		T	T	T	
Rechin albastru	<i>Prionace glauca</i>		G1		T	T	T	
Pălămidă	<i>Sarda sarda</i>		G1		T	T	T	
Rechin	<i>Selachii</i>		G1		T	T	T	
Alte specii de rechini	<i>Squaliformes</i>		G1		T	T	T	
Ton alb	<i>Thunnus alalunga</i>		G1		T	T	T	
Albacora	<i>Thunnus albacares</i>		G1		T	T	T	
Ton obez	<i>Thunnus obesus</i>		G1		T	T	T	
Ton roșu	<i>Thunnus thynnus</i>		G1		T	T	T	
Pește-spadă	<i>Xiphias gladius</i>		G1		T	T	T	

CECAF FAO 34

Sabie neagră	<i>Aphanopus carbo</i>	Madeira	G1		T	T	T	
Hamsie	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Maroc	G1		T	T	T	
Pește teacă	<i>Lepidopus caudatus</i>	Mauritania	G2					
Calmar	<i>Loligo vulgaris</i>	toate zonele	G2		T	T	T	
Merluciu	<i>Merluccius spp.</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Caracatiță	<i>Octopus vulgaris</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Crangonide	<i>Parapenaeus longirostris</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
<i>Farfantepenaeus notialis</i>	<i>Farfantepenaeus notialis</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Sardină marocană	<i>Sardina pilchardus</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Sardină rotundă	<i>Sardinella aurita</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Sardină plată	<i>Sardinella maderensis</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Macrou spaniol	<i>Scomber japonicus</i>	Madeira	G1					
Macrou spaniol	<i>Scomber japonicus</i>	toate zonele, cu excepția Madeirei	G1		T	T	T	
Sepie	<i>Sepia hierredda</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Sepie	<i>Sepia officinalis</i>	toate zonele	G1		T	T	T	
Specii de stavrid	<i>Trachurus spp.</i>	toate zonele	G1		T	T	T	

WECAF

Biban de mare	<i>Lutjanus purpureus</i>	Guyana Franceză ZEE (zonă economică exclusivă)	G2		T	T	T	
Crevete	<i>Penaeus subtilis</i>	Guyana Franceză ZEE (zonă economică exclusivă)	G1		A	A	A	

(*) A se vedea capitolul III secțiunea B/B1 punctul 3 subpunctul 1 litera (f).

(*) Analiza vârstei pentru anghila europeană (*Anguilla anguilla*) se stabilește la un minimum de 5 indivizi per intervale de cm lungime. Un minimum de 100 indivizi va fi analizat pe fiecare unitate de management astfel cum se specifică în Regulamentul (CE) nr. 1100/2007 pentru anghila galbenă și argintie, în mod separat.

(*) Vârsta se va analiza la fiecare trei ani (primul an începând în 2008) și va fi realizată împreună cu estimările privind greutatea, maturitatea și sexul.

Lista variabilelor transversale cu specificațiile eșantionării

Rubrică	Variabilă	Specificație	Unitate	Echipament (nivel 2 în the matrice)	Nivel de dezagregare ⁽⁴⁾	Perioadă de referință
Capacitate						
	Număr de nave				C3	Anual
	GT, kW, vârsta navei ⁽¹⁾				C3	Anual
Efort						
	Număr de nave				B1	Lunar
	Zile pe mare	A se vedea definiția din capitolul I	Zile	Toate echipamentele	B1 și C3	Lunar
	Ore de pescuit ⁽²⁾		Ore	Drage și traule	A1 ⁽⁶⁾	Lunar
	Zile de pescuit	A se vedea definiția din capitolul I	Zile	Toate echipamentele	Toate celulele ⁽⁶⁾	Lunar
	kW * Zile de pescuit			Drage și traule	Toate celulele ⁽⁶⁾	Lunar
	GT * Zile de pescuit			Drage și traule	Toate celulele ⁽⁶⁾	Lunar
	Număr de curse ⁽²⁾		Număr	Toate echipamentele	Toate celulele ⁽⁶⁾	Lunar
	Număr de platforme ⁽²⁾		Număr	Multi platforme (nivel 4)	A1 ⁽⁶⁾	Lunar
	Număr de operațiuni de pescuit ⁽²⁾		Număr	Plase-pungă	A1 ⁽⁶⁾	Lunar
	Număr de plase/lungime ⁽²⁾			Plase	A1 ⁽⁶⁾	Lunar
	Număr de cârlige, număr de para-gate ⁽²⁾		Număr	Cârlige și undițe	A1 ⁽⁶⁾	Lunar
	Număr de vârșe, capcane ⁽²⁾		Număr	Capcane	A1 ⁽⁶⁾	Lunar
	Timp de imersiune ⁽²⁾		Ore	Toate echipamentele pasive	A1 ⁽⁶⁾	Lunar

Rubrică	Variabilă	Specificație	Unitate	Echipament (nivel 2 în the matrice)	Nivel de dezagregare ⁽⁴⁾	Perioadă de referință
Debarcări						
	Valoarea totală a debarcărilor și per specii comerciale ⁽³⁾		EUR		B1 și C1	Lunar
	Greutatea totală în viu a debarcărilor și per specii		Tone		A1 ⁽⁶⁾	Lunar
	Prețuri per specii comerciale ⁽³⁾		EUR/kg		B2 și C2	Lunar, anual
	Factor de conversie per specii					Actualizare anuală

⁽¹⁾ Astfel cum este stabilit în Regulamentul (CE) nr. 26/2004 al Comisiei.

⁽²⁾ Unele ajustări ar putea fi propuse în cadrul reuniunilor de coordonare regională.

⁽³⁾ Dacă nu este posibilă alocarea directă a debarcărilor unei curse la tehnicile de pescuit, atunci această alocare ar trebui făcută pe baza regulilor aprobate de CSTEP.

⁽⁴⁾ Nivelurile de dezagregare se referă la apendicele V [nb: Referința pentru tehnica de pescuit sau activitatea de pescuit este nivelul 6 al apendicelui IV (1-5)].

⁽⁵⁾ Dacă este posibil, datele privind prețurile ar trebui colectate la nivelul A1 (a se vedea apendicele V) pentru a putea calcula imediat valoarea debarcărilor la același nivel.

⁽⁶⁾ Pentru unele variabile, nivelul de dezagregare al lui A este destul, deoarece $\sum_i A_{ij} = B_i \dots$ și $\sum_j A_{ij} = C_j$ (exemplu: ore de pescuit), pentru alții, $\sum_i A_{ij} \neq B_i \dots$ și $\sum_j A_{ij} \neq C_j$ (de exemplu zile de pescuit, unde se pot aplica două sau mai multe tehnici de pescuit pe durata aceleiași zile de pescuit și care sunt socotite mai mult de o dată).

Apendicele IX

Lista anchetelor de cercetare pe mare

Numele anchetei	Acronim	Zonă	Perioadă	Specii țintă principale etc.	Efortul de monitorizare
					Zile (maximum)
Marea Baltică (zonele ICES III b-d)					
Baltic International Trawl Survey	BITS Q1 BITS Q4	IIIaS, IIIb-d	I și al IV-lea trimestru	Cod și alte specii demersale	160
Baltic International Acoustic Survey (Autumn)	BIAS	IIIa, IIIb-d	Septembrie-octombrie	Hering și șprot	115
Gulf of Riga Acoustic Herring Survey	GRAHS	III d	al III-lea trimestru	Hering	10
Sprat Acoustic Survey	SPRAS	III d	Mai	Șprot și hering	60
Rügen Herring Larvae Survey	RHLS	III d	Martie-iunie	Hering	50
Marea Nordului (zonele ICES IIIa, IV și VII d) și zona arctică de est (zonele ICES I și II)					
International Bottom Trawl Survey	IBTS Q1 IBTS Q3	IIIa, IV	I și al III-lea trimestru	Eglefin, cod, cod negru, hering, șprot, merlan, macrou, merluciu norvegian	315
North Sea Beam Trawl Survey	BTS	IVb, IVc, VII d	al III-lea trimestru	Cambulă de Baltica, limbă de mare comună	65
Demersal Young Fish Survey	DYFS	Coastele NS	al III-lea și al IV-lea trimestru	Cambulă de Baltica, limbă de mare comună, crevete brun	145
Sole Net Survey	SNS	IVb, IVc	al III-lea trimestru	Limbă de mare, cambulă de Baltica	20
North Sea Sandeels Survey	NSSS	IVa, IVb	al IV-lea trimestru	Uvă	15
International Ecosystem Survey in the Nordic Seas	ASH	IIa	Mai	Hering, putasu	35
Redfish Survey in the Norwegian Sea and adjacent waters	REDNOR	II	August-septembrie	Sebastă	35
Mackerel egg Survey (Triennial)	NSMEGS	IV	Mai-iulie	Producția de icre de macrou	15
Herring Larvae survey	IHLS	IV, VII d	I și al III-lea trimestru	Larve de hering și de șprot	45
NS Herring Acoustic Survey	NHAS	IIIa, IV, VIa	Iunie, iulie	Hering, șprot	105
Nephrops TVsurvey (FU 3&4)	NTV3&4	III A	al II-lea și al III-lea trimestru	Nephrops	15
Nephrops TVsurvey (FU 6)	NTV6	IVb	Septembrie	Nephrops	10

Numele anchetei	Acronim	Zonă	Perioadă	Specii țintă principale etc.	Efortul de monitorizare
					Zile (maximum)
Nephrops TVsurvey (FU 7)	NTV7	IVa	al II-lea și al III-lea trimestru	Nephrops	20
Nephrops TVsurvey (FU 8)	NTV8	IVb	al II-lea și al III-lea trimestru	Nephrops	10
Nephrops TVsurvey (FU 9)	NTV9	IVa	al II-lea și al III-lea trimestru	Nephrops	10

Atlanticul de Nord (zonele ICES V-XIV și zonele NAFO)

International Redfish Trawl and Acoustic Survey (Biennial)	REDTAS	Va, XII, XIV; NAFO SA 1-3	Iunie/iulie	Sebastă	30
Flemish Cap Groundfish survey	FCGS	3M	Iulie	Specii demersale	35
Greenland Groundfish survey	GGs	XIV, NAFO SA1	Octombrie/noiembrie	Cod, sebastă și alte specii demersale	55
3LNO Groundfish survey	PLATUXA	3LNO	al II-lea și al III-lea trimestru	Specii demersale	55
Western IBTS 4th quarter (including Porcupine survey)	IBTS Q4	VIa, VII, VIII, IXa	al IV-lea trimestru	Specii demersale	215
Scottish Western IBTS	IBTS Q1	VIa, VIIa	Martie	Gadoid, hering, macrou	25
ISBCBTS September	ISBCBTS	VIIa f g	Septembrie	Limbă de mare, cambulă de Baltica	25
WCBTS	VIIe BTS	VIIe	Octombrie	Limbă de mare comună, cambulă de Baltica, limandă mică	10
Blue whiting survey		VI, VII	I și al II-lea trimestru	Putasu	45
International Mackerel and Horse Mackerel Egg Survey (Triennial)	MEGS	VIa, VII, VIII, IXa	Ianuarie-iulie	Macrou, producția de icre de stavrid negru	310
Sardine, Anchovy Horse Mackerel Acoustic Survey		VIII, IX	Martie-aprilie-mai	Indice de abundență pentru sardină marocană, hamsie, stavrid negru	95
Sardine DEPM (Triennial)		VIIIc, IXa	al II-lea și al IV-lea trimestru	Sardină SSB și uzul UFES	135
Spawning/Pre spawning Herring acoustic survey		VIa, VIIa-g	Iulie, septembrie, noiembrie, martie, ianuarie	Hering, șprot	155
Biomass of Anchovy	BIOMAN	VIII	Mai	Hamsie SSB (DEP)	25
Nephrops UWTV survey (offshore)	UWTV (FU 11-13)	VIa	al II-lea și al III-lea trimestru	Nephrops	20

Numele anchetei	Acronim	Zonă	Perioadă	Specii țintă principale etc.	Efortul de monitorizare
					Zile (maximum)
Nephrops UWTV Irish Sea	UWTV (FU 15)	VIIa	August	Nephrops	10
Nephrops UWTV survey Aran Grounds	UWTV (FU 17)	VIIb	Iunie	Nephrops	10
Nephrops UWTV survey Celtic Sea	UWTV (FU 20-22)	VIIg, h, j	Iulie	Nephrops	10
Nephrops TV survey Offshore Portugal	UWTV (FU 28-29)	IXa	Iunie	Nephrops	20

Marea Mediterană și Marea Neagră

Mediterranean International bottom trawl survey	MEDITS	37 (1, 2, 3.1, 3.2)	al II-lea și al III-lea trimestru	Specii demersale	410
Pan-Mediterranean pelagic survey	MEDIAS	37 (1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 3.1)	al II-lea, al III-lea și al IV-lea trimestru	Pești pelagici de talie mică	185
Bottom Trawl Survey		Marea Neagră	al II-lea și al IV-lea trimestru	Calcan	40
Pelagic Trawl Survey		Marea Neagră	al II-lea și al IV-lea trimestru	Șprot și merlan	40

Lista variabilelor economice pentru sectorul acvaculturii

Grupă de variabile	Variabilă	Specificație	Unitate	Definiție Statisticile structurale de întreprindere Regulamentul (CE) nr. 2700/98 al Comisiei	Orientări
Venit	Cifră de afaceri	Per specii	EUR	12 11 0	
	Subvenții ⁽¹⁾		EUR		
	Alte venituri		EUR		
Cheltuieli cu personalul	Remunerații ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Valoarea imputată pentru muncă nesalariată ⁽³⁾		EUR		
Cheltuieli cu energia	Cheltuieli cu energia		EUR	20 11 0	
Cheltuieli cu materiile prime	Cheltuieli cu creșterea animalelor		EUR		SBS (13 11 0)
	Cheltuieli cu hrana animalelor		EUR		SBS (13 11 0)
Cheltuieli cu reparațiile și operațiunile de întreținere	Reparații și întreținere		EUR		SBS (13 11 0)
Alte cheltuieli operaționale	Alte cheltuieli operaționale ⁽⁴⁾		EUR		SBS (13 11 0)
Cheltuieli de capital ⁽⁵⁾	Amortizarea capitalului		EUR		SEC ⁽⁶⁾ de la 6.02 până la 6.05
	Cheltuieli financiare, nete ⁽⁷⁾		EUR		
Cheltuieli extraordinare, nete	Cheltuieli extraordinare, nete		EUR		
Valoarea capitalului ⁽⁸⁾	Valoarea totală a activelor		EUR EUR	43 30 0	SEC de la 7.09 până la 7.24
Investiții	Investiții nete ⁽⁹⁾		EUR	15 11 0	SEC de la 3.102 până la 3.111
			EUR	15 21 0	
Datorii ⁽¹⁰⁾	Datorii		EUR		
Volumul materiilor prime ⁽¹¹⁾	Animale vii		Tone		
	Hrană pentru pești		Tone		

Grupă de variabile	Variabilă	Specificație	Unitate	Definiție Statisticile structurale de întreprindere Regulamentul (CE) nr. 2700/98 al Comisiei	Orientări
Volumul vânzărilor ⁽¹²⁾	Volumul vânzărilor	Per specii	Tone ⁽¹³⁾		
Ocuparea forței de muncă	Număr de salariați	Pe sexe	Număr	16 11 0	
	ENI național ⁽¹⁴⁾	Pe sexe ⁽¹⁵⁾	Număr	16 14 0	
Număr de întreprinderi	Număr de întreprinderi	Pe categorii de mărime în care numărul persoanelor angajate este: (SBS 16.11.0) este: 1. ≤ 5 2. 6-10 3. > 10	Număr	11 11 0	

⁽¹⁾ Include plăți directe, de exemplu compensații pentru încetarea comercializării, restituiri de taxe privind carburanții sau plăți compensatorii de sume forfetare similare; exclude plăți legate de beneficii sociale și subvenții indirecte, de exemplu taxe reduse asupra carburanților sau subvenții pentru investiții.

⁽²⁾ Include cheltuielile cu asigurările sociale.

⁽³⁾ Metodologia aleasă trebuie explicată de către statul membru în programul său național.

⁽⁴⁾ Cheltuielile cu ambalajul sunt incluse în alte cheltuieli operaționale.

⁽⁵⁾ Metodologia aleasă trebuie explicată de către statul membru în programul său național.

⁽⁶⁾ SEC reprezintă Sistemul European de Conturi 1995 [Regulamentul (CE) nr. 2223/96, Regulamentul (CE) nr. 1267/2003, Manual Eurostat SEC 1995].

⁽⁷⁾ Cheltuieli privind dobânzile aferente capitalului; dobânzile aferente obligațiunilor naționale de stat pe 5 ani pot fi folosite ca și cheltuieli financiare.

⁽⁸⁾ La sfârșitul anului.

⁽⁹⁾ Cumpărarea și vânzarea de active de-a lungul anului.

⁽¹⁰⁾ La sfârșitul anului fiscal.

⁽¹¹⁾ Variabila pentru volumul materiilor prime trebuie să corespundă cu variabila pentru cheltuielile cu materiile prime.

⁽¹²⁾ Variabila pentru volumul producției trebuie să corespundă cu variabila pentru valoarea cifrei de afaceri.

⁽¹³⁾ Factorii de conversie din numere în tone trebuie specificați în programul național.

⁽¹⁴⁾ ENI național este echivalentul normă întreagă estimat pe baza unui pragul național.

⁽¹⁵⁾ Opțional.

Segmentarea pe sector care urmează a fi aplicată în vederea colectării datelor din acvacultură

	Tehnici în piscicultură ⁽¹⁾				Tehnici în conchiliocultură ⁽¹⁾			
	Firme pe uscat			Țarcuri				
	Pepiniere și crescătorii ⁽²⁾	Cultură	Combinat ⁽³⁾	Țarcuri ⁽⁴⁾	Plute	Paragate	Fundul mării ⁽⁵⁾	Altele
Somon								
Păstrăv								
Lavrac și dorade								
Crap								
Alți pești de apă dulce								
Alți pești marini								
Midie								
Stridie								
Scoici marine								
Alte crustacee								

⁽¹⁾ Întreprinderile ar trebui clasificate în funcție de tehnica piscicolă principală utilizată.

⁽²⁾ Pepinierele și crescătoriile sunt definite ca spații de reproducție artificială, incubajie și creștere în prima perioadă de viață a animalelor acvatice. Din motive statistice, incubajia este limitată la producția de ouă fertilizate. Se consideră că următoarele stadii de puiet din viața animalelor acvatice se vor produce în crescătorii. Când pepinierele și crescătoriile sunt asociate îndeaproape, statisticile vizează numai ultimele stadii de puiet [COM (2006) 864 din 19 iulie 2007].

⁽³⁾ Combinat este utilizat pentru întreprinderi care utilizează mai multe tehnici, cum ar fi: pepiniere, crescătorii și culturi.

⁽⁴⁾ Țarcurile sunt definite ca structuri cu plasă, deschise sau închise, cu ochiuri sau orice alt material poros care permite interschimbul natural de apă. Aceste structuri pot pluti, pot fi suspendate sau fixate pe un suport, permițând totodată interschimbul de apă dinspre bază [COM (2006) 864 din 19 iulie 2007].

⁽⁵⁾ Tehnicile „de fund” sunt folosite în conchiliocultură în zonele dintre flux și reflux (direct pe pământ sau suspendate).

Lista variabilelor economice pentru sectorul industriei de prelucrare

Grupă de variabile	Variabilă	Specificație	Unitate	Definiție Statisticile (SBS) structurale de între- prindere Regulamentul (CE) nr. 2700/98 al Comisiei	Orientări
Venit	Cifra de afaceri		EUR	12 11 0	
	Subvenții ⁽¹⁾		EUR		
	Alte venituri		EUR		
Cheltuieli cu personalul	Remunerările personalului ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Valoarea imputată pentru muncă nesalariată ⁽³⁾		EUR		
Cheltuieli cu energia	Cheltuieli cu energia		EUR	20 11 0	SBS 13 11 0
Cheltuieli cu materiile prime	Achiziționarea de pește și alte materii prime pentru producție		EUR		SBS 13 11 0
Alte cheltuieli operaționale	Alte cheltuieli operaționale ⁽⁴⁾		EUR		SBS 13 11 0
Cheltuieli de capital ⁽⁵⁾	Amortizarea capitalului		EUR		SEC ⁽⁶⁾ de la 6.02 la 6.05
	Cheltuieli financiare, nete ⁽⁷⁾		EUR		
Cheltuieli extraordinare, nete	Cheltuieli extraordinare, nete		EUR		
Valoarea capitalului ⁽⁸⁾	Valoarea totală a activelor		EUR	43 30 0	SEC de la 7.09 la 7.24
Investiții nete	Investiții nete ⁽⁹⁾		EUR	15 11 0 15 21 0	SEC de la 3.102 la 3.111
Datorii ⁽¹⁰⁾	Datorii		EUR		
Ocuparea forței de muncă	Număr de salariați	Pe sexe	Număr	16 11 0	
	ENI național ⁽¹¹⁾	Pe sexe ⁽¹²⁾	Număr	16 14 0	

Grupă de variabile	Variabilă	Specificație	Unitate	Definiție Statisticile (SBS) structurale de întreprindere Regulamentul (CE) nr. 2700/98 al Comisiei	Orientări
Număr de întreprinderi	Număr de întreprinderi	Pe categorii de mărime în care numărul persoanelor angajate (16.11.0) este: 1. ≤ 10 2. 11-49 3. 50-249 4. > 250	Număr	11 11 0	

⁽¹⁾ Include plățile directe. Exclue plăți legate de beneficii sociale și subvenții indirecte.

⁽²⁾ Include cheltuielile cu asigurările sociale.

⁽³⁾ Metodologia aleasă trebuie explicată de către statul membru în programul său național.

⁽⁴⁾ Cheltuielile cu ambalajul sunt incluse în alte cheltuieli operaționale.

⁽⁵⁾ Metodologia aleasă ar trebui explicată în programul național.

⁽⁶⁾ SEC reprezintă Sistemul European de Conturi 1995 [Regulamentul (CE) nr. 2223/96, Regulamentul (CE) nr. 1267/2003, Manual Eurostat SEC 1995].

⁽⁷⁾ Cheltuieli privind dobânzile aferente capitalului; dobânzile aferente obligațiunilor naționale de stat pe 5 ani pot fi folosite ca și cheltuieli financiare.

⁽⁸⁾ Valoarea totală acumulată a tuturor investițiilor nete ale întreprinderii la sfârșitul anului.

⁽⁹⁾ Cumpărarea și vânzarea de active de-a lungul anului.

⁽¹⁰⁾ La sfârșitul anului.

⁽¹¹⁾ Metodologia ar trebui să fie cea discutată în raportul asupra studiului nr. FISH/2005/14, „Coordonator LEI WAGENINGENUR, 2006. Calculul muncii, inclusiv posturi echivalente normă întreagă (ENI) în studiul privind pescuitul nr. FISH/2005/14, 142 p.”

⁽¹²⁾ Opțional.

Definirea indicatorilor de mediu pentru măsurarea efectelor pescuitului asupra ecosistemului marin

Specificația codului	Indicator (*)	Definiție	Date necesare	Niveluri de precizie
1	Stadiul de conservare al speciei de pești	Indicatorul de biodiversitate ce trebuie folosit pentru sintetizarea, evaluarea și raportarea tendințelor privind biodiversitatea speciilor vulnerabile de pești	Specii, lungime și abundență în anchetele independente de cercetare asupra pescuitului privind regiunile marine relevante. O raportare exactă a acestor indicatoare necesită ca toate speciile care contribuie la acesta să fie identificate în mod consecvent și fiabil. Anchetele privind capturile vor fi clasificate în întregime (și nu subeșantionate) pentru a se asigura că toți indivizii fiecărei specii care contribuie la indicator sunt înregistrați, deși subeșantionarea este permisă în cazul măsurătorilor de lungime, bine justificate.	Ancheta de cercetare trebuie să acopere cea mai mare proporție de regiuni marine, pe cea mai mare durată de timp disponibilă. Indicatorul este unul specific anchetelor. Metodele utilizate necesită desfășurarea de anchete anuale, în cadrul aceleiași zone, folosind un echipament de pescuit standard.
2	Proporția de pești mari	Indicator pentru proporția de pești mari după greutatea în grup, ce reflectă structura pe dimensiuni și pe cea a ciclului biologic al comunității de pești		
3	Lungimea totală medie a peștilor	Indicator pentru structura ciclului biologic al comunității de pești		
4	Dimensiunea la maturitate a speciilor de pești exploatate	Indicator al „efectelor genetice” potențiale asupra unei populații	Măsurători individuale privind vârsta, lungimea, sexul și maturitatea în ancheta/anchetele independentă (independente) de cercetare asupra pescuitului privind regiunile marine relevante.	Cel puțin 100 de indivizi pe categorie de sex, dar un număr mai mare va îmbunătăți puterea acestui indicator.
5	Distribuția activităților de pescuit	Indicator privind întinderea spațială a activităților de pescuit. Ar trebui raportat împreună cu indicatorul privind „Agregarea activităților de pescuit”	Date privind poziția și înregistrarea navei, pe baza VMS. Disponibile în termen de două luni de la primirea raportului privind poziționarea, toate pozițiile fiind legate de nivelul 6 din clasificarea tehnicilor de pescuit [a se vedea apendicele IV (1-5)]. Aceasta nu include navele mai mici de 15 m.	Preferință pentru rapoarte de poziționare la fiecare jumătate de oră.
6	Agregarea activităților de pescuit	Indicator privind limitele agregării activităților de pescuit. Ar trebui raportat împreună cu indicatorul privind „Distribuția activităților de pescuit”		
7	Zone neafectate de echipamentele mobile de pescuit de fund	Indicator pentru zona fundului mării care nu a fost afectată de echipamentele mobile de pescuit de fund pe parcursul anului anterior. Răspunde schimbărilor în distribuția activităților de pescuit pe fundul mării în urma controalelor capturilor, a eforturilor de pescuit, sau a măsurătorilor tehnice (inclusiv MPA stabilite pentru a sprijini legislația privind conservarea) și pentru dezvoltarea oricăror alte activități umane care implică activități de pescuit (de exemplu parcuri eoliene)		

Specificația codului	Indicator ^(*)	Definiție	Date necesare	Niveluri de precizie
8	Rate de returnare a speciilor exploatare comercial	Indicatorul ratei de returnare a speciilor exploatare comercial în funcție de debarcări	Specii, lungime și abundență a capturilor și a returnărilor, pe baza jurnalelor de bord respective și a vizitelor de observare, procesate separat. Date legate de nivelul 6 din clasificarea tehnicilor de pescuit [a se vedea apendicele IV (1-5)].	Astfel cum se specifică în acest program comunitar privind returnarea.
9	Randamentul energetic al capturilor de pește	Indicator al relației dintre consumul de combustibil și valoarea capturi debarcate. Indicatorul va furniza informații referitoare la tendințele privind randamentul energetic în cazul diferitelor activități de pescuit	Valoarea debarcărilor și costul combustibilului. Valoare calculată ca rezultat al debarcărilor pe specii și prețuri. Costul combustibilului astfel cum este definit în acest program comunitar. Indicatorul trebuie calculat pentru fiecare activitate pe baza nivelului 6 din clasificarea activităților de pescuit [a se vedea apendicele IV (1-5)] după regiune, trimestru și an.	Astfel cum se specifică în acest program comunitar.

^(*) A se vedea Documentul de lucru al serviciilor Comisiei (SEC 2008/449) pentru specificații și calcularea indicatorilor.

ORIENTĂRI

BANCA CENTRALĂ EUROPEANĂ

ORIENTAREA BĂNCII CENTRALE EUROPENE

din 11 septembrie 2008

**privind colectarea datelor referitoare la euro și funcționarea Sistemului de informații privind
numerarul 2****(BCE/2008/8)**

(2008/950/CE)

CONSILIUL GUVERNATORILOR BĂNCII CENTRALE EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 106 alineatele (1) și (2),

având în vedere Statutul Sistemului European al Băncilor Centrale și al Băncii Centrale Europene (denumit în continuare „Statutul SEBC”), în special articolele 5 și 16,

întrucât:

- (1) Articolul 106 alineatul (1) din tratat și articolul 16 din Statutul SEBC prevăd că Banca Centrală Europeană (BCE) este singura abilitată să autorizeze emisiunea de bancnote euro în Comunitate.
- (2) Articolul 106 alineatul (2) din tratat prevede că statele membre pot emite monede metalice, cu condiția aprobării de către BCE a volumului emisiunii. Prin urmare, BCE adoptă decizii anuale prin care aprobă volumul emisiunii de monedă metalică de către statele membre care au adoptat euro (denumite în continuare „state membre participante”).
- (3) Articolul 5 din Statutul SEBC prevede că, pentru realizarea misiunilor Sistemului European al Băncilor Centrale (SEBC), BCE, sprijinită de băncile centrale naționale, ar trebui să colecteze informațiile statistice necesare, care cuprind informațiile statistice din domeniul emisiunii de bancnote și monede metalice euro. De asemenea, BCE trebuie să colecteze informații în sensul articolului 237 litera (d) din tratat, care atribuie BCE misiunea de a monitoriza îndeplinirea de către băncile centrale naționale din SEBC a obligațiilor ce le revin potrivit tratatului și statutului. Aceste obligații includ respectarea interdicției stabilite la articolul 101 din tratat și implementată prin Regulamentul (CE) nr. 3603/93 al Consiliului din 13 decembrie 1993 de stabilire a definițiilor necesare aplicării interdicțiilor prevăzute la articolul 104 și articolul 104b

alineatul (1) din tratat ⁽¹⁾. În special, articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 3603/93 al Consiliului prevede că „deținerea de către [...] băncile centrale naționale de monede divizionare emise de sectorul public și creditate către sectorul public nu este considerată creditare în sensul articolului 104 din tratat dacă nivelul acestor active rămâne inferior unui procent de 10 % din monedele divizionare în circulație”.

- (4) Fără a aduce atingere competențelor statelor membre privind emisiunea de monede metalice euro și ținând seama de rolul esențial al băncilor centrale naționale ale statelor membre participante (denumite în continuare „BCN”) în distribuirea monedelor metalice euro, pentru a îndeplini misiunile descrise mai sus, BCE, împreună cu BCN, trebuie să colecteze date privind bancnotele și monedele metalice euro. Colectarea datelor ar trebui să faciliteze luarea deciziilor în domeniul emisiunii de bancnote și monede metalice euro, de exemplu, prin furnizarea către BCE, BCN, Comisia Comunităților Europene și autoritățile naționale emitente de monedă metalică de informații care să le permită, conform competențelor lor respective: (i) să planifice producția de bancnote și monede metalice euro; (ii) să coordoneze emisiunea de bancnote și monede metalice euro; și (iii) să coordoneze transferurile de bancnote euro între BCN și transferurile de monede metalice euro între statele membre participante. Această colectare a datelor ar trebui, de asemenea, să permită BCE să monitorizeze respectarea propriilor decizii din domeniile emisiunii de bancnote și emisiunii de monede metalice euro.
- (5) La 16 decembrie 2004, Consiliul guvernatorilor a adoptat Cadrul de reciclare a bancnotelor (CRB), în care secțiunea 2.7 prevede ca instituțiile de credit și alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar să

⁽¹⁾ JO L 332, 31.12.1993, p. 1.

îndeplinească obligații de raportare către BCN. În același context, s-a decis, de asemenea, că BCN ar trebui să pună în aplicare CRB prin mijloacele aflate la dispoziția acestora, ca de exemplu instrumente legislative și acorduri, până la sfârșitul anului 2006, termen care a fost prelungit mai târziu prin decizii ulterioare ale Consiliului guvernatorilor. Cu toate acestea, cel târziu de la data punerii în aplicare a CRB, BCN ar trebui să primească date de la instituțiile de credit și de la alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar din jurisdicțiile lor, raportate în conformitate cu CRB, și să fie în măsură să le raporteze către BCE.

- (6) Pentru a îndeplini obiectivele menționate mai sus, datele privind bancnotele și monedele metalice euro ar trebui să includă informații referitoare la: (i) emisiunea de bancnote și monede metalice euro; (ii) cantitatea și calitatea bancnotelor și monedelor metalice euro în circulație; (iii) stocurile de bancnote și monede metalice euro deținute de entitățile implicate în emiterea acestora; (iv) activitățile operaționale în legătură cu bancnotele și monedele metalice euro ale entităților implicate în emiterea acestora, inclusiv ale instituțiilor de credit care operează o schemă *notes-held-to-order* în numele unei BCN și ale instituțiilor de credit care operează un program *Extended Custodial Inventory* în numele BCE și al uneia sau al mai multor BCN; (v) activitățile operaționale în legătură cu bancnotele instituțiilor de credit și ale altor entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar care recirculă bancnote euro în conformitate cu CRB; și (vi) infrastructura numerarului.
- (7) Pentru a intensifica colectarea datelor și pentru a permite diseminarea informațiilor obținute pe baza lor, la 22 noiembrie 2007, Consiliul guvernatorilor a convenit să implementeze Sistemul de informații privind numerarul 2 (*Currency Information System 2*, denumit în continuare „CIS 2”) care înlocuiește Sistemul de informații privind numerarul care a fost instituit în același timp cu introducerea bancnotelor și monedelor metalice euro și care a furnizat atât BCE, cât și BCN datele relevante referitoare la numerar începând cu anul 2002, în conformitate cu un act juridic distinct al BCE privind colectarea datelor referitoare la Sistemul de informații privind numerarul.
- (8) Pentru buna și eficienta funcționare a CIS 2 este necesar să se asigure în mod periodic și în timp util disponibilitatea unor date coerente. Din acest motiv, obligațiile de raportare ale BCN și ale BCE trebuie să fie stabilite prin prezenta orientare, cuprinzând prevederea unei scurte perioade de raportare paralelă pe baza aranjamentelor existente și a CIS 2.
- (9) Orientarea BCE/2006/9 din 14 iulie 2006 privind anumite pregătiri în vederea substituirii monedei fiduciare cu moneda euro și privind alimentarea anticipată și alimentarea anticipată secundară cu bancnote și monede metalice euro în afara zonei euro ⁽¹⁾ a stabilit cadrul

juridic care permite unei viitoare BCN din Eurosistem să împrumute, să achiziționeze sau să producă bancnote și monede metalice euro în scopul alimentării anticipate și alimentării anticipate secundare înaintea substituirii monedei fiduciare în statul membru al acesteia. Orientarea BCE/2006/9 prevede că acestor viitoare BCN din Eurosistem au obligații de raportare specifice, care trebuie să fie precizate mai detaliat în contextul CIS 2.

- (10) Atât utilizatorii CIS 2 ai BCE, cât și cei ai BCN ar trebui să aibă acces la aplicația web CIS 2 și la modulul de raportare pentru a permite utilizarea eficientă și efectivă a datelor CIS 2 și pentru a realiza un nivel înalt de transparență. Ar trebui ca terților eligibili să li se acorde accesul limitat la datele CIS 2 pentru a îmbunătăți fluxul de informații între BCE și Comisia Europeană, precum și între BCN și autoritățile naționale emitente de monede metalice euro.
- (11) Având în vedere că CIS 2 este un sistem flexibil de operare cu date noi, este necesară stabilirea unei proceduri simplificate pentru introducerea în mod eficient de modificări tehnice la anexele prezentei orientări. În plus, din cauza caracterului său tehnic, modificarea specificațiilor mecanismului de transmitere al CIS 2 ar trebui să fie posibilă prin utilizarea aceleiași proceduri simplificate. Prin urmare, competența de a efectua anumite modificări la prezenta orientare și la anexele acesteia ar trebui delegată Comitetului executiv care ar trebui să informeze Consiliul guvernatorilor despre aceste modificări.
- (12) Ca urmare a deciziei pozitive privind abrogarea derogării pentru Slovacia adoptate de Consiliul Uniunii Europene la 8 iulie 2008 și în conformitate cu articolul 3.5 din Regulamentul de procedură (regulamentul intern) al Băncii Centrale Europene, guvernatorul Národná banka Slovenska a fost invitat să observe deliberările pertinente ale Consiliului guvernatorilor privind prezenta orientare,

ADOPTĂ PREZENTA ORIENTARE:

Articolul 1

Definiții

- (1) În sensul prezentei orientări:
- (a) „cadrul de recirculare a bancnotelor” (CRB) înseamnă cadrul pentru recircularea bancnotelor stabilit prin documentul intitulat „Reciclarea bancnotelor euro: cadrul pentru detectarea bancnotelor falsificate și sortarea calitativă a bancnotelor de către instituțiile de credit și alți agenți specializați care operează cu numerar” adoptat de Consiliul guvernatorilor la 16 decembrie 2004 și publicat pe site-ul BCE la 6 ianuarie 2005, astfel cum este modificat periodic, precum și documentele referitoare la termenele de punere în aplicare a acestuia la nivel național;

⁽¹⁾ JO L 207, 28.7.2006, p. 39.

- (b) „instituție de credit” înseamnă o instituție de credit potrivit definiției de la articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2006/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 iunie 2006 privind inițierea și exercitarea activității instituțiilor de credit ⁽¹⁾;
- (c) „CIS 2” înseamnă sistemul care cuprinde: (i) baza de date centrală instalată la BCE pentru a păstra toate informațiile relevante privind bancnotele euro, monedele metalice euro, infrastructura numerarului și CRB, colectate conform prezentei orientări; (ii) aplicația web on-line care permite configurarea flexibilă a sistemului și oferă informații privind transmiterea datelor și situația validării, revizuirile, precum și diferitele tipuri de date de referință și parametri de sistem; (iii) modulul de raportare pentru vizualizarea și analiza datelor colectate; și (iv) mecanismul de transmitere al CIS 2;
- (d) „alimentare anticipată” înseamnă livrarea fizică de bancnote și monede metalice euro de către o viitoare BCN din Eurosistem contrapărților eligibile de pe teritoriul unui viitor stat membru participant în cursul perioadei de alimentare anticipată/alimentare anticipată secundară;
- (e) „alimentare anticipată secundară” înseamnă livrarea de către o contraparte eligibilă de bancnote și monede metalice euro alimentate anticipat către terți profesioniști de pe teritoriul unui viitor stat membru participant, în cursul perioadei de alimentare anticipată/alimentare anticipată secundară. În sensul prezentei orientări, alimentarea anticipată secundară include aprovizionarea cu monede metalice euro în seturi de prezentare pentru publicul larg;
- (f) „viitoare BCN din Eurosistem” înseamnă banca centrală națională a unui viitor stat membru participant;
- (g) „terți eligibili” înseamnă Comisia Europeană, trezoreriile naționale, monetăriile și agențiile publice sau private desemnate de trezoreriile naționale ale statelor membre participante;
- (h) „mecanism de transmitere al CIS 2” înseamnă aplicația *ESCB XML Data Integration* (EXDI). Aplicația EXDI este utilizată pentru a transmite mesaje de date între BCN, viitoare BCN din Eurosistem și BCE în siguranță, independent de infrastructura tehnică (de exemplu, rețele informatice și aplicații software) care o susține;
- (i) „mesaj de date” înseamnă un fișier care conține datele lunare sau semestriale ale unei BCN sau ale unei viitoare BCN din Eurosistem pentru o singură perioadă de raportare sau, în cazul revizuirilor, pentru una sau mai multe perioade de raportare, într-un format al datelor compatibil cu mecanismul de transmitere al CIS 2;
- (j) „viitor stat membru participant” înseamnă un stat membru neparticipant care îndeplinește condițiile stabilite pentru
- adoptarea euro și în legătură cu care a fost luată o decizie privind abrogarea derogării [conform articolului 122 alineatul (2) din tratat];
- (k) „zi lucrătoare” înseamnă orice zi în care atât BCE, cât și o BCN cu obligații de raportare desfășoară activități;
- (l) „date contabile” înseamnă valoarea neajustată a bancnotelor euro în circulație corectată cu valoarea creanțelor neremunerate față de instituțiile de credit care operează un program *Extended Custodial Inventory* la încheierea unei perioade de raportare în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) literele (a) și (b) din Orientarea BCE/2006/16 din 10 noiembrie 2006 privind cadrul juridic al procedurilor contabile și al raportării financiare din Sistemul European al Băncilor Centrale ⁽²⁾;
- (m) „eveniment notificat” înseamnă un eveniment înregistrat în CIS 2 care determină trimiterea unei notificări din CIS 2 către una sau mai multe BCN și către BCE. Un eveniment notificat apare: (i) când o BCN a trimis un mesaj de date lunar sau semestrial către CIS 2, ce determină un mesaj de răspuns către BCN respectivă și către BCE; (ii) când mesajele de date ale tuturor BCN au fost validate cu succes pentru o nouă perioadă de raportare determinând trimiterea unui mesaj privind raportul de situație de la CIS 2 către BCN și BCE; sau (iii) când, după trimiterea unui mesaj privind raportul de situație, un mesaj de date revizuite pentru o BCN este validat cu succes de CIS 2 determinând o notificare de revizuire către BCN și BCE.
- (2) Termenii tehnici utilizați în anexele la prezenta orientare sunt definiți în glosarul anexat.

Articolul 2

Colectarea datelor privind bancnotele euro

- (1) BCN raportează lunar către BCE datele CIS 2 privind bancnotele euro, adică pozițiile de date precizate în anexa I partea 1 secțiunile 1-4 din tabel, cu respectarea regulilor de înregistrare precizate în anexa I partea 3.
- (2) BCN transmit datele privind bancnotele euro identificate ca făcând parte din categoria 1 și datele determinate de un eveniment din anexa V până cel mai târziu în a șasea zi lucrătoare din luna următoare perioadei de raportare.
- (3) BCN transmit datele privind bancnotele euro identificate ca făcând parte din categoria 2 din anexa V până cel mai târziu în a zecea zi lucrătoare din luna următoare perioadei de raportare.
- (4) Prima transmitere de date referitoare la bancnotele euro are loc în octombrie 2008.

⁽¹⁾ JO L 177, 30.6.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 348, 11.12.2006, p. 1.

(5) BCN utilizează mecanismul de transmitere al CIS 2 pentru a transmite către BCE date privind bancnotele euro conform prezentei orientări.

Articolul 3

Colectarea datelor privind monedele metalice euro

(1) BCN colectează datele CIS 2 privind monedele metalice euro, adică pozițiile de date precizate în anexa II partea 1 secțiunile 1-5 din tabel, de la terții eligibili respectivi care sunt implicați în emiterea de monede metalice euro în statele lor membre.

(2) BCN raportează lunar către BCE datele CIS 2 privind monedele metalice euro, adică pozițiile de date precizate în anexa II partea 1 secțiunile 1-6 din tabel, respectând regulile de înregistrare precizate în anexa II partea 3.

(3) Cerințele de la articolul 2 alineatele (2)-(5) se aplică *mutatis mutandis* transmiterii de date privind monedele metalice euro menționate la alineatul (1).

Articolul 4

Colectarea datelor privind infrastructura numerarului și CRB

(1) BCN furnizează semestrial către BCE datele privind infrastructura numerarului, astfel cum se precizează în anexa III.

(2) BCN furnizează BCE datele în legătură cu CRB, astfel cum se precizează în anexa III, la termenele menționate la alineatul (7), pentru prima transmitere, și apoi semestrial. Datele furnizate BCE se bazează pe datele pe care BCN le-au putut obține de la instituțiile de credit și de la alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar în conformitate cu secțiunea 2.7 din CRB și cu documentul intitulat „Colectarea datelor de la instituțiile de credit și alți agenți profesioniști care operează cu numerar, conform cadrului de reciclare a bancnotelor”⁽¹⁾.

(3) BCN utilizează mecanismul de transmitere al CIS 2 pentru a transmite datele privind infrastructura numerarului și CRB menționate la alineatele (1) și (2).

(4) În fiecare an, până cel mai târziu în a șasea zi lucrătoare a lunii octombrie, BCN transmite datele menționate la alineatele (1) și (2) cu privire la perioada de raportare ianuarie-iunie a anului respectiv.

(5) În fiecare an, până cel mai târziu în a șasea zi lucrătoare a lunii aprilie, BCN transmite datele menționate la alineatele (1) și (2) cu privire la perioada de raportare iulie-decembrie a anului anterior.

⁽¹⁾ Publicat pe site-ul BCE în ianuarie 2006.

(6) Prima transmitere de date privind infrastructura numerarului, adică pozițiile de date precizate în anexa III secțiunile 1.1-1.4, 2.1 și 2.3-2.6 din tabel, are loc în octombrie 2008.

(7) Prima transmitere de date privind CRB, adică pozițiile de date precizate în anexa III secțiunile 2.2, 2.7-2.10 și 3 din tabel, are loc astfel:

(a) în octombrie 2008 pentru Nationale Bank van België/Banque Nationale de Belgique, Deutsche Bundesbank, Banque centrale du Luxembourg, De Nederlandsche Bank, Oesterreichische Nationalbank și Suomen Pankki;

(b) în octombrie 2009 pentru Banka Slovenije;

(c) în octombrie 2010 pentru Banque de France, Central Bank of Cyprus și Bank Ċentrali ta'Malta/Central Bank of Malta; și

(d) în octombrie 2011 pentru Bank of Greece, Banco de España, Banca d'Italia, Central Bank and Financial Services Authority of Ireland și Banco de Portugal.

Articolul 5

Colectarea de date privind substituirea monedei fiduciare cu moneda euro de la viitoarele BCN din Eurosistem

(1) O BCN include în acordurile contractuale pe care le încheie cu o viitoare BCN din Eurosistem, conform articolului 3 alineatul (3) din Orientarea BCE/2006/9, prevederi specifice care impun ca, în plus față de obligațiile de raportare stabilite în respectiva orientare, viitoarea BCN din Eurosistem să raporteze lunar BCE pozițiile de date precizate în anexa I secțiunile 4 și 5 din tabel și în anexa II secțiunile 4 și 7 din tabel, respectând *mutatis mutandis* regulile de înregistrare precizate în anexa I partea 3 și anexa II partea 3, privind orice bancnote și/sau monede metalice euro pe care le împrumută de la o BCN și care i-au fost livrate de aceasta. Atunci când o viitoare BCN din Eurosistem nu a încheiat astfel de acorduri contractuale cu o BCN, BCE încheie astfel de acorduri contractuale cu respectiva viitoare BCN din Eurosistem, acorduri care includ dispoziții privind obligațiile de raportare menționate de prezentul articol.

(2) Prima transmitere de date privind bancnotele și/sau monedele metalice euro menționate la alineatul (1) are loc până cel mai târziu în a șasea zi lucrătoare din luna următoare lunii în care viitoarea BCN din Eurosistem primește sau produce pentru prima oară astfel de bancnote sau monede metalice euro.

(3) Cerințele de la articolul 2 alineatele (2) și (5) se aplică *mutatis mutandis* transmiterii de date privind bancnotele și monedele metalice euro menționate la alineatul (1).

Articolul 6

Întreținerea datelor de referință și a parametrilor sistemului

- (1) BCE introduce în CIS 2 și întreține datele de referință și parametrii sistemului menționați în anexa IV.
- (2) BCE ia măsurile adecvate pentru a se asigura că parametrii sistemului și datele respective sunt complete și corecte.
- (3) BCN transmit BCE în timp util parametrii sistemului precizați în anexa IV secțiunile 2.1 și 2.2 din tabel: (i) la intrarea în vigoare a prezentei orientări; și (ii) la orice modificare ulterioară a parametrilor sistemului.

Articolul 7

Caracterul complet și exactitatea transmițerilor de date

- (1) BCN iau măsurile adecvate pentru a asigura caracterul complet și exactitatea datelor necesare conform prezentei orientări, înainte de transmiterea acestora la BCE. Acestea efectuează cel puțin verificările privind caracterul complet stabilite în anexa V și verificările privind exactitatea stabilite în anexa VI.
- (2) Fiecare BCN utilizează datele CIS 2 aplicabile pentru a produce cifre privind emisiunea netă națională pentru bancnotele euro. Fiecare BCN reconciliază apoi aceste cifre cu datele sale contabile, înainte de a transmite datele CIS 2 către BCE.
- (3) BCE se asigură că verificările privind caracterul complet și exactitatea, precizate în anexele V și VI, sunt efectuate de CIS 2 înainte de stocarea datelor în baza de date centrală din CIS 2.
- (4) BCE verifică reconcilierea cifrelor privind emisiunea națională netă pentru bancnotele euro efectuată de BCN, menționată la alineatul (2) și raportată în CIS 2, cu datele contabile respective, și se consultă cu BCN în cauză în cazul oricăror discrepanțe.
- (5) În cazul în care, după transmiterea la BCE a datelor sale CIS 2, o BCN identifică o inconsecvență în aceste date, BCN în cauză trimite datele corectate la BCE, prin intermediul mecanismului de transmitere al CIS 2, fără întârzieri excesive.

Articolul 8

Accesul la CIS 2

- (1) La primirea unei solicitări scrise și dacă se încheie acordurile contractuale separate descrise la alineatul (2), BCE acordă accesul la CIS 2: (i) pentru până la patru utilizatori individuali pentru fiecare BCN, fiecare viitoare BCN din Eurosistem și Comisia Europeană, în calitate sa de terț eligibil; și (ii) unui singur utilizator individual pentru oricare alt terț eligibil. Accesul acordat utilizatorului oricărui terț eligibil este limitat la datele

privind monedele metalice euro și se acordă în primul trimestru din 2009. BCE ia în considerare solicitările scrise justificate pentru acordarea accesului la CIS 2 în plus și altor utilizatori individuali, în funcție de disponibilitate și de capacitate.

- (2) Responsabilitatea utilizatorilor individuali pentru gestiunea tehnică a utilizatorilor se stabilește prin acordurile contractuale distincte: (i) dintre BCE și o BCN, în cazul utilizatorilor săi individuali și al utilizatorilor individuali ai terților eligibili din jurisdicția statului membru al BCN; (ii) dintre BCE și o viitoare BCN din Eurosistem în cazul utilizatorilor individuali ai acestora din urmă; și (iii) dintre BCE și Comisia Europeană în cazul utilizatorilor săi individuali. BCE poate să includă în aceste acorduri contractuale și trimiteri la aranjamentele privind gestiunea utilizatorilor, la standardele de securitate și la condițiile de acordare a licențelor aplicabile CIS 2.

Articolul 9

Notificări automate ale evenimentelor notificate

BCE se asigură că CIS 2 trimite prin intermediul mecanismului de transmitere al CIS 2 notificări automate ale evenimentelor notificate către BCN care solicită să le fie trimise astfel de notificări automate.

Articolul 10

Transmiterea datelor CIS 2 către BCN

- (1) BCN care doresc să primească și să păstreze datele CIS 2 ale tuturor BCN și viitoare BCN din Eurosistem în aplicațiile lor locale din afara CIS 2, trimit BCE o solicitare scrisă de transmitere periodică automată a unor astfel de date provenind din CIS 2.
- (2) BCE se asigură că CIS 2 trimite datele către BCN care solicită prestarea serviciului prevăzut la alineatul (1) prin intermediul mecanismului de transmitere al CIS 2.

Articolul 11

Rolul Comitetului executiv

- (1) Comitetul executiv răspunde de administrarea curentă a CIS 2.
- (2) În conformitate cu articolul 17.3 din Regulamentul de procedură (regulamentul intern) al Băncii Centrale Europene, se delegă Comitetului executiv următoarele competențe:
 - (a) de a aduce modificări tehnice anexelor la prezenta orientare și la specificațiile mecanismului de transmitere al CIS 2, după ce a ținut cont de opiniile Comitetului pentru bancnote și ale Comitetului de tehnologie a informației; și

- (b) de a modifica termenele pentru primele transmiteri de date în temeiul prezentei orientări, în cazul unei decizii a Consiliului guvernatorilor de a prelungi perioada de tranziție aplicabilă unei BCN în vederea punerii în aplicare a CRB, și după ce ține cont de opiniile Comitetului pentru bancnote.
- (3) Comitetul executiv notifică Consiliului guvernatorilor orice modificare efectuată în conformitate cu alineatul (2) fără întârzieri excesive și respectă orice decizie adoptată de Consiliul guvernatorilor cu privire la această chestiune.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezenta orientare intră în vigoare la 1 octombrie 2008.

Articolul 13

Destinatari

Prezenta orientare se aplică tuturor băncilor centrale din Eurosistem.

Adoptată la Frankfurt pe Main, 11 septembrie 2008.

În numele Consiliului guvernatorilor BCE

Președintele BCE

Jean-Claude TRICHET

Poziții de date privind bancnotele euro

PARTEA 1

Schema de raportare privind bancnotele euro

Poziții de date												Sursa de date
Numărul și denumirea poziției de date	Numărul total de bancnote	Defalcare pe serie/variantă	Defalcare în funcție de valoarea nominală	Defalcare în funcție de banca ECI ⁽¹⁾	Defalcarea „de la BCN”	Defalcarea „câtre BCN”	Defalcarea „de la tipul de stoc” ⁽²⁾	Defalcarea „la tipul de stoc” ⁽³⁾	Defalcarea în funcție de calitate ⁽⁴⁾	Defalcarea „alocat anului de producție” ⁽⁵⁾	Defalcare în funcție de planificare ⁽⁶⁾	
1. Poziții de date cumulate												BCN
1.1.	Bancnote înregistrate											
1.2.	Bancnote distruse on line											
1.3.	Bancnote distruse off line											
2. Poziții de date referitoare la stocurile de bancnote												BCN
A. Stocuri deținute de Eurosistem												
2.1.	Stocul strategic de bancnote noi al Eurosistemului											
2.2.	Stocul strategic de bancnote corespunzătoare circulației monetare al Eurosistemului											
2.3.	Stocuri logistice de bancnote noi deținute de BCN											
2.4.	Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de BCN		(7)									
2.5.	Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare (care trebuie distruse) deținute de BCN											
2.6.	Stocuri de bancnote neprocesate deținute de BCN		(7)									

Poziții de date											
Numărul și denumirea poziției de date	Numărul total de bancnote	Defalcare pe serie/variantă	Defalcare în funcție de valoarea nominală	Defalcare în funcție de banca ECI ⁽¹⁾	Defalcarea „de la BCN”	Defalcarea „căt-re BCN”	Defalcarea „de la tipul de stoc” ⁽²⁾	Defalcarea „la tipul de stoc” ⁽³⁾	Defalcarea în funcție de calitate ⁽⁴⁾	Defalcarea „alocat anului de producție” ⁽⁵⁾	Defalcare în funcție de planificare ⁽⁶⁾
B. Stocuri deținute de băncile NHTO											
2.7.	Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile NHTO										
2.8.	Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO		⁽⁷⁾								
2.9.	Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO										
2.10.	Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile NHTO		⁽⁷⁾								
C. Stocuri deținute de băncile ECI											
2.11.	Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile ECI										
2.12.	Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile ECI		⁽⁷⁾								
2.13.	Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile ECI										
2.14.	Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile ECI		⁽⁷⁾								
2.15.	Stocuri logistice de bancnote în tranzit către sau de la băncile ECI		⁽⁷⁾								

Sursa de date

Bănci NHTO

Bănci ECI

Poziții de date

Numărul și denumirea poziției de date	Numărul total de bancnote	Defalcare pe serie/variantă	Defalcare în funcție de valoarea nominală	Defalcare în funcție de banca ECI ⁽¹⁾	Defalcarea „de la BCN”	Defalcarea „cătore BCN”	Defalcarea „de la tipul de stoc” ⁽²⁾	Defalcarea „la tipul de stoc” ⁽³⁾	Defalcarea în funcție de calitate ⁽⁴⁾	Defalcarea „alocat anului de producție” ⁽⁵⁾	Defalcare în funcție de planificare ⁽⁶⁾
---------------------------------------	---------------------------	-----------------------------	---	--	------------------------	-------------------------	---	--	--	--	--

Sursa de date

BCN furnizoare

BCN beneficiară

BCN

D. Poziții de date privind verificarea încrucișată

2.16.	Stocul strategic al Eurosistemului identificat pentru transfer			
2.17.	Stocuri logistice identificate pentru transfer		(7)	
2.18.	Stocul strategic al Eurosistemului identificat ca fiind „de primit”			
2.19.	Stocuri logistice identificate ca fiind „de primit”		(7)	

3. Poziții de date referitoare la activități operaționale

A. Activități operaționale ale BCN

3.1.	Bancnote emise de BCN		(7)	
3.2.	Bancnote transferate de la BCN la băncile NHTO		(7)	
3.3.	Bancnote transferate de la BCN la băncile ECI		(7)	
3.4.	Bancnote reintoarse la BCN		(7)	
3.5.	Bancnote transferate de la băncile NHTO la BCN		(7)	
3.6.	Bancnote transferate de la băncile ECI la BCN		(7)	
3.7.	Bancnote procesate de BCN			
3.8.	Bancnote sortate de BCN ca necorespunzătoare circulației monetare			

(1) Datele sunt defalcate pe fiecare bancă ECI.

(2) Se furnizează informații referitoare la tipul de stoc din care au fost luate bancnotele transferate de la BCN furnizoare, adică producție (livrare de la imprimării), stocul strategic al Eurosistemului (ESS) sau stocurile logistice (LS).

(3) Se furnizează informații referitoare la tipul de stoc în care bancnotele au fost transferate la BCN beneficiară, adică ESS sau LS.

(4) Se furnizează informații arătând dacă bancnotele transferate erau noi, corespunzătoare circulației monetare, neprocesate sau necorespunzătoare circulației monetare. În cazul în care sunt transferate bancnote ce se încadrează la mai multe tipuri de calitate, în timp ce celelalte defalcări sunt identice, se raportează câte o mișcare separată pentru fiecare tip de calitate.

(5) Se furnizează informații referitoare la anul calendaristic căruia i-a fost alocată producția printr-un act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote. Trebuie raportate livrări separate în cazul în care bancnotele livrate se raportează la acte juridice distincte ale BCE privind producția de bancnote, fiecare dintre acestea referindu-se la un an calendaristic diferit, în timp ce celelalte defalcări sunt identice.

(6) Se furnizează informații arătând dacă transferul a fost programat în conformitate cu un act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote, sau a fost un transfer ad-hoc.

(7) Entități indicate ca sursă de date pot stabili prin metode statistice defalcarea pe serie și pe variantă pentru teancurile mixte sau pentru pachetele mixte conținând bancnote de serii și/sau de variante diferite.

PARTEA 2*Specificația pozițiilor de date privind bancnotele euro*

Pentru toate pozițiile de date, BCN și viitoarele BCN din Eurosistem raportează cifrele referitoare la numărul de bucăți ca numere întregi, indiferent dacă acestea sunt pozitive sau negative.

1. Poziții de date cumulate

Datele cumulate sunt cifrele agregate pe toate perioadele de raportare începând cu prima livrare de la o imprimerie înainte de introducerea unei noi serii, variante sau valori nominale și până la încheierea perioadei de raportare.

1.1.	Bancnote înregistrate	Bancnote care au fost: (i) produse în temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote; (ii) livrate la LS sau ESS al BCN și deținute de BCN; și (iii) înregistrate în sistemul de gestionare a numerarului ⁽¹⁾ al BCN. Bancnotele transferate la băncile NHTO și la băncile ECI sau deținute de acestea, inclusiv bancnotele distruse (pozițiile de date 1.2 și 1.3) fac parte în continuare din bancnotele înregistrate ale BCN.
1.2.	Bancnote distruse on-line	Bancnote înregistrate care au fost distruse cu un echipament de sortare a bancnotelor cu dispozitiv integrat de distrugere, după autentificarea și sortarea calitativă, fie de către BCN, fie în numele BCN
1.3.	Bancnote distruse off-line	Bancnote înregistrate care au fost distruse după autentificarea și sortarea calitativă prin alte mijloace decât cu un echipament de sortare a bancnotelor cu dispozitiv integrat de distrugere, fie de către BCN, fie în numele BCN, de exemplu bancnote deteriorate sau bancnote care au fost respinse de echipamentele de sortare a bancnotelor indiferent din ce motiv. Bancnotele distruse on-line sunt excluse din aceste date (poziția de date 1.2).

2. Poziții de date referitoare la stocurile de bancnote

Aceste poziții de date, ca date privind stocurile, se referă la încheierea perioadei de raportare.

A. Stocuri deținute de Eurosistem		
2.1.	Stocul strategic de bancnote noi al Eurosistemului	Bancnote noi care fac parte din ESS și sunt deținute de BCN în numele BCE
2.2.	Stocul strategic de bancnote corespunzătoare circulației monetare al Eurosistemului	Bancnote corespunzătoare circulației monetare care fac parte din ESS și sunt deținute de BCN în numele BCE
2.3.	Stocuri logistice de bancnote noi deținute de BCN	Bancnote noi aparținând LS ale BCN și deținute de BCN (la sediul principal și/sau la nivel de sucursală). Această cifră nu include bancnotele noi care fac parte din ESS.
2.4.	Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de BCN	Bancnotele corespunzătoare circulației monetare aparținând LS ale BCN și deținute de BCN (la sediul principal și/sau la nivel de sucursală). Această cifră nu include bancnotele corespunzătoare circulației monetare care fac parte din ESS
2.5.	Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare (care trebuie distruse) deținute de BCN	Bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de BCN și care nu au fost încă distruse
2.6.	Stocuri de bancnote neprocesate deținute de BCN	Bancnote deținute de BCN care nu au fost încă autentificate și sortate calitativ de către o BCN cu un echipament de sortare a bancnotelor sau manual. Bancnotele care au fost autentificate și sortate calitativ de către băncile NHTO, băncile ECI sau de către oricare alte instituții de credit sau entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar și care ulterior s-au întors la BCN, aparțin acestei poziții de date până la data procesării lor de către BCN.

<i>B. Stocuri deținute de băncile NHTO</i>		
Acele poziții de date se referă la o schemă NHTO pe care o BCN o poate stabili în jurisdicția proprie. Datele provenind de la băncile NHTO individuale sunt raportate de către BCN ca date agregate pentru toate băncile NHTO. Aceste stocuri nu aparțin bancnotelor în circulație.		
2.7.	Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile NHTO	Bancnote noi transferate de la BCN, deținute de băncile NHTO
2.8.	Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	Bancnote corespunzătoare circulației monetare, fie transferate de la BCN, fie reîntoarse din circulație și considerate ca fiind corespunzătoare circulației monetare de către băncile NHTO în conformitate cu CRB, și care sunt deținute de băncile NHTO
2.9.	Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	Bancnote considerate ca necorespunzătoare circulației monetare de către băncile NHTO în conformitate cu CRB, deținute de băncile NHTO
2.10.	Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile NHTO	Bancnote care sunt deținute de băncile NHTO și care nu au fost autentificate și sortate calitativ de băncile NHTO
<i>C. Stocuri deținute de băncile ECI</i>		
Acele poziții de date se referă la un program ECI. Aceste stocuri nu aparțin bancnotelor în circulație.		
2.11.	Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile ECI	Bancnote noi transferate de la BCN și pe care le deține o bancă ECI
2.12.	Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile ECI	Bancnote corespunzătoare circulației monetare fie transferate de la BCN, fie reîntoarse din circulație și considerate ca fiind corespunzătoare circulației monetare de către o bancă ECI în conformitate cu CRB, deținute de banca ECI
2.13.	Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile ECI	Bancnote considerate ca necorespunzătoare circulației monetare de către o bancă ECI în conformitate cu CRB, deținute de banca ECI
2.14.	Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile ECI	Bancnotele pe care le deține o bancă ECI și care nu au fost autentificate și sortate calitativ de banca ECI
2.15.	Stocuri logistice de bancnote în tranzit către sau de la băncile ECI	Bancnote furnizate de o BCN unei bănci ECI [sau unei societăți de transport de fonduri (<i>cash in transit</i> — CIT) acționând în numele unei bănci ECI], care la încheierea perioadei de raportare sunt încă în tranzit către sediul băncii ECI, și orice bancnote care trebuie primite de o BCN de la o bancă ECI (sau de la o societate CIT acționând în numele unei bănci ECI) care la încheierea perioadei de raportare sunt încă în tranzit, adică au părăsit sediul băncii ECI, dar nu au ajuns încă la BCN.
<i>D. Poziții de date privind verificarea încrucișată</i>		
2.16.	Stocul strategic al Eurosistemului identificat pentru transfer	Bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare ale ESS deținute de BCN, care sunt rezervate pentru transferuri în temeiul unor acte juridice distincte ale BCE privind producția de bancnote și gestionarea stocurilor de bancnote. BCN poate transfera bancnotele la LS sau ESS al uneia sau mai multor BCN sau la propriul LS. Până în momentul în care bancnotele sunt transferate în mod fizic, acestea fac parte din ESS de bancnote noi sau corespunzătoare circulației monetare deținute de BCN (oricare dintre pozițiile de date 1.2 sau 2.2).
2.17.	Stocuri logistice identificate pentru transfer	Bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare ale LS ale BCN rezervate pentru transferuri în temeiul unor acte juridice distincte ale BCE privind producția de bancnote și gestionarea stocurilor de bancnote. BCN poate transfera bancnotele la LS sau ESS al uneia sau mai multor BCN sau la ESS deținut de BCN. Până în momentul în care bancnotele sunt transferate în mod fizic, acestea fac parte din propriul LS de bancnote noi sau corespunzătoare circulației monetare (oricare dintre pozițiile de date 2.3 sau 2.4)

2.18.	Stoc strategic al Eurosistemului identificat ca fiind „de primit”	Bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare care urmează să fie transferate la ESS deținut de BCN (ca BCN beneficiară) de la una sau de la diverse BCN, de la o imprimărie sau de la propriul LS al BCN în temeiul unor acte juridice distincte ale BCE privind producția de bancnote și gestionarea stocurilor de bancnote.
2.19.	Stocuri logistice identificate ca fiind „de primit”	Bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare care urmează să fie transferate la LS ale BCN (ca BCN beneficiară) de la una sau de la diverse BCN, de la o imprimărie sau de la ESS deținut de BCN în temeiul unor acte juridice distincte ale BCE privind producția de bancnote și gestionarea stocurilor de bancnote.

3. Pozițiile de date referitoare la activități operaționale

Aceste poziții de date, ca date privind fluxurile, acoperă întreaga perioadă de raportare.

A. Activități operaționale ale BCN		
3.1.	Bancnote emise de BCN	Bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare retrase de terți la ghișeele BCN indiferent dacă bancnotele retrase au fost debitate sau nu din contul unui client. Această poziție de date exclude transferurile la băncile NHTO (poziția de date 3.2) și la băncile ECI (poziția de date 3.3).
3.2.	Bancnote transferate de la BCN la băncile NHTO	Bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare pe care BCN le-a transferat la băncile NHTO
3.3.	Bancnote transferate de la BCN la băncile ECI	Bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare pe care BCN le-a transferat la băncile ECI
3.4.	Bancnote reîntoarse la BCN	Bancnote reîntoarse din circulație la BCN, indiferent dacă bancnotele reîntoarse au fost creditate sau nu în contul unui client. Această poziție de date exclude bancnotele transferate la BCN de băncile NHTO (poziția de date 3.5) sau de băncile ECI (poziția de date 3.6).
3.5.	Bancnote transferate de la băncile NHTO la BCN	Bancnote pe care băncile NHTO le-au transferat la BCN
3.6.	Bancnote transferate de la băncile ECI la BCN	Bancnotele pe care băncile NHTO le-au transferat la BCN
3.7.	Bancnote procesate de BCN	Bancnote autentificate și sortate calitativ de BCN cu echipamente de sortare a bancnotelor sau manual. Aceste date reprezintă stocurile de bancnote neprocesate (poziția de date 2.6) din perioada de raportare anterioară + bancnotele reîntoarse din circulație (poziția de date 3.4) + bancnotele transferate de la băncile NHTO la BCN (poziția de date 3.5) + bancnotele transferate de la băncile ECI la BCN (poziția de date 3.6) + bancnotele neprocesate primite de la alte BCN (subsetul poziției de date 4.3) — bancnotele neprocesate transferate la alte BCN (subsetul poziției de date 4.2) — stocurile de bancnote neprocesate din perioada de raportare curentă (poziția de date 2.6).
3.8.	Bancnote sortate de BCN ca necorespunzătoare circulației monetare	Bancnote procesate de BCN și sortate ca necorespunzătoare circulației monetare în conformitate cu un act juridic distinct al BCE privind procesarea bancnotelor de către BCN.
B. Activități operaționale ale băncilor NHTO		
3.9.	Bancnote puse în circulație de băncile NHTO	Bancnote puse în circulație de băncile NHTO, adică totalul retragerilor la băncile NHTO
3.10.	Bancnote reîntoarse la băncile NHTO	Bancnote reîntoarse din circulație la băncile NHTO, adică totalul depozitelor la băncile NHTO

3.11.	Bancnote procesate de băncile NHTO	Bancnote autentificate și sortate calitativ de băncile NHTO cu echipamente de sortare a bancnotelor sau manual în conformitate cu CRB. Acele date reprezintă stocurile de bancnote neprocesate (poziția de date 2.10) din perioada de raportare anterioară + bancnotele reîntoarse la băncile NHTO (poziția de date 3.10) — bancnotele neprocesate transferate de la băncile NHTO la BCN — stocurile de bancnote neprocesate (poziția de date 2.10) din perioada curentă de raportare
3.12.	Bancnote sortate de băncile NHTO ca necorespunzătoare circulației monetare	Bancnote procesate de băncile NHTO și sortate ca necorespunzătoare circulației monetare în conformitate cu CRB
C. Activități operaționale ale băncilor ECI		
3.13.	Bancnote puse în circulație de băncile ECI	Bancnote puse în circulație de o bancă ECI, adică totalul retragerilor la banca ECI
3.14.	Bancnote reîntoarse la băncile ECI	Bancnote reîntoarse din circulație la o bancă ECI, adică totalul depozitelor la banca ECI
3.15.	Bancnote procesate de băncile ECI	Bancnote autentificate și sortate calitativ de o bancă ECI cu echipamente de sortare a bancnotelor sau manual în conformitate cu CRB. Acele date reprezintă stocurile de bancnote neprocesate (poziția de date 2.14) din perioada de raportare anterioară + bancnotele reîntoarse la banca ECI (poziția de date 3.14) — stocurile de bancnote neprocesate (poziția de date 2.14) din perioada de raportare curentă.
3.16.	Bancnote sortate de băncile ECI ca necorespunzătoare circulației monetare	Bancnotele procesate de o bancă ECI și sortate ca necorespunzătoare circulației monetare în conformitate cu CRB

4. Poziții de date privind mișcările de bancnote

Acele poziții de date, ca date privind fluxurile, acoperă întreaga perioadă de raportare.

4.1.	Livrarea producției noi de la imprimărie la BCN responsabilă	Bancnote noi care au fost produse în temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote și care au fost livrate de la o imprimărie la BCN (ca BCN responsabilă pentru producție), sau prin intermediul BCN (ca BCN responsabilă pentru producție) la altă BCN.
4.2.	Transferul de bancnote	Bancnotele transferate de la BCN la oricare altă BCN sau intern, de la propriul LS la ESS deținut de BCN sau viceversa
4.3.	Recepția de bancnote	Bancnotele primite de BCN de la oricare altă BCN sau transferate intern de la propriul LS la ESS deținut de BCN sau viceversa

5. Poziții de date pentru viitoarele BCN din Eurosistem

Acele poziții de date se referă la încheierea perioadei de raportare

5.1.	Stocuri care nu au încă statut de mijloc legal de plată	Bancnote euro deținute de viitoarele BCN din Eurosistem în scopul substituirii monedei fiduciare
------	---	--

5.2.	Alimentare anticipată	Bancnote euro alimentate anticipat de viitoarea BCN din Eurosistem contrapărților eligibile ce îndeplinesc cerințele pentru a primi bancnote euro în scopul alimentării anticipate înaintea substituirii monedei fiduciare în conformitate cu Orientarea BCE/2006/9
5.3.	Alimentare anticipată secundară	Bancnote euro alimentate anticipat secundar de contrapărțile eligibile la terții profesioniști în conformitate cu Orientarea BCE/2006/9 și deținute de acei terți profesioniști la sediul lor înaintea substituirii monedei fiduciare

(¹) Orice bancnote care au fost înregistrate și ulterior însemnate ca bancnote-specimen se exclud de la această poziție de date.

PARTEA 3

Regulile de înregistrare în CIS 2 a mișcărilor bancnotelor euro

1. Introducere

Această parte stabilește regulile comune de înregistrare pentru livrările de bancnote de la imprimării, transferurile între BCN și transferurile între diferite tipuri de stoc în cadrul aceleiași BCN în vederea asigurării coerenței datelor în CIS 2. Viitoarele BCN din Eurosistem aplică aceste reguli *mutatis mutandis*.

2. Tipuri de tranzacții

Există patru tipuri de tranzacții pentru mișcările de bancnote:

- Tipul 1 de tranzacție (*livrare directă*): livrarea directă de bancnote noi de la o imprimerie la BCN responsabilă, care este în același timp BCN beneficiară.
- Tipul 2 de tranzacție (*livrare indirectă fără depozitare interimară*): livrarea indirectă de bancnote noi de la o imprimerie la o altă BCN, prin intermediul BCN responsabilă. Bancnotele sunt livrate la BCN beneficiară de către BCN responsabilă, fără depozitare interimară la BCN responsabilă.
- Tipul 3 de tranzacție (*livrare indirectă cu depozitare interimară*): livrarea indirectă de bancnote noi de la o imprimerie la o altă BCN, prin intermediul BCN responsabilă. Bancnotele sunt depozitate la BCN responsabilă pentru cel puțin o zi înainte să fie transportate de BCN responsabilă la BCN beneficiară.
- Tipul 4 de tranzacție (*transfer*): transferul de stocuri de bancnote (noi, corespunzătoare circulației monetare, neprocesate sau necorespunzătoare circulației monetare) între (i) două BCN diferite (ca BCN furnizoare și BCN beneficiară), cu sau fără schimbarea tipului de stoc (LS/ESS); sau (ii) tipuri de stoc diferite în cadrul unei BCN.

3. Reconcilierea datelor referitoare la mișcările de bancnote

Cele două BCN implicate într-o mișcare de bancnote clarifică bilateral, dacă este necesar, volumul și defalcarea datelor ce vor fi raportate.

Pentru sincronizarea înregistrărilor BCN furnizoare și ale BCN beneficiară, fiecare mișcare de bancnote este înregistrată de BCN furnizoare și de BCN beneficiară doar la încheierea mișcării bancnotelor, adică atunci când BCN beneficiară a confirmat recepția bancnotelor și le-a înregistrat în sistemul propriu local de gestionare a numerarului. În cazul în care bancnotele ajung seara târziu în ultima zi lucrătoare a lunii și nu pot fi înregistrate în acea zi în sistemul local de gestionare a numerarului al BCN beneficiară, BCN furnizoare și BCN beneficiară trebuie să hotărască de comun acord dacă înregistrează mișcarea de bancnote pentru luna curentă sau pentru luna următoare.

4. Identificarea bancnotelor pentru mișcările de bancnote

În temeiul CIS 2, orizontul de timp în contextul identificării este reprezentat de numărul de luni care trebuie luate în considerare atunci când se stabilesc stocurile de bancnote care sunt fie identificate ca rezerve pentru transfer, fie sunt identificate ca fiind „de primit”. Pentru livrările așteptate de la imprimerie, astfel cum se prevede într-un act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote, stocurile identificate ca fiind „de primit” sunt înregistrate, chiar dacă bancnotele pot să nu fie încă produse și pot încă face obiectul unor evenimente neprevăzute care ar putea întârzia sau afecta într-un alt fel livrarea. Întinderea orizontului de timp este definită într-un act juridic distinct al BCE privind gestionarea stocurilor de bancnote.

5. Regulile de înregistrare

În tabelul de mai jos, semnul „+” arată că în CIS 2 este înregistrată o creștere și semnul „-” arată că în CIS 2 este înregistrată o descreștere.

5.1. Reguli de înregistrare pentru tranzacția de tip 1

Numărul și denumirea poziției de date		Livrare la ESS		Livrare la LS	
		În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote	După livrarea de la imprimerie	În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote	După livrarea de la imprimerie
1.1.	Bancnote înregistrate		+		+
2.1.	ESS de bancnote noi		+		
2.3.	LS de bancnote noi deținute de BCN				+
2.18.	ESS identificat ca fiind „de primit”	+ (*)	–		
2.19.	LS identificate ca fiind „de primit”			+ (*)	–
4.1.	Livrarea producției noi de la imprimerie la BCN responsabilă		+ cu „la tipul de stoc” = ESS		+ cu „la tipul de stoc” = LS

(*) în cadrul orizontului de timp definit pentru identificare.

5.2. Reguli de înregistrare pentru tranzacția de tip 2

Numărul și denumirea poziției de date		Livrare la ESS			Livrare la LS		
		BCN responsabilă	BCN beneficiară		BCN responsabilă	BCN beneficiară	
		După livrarea de la imprimerie/BCN responsabilă la BCN beneficiară	În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote	La recepția de la BCN responsabilă	După livrarea de la imprimerie/BCN responsabilă la BCN beneficiară	În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote	La recepția de la BCN responsabilă
1.1.	Bancnote înregistrate			+			+
2.1.	ESS de bancnote noi			+			

Numărul și denumirea poziției de date		Livrare la ESS			Livrare la LS				
		BCN responsabilă	BCN beneficiară		BCN responsabilă	BCN beneficiară			
			După livrarea de la imprimerie/BCN responsabilă la BCN beneficiară	În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote		La recepția de la BCN responsabilă	După livrarea de la imprimerie/BCN responsabilă la BCN beneficiară	În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote	La recepția de la BCN responsabilă
2.3.	LS de bancnote noi deținute de BCN						+		
2.18.	ESS identificat ca fiind „de primit”		+	(*)	—				
2.19.	LS identificate ca fiind „de primit”					+	(*)	—	
4.1.	Livrarea producției noi de la imprimerie la BCN responsabilă	+	cu „la tipul de stoc” = ESS			+	cu „la tipul de stoc” = LS		
4.2.	Transferul de bancnote	+	cu: „la BCN” = BCN beneficiară, „de la tipul de stoc” = producție, „la tipul de stoc” = ESS, calitate = noi, planificare = programat			+	cu: „la BCN” = BCN beneficiară, „de la tipul de stoc” = producție, „la tipul de stoc” = LS, calitate = noi, planificare = programat		
4.3.	Recepția de bancnote				+	cu: „de la BCN” = BCN responsabilă, „la tipul de stoc” = ESS, calitate = noi		+	cu: „de la BCN” = BCN responsabilă, „la tipul de stoc” = LS, calitate = noi

(*) în cadrul orizontului de timp definit pentru identificare.

— Pentru luna în cursul căreia a avut loc livrarea de la imprimerie la BCN beneficiară se înregistrează, în primul rând, îndeplinirea obligației de livrare de la imprimerie la BCN responsabilă, prin furnizarea de date la poziția de date 4.1 („livrarea producției noi de la imprimerie la BCN responsabilă”). În al doilea rând, se înregistrează transferul de bancnote noi de la BCN responsabilă la BCN beneficiară prin furnizarea de date la poziția de date 4.2 („transferul de bancnote”).

5.3. Reguli de înregistrare pentru tranzacția de tip 3 cu tipul de stoc ținută ESS

Numărul și denumirea poziției de date		BCN responsabilă	BCN beneficiară	BCN responsabilă	BCN beneficiară
		După livrarea de la imprimerie la BCN responsabilă	În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote	După transferul la BCN beneficiară	La recepția de la BCN responsabilă
1.1.	Bancnote înregistrate	+		–	+
2.1.	ESS de bancnote noi	+		–	+
2.16.	ESS identificat pentru transfer	+ (*)		–	
2.18.	ESS identificat ca fiind „de primit”		+ (*)		–
4.1.	Livrarea producției noi de la imprimerie la BCN responsabilă	+ cu „la tipul de stoc” = ESS			
4.2.	Transferul de bancnote			+ cu: „la BCN” = BCN beneficiară, „de la tipul de stoc” = producție, „la tipul de stoc” = ESS, calitate = noi, planificare = programat	
4.3.	Recepția de bancnote				+ cu: „de la BCN” = BCN responsabilă, „la tipul de stoc” = ESS, calitate = noi

(*) în cadrul orizontului de timp definit pentru identificare.

— Diferențele între tranzacția de tip 3 și tranzacția de tip 2 în ceea ce privește înregistrările în CIS 2 sunt următoarele: (i) bancnotele primite de la imprimerie sunt înregistrate de BCN responsabilă ca „bancnote înregistrate” și sunt adăugate la ESS sau la LS ale BCN responsabilă pentru durata depozitării interimare; și (ii) după livrarea de la imprimerie acestea sunt identificate pentru transfer pentru durata depozitării interimare și în cadrul orizontului de timp pentru identificare.

5.4. Reguli de înregistrare pentru tranzacția de tip 3 cu tipul de stoc țintă LS

Numărul și denumirea poziției de date		BCN responsabilă	BCN beneficiară	BCN responsabilă	BCN beneficiară
		După livrarea de la imprimerie la BCN responsabilă	În temeiul unui act juridic distinct al BCE privind producția de bancnote	După transferul la BCN beneficiară	La recepția de la BCN responsabilă
1.1.	Bancnote înregistrate	+		–	+
2.3.	LS de bancnote noi deținute de BCN	+		–	+
2.17.	LS identificate pentru transfer	+ (*)		–	
2.19.	LS identificate ca fiind „de primit”		+ (*)		–
4.1.	Livrarea producției noi de la imprimerie la BCN responsabilă	+ cu „la tipul de stoc” = LS			
4.2.	Transferul de bancnote			+ cu: „la BCN” = BCN beneficiară, „de la tipul de stoc” = producție, „la tipul de stoc” = LS, calitate = noi, planificare = programat	
4.3.	Recepția de bancnote				+ cu: „de la BCN” = BCN responsabilă, „la tipul de stoc” = LS, calitate = noi

(*) în cadrul orizontului de timp definit pentru identificare.

— Diferențele între tranzacția de tip 3 și tranzacția de tip 2 în ceea ce privește înregistrările în CIS 2 sunt următoarele: (i) bancnotele primite de la imprimerie sunt înregistrate de BCN responsabilă ca „bancnote înregistrate” și sunt adăugate la ESS sau la LS ale BCN responsabilă pentru durata depozitării interimare; și (ii) după livrarea de la imprimerie acestea sunt identificate pentru transfer pentru durata depozitării interimare și în cadrul orizontului de timp pentru identificare.

5.5. Reguli de înregistrare pentru tranzacția de tip 4 (bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare)

Numărul și denumirea poziției de date		BCN furnizoare	BCN beneficiară	BCN furnizoare	BCN beneficiară
		Urmare a deciziei de transfer		După transferul la BCN beneficiară	La recepția de la BCN responsabilă
1.1.	Bancnote înregistrate			–	+
2.1.	ESS de bancnote noi			–	+
2.2.	ESS de bancnote corespunzătoare circulației monetare			sau: –	sau: +
2.3.	LS de bancnote noi deținute de BCN			sau: –	sau: +
2.4.	LS de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de BCN			sau: –	sau: +
2.16.	ESS identificat pentru transfer	+ (*)		–	
2.17.	LS identificate pentru transfer	sau: + (*)		sau: –	
2.18.	ESS identificat ca fiind „de primit”		+ (*)		–
2.19.	LS identificate ca fiind „de primit”		sau: + (*)		sau: –
4.2.	Transferul de bancnote			+ cu: „la BCN” = BCN beneficiară	
4.3.	Recepția de bancnote				+ cu: „de la BCN” = BCN furnizoare

(*) în cadrul orizontului de timp definit pentru identificare.

— Pozițiile de date 4.2 („transferul de bancnote”) și 4.3 („recepția de bancnote”) sunt completate cu informații privind: (i) tipul de stoc țintă (ESS/LS); (ii) calitatea defalcărilor (nou/corespunzătoare circulației monetare); și (iii) defalcarea planificării (programată/ad-hoc).

5.6. Reguli de înregistrare pentru tranzacția de tip 4 (bancnote neprocesate și necorespunzătoare circulației monetare)

Numărul și denumirea poziției de date		BCN furnizoare	BCN beneficiară
		După transferul la BCN beneficiară	La recepția de la BCN responsabilă
1.1.	Bancnote înregistrate	–	+
2.5.	Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare (care trebuie distruse) deținute de BCN	–	+
2.6.	Stocuri de bancnote neprocesate deținute de BCN	sau: –	sau: +
4.2.	Transferul de bancnote	+ cu: „la BCN” = BCN beneficiară, „de la tipul de stoc” = LS, „la tipul de stoc” = LS, planificare = ad-hoc	
4.3.	Recepția de bancnote		+ cu: „de la BCN” = BCN furnizoare, „la tipul de stoc” = LS

— Pozițiile de date 4.2 („transferul de bancnote”) și 4.3 („recepția de bancnote”) sunt completate cu informații arătând dacă bancnotele transferate erau neprocesate sau necorespunzătoare circulației monetare.

— Nu se efectuează nicio identificare a stocurilor de bancnote neprocesate sau necorespunzătoare circulației monetare.

Poziții de date privind monedele metalice euro

PARTEA 1

Schema de raportare privind monedele metalice euro

Poziții de date								Sursa de informații
Numărul și denumirea poziției de date	Numărul total de monede metalice	Valoarea nominală (face value) totală a monedelor metalice	Defalcare în funcție de serie	Defalcarea în funcție de valoarea nominală (denomination)	Defalcare pe entități ⁽¹⁾	Defalcarea „provenind de la statul membru”	Defalcarea „către statul membru”	
1.	Poziții de date privind circulația							Entități emitente de monede metalice ⁽²⁾
1.1.	Emisiunea națională netă de monede metalice destinate circulației							
1.2.	Emisiunea națională netă de monede metalice de colecție (număr)							
1.3.	Emisiunea națională netă de monede metalice de colecție (valoare)							
2.	Poziții de date referitoare la stocurile de monede metalice							Entități emitente de monede metalice ⁽²⁾
2.1.	Stocuri de monede metalice							
3.	Poziții de date referitoare la activitățile operaționale							Entități emitente de monede metalice ⁽²⁾
3.1.	Monede metalice emise către public							
3.2.	Monede metalice reintoarse de la public							
3.3.	Monede metalice procesate							
3.4.	Monede metalice sortate ca neconforme circulației monetare							

Poziții de date								Sursa de informații
Numărul și denumirea poziției de date	Numărul total de monede metalice	Valoarea nominală (<i>face value</i>) totală a monedelor metalice	Defalcare în funcție de serie	Defalcarea în funcție de valoarea nominală (<i>denomination</i>)	Defalcare pe entități ⁽¹⁾	Defalcarea „provenind de la statul membru”	Defalcarea „către statul membru”	
4.	Poziții de date privind mișcările monedei metalice							
4.1.	Transferul de monede metalice destinate circulației						Statul membru beneficiar	Entități emitente de monede metalice ⁽²⁾
4.2.	Recepția de monede metalice destinate circulației					Statul membru furnizor		
5.	Poziții de date pentru calcularea emisiunii naționale brute							
5.1.	Stocuri creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice							
5.2.	Numărul monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emitente de monede metalice							Entități emitente de monede metalice ⁽²⁾
5.3.	Valoarea monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emitente de monede metalice							
6.	Poziții de date suplimentare							
6.1.	Surplus de monede metalice ⁽³⁾							Entități emitente de monede metalice ⁽²⁾
6.2.	Deficit de monede metalice ⁽³⁾							
6.3.	Valoarea stocurilor creditate de BCN emitentului (emitenților) legal ⁽ⁱ⁾							BCN

Poziții de date								Sursa de informații
Numărul și denumirea poziției de date	Numărul total de monede metalice	Valoarea nominală (face value) totală a monedelor metalice	Defalcare în funcție de serie	Defalcarea în funcție de valoarea nominală (denomination)	Defalcare pe entități ⁽¹⁾	Defalcarea „provenind de la statul membru”	Defalcarea „către statul membru”	
7.	Poziții de date pentru viitoarele state membre participante							Viitoare BCN din Eurosistem și terți emitenți de monede metalice ⁽⁴⁾
7.1.	Stocuri care nu au încă statut de mijloc legal de plată							Viitoare BCN din Eurosistem
7.2.	Alimentare anticipată							Contrapărți eligibile alimentate anticipat
7.3.	Alimentare anticipată secundară							

⁽¹⁾ Datele sunt defalcate în funcție de entitățile relevante emitente de monede metalice, adică BCN, monetărie, trezorerie, agenții publice și/sau private desemnate.

⁽²⁾ Entități emitente de monede metalice, adică BCN, monetării, trezorerii, agenții publice și/sau private desemnate.

⁽³⁾ Datele sunt furnizate în mod voluntar.

⁽⁴⁾ Terți emitenți de monede metalice sunt monetăriile, trezoreria, agențiile publice desemnate și agențiile private desemnate.

PARTEA 2

Specificația pozițiilor de date privind monedele metalice euro

Pentru pozițiile de date 1.3, 5.3 și 6.3, cifrele sunt raportate ca valoare, cu două zecimale, indiferent dacă sunt pozitive sau negative. Pentru celelalte poziții de date, cifrele sunt raportate ca număr de bucăți, ca numere întregi, indiferent dacă sunt pozitive sau negative.

1. Poziții de date privind monedele metalice în circulație

Aceste poziții de date se referă la încheierea perioadei de raportare.

1.1.	Emisiunea națională netă de monede metalice destinate circulației	BCN calculează emisiunea națională netă a monedelor metalice destinate circulației utilizând următoarele formule echivalente: <i>Formula 1</i> Emisiunea națională netă = total cumulat de monede metalice emise către public (poziția de date cumulate 3.1) — total cumulat de monede metalice reîntoarse de la public (poziția de date cumulate 3.2) <i>Formula 2</i> Emisiunea națională netă = monede metalice înregistrate — livrări totale cumulate (poziția de date cumulate 4.1) + recepții totale cumulate (poziția de date cumulate 4.2) — stocuri înregistrate — monede metalice distruse
1.2.	Emisiunea națională netă de monede metalice de colecție (număr)	Numărul total de monede metalice de colecție puse în circulație, toate valorile nominale agregate. BCN calculează această cifră utilizând <i>mutatis mutandis</i> aceleași formule ca și cele folosite pentru poziția de date 1.1, cu excepția faptului că livrările totale cumulate și recepțiile totale cumulate nu se aplică
1.3.	Emisiunea națională netă de monede metalice de colecție (valoare)	Valoarea nominală (<i>face value</i>) totală a monedelor metalice de colecție puse în circulație, toate valorile nominale (<i>denominations</i>) agregate. BCN calculează această valoare utilizând <i>mutatis mutandis</i> aceleași formule ca și cele folosite pentru poziția de date 1.1 de mai sus, cu excepția faptului că livrările totale cumulate și recepțiile totale cumulate nu se aplică.

2. Poziții de date referitoare la stocurile de monede metalice

Aceste poziții de date se referă la încheierea perioadei de raportare.

2.1.	Stocuri de monede metalice	Monedele metalice destinate circulației care sunt deținute de BCN și de terții emitenți de monede metalice, în măsura în care aceștia există în statele membre participante, indiferent dacă monedele metalice: (i) nu sunt nici înregistrate, nici creditate emitentului (emitenților) legal(i); (ii) sunt înregistrate dar nu sunt creditate emitentului (emitenților) legal(i); (iii) sunt înregistrate și creditate emitentului (emitenților) legal(i). Stocurile de monede metalice deținute de monetării cuprind doar monedele metalice care au trecut verificările finale calitative, indiferent de modul lor de ambalare și de stadiul livrării acestora. Sunt raportate stocurile de monede metalice sortate ca necorespunzătoare circulației monetare, dar care nu au fost încă distruse.
------	----------------------------	---

3. Poziții de date referitoare la activitățile operaționale

Aceste poziții de date, ca date privind fluxurile, acoperă întreaga perioadă de raportare.

3.1.	Monede metalice emise către public	Monedele metalice destinate circulației care au fost livrate și debitate (vândute) de BCN și de terții emitenți de monede metalice către public
3.2.	Monede metalice reîntoarse de la public	Monedele metalice destinate circulației care au fost depozitate de public la BCN și la terții emitenți de monede metalice
3.3.	Monede metalice procesate	Monedele metalice destinate circulației verificate în privința autenticității și calității de BCN și de terții emitenți de monede metalice

3.4.	Monede metalice sortate ca necorespunzătoare circulației monetare	Monedele metalice destinate circulației procesate și sortate ca necorespunzătoare circulației monetare de BCN și de terții emitenți de monede metalice
------	---	--

4. Poziții de date privind mișcările monedelor metalice

Aceste poziții de date, ca date privind fluxurile, acoperă întreaga perioadă de raportare.

4.1.	Transferul de monede metalice destinate circulației	Monedele metalice destinate circulației livrate la valoarea nominală de BCN și de terții emitenți de monede metalice ai statelor membre participante (viitoare) către entitățile emitente de monede metalice ale altor (viitoare) state membre participante
4.2.	Recepția de monede metalice destinate circulației	Monedele metalice destinate circulației primite la valoarea nominală de BCN și de terții emitenți de monede metalice ai statelor membre participante (viitoare) de la entitățile emitente de monede metalice ale altor (viitoare) state membre participante

5. Poziții de date pentru calcularea emisiunii naționale brute

Aceste poziții de date, ca date privind stocurile, se referă la încheierea perioadei de raportare. În statele membre participante în care BCN este singura entitate emitentă de monede metalice, suma valorilor nominale ale stocurilor descrise la pozițiile de date 5.1 și 5.3 este identică cu valoarea nominală raportată la poziția de date 6.3.

5.1.	Stocuri creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice	Monedele metalice destinate circulației creditate emitentului (emitenților) legal(i) și deținute de BCN și de terții emitenți de monede metalice
5.2.	Numărul monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emitente de monede metalice	Numărul total al monedelor metalice de colecție creditate emitentului (emitenților) legal(i) și deținute de BCN și de terții emitenți de monede metalice
5.3.	Valoarea monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emitente de monede metalice	Valoarea nominală totală a monedelor metalice de colecție creditate emitentului (emitenților) legal(i) și deținute de BCN și de terții emitenți de monede metalice

6. Poziții de date suplimentare

Aceste poziții de date, ca date privind stocurile, se referă la încheierea perioadei de raportare.

6.1.	Surplus de monede metalice	Monedele metalice destinate circulației care depășesc un anumit nivel maxim al stocurilor de monede metalice la nivel național. Aceste stocuri de monede metalice sunt disponibile pentru a fi livrate la cerere altor (viitoare) state membre participante. BCN, în colaborare cu emitentul legal, dacă este cazul, determină nivelul maxim al stocurilor de monede metalice.
6.2.	Deficit de monede metalice	Deficitul de monede metalice destinate circulației aflat sub un anumit nivel minim al stocurilor de monede metalice la nivel național. BCN, în colaborare cu emitentul legal, dacă este cazul, determină nivelul minim al stocurilor de monede metalice.
6.3.	Valoarea stocurilor creditate de BCN emitentului (emitenților) legal (i)	Stocurile BCN de monede metalice destinate circulației și de colecție, care sunt creditate emitentului (emitenților) legal(i), indiferent de statutul lor de mijloace legale de plată. Aceasta include stocurile creditate emitentului legal al statului membru al BCN și stocurile care au fost primite de la alte state membre participante în schimbul valorii nominale (monedele metalice primite sunt creditate emitentului legal al statului membru furnizor, dar devin parte a stocurilor creditate ale BCN beneficiară). Livrările și /sau recepțiile la costul de producție nu afectează această poziție de date.

7. Poziții de date privind viitoarele state membre participante

Aceste poziții de date se referă la încheierea perioadei de raportare.

7.1.	Stocuri care nu au încă statut de mijloc legal de plată	Monedele metalice euro destinate circulației deținute de o viitoare BCN din Eurosistem și de terții emitenți de monede metalice ai viitoarelor state membre participante în scopul substituirii monedei fiduciare
7.2.	Alimentare anticipată	Monedele metalice euro destinate circulației deținute de contrapărțile eligibile care îndeplinesc cerințele pentru a primi monede metalice euro destinate circulației în scopul alimentării anticipate înaintea substituirii monedei fiduciare în temeiul Orientării BCE/2006/9
7.3.	Alimentare anticipată secundară	Monedele metalice euro destinate circulației alimentate anticipat secundar de contrapărțile eligibile părților terțe profesioniste, în temeiul Orientării BCE/2006/9. În sensul raportării în CIS 2, aceasta include și monedele metalice euro furnizate în seturi de prezentare pentru publicul larg.

PARTEA 3

Regulile de înregistrare în CIS 2 pentru mișcările de monede metalice euro între statele membre participante (viitoare)

1. Introducere

Această parte stabilește regulile comune de înregistrare pentru mișcările de monede metalice între statele membre participante, în special între BCN, pentru a asigura coerența datelor în CIS 2 cu privire la emisiunea națională netă și emisiunea națională brută de monede metalice. Deoarece transferurile de monede metalice pot implica atât BCN/viitoarele BCN din Eurosistem, cât și terții emitenți de monede metalice, acestea continuă să fie menționate împreună prin termenul „state membre”.

Viitoarele state membre participante aplică aceste reguli *mutatis mutandis*.

2. Mișcările de monede metalice între statele membre furnizoare și beneficiare

Pentru transferurile de monede metalice între statele membre se face o distincție între transferul la valoarea nominală și transferul la costul de producție. În ambele cazuri, transferurile între entitățile emitente de monede metalice ale statului membru furnizor și cele ale statului membru beneficiar nu determină o modificare a emisiunii naționale nete.

În următoarele tabele ale acestei secțiuni semnul „+” arată că este înregistrată o creștere și semnul „-” arată că este înregistrată o diminuare în CIS 2.

2.1. Regulile de înregistrare privind transferurile de monede metalice destinate circulației la valoarea nominală

Numărul și denumirea poziției de date		Statul membru furnizor	Statul membru beneficiar
2.1.	Stocuri de monede metalice	-	+
4.1.	Transferul de monede metalice destinate circulației	+	
4.2.	Recepția de monede metalice destinate circulației		+
5.1.	Stocuri creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice	(-) [a se vedea litera (c) de mai jos]	+ [a se vedea litera (d) de mai jos]
6.3.	Valoarea stocurilor creditate de BCN emitentului (emitenților) legal(i)	(-) [a se vedea litera (c) de mai jos]	+ [a se vedea litera (d) de mai jos]

(a) „Monedele metalice emise către public” în statul membru furnizor (poziția de date 3.1) și „monedele metalice reîntoarse de la public” în statul membru beneficiar (poziția de date 3.2) rămân neschimbate.

(b) Conturile privind monedele metalice „înregistrate” în cadrul sistemelor de gestionare a numerarului ale statului membru furnizor și ale statului membru beneficiar rămân neschimbate (acolo unde este cazul).

- (c) „Stocurile creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice” (poziția de date 5.1) în statul membru furnizor sunt fie diminuate, în cazul în care monedele metalice livrate au fost anterior creditate emitentului legal din statul membru furnizor, fie rămân neschimbate, în cazul în care monedele metalice livrate au fost anterior înregistrate, dar nu au fost creditate emitentului legal.
- (d) „Stocurile creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice” (poziția de date 5.1) în statul membru beneficiar înregistrează o creștere, deoarece monedele metalice primite reprezintă monede metalice creditate (adică creditate emitentului legal din statul membru furnizor).
- (e) Înregistrările de mai sus afectează emisiunea națională brută după cum urmează:
- statul membru furnizor: rămâne neschimbată dacă monedele metalice livrate au fost anterior înregistrate și creditate emitentului legal, sau crește, dacă monedele metalice livrate au fost anterior înregistrate, dar nu au fost creditate emitentului legal;
 - statul membru beneficiar: rămâne neschimbată.

2.2. Reguli de înregistrare privind mișcările de monede metalice destinate circulației la valoarea de producție

Numărul și denumirea poziției de date		Statul membru furnizor	Statul membru beneficiar
2.1.	Stocuri de monede metalice	–	+

- (a) Nu există înregistrări la secțiunea „transfer și recepție de monede metalice destinate circulației”.
- (b) Mișcările la costul de producție nu afectează emisiunea națională brută în statul membru furnizor și în statul membru beneficiar.

2.3. Reconcilierea datelor privind mișcările de monede metalice

Anexa I partea 3 secțiunea 3 privind reconcilierea datelor referitoare la mișcările bancnotelor se aplică *mutatis mutandis*.

ANEXA III

Date privind infrastructura numerarului și CRB

Pentru toate pozițiile de date cifrele se raportează ca numere întregi pozitive.

1. Poziții de date privind infrastructura numerarului relativ la BCN

Aceste poziții de date se referă la încheierea perioadei de raportare.

1.1.	Numărul sucursalelor BCN	Toate sucursalele BCN care furnizează servicii cu numerar instituțiilor de credit și altor clienți profesioniști
1.2.	Capacitatea de depozitare	Capacitatea totală a BCN de depozitare în siguranță a bancnotelor, în milioane de bancnote și calculată pe baza valorii nominale de 20 EUR
1.3.	Capacitatea de sortare	Capacitatea totală de sortare a bancnotelor (adică rezultatul teoretic maxim total) a echipamentelor BCN de sortare a bancnotelor, aflate în funcțiune, în mii de bancnote pe oră și calculată pe baza valorii nominale de 20 EUR
1.4.	Capacitatea de transport	Capacitatea totală de transport (adică, capacitatea maximă de încărcare) a camioanelor blindate ale BCN utilizate, în mii de bancnote și calculată pe baza valorii nominale de 20 EUR

2. Poziții de date privind infrastructura generală a numerarului și CRB

Aceste poziții de date se referă la încheierea perioadei de raportare.

2.1.	Numărul sucursalelor instituțiilor de credit	Toate sucursalele instituțiilor de credit înființate în statul membru participant ce furnizează servicii cu un volum mic sau servicii cu un volum mare al numerarului
2.2.	Numărul sucursalelor izolate (externe) ale instituțiilor de credit	Toate sucursalele instituțiilor de credit care sunt calificate ca „sucursale izolate” în cadrul CRB ⁽¹⁾
2.3.	Numărul societăților de transport de fonduri (CIT)	Toate societățile de transport de fonduri (<i>cash in transit companies</i> — CIT) care transportă numerar, înființate în statul membru participant ⁽²⁾ ⁽³⁾
2.4.	Numărul centrelor de procesare a numerarului ce nu aparțin BCN	Toate centrele de procesare a numerarului înființate în statul membru participant ce aparțin instituțiilor de credit, societăților de transport de fonduri și altor entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar ⁽²⁾ ⁽³⁾
2.5.	Numărul bancomatelor (ATM) gestionate de instituțiile de credit	Toate bancomatele gestionate pe responsabilitatea instituțiilor de credit înființate în statul membru participant, indiferent de către cine sunt alimentate acestea
2.6.	Numărul altor tipuri de ATM	Toate bancomatele gestionate de alte entități decât instituțiile de credit înființate în statul membru participant (de exemplu, ATM din cadrul unităților comerciale cu amănuntul („ <i>retail ATM</i> ”) sau ATM de proximitate („ <i>convenience ATM</i> ”) ⁽²⁾
2.7.	Numărul echipamentelor de recirculare a numerarului (<i>cash recycling machines</i> — CRM) utilizate de clienți și gestionate de instituțiile de credit	Toate CRM utilizate de clienți în statul membru participant, gestionate de instituțiile de credit ⁽¹⁾
2.8.	Numărul echipamentelor de tip <i>cash-in</i> utilizate de clienți și gestionate de instituțiile de credit	Toate echipamentele de tip <i>cash-in</i> utilizate de clienți în statul membru participant, gestionate de instituțiile de credit ⁽¹⁾
2.9.	Numărul echipamentelor de procesare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de instituțiile de credit	Toate echipamentele de procesare a bancnotelor utilizate de personal din statul membru participant și utilizate de instituțiile de credit în scopul recirculării ⁽¹⁾

2.10.	Numărul echipamentelor de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	Toate echipamentele de sortare a bancnotelor utilizate de personal din statul membru participant și utilizate în scopul recirculării de către alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar, care intră sub incidența CRB și care sunt înființate în acel stat membru.
-------	--	--

3. Poziții de date operaționale CRB ⁽⁴⁾

Aceste poziții de date, ca date privind fluxurile, acoperă întreaga perioadă de raportare și se raportează ca număr de bucăți cu defalcare în funcție de valoarea nominală.

3.1.	Numărul bancnotelor recirculate clienților de către instituțiile de credit	Bancnotele primite de instituțiile de credit de la clienți, procesate cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor în conformitate cu CRB și fie distribuite clienților, fie reținute în scopul de a fi distribuite clienților.
3.2.	Numărul bancnotelor recirculate clienților de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	Bancnotele primite de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar de la instituțiile de credit, procesate cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor în conformitate cu CRB, de către alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar și fie furnizate instituțiilor de credit, fie reținute în scopul de a fi furnizate instituțiilor de credit
3.3.	Numărul bancnotelor procesate cu echipamentele de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor gestionate de instituțiile de credit	Bancnotele autentificate și sortate calitativ cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de instituții de credit înființate în statul membru participant
3.4.	Numărul bancnotelor procesate cu echipamentele de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	Bancnotele autentificate și sortate calitativ cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar, înființate în statul membru participant
3.5.	Numărul bancnotelor sortate ca necorespunzătoare circulației monetare cu echipamentele de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor gestionate de instituțiile de credit	Bancnotele sortate ca necorespunzătoare circulației monetare cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de instituțiile de credit înființate în statul membru participant
3.6.	Numărul bancnotelor sortate ca necorespunzătoare circulației monetare cu echipamentele de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	Bancnotele sortate ca necorespunzătoare circulației monetare cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar, înființate în statul membru participant

⁽¹⁾ Toate instituțiile de credit cărora li se aplică CRB și care sunt înființate în statul membru participant.

⁽²⁾ Raportarea datelor depinde de disponibilitatea acestora în statul membru participant. BCN informează BCE cu privire la întinderea raportării.

⁽³⁾ BCN furnizează date care se referă cel puțin la instituțiile de credit și/sau la societățile de transport de fonduri cărora li se aplică CRB. BCN informează BCE cu privire la întinderea raportării.

⁽⁴⁾ Bancnotele recirculate la sucursalele izolate (externe) sunt excluse.

ANEXA IV

Datele de referință CIS 2 și parametrii sistemului menținuți de BCE

BCE introduce datele de referință și parametrii sistemului, însoțiți de perioadele de validitate ale acestora. Aceste informații pot fi accesate de toate BCN și viitoare BCN utilizatoare din Eurosistem. În plus, datele de referință și parametrii sistemului referitoare la monedele metalice euro pot fi accesați și de toți utilizatorii terți eligibili.

1. Date de referință

1.1.	Emisiunea de monede metalice aprobată	Volumele aprobate, în termeni de valoare, de monede metalice euro destinate circulației și de monede metalice euro de colecție, pe care un (viitor) stat membru participant are permisiunea să le emită în cursul unui anumit an calendaristic, în conformitate cu decizia privind emisiunea de monede metalice aplicabilă ⁽¹⁾ .
1.2.	Indicatori de referință pentru stocurile logistice de bancnote	Cuquanturile LS, în funcție de valoarea nominală și de BCN, utilizate ca referință pentru planificarea anuală a producției în conformitate cu un act juridic distinct al BCE privind gestionarea stocurilor de bancnote. În plus, limitele în care sunt operate aceste cuquanturi sunt introduse și menținute în funcție de valoarea nominală și de BCN.
1.3.	Părțile din grila de repartitie pentru capital	Părțile BCN din grila de repartitie pentru capitalul BCE, calculate pe baza Deciziei BCE/2006/21 ⁽²⁾ și exprimate sub formă procentuală.

2. Parametrii sistemului

2.1.	Caracteristicile BCN	Informații referitoare la: (i) existența sistemelor NHTO în statele membre participante; (ii) diferitele entități emitente de monede metalice care operează în statele membre participante; (iii) statutul BCN și al viitoarelor BCN din Eurosistem cu privire la sfera raportării de date CIS 2 către BCE; (iv) dacă BCN primesc notificări automate cu privire la evenimentul notificat; și (v) dacă BCN primesc transmisiuni periodice automate ale datelor CIS 2 de la toate BCN și viitoare BCN din Eurosistem.
2.2.	Relațiile dintre băncile ECI și BCN	Denumirile băncilor ECI individuale și menționarea BCN care este responsabilă pentru aceste bănci ECI și pe care le aprovizionează cu bancnote euro.
2.3.	Statutul seriei/variantei/valorii nominale	Informații precizând dacă valorile nominale individuale ale seriilor de bancnote și de monede metalice și variantele de bancnote nu au devenit încă mijloc legal de plată (statut anterior celui de mijloc legal de plată), sunt mijloc legal de plată sau au încetat să fie mijloc legal de plată (statut ulterior celui de mijloc legal de plată).
2.4.	Caracteristicile pozițiilor de date	Pentru toate pozițiile de date definite în anexele I-III, informații privind: (i) nivelurile de defalcare existente; (ii) dacă poziția de date aparține categoriei 1 sau categoriei 2 sau este vorba de o poziție de date determinate de evenimente; și (iii) dacă poziția de date este raportată de o BCN și/sau de o viitoare BCN din Eurosistem.
2.5.	Niveluri de toleranță plauzibile	Specificații privind nivelurile de toleranță aplicate pentru verificările individuale privind exactitatea definite în anexa VI

⁽¹⁾ Decizie privind emisiunea de monede metalice aplicabilă înseamnă decizia (deciziile) anuale ale BCE privind aprobarea volumului emisiunii de monede metalice pentru un anumit an, cea mai recentă fiind Decizia BCE/2007/16 din 23 noiembrie 2007 privind aprobarea volumului emisiunii de monede metalice în 2008, JO L 317, 5.12.2007, p. 81.

⁽²⁾ Decizia BCE/2006/21 din 15 decembrie 2006 privind cotele procentuale ale băncilor centrale naționale în grila de repartitie pentru subscrierea la capitalul Băncii Centrale Europene, JO L 24, 31.1.2007, p. 1.

ANEXA V

Verificări privind caracterul complet al datelor comunicate de BCN și de viitoarele BCN din Eurosistem**1. Introducere**

Datele trimise de BCN și de viitoarele BCN din Eurosistem sunt verificate în privința caracterului complet în CIS 2. Având în vedere natura diferită a pozițiilor de date, se face o distincție între, pe de o parte, pozițiile de date din categoria 1 și pozițiile de date din categoria 2, pentru care datele trebuie raportate pentru fiecare perioadă de raportare și pe de altă parte, pozițiile de date determinate de evenimente care trebuie furnizate doar în cazul în care evenimentul determinant are loc în cursul perioadei de raportare.

CIS 2 verifică dacă toate pozițiile de date din categoriile 1 și 2 sunt prezente în primul mesaj de date transmis de o BCN pentru o perioadă de raportare, ținând cont de parametrii sistemului referitori la caracteristicile BCN și la relațiile ECI-BCN descrise în anexa IV secțiunea 2 din tabel. În cazul în care cel puțin o poziție de date din categoria 1 lipsește sau este incompletă, CIS 2 respinge primul mesaj de date, iar BCN trebuie să îl retransmită. În cazul în care pozițiile de date din categoria 1 sunt complete, dar cel puțin o poziție de date din categoria 2 lipsește din primul mesaj de date al unei BCN sau este incompletă, CIS 2 acceptă primul mesaj de date și îl stochează în baza centrală de date, însă în aplicația web on-line va fi afișată o avertizare pentru fiecare poziție aferentă datelor în cauză. Această avertizare este vizibilă pentru toți utilizatorii BCE, BCN și ai viitoarelor BCN din Eurosistem, iar în cazul monedelor metalice este vizibilă de asemenea și pentru toți utilizatorii terților eligibili. Avertizările sunt vizibile până în momentul în care BCN în cauză trimite unul sau mai multe mesaje de date revizuite care completează datele lipsă din primul mesaj. Pentru pozițiile de date determinate de un eveniment, CIS 2 nu efectuează verificări privind caracterul complet al datelor.

2. Verificări privind caracterul complet al datelor referitoare la bancnotele euro

Numărul și denumirea poziției (pozițiilor) de date		Defalcarea pe serii/variante și defalcarea pe valoarea nominală	Defalcarea pe bănci ECI	Tipul de poziție de date
1.1-1.3	Poziții de date cumulate	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinații cu statut anterior celui de mijloc legal de plată și statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
2.1-2.6	Stocuri deținute de Eurosistem	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinații cu statut anterior celui de mijloc legal de plată și statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
2.7-2.10	Stocuri deținute de băncile NHTO	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinații cu statut anterior celui de mijloc legal de plată și statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
2.11-2.15	Stocuri deținute de băncile ECI	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	categoria 1
		orice combinații cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
2.16-2.19	Poziții de date privind verificarea încrucișată	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată și statut anterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
3.1.	Bancnote emise de BCN	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1

Numărul și denumirea poziției (pozițiilor) de date		Defalcarea pe serii/varianta și defalcarea pe valoarea nominală	Defalcarea pe bănci ECI	Tipul de poziție de date
3.2.	Bancnote transferate de la BCN la băncile NHTO	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinații cu statut anterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
3.3.	Bancnote transferate de la BCN la băncile ECI	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	determinate de un eveniment
3.4.	Bancnote reîntoarse la BCN	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinații cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
3.5.	Bancnote transferate de la băncile NHTO la BCN	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinații cu statut anterior celui de mijloc legal de plată și statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
3.6.	Bancnote transferate de la băncile ECI la BCN	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	determinate de un eveniment
		orice combinații cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
3.7.	Bancnote procesate de BCN	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
3.8.	Bancnote sortate de BCN ca necorespunzătoare circulației monetare	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
3.9.	Bancnote puse în circulație de băncile NHTO	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
3.10.	Bancnote reîntoarse la băncile NHTO	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinații cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
3.11.	Bancnote procesate de băncile NHTO	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
3.12.	Bancnote sortate de băncile NHTO ca necorespunzătoare circulației monetare	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
3.13.	Bancnote puse în circulație de băncile ECI	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	categoria 1

Numărul și denumirea poziției (pozițiilor) de date		Defalcarea pe serii/variante și defalcarea pe valoarea nominală	Defalcarea pe bănci ECI	Tipul de poziție de date
3.14.	Bancnote reîntoarse la băncile ECI	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	categoria 1
		orice combinații cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	determinate de un eveniment
3.15.	Bancnote procesate de băncile ECI	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	categoria 2
3.16.	Bancnote sortate de băncile ECI ca necorespunzătoare circulației monetare	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toate băncile ECI pentru care BCN e responsabilă	categoria 2
4.1.	Livrarea producției noi de la imprimerie la BCN responsabilă	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată și statut anterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
4.2.	Transferul de bancnote	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată, cu statut anterior celui de mijloc legal de plată și statut ulterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
4.3.	Recepția de bancnote	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată, cu statut anterior celui de mijloc legal de plată și statut ulterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
5.1-5.3	Poziții de date pentru viitoarele BCN din Eurosistem	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată și statut anterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment

3. Verificări privind caracterul complet al datelor referitoare la moneda metalică euro

Numărul și denumirea poziției (pozițiilor) de date		Defalcare pe serii și defalcare pe valoarea nominală	Defalcare pe entități	Tipul poziției de date
1.1.	Emisiunea națională netă de monede metalice destinate circulației	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 1
		orice combinație cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
1.2.	Emisiunea națională netă de monede metalice de colecție (număr)	—	—	categoria 2
1.3.	Emisiunea națională netă de monede metalice de colecție (valoare)	—	—	categoria 2

Numărul și denumirea poziției (pozițiilor) de date		Defalcare pe serii și defalcare pe valoarea nominală	Defalcare pe entități	Tipul poziției de date
2.1.	Stocuri de monede metalice	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toți terții emitenți de monede metalice de la care BCN colectează date cu privire la stocurile de monede metalice	categoria 1
		orice combinații cu statut anterior celui de mijloc legal de plată sau statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
3.1.	Monede metalice emise către public	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toți terții emitenți de monede metalice de la care BCN colectează date cu privire la fluxurile de monede metalice	categoria 1
3.2.	Monede metalice reîn- toarse de la public	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toți terții emitenți de monede metalice de la care BCN colectează date cu privire la fluxurile de monede metalice	categoria 1
		orice combinații cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată		determinate de un eveniment
3.3.	Monede metalice procesate	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toți terții emitenți de monede metalice de la care BCN colectează date cu privire la fluxurile de monede metalice	categoria 2
3.4.	Monede metalice sortate ca necores- punzătoare circulației monetare	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	toți terții emitenți de monede metalice de la care BCN colectează date cu privire la fluxurile de monede metalice	categoria 2
4.1.	Transferul de monede metalice destinate circulației	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată sau statut ulterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
4.2.	Recepția de monede metalice destinate circulației	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată sau statut ulterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
5.1.	Stocuri creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emittente de monede metalice	toate combinațiile cu statut de mijloc legal de plată	—	categoria 2
		orice combinații cu statut anterior celui de mijloc legal de plată sau statut ulterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
5.2.	Numărul monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emittente de monede metalice	—	—	categoria 2
5.3.	Valoarea monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emittente de monede metalice	—	—	categoria 2

Numărul și denumirea poziției (pozițiilor) de date		Defalcare pe serii și defalcare pe valoarea nominală	Defalcare pe entități	Tipul poziției de date
6.1.	Surplus de monede metalice	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
6.2.	Deficit de monede metalice	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment
6.3.	Valoarea stocurilor creditate de BCN emitentului (emitenților) legal(i)	—	—	categoria 1
7.1-7.3	Poziții de date pentru viitoarele state membre participante	orice combinații cu statut de mijloc legal de plată sau statut anterior celui de mijloc legal de plată	—	determinate de un eveniment

4. Verificări privind caracterul complet al datelor referitoare la infrastructura numerarului și la CRB

Numărul și denumirea poziției de date	Defalcare pe valoarea nominală	Tipul poziției de date
---------------------------------------	--------------------------------	------------------------

Poziții de date privind infrastructura numerarului relativ la BCN

1.1.	Numărul sucursalelor BCN	—	categoria 2
1.2.	Capacitatea de depozitare	—	categoria 2
1.3.	Capacitatea de sortare	—	categoria 2
1.4.	Capacitatea de transport	—	categoria 2

Poziții de date privind infrastructura generală a numerarului și CRB

2.1.	Numărul sucursalelor instituțiilor de credit	—	categoria 2
2.2.	Numărul sucursalelor izolate (externe) ale instituțiilor de credit	—	determinate de un eveniment
2.3.	Numărul societăților de transport de fonduri (CIT)	—	determinate de un eveniment
2.4.	Numărul centrelor de procesare a numerarului ce nu aparțin BCN	—	determinate de un eveniment
2.5.	Numărul bancomatelor (ATM) gestionate de instituțiile de credit	—	categoria 2
2.6.	Numărul altor tipuri de ATM	—	determinate de un eveniment
2.7.	Numărul echipamentelor de recirculare a numerarului (<i>cash recycling machines</i> — CRM) utilizate de clienți și gestionate de instituțiile de credit	—	determinate de un eveniment
2.8.	Numărul echipamentelor de tip <i>cash-in</i> utilizate de clienți și gestionate de instituțiile de credit	—	determinate de un eveniment

Numărul și denumirea poziției de date		Defalcare pe valoarea nominală	Tipul poziției de date
2.9.	Numărul echipamentelor de procesare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de instituțiile de credit	—	determinate de un eveniment
2.10.	Numărul echipamentelor de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor utilizate de personal și gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	—	determinate de un eveniment

Poziții de date operaționale CRB

3.1.	Numărul bancnotelor recirculate clienților de către instituțiile de credit	toate cupiurile pentru care există cel puțin o combinație serie/variantă/valoare nominală cu statut de mijloc legal de plată pentru cel puțin o lună în cadrul perioadei de raportare	determinate de un eveniment
3.2.	Numărul bancnotelor recirculate clienților de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	toate cupiurile pentru care există cel puțin o combinație serie/variantă/valoare nominală cu statut de mijloc legal de plată pentru cel puțin o lună în cadrul perioadei de raportare	determinate de un eveniment
3.3.	Numărul bancnotelor procesate cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor, gestionate de instituțiile de credit	toate cupiurile pentru care există cel puțin o combinație serie/variantă/valoare nominală cu statut de mijloc legal de plată pentru cel puțin o lună în cadrul perioadei de raportare	determinate de un eveniment
3.4.	Numărul bancnotelor procesate cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor, gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	toate cupiurile pentru care există cel puțin o combinație serie/variantă/valoare nominală cu statut de mijloc legal de plată pentru cel puțin o lună în cadrul perioadei de raportare	determinate de un eveniment
3.5.	Numărul bancnotelor sortate ca necorespunzătoare circulației monetare cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor, gestionate de instituțiile de credit	toate cupiurile pentru care există cel puțin o combinație serie/variantă/valoare nominală cu statut de mijloc legal de plată pentru cel puțin o lună în cadrul perioadei de raportare	determinate de un eveniment
3.6.	Numărul bancnotelor sortate ca necorespunzătoare circulației monetare cu echipamente de tip <i>back-office</i> de sortare a bancnotelor, gestionate de alte entități care operează, cu titlu profesional, cu numerar	toate cupiurile pentru care există cel puțin o combinație serie/variantă/valoare nominală cu statut de mijloc legal de plată pentru cel puțin o lună în cadrul perioadei de raportare	determinate de un eveniment

ANEXA VI

Verificări privind exactitatea datelor trimise de BCN și de viitoarele BCN din Eurosistem**1. Introducere**

Datele trimise la BCE de BCN și de viitoarele BCN din Eurosistem sunt verificate în privința exactității în CIS 2, care distinge între două tipuri de verificări: „verificări obligatorii” și „verificări necesare”.

O „verificare obligatorie” este o verificare în privința exactității în urma căreia nu trebuie să se depășească pragul nivelului de toleranță. În cazul în care o „verificare obligatorie” a eșuat, datele subiacente sunt considerate ca incorecte și CIS 2 respinge întregul mesaj de date trimis de BCN respectivă. Pragul este de 1 % pentru verificările în privința exactității cu un operator „egal cu” ⁽¹⁾, și zero pentru celelalte verificări în privința exactității.

O „verificare necesară” este o verificare în privința exactității pentru care se aplică un prag de 3 % pentru nivelul de toleranță. Dacă se depășește acest prag, acest lucru nu are niciun impact asupra acceptării mesajului de date în CIS 2, dar aplicația web on-line afișează o avertizare pentru această verificare în privința exactității. Această avertizare este vizibilă pentru toți utilizatorii BCN și ai viitoarelor BCN din Eurosistem, iar în cazul monedelor metalice este vizibilă și pentru toți utilizatorii terților eligibili.

Verificările în privința exactității se efectuează pentru bancnotele și monedele metalice cu statut de mijloc legal de plată și în mod separat pentru fiecare combinație de serii și valori nominale. Pentru bancnote, verificările se efectuează, de asemenea, pentru fiecare combinație de variante și valori nominale, dacă există astfel de variante. Verificările în privința exactității pentru datele privind transferurile de bancnote (verificările 5.1 și 5.2) și pentru datele privind transferurile de monede metalice (verificarea 6.6) sunt de asemenea efectuate pentru bancnotele și monedele metalice cu statut anterior celui de mijloc legal de plată și pentru cele cu statut ulterior celui de mijloc legal de plată.

2. Verificări privind exactitatea referitoare la emisiunea națională netă de bancnote

În cazul în care o nouă serie, variantă sau valoare nominală devine mijloc legal de plată, această verificare în privința exactității se efectuează începând cu prima perioadă de raportare în care seria/varianta/valoarea nominală constituie mijloc legal de plată. În acest caz, emisiunea națională netă pentru perioada de raportare anterioară (t-1) este zero.

2.1. Emisiunea națională netă de bancnote (verificare necesară)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
Emisiunea națională netă în conformitate cu metoda stocurilor pentru perioada t			
-			
Emisiunea națională netă în conformitate cu metoda stocurilor pentru perioada (t-1)			
=			
	3.1. Bancnote emise de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	3.9. Bancnote puse în circulație de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+ Σ	3.13. Bancnote puse în circulație de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	3.4. Bancnote reîntoarse la BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	3.10. Bancnote reîntoarse la băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
- Σ	3.14. Bancnote reîntoarse la băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

⁽¹⁾ Diferența maximă admisă între termenul din stânga și cel din dreapta al unei ecuații nu trebuie să depășească valoarea absolută a termenului ecuației cu cea mai mare valoare absolută înmulțită cu valoarea pragului. Verificarea în privința exactității controlează dacă: Valoarea absolută („termenul din stânga” — „termenul din dreapta”) este mai mică sau egală cu diferența maximă admisă.

Exemplu:

„termenul din stânga” = 190; „termenul din dreapta” = 200; valoarea pragului = 1 %; diferența maximă admisă: $200 \times 1\% = 2$;

Verificarea în privința exactității controlează dacă: Valoarea absolută $(190 - 200) \leq 2$

În acest exemplu: Valoarea absolută $(190 - 200) = 10$. Ca urmare, verificarea în privința exactității a eșuat.

— Emisiunea națională netă în conformitate cu metoda stocurilor se calculează conform tabelului de mai jos.

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
Emisiunea națională netă în conformitate cu metoda stocurilor pentru perioada t =			
	1.1. Bancnote înregistrate	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	1.2. Bancnote distruse on-line	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	1.3. Bancnote distruse off-line	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.1. Stocul strategic de bancnote noi al Eurosistemului	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.2. Stocul strategic de bancnote corespunzătoare circulației monetare al Eurosistemului	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.3. Stocuri logistice de bancnote noi deținute de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.4. Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.5. Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare (care trebuie distruse) deținute de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.6. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.7. Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.8. Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.9. Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	2.10. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	Σ 2.11. Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	Σ 2.12. Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	Σ 2.13. Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	Σ 2.14. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
—	Σ 2.15. Stocuri logistice de bancnote în tranzit către sau de la băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

3. Verificări privind exactitatea referitoare la stocurile de bancnote

Verificările privind exactitatea referitoare la stocurile de bancnote se aplică numai începând cu a doua perioadă de raportare în care BCN raportează date CIS 2 către BCE.

În cazul în care o serie, variantă sau valoare nominală devine mijloc legal de plată, aceste verificări privind exactitatea se aplică numai începând cu a doua perioadă de raportare în care această serie, variantă sau valoare nominală devine mijloc legal de plată.

Pentru BCN care au adoptat euro recent (adică fostele viitoare BCN din Eurosistem) verificările privind exactitatea referitoare la stocurile de bancnote se aplică începând cu a doua perioadă de raportare după adoptarea euro.

3.1. Evoluția bancnotelor noi în stocul strategic al Eurosistemului (verificare obligatorie)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	2.1. Stocul strategic de bancnote noi al Eurosistemului	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
=			
	2.1. Stocul strategic de bancnote noi al Eurosistemului	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	4.1. Livrarea producției noi de la imprimărie la BCN responsabilă	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde „la tipul de stoc” = ESS
+	Σ 4.3. Recepția de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde calitate = noi și „la tipul de stoc” = ESS
-	Σ 4.2. Transferul de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde calitate = noi și („din tipul de stoc” = ESS SAU „din tipul de stoc” = producție) și „la tipul de stoc” = ESS

— Înainte ca noi bancnote ESS să poată fi emise, acestea sunt transferate la LS al BCN emitente.

3.2. Evoluția bancnotelor corespunzătoare circulației monetare în stocul strategic al Eurosistemului (verificare obligatorie)

Operator	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	2.2. Stocul strategic de bancnote corespunzătoare circulației monetare al Eurosistemului	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
=			
	2.2. Stocul strategic de bancnote corespunzătoare circulației monetare al Eurosistemului	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	Σ 4.3. Recepția de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde calitate = corespunzătoare circulației monetare și „la tipul de stoc” = ESS
-	Σ 4.2. Transferul de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde calitate = corespunzătoare circulației monetare și „din tipul de stoc” = ESS

- Înainte ca bancnotele ESS corespunzătoare circulației monetare să poată fi emise, acestea sunt transferate la LS al BCN emitente.

3.3. Evoluția stocurilor logistice de bancnote noi și corespunzătoare circulației monetare (verificare necesară)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	2.3. Stocuri logistice de bancnote noi deținute de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.4. Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
=			
	2.3. Stocuri logistice de bancnote noi deținute de BCN	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.4. Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de BCN	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	4.1. Livrarea producției noi de la imprimărie la BCN responsabilă	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde „la tipul de stoc” = LS
+	Σ	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde calitate = noi sau corespunzătoare circulației monetare ȘI „la tipul de stoc” = LS
-	Σ	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde (calitate = noi sau corespunzătoare circulației monetare ȘI „din tipul de stoc” = LS) SAU (calitate = noi ȘI „din tipul de stoc” = producție ȘI „la tipul de stoc” = LS)
-	3.1. Bancnote emise de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	3.7. Bancnote procesate de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	3.8. Bancnote sortate de BCN ca necorespunzătoare circulației monetare	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	3.2. Bancnote transferate de la BCN la băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	Σ	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

3.4. Evoluția stocurilor de bancnote neprocesate (verificare necesară)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	2.6. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
=			
	2.6. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de BCN	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	3.7. Bancnote procesate de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
+	3.4. Bancnote reîntoarse la BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	3.5. Bancnote transferate de la băncile NHTO la BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+ Σ	3.6. Bancnote transferate de la băncile ECI la BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+ Σ	4.3. Recepția de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde calitate = neprocesate
- Σ	4.2. Transferul de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde calitate = neprocesate

- Toate recepțiile de bancnote neprocesate sunt înregistrate la BCN beneficiară cu „la tipul de stoc” = LS.
- Toate transferurile de bancnote neprocesate sunt înregistrate la BCN furnizoare cu „din tipul de stoc” = LS și cu „la tipul de stoc” = LS.

3.5. Evoluția stocurilor de bancnote deținute de băncile NHTO (verificare necesară)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	2.7. Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.8. Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.9. Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.10. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

=

	2.7. Stocuri logistice de bancnote noi deținute de băncile NHTO	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.8. Stocuri logistice de bancnote corespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.9. Stocuri de bancnote necorespunzătoare circulației monetare deținute de băncile NHTO	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	2.10. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile NHTO	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	3.2. Bancnote transferate de la BCN la băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	3.10. Bancnote reîntoarse la băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	3.5. Bancnote transferate de la băncile NHTO la BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
-	3.9. Bancnote puse în circulație de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

- În sensul prezentei orientări, toate bancnotele reîntoarse din circulație la băncile NHTO sunt incluse la poziția de date 2.10 („Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile NHTO”) până în momentul în care acestea sunt procesate.

3.6. *Evoluția stocurilor de bancnote neprocesate deținute de băncile ECI (verificare necesară)*

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	2.14. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, bancă ECI-m
=			
	2.14. Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile ECI	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, bancă ECI-m
–	3.15. Bancnote procesate de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, bancă ECI-m
+	3.14. Bancnote reîntoarse la băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, bancă ECI-m

- În sensul prezentei orientări, toate bancnotele reîntoarse din circulație la băncile ECI sunt incluse la poziția de date 2.14 („Stocuri de bancnote neprocesate deținute de băncile ECI”) până în momentul în care acestea sunt procesate.

3.7. *Evoluția stocurilor de bancnote deținute de viitoarele BCN din Eurosistem (verificare obligatorie)*

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	5.1. Stocuri care nu au încă statut de mijloc legal de plată	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	5.2. Alimentare anticipată	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
=			
	5.1. Stocuri care nu au încă statut de mijloc legal de plată	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	5.2. Alimentare anticipată	t-1	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	4.1. Livrarea producției noi de la imprimărie la BCN responsabilă	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+	Σ 4.3. Recepția de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde „de la BCN” ≠ BCN cu obligații de raportare-k
–	Σ 4.2. Transferul de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k unde „de la BCN” ≠ BCN cu obligații de raportare-k

4. **Verificări privind exactitatea referitoare la activitățile operaționale cu bancnote**

4.1. *Bancnote sortate de BCN ca necorespunzătoare circulației monetare (verificare obligatorie)*

Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
3.8. Bancnote sortate de BCN ca necorespunzătoare circulației monetare	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
≤		
3.7. Bancnote procesate de BCN	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

4.2. Bancnote sortate de băncile NHTO ca necorespunzătoare circulației monetare (verificare obligatorie)

Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
3.12. Bancnote sortate de băncile NHTO ca necorespunzătoare circulației monetare	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
≤		
3.11. Bancnote procesate de băncile NHTO	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

4.3. Bancnote sortate de banca ECI ca necorespunzătoare circulației monetare (verificare obligatorie)

Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
3.16. Bancnote sortate de băncile ECI ca necorespunzătoare circulației monetare	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, bancă ECI-m
≤		
3.15. Bancnote procesate de băncile ECI	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, bancă ECI-m

5. Verificări privind exactitatea referitoare la transferurile de bancnote

5.1. Transferuri între diferite tipuri de stoc în cadrul BCN (verificare obligatorie)

Condiții	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
DACĂ	4.2. Transferul de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, „la BCN”-m, „din tipul de stoc”-u, „la tipul de stoc”-v, calitate-x, planificare-y unde BCN-k = BCN-m
ATUNCI	4.2. Transferul de bancnote	t	tip de stoc-u ≠ tip de stoc-v

5.2. Reconcilierea pentru transferurile individuale de bancnote între BCN (viitoare din Eurosistem) (verificare necesară)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
Σ	4.2. Transferul de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, „la BCN”-m, calitate-n, „la tipul de stoc”-p
=			
	4.3. Recepția de bancnote	t	Serie/variantă-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-m, „de la BCN”-k, calitate-n, „la tipul de stoc”-p

— Bancnotele furnizate de o BCN sau de o viitoare BCN din Eurosistem ar trebui să egaleze bancnotele primite de o altă BCN sau de o altă viitoare BCN din Eurosistem.

6. Verificări privind exactitatea referitoare la monedele metalice

6.1. Evoluția emisiunii naționale nete de monede metalice (verificare necesară)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
	1.1. Emisiunea națională netă de monede metalice destinate circulației	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
=			
	1.1. Emisiunea națională netă de monede metalice destinate circulației	t-1	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
+ Σ	3.1. Monede metalice emise către public	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
- Σ	3.2. Monede metalice reîntoarse de la public	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

- Această verificare privind exactitatea se aplică începând cu a doua perioadă de raportare în care o BCN raportează date CIS 2 către BCE.
- În cazul în care o nouă serie sau valoare nominală devine mijloc legal de plată, această verificare se efectuează începând cu prima perioadă de raportare în care această serie sau valoare nominală constituie mijloc legal de plată. În acest caz, emisiunea națională netă pentru perioada de raportare anterioară (t-1) este zero.

6.2. Reconcilierea stocurilor de monede metalice (verificare obligatorie)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
Σ	2.1. Stocuri de monede metalice	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
≥			
	5.1. Stocuri creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

- CIS 2 colectează date privind stocurile (poziția de date 2.1), indiferent dacă acestea sunt creditate sau nu emitentului (emitenților) legal(i). Stocurile totale pentru toate entitățile emitente de monede metalice deținute fizic de acestea într-un stat membru participant trebuie să fie mai mari sau egale cu stocurile creditate emitentului legal al statului membru respectiv sau emitenților legali ai altor state membre participante.

6.3. Comparare între stocurile totale creditate și stocurile creditate ale BCN (verificare obligatorie)

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Alte detalii
Σ	5.1. Stocuri creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice	t	BCN cu obligații de raportare-k Deoarece poziția de date 5.1 se raportează ca numere, cifrele individuale sunt multiplicare cu valorile nominale (<i>face values</i>) respective.
+	5.3. Valoarea monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emitente de monede metalice	t	BCN cu obligații de raportare-k

Operatori	Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Alte detalii
$\geq$			
	6.3. Valoarea stocurilor creditate de BCN emitentului (emitenților) legal(i)	t	BCN cu obligații de raportare-k

6.4. *Procesarea de monede metalice (verificare obligatorie)*

Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
3.4. Monede metalice sortate ca necorespunzătoare circulației monetare	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, entitate-m
$\leq$		
3.3. Monede metalice procesate	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, entitate-m

6.5. *Verificări privind surplusurile și deficitale (verificare obligatorie)*

Condiții	Denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
DACĂ	6.1. Surplus de monede metalice	t	valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k
> 0			
ATUNCI	6.2. Deficit de monede metalice	t	valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k

Trebuie să fie 0 sau fără intrare

6.6. *Reconcilierea pentru transferurile individuale de monede metalice între (viitoare) state membre participante (verificare necesară)*

Numărul și denumirea poziției de date	Perioada de raportare	Defalcări și BCN cu obligații de raportare
4.1. Transferul de monede metalice destinate circulației	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-k, „la statul membru”-m
$=$		
4.2. Recepția de monede metalice destinate circulației	t	serie-i, valoare nominală-j, BCN cu obligații de raportare-m, „de la statul membru”-k

- Monedele metalice furnizate de un (viitor) stat membru participant ar trebui să egaleze monedele metalice primite de un alt (viitor) stat membru participant.

GLOSAR

Prezentul glosar definește termenii tehnici utilizați în cuprinsul anexelor la prezenta orientare.

„Bancnote corespunzătoare circulației monetare” (*fit banknotes*): înseamnă (i) bancnote euro care s-au reîntors la BCN și care sunt corespunzătoare circulației monetare în conformitate cu un act juridic distinct al BCE privind procesarea bancnotelor de către BCN; sau (ii) bancnote euro care s-au reîntors la instituțiile de credit, incluzând băncile NHTO și băncile ECI, și care sunt corespunzătoare circulației monetare în conformitate cu standardele minime de sortare stabilite în CRB.

„Bancnote în circulație” (*banknotes in circulation*): înseamnă toate bancnotele euro emise de Eurosistem și puse în circulație de BCN la un anumit moment în timp, care, în sensul prezentei orientări, includ, de asemenea, bancnotele puse în circulație de băncile NHTO și de băncile ECI. Acestea sunt echivalente cu emisiunea națională netă agregată de bancnote euro. Trebuie observat că noțiunea de „bancnote în circulație” nu se aplică la nivel național deoarece nu se poate stabili dacă bancnotele puse în circulație într-un stat membru participant circulă în statul membru respectiv sau dacă au fost reîntoarse din circulație la alte BCN, la băncile NHTO sau la băncile ECI.

„Bancnote necorespunzătoare circulației monetare” (*unfit banknotes*): înseamnă (i) bancnote euro care s-au reîntors la BCN, dar care nu sunt corespunzătoare circulației monetare în conformitate cu un act juridic distinct al BCE privind procesarea bancnotelor de către BCN; sau (ii) bancnote euro care s-au reîntors la instituțiile de credit, incluzând băncile NHTO și băncile ECI, dar care nu sunt corespunzătoare circulației monetare în conformitate cu standardele minime de sortare stabilite în CRB.

„Bancnote neprocesate” (*unprocessed banknotes*): înseamnă (i) bancnote euro care s-au reîntors la BCN, dar care nu au fost verificate în privința autenticității și calității în conformitate cu un act juridic distinct al BCE privind procesarea bancnotelor de către BCN; sau (ii) bancnote euro care s-au reîntors la instituțiile de credit, incluzând băncile NHTO și băncile ECI, dar care nu au fost verificate în privința autenticității și calității în conformitate cu CRB.

„Bancnote noi” (*new banknotes*): înseamnă bancnote euro care nu au fost încă puse în circulație de BCN, de băncile NHTO sau de băncile ECI sau care nu au fost alimentate anticipat de viitoarele BCN din Eurosistem.

„Centru de procesare a numerarului” (*cash centre*): înseamnă o incintă securizată centralizată unde bancnotele euro și/sau monedele metalice euro destinate circulației sunt procesate după ce au fost transportate aici din diferite locații.

„Emisiune națională brută” (*national gross issuance*): cu referire la monedele metalice euro înseamnă monede metalice euro destinate circulației sau monede metalice euro de colecție care au fost emise de emitentul legal în statul membru participant (adică monede metalice a căror valoare nominală a fost creditată la emitentul legal), indiferent dacă aceste monede metalice sunt deținute de o BCN, o viitoare BCN din Eurosistem, un terț emitent de monede metalice sau de public.

Pentru monedele metalice destinate circulației, emisiunea națională brută = emisiunea națională netă de monede metalice destinate circulației (poziția de date 1.1) + stocurile creditate de monede metalice destinate circulației deținute de entitățile emitente de monede metalice (poziția de date 5.1) + transferul de monede metalice destinate circulației de la introducerea acestora (poziția de date cumulate 4.1) — recepția de monede metalice destinate circulației de la introducerea acestora (poziția de date cumulate 4.2).

Pentru monedele metalice de colecție, emisiunea națională brută = emisiunea națională netă de monede metalice de colecție (valoare) (poziția de date 1.3) + valoarea monedelor metalice de colecție creditate deținute de entitățile emitente de monede metalice (poziția de date 5.3).

„Emisiune națională netă de bancnote” (*national net issuance of banknotes*): înseamnă volumul bancnotelor euro emise și puse în circulație de o BCN individuală la un anumit moment în timp (de exemplu, la încheierea unei perioade de raportare), incluzând toate bancnotele euro puse în circulație de toate băncile NHTO naționale și de toate băncile ECI de care BCN respectivă este responsabilă. Transferurile de bancnote la alte BCN sau viitoare BCN din Eurosistem se exclud. Emisiunea națională netă de bancnote poate fi calculată utilizând fie (i) metoda stocurilor, care utilizează doar date privind stocurile referitoare la un anumit moment în timp; fie (ii) metoda fluxurilor, care agregă datele privind fluxurile de la data introducerii bancnotelor până la un anumit moment în timp (de exemplu, până la încheierea perioadei de raportare).

Metoda stocurilor: emisiunea națională netă = bancnote înregistrate (poziția de date 1.1) — stocuri de bancnote înregistrate (pozițiile de date 2.1-2.15) — bancnote înregistrate distruse (pozițiile de date 1.2 și 1.3).

Metoda fluxurilor: emisiunea națională netă = bancnotele înregistrate emise de BCN (incluzând bancnotele puse în circulație de băncile NHTO și de băncile ECI) de la introducerea acestora (pozițiile de date cumulate 3.1, 3.9 și 3.13) — bancnotele înregistrate care s-au reîntors la BCN (incluzând bancnotele reîntoarse la băncile NHTO și la băncile ECI) de la introducerea acestora (pozițiile de date cumulate 3.4, 3.10 și 3.14).

„Entități emitente de monede metalice” (*coin-issuing entities*): înseamnă orice instituție căreia emitentul legal de monede metalice euro într-un stat membru participant i-a încredințat sarcina de a pune în circulație monede metalice euro sau emitentul legal însuși. Entitățile emitente de monede metalice pot include BCN, monetăriile, trezoreria, agențiile publice desemnate și agențiile private desemnate. Aceste entități emitente de monede metalice cu excepția BCN mai sunt denumite și „terți emitenți de monede metalice”.

„**Monede metalice de colecție**” (*collector coins*): înseamnă monede metalice euro care sunt mijloc legal de plată doar în statul membru participant emitent și nu sunt destinate circulației. Valoarea nominală a acestora, imaginile, dimensiunea și greutatea sunt diferite față de cele ale monedelor metalice euro destinate circulației pentru a fi diferențiate cu ușurință de acestea. Monedele metalice de colecție includ și monedele din metale prețioase ⁽¹⁾.

„**Monede metalice destinate circulației**” (*circulation coins*): înseamnă monedele metalice euro definite ca având statut de mijloc legal de plată în toată zona euro, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 975/98 al Consiliului din 3 mai 1998 privind valorile nominale și specificațiile tehnice ale monedelor euro ce urmează să intre în circulație ⁽²⁾ (adică, pentru prima serie de monede metalice euro astfel cum a fost lansată la 1 ianuarie 2002: 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR și 2 EUR). Monedele metalice euro destinate circulației includ monede metalice cu o finisare sau calitate și/sau prezentare specială și monede metalice euro comemorative destinate circulației. Acestea din urmă comemorează de obicei un eveniment sau o personalitate și sunt emise la valoarea nominală pentru o perioadă limitată și în cantități limitate.

„**Monede metalice în circulație**” (*coins in circulation*): înseamnă emisiunea națională netă agregată de monede metalice euro destinate circulației (poziția de date 1.1). Trebuie observat că noțiunea de „monede metalice în circulație” nu se aplică la nivel național deoarece nu se poate stabili dacă monedele metalice puse în circulație într-un stat membru participant circulă în statul membru respectiv și dacă acestea s-au reîntors din circulație la entitățile emitente de monede metalice din alte state membre participante. Monedele metalice euro de colecție nu sunt incluse, deoarece aceste monede metalice sunt mijloc legal de plată doar în statul membru emitent.

„**Monede metalice înregistrate**” (*created coins*): înseamnă monedele metalice euro destinate circulației care au fost: (i) produse de monetării cu fața națională respectivă; (ii) livrate entităților emitente de monede metalice dintr-un stat membru participant; și (iii) înregistrate în sistemele de gestiune a numerarului ale acestor entități emitente de monede metalice. Acest lucru se aplică *mutatis mutandis* pentru monedele metalice de colecție.

„**Programul Extended Custodial Inventory**” sau „**programul ECI**” (*Extended Custodial Inventory Programme or ECI Programme*): înseamnă un program constând din acorduri contractuale între BCE, o BCN și instituții de credit individuale („bănci ECI”), în cadrul cărora BCN (i) furnizează băncilor ECI bancnote euro pe care acestea le păstrează în custodie în afara Europei în scopul punerii lor în circulație; și (ii) creditează băncile ECI pentru bancnotele euro care sunt depozitate de clienții acestora, verificate în privința autenticității și calității, păstrate în custodie și notificate BCN. Bancnotele păstrate în custodie de băncile ECI, inclusiv cele aflate în tranzit între BCN și băncile ECI, sunt garantate în întregime până în momentul în care sunt puse în circulație de băncile ECI sau până când se reîntorc la BCN. Bancnotele transferate de la BCN la băncile ECI fac parte din poziția bancnotelor înregistrate (poziția de date 1.1) ale BCN. Bancnotele păstrate în custodie de băncile ECI nu fac parte din emisiunea națională netă de bancnote a BCN.

„**Public**” (*public*): cu referire la emisiunea de monede metalice euro înseamnă publicul larg și toate entitățile altele decât entitățile emitente de monede metalice în statele membre participante (viitoare).

„**Schemă notes-held-to-order**” sau „**schemă NHTO**” (*notes-held-to-order scheme or NHTO scheme*): înseamnă o schemă constând în acorduri contractuale individuale între o BCN și anumite instituții de credit („bănci NHTO”) din statul membru participant al BCN, în cadrul cărora BCN (i) furnizează băncilor NHTO bancnote euro pe care acestea le păstrează în custodie la sediile lor în scopul punerii lor în circulație; și (ii) creditează băncile NHTO pentru bancnotele euro care sunt depozitate de clienții acestora, verificate în privința autenticității și calității, păstrate în custodie și notificate BCN. Bancnotele transferate de la BCN la băncile NHTO fac parte din poziția bancnotelor înregistrate (poziția de date 1.1) ale BCN. Bancnotele păstrate în custodie de băncile NHTO nu fac parte din emisiunea națională netă de bancnote a BCN.

„**Serie de bancnote**” (*banknote series*): înseamnă un număr de valori nominale ale bancnotelor euro definite ca serie în Decizia BCE/2003/4 din 20 martie 2003 privind valorile nominale, specificațiile, reproducerea, schimbul și retragerea bancnotelor euro ⁽³⁾ sau într-un act juridic subsecvent al BCE (adică, prima serie de bancnote euro astfel cum a fost lansată la 1 ianuarie 2002 constă în cupiuri de 5 EUR, 10 EUR, 20 EUR, 50 EUR, 100 EUR, 200 EUR și 500 EUR); bancnotele euro cu specificații tehnice revizuite sau cu grafică revizuită (de exemplu, o semnătură diferită pentru diferiți președinți ai BCE) constituie o serie nouă de bancnote doar dacă acest lucru este menționat ca atare într-o modificare a Deciziei BCE/2003/4 sau într-un alt act juridic al BCE.

„**Serie de monede metalice**” (*coin series*): înseamnă un număr de valori nominale ale monedelor metalice euro definite ca serie în Regulamentul (CE) nr. 975/98 sau într-un act juridic comunitar subsecvent (adică prima serie de monede metalice euro astfel cum a fost lansată la 1 ianuarie 2002 constă în cupiuri de 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR și 2 EUR); monedele metalice euro cu specificații tehnice revizuite sau cu grafică revizuită (de exemplu, modificări la harta Europei pe fața comună) constituie o nouă serie de monede metalice doar dacă acest lucru este menționat ca atare într-o modificare a Regulamentului (CE) nr. 975/98 sau într-un alt act juridic comunitar.

„**Set de prezentare**” (*starter kit*): înseamnă un pachet conținând un număr de monede metalice euro destinate circulației cu valori nominale diferite, astfel cum este precizat de către autoritățile naționale competente, în scopul alimentării anticipată secundare cu monede metalice euro destinate circulației a publicului larg dintr-un viitor stat membru participant.

„**Stoc strategic al Eurosistemului (ESS)**” (*Eurosystem Strategic Stock*): înseamnă stocul de bancnote euro noi și corespunzătoare circulației monetare depozitate de anumite BCN pentru a face față unei cereri de bancnote euro care nu poate fi acoperită din stocurile logistice ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Monedele vândute ca o investiție în metale prețioase sunt denumite monede din metale prețioase sau monede de investiție. Acestea sunt produse de obicei în funcție de nivelul cererii de pe piață și nu se disting prin nicio finisare sau calitate specifică. Prețul acestor monede este stabilit în funcție de prețul curent al pieței pentru conținutul lor de metal, plus un mic adaos al monetăriei care acoperă costurile de producție, costurile de publicitate și un mic profit.

⁽²⁾ JO L 139, 11.5.1998, p. 6.

⁽³⁾ JO L 78, 25.3.2003, p. 16.

⁽⁴⁾ Astfel cum este menționat într-un act juridic distinct al BCE privind gestionarea stocurilor de bancnote.

„**Stocuri logistice (LS)**” (*Logistic Stocks*): înseamnă toate stocurile de bancnote euro noi și corespunzătoare circulației monetare, altele decât ESS, deținute de BCN și, în sensul prezentei orientări, de către băncile NHTO și de către băncile ECI ⁽¹⁾.

„**Valoare nominală**” (*denomination*): înseamnă valoarea nominală a unei bancnote euro sau a unei monede metalice euro, astfel cum este stabilită pentru bancnote, în Decizia BCE/2003/4 sau într-un act juridic subsecvent al BCE, iar pentru monede metalice, în Regulamentul (CE) nr. 975/98 al Consiliului sau într-un act juridic comunitar subsecvent.

„**Variantă de bancnote**” (*banknote variant*): în cadrul unei serii de bancnote înseamnă o subserie cuprinzând una sau mai multe valori nominale ale bancnotei euro cu elemente de siguranță îmbunătățite și/sau cu o grafică revizuită.

⁽¹⁾ Astfel cum este menționat într-un act juridic distinct al BCE privind gestionarea stocurilor de bancnote.

AVIZ CITITORILOR

Instituțiile au hotărât să nu mai menționeze, în textele lor, ultima modificare a actelor citate.

În lipsa unor dispoziții contrare, actele la care se face trimitere în textele publicate se consideră ca fiind actele în versiunea în vigoare a acestora.