

Europeiska unionens officiella tidning

L 346

femtioförsta årgången

23 december 2008

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

- II Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt

BESLUT

Kommissionen

2008/948/EG:

- ★ Kommissionens beslut av den 23 juli 2008 om Tysklands åtgärder till förmån för DHL och flygplatsen Leipzig/Halle C 48/06 (f.d. N 227/06) [delgivet med nr K(2008) 3512] ⁽¹⁾ 1

2008/949/EG:

- ★ Kommissionens beslut av den 6 november 2008 om antagande av ett flerårigt gemenskapsprogram i enlighet med rådets förordning (EG) nr 199/2008 om upprättande av en gemenskapsram för insamling, förvaltning och utnyttjande av uppgifter inom fiskerisektorn och till stöd för vetenskapliga utlåtanden rörande den gemensamma fiskeripolitiken 37

RIKTLINJER

Europeiska centralbanken

2008/950/EG:

- ★ Europeiska centralbankens riktlinje av den 11 september 2008 om insamling av data om euron och driften av kontantinformatiönssystem 2 (CIS 2) (ECB/2008/8) 89

Not till läsaren (se omslagets tredje sida)

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

Pris: 26 EUR

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 23 juli 2008

om Tysklands åtgärder till förmån för DHL och flygplatsen Leipzig/Halle

C 48/06 (f.d. N 227/06)

[delgivet med nr K(2008) 3512]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2008/948/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med dessa bestämmelser ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾ och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Den 5 april 2006 anmälde Tyskland stödordningar avseende uppförandet av DHL-koncernens europeiska verksamhetscentrum på flygplatsen Leipzig/Halle. Den 27 april 2006 begärde kommissionen in ytterligare uppgifter, som Tyskland inkom med den 24 juli 2006. Den 26 juli och den 21 augusti 2006 hölls möten med kommissionen, flygplatsbolaget, DHL och de tyska myndigheterna.
- (2) Genom en skrivelse av den 23 november 2006 underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda ett förfarande i enlighet med artikel 88.2 i EG-fördraget avseende de anmälda åtgärderna. Den 12 december 2006

ansökte Tyskland om förlängning av svarsfristen, vilket kommissionen beviljade. Tyskland inkom med sina synpunkter den 23 februari 2007.

- (3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.
- (4) Kommissionen fick synpunkter från berörda parter. Genom en skrivelse av den 16 maj 2007 översände kommissionen dessa synpunkter till Tyskland. Tyskland fick möjlighet att inkomma med synpunkter på denna skrivelse inom en månad. Kommissionen fick in Tysklands synpunkter genom en skrivelse av den 13 juni 2007.
- (5) På Tysklands begäran anordnades möten den 18 juni och 25 september 2007. I anslutning till dessa möten fick kommissionen de begärda kompletterande uppgifterna den 19 oktober respektive den 18 december 2007.
- (6) Tyskland inkom med ytterligare kompletterande uppgifter till kommissionen genom skrivelser av den 7 december 2007, den 17 mars 2008 och den 9 april 2008.

⁽¹⁾ EUT C 48, 2.3.2007, s. 7.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

2. UTFÖRLIG REDOGÖRELSE FÖR OMSTÄNDIGHETERNA

2.1 Berörda parter

2.1.1 Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Flughafen Leipzig/Halle GmbH (nedan kallad *Leipzig flygplats*) är ett dotterbolag till Mitteldeutsche Flughafen AG (nedan kallad MFAG). MFAG äger 94 % av Leipzig flygplats. Övriga delägare är delstaten Sachsen, förvaltningsområdena Delitzsch och Leipziger Land samt staden Schkeuditz. Aktieägare i MFAG är delstaten Sachsen (73 %), delstaten Sachsen-Anhalt (14 %), staden Dresden (6 %), staden Halle (5 %) och staden Leipzig (2 %). MFAG har inga privata aktieägare.

2.1.2 DHL

- (8) Med en världsomspännande omsättning på 18,2 miljarder euro under 2005 hör DHL (ett företag som ingår i Deutsche Post AG) till de ledande expressföretagen. Dess europeiska flygtransportnav fanns fram till mars 2008 på Bryssels flygplats (BRU). Sedan det hade uppstått problem med rätten att bedriva nattflygningar förhandlade DHL med flera olika flygplatser om en ny lokaliseringssort för sitt europeiska flygtransportnav. De alternativ som utkristalliserades var Leipzig, Bryssel och den franska flygplatsen Vatry (XCR). DHL beslöt till sist att förlägga sitt europeiska flygtransportnav till Leipzig senast 2008.

- (9) Här bör det också erinras om att det redan har utfärdats ett stödbeslut om DHL:s investering (N 608/2003). För DHL:s investering i Leipzig flygplats beviljade kommissionen den 20 april 2004 en högsta regional stödnivå på 28 % i enlighet med de sektorsövergripande rambestämmelserna för regionalstöd till stora investeringsprojekt⁽³⁾ från 1998. Delstaten Sachsen beviljade därefter DHL ett stöd på 70,8 miljoner euro. I ett delvis positivt, delvis negativt beslut godkände kommissionen dessutom den 2 juli 2007 ett utbildningsstöd på ca 1,58 miljoner euro, som delstaten Sachsen och delstaten Sachsen-Anhalt hade beviljat DHL för dess verksamhet vid Leipzig flygplats⁽⁴⁾.

2.2 De ifrågasatta åtgärderna

- (10) I beslutet om att inleda förfarandet ifrågasattes följande tre åtgärder:
- a) Kapitaltillskottet på ca 350 miljoner euro till Leipzig flygplats för att finansiera byggandet av den nya södra start- och landningsbanan (nedan kallad *södra banan*).

b) Ramavtalet mellan Leipzig flygplats, dess moderbolag MFAG och DHL innebär att flygplatsen är skyldig att bygga den nya södra banan samt att uppfylla ytterligare åtaganden under hela löptiden på [...] (*) år, bl.a. säkerställa kontinuerlig flygverksamhet på den södra banan 24 timmar om dygnet och 7 dagar i veckan (nedan kallat *24/7-drift*).

c) En garantiförklaring (*Patronatserklaring*) har utfärdats av delstaten Sachsen till förmån för Leipzig flygplats och DHL, där det garanteras att delstaten Sachsen ger DHL ett skadestånd på upp till [...] euro, om DHL inte längre kan använda flygplatsen som planerat (t.ex. om nattflygningarna förbjuds av tillsynsmyndigheterna).

2.2.1 Kapitaltillskottet

- (11) Enligt den information som kommissionen har att tillgå ska den planerade investeringen i den nya södra banan finansieras genom ett kapitaltillskott samt genom långfristiga aktieägarlån.
- (12) Vid inledandet av det formella granskningsförfarandet beräknade kommissionen att byggandet av den nya södra banan skulle finansieras genom ett offentligt kapitaltillskott på ca 350 miljoner euro.

2.2.2 Ramavtalet

- (13) Tyskland anser att ramavtalet inte utgör statligt stöd till DHL, eftersom de offentliga myndigheterna har tillämpat principen om en privat investerare i en marknads ekonomi. I ramavtalet fastställs vilka villkor som Leipzig flygplats och MFAG garanterar ska vara uppfyllda med hänsyn till byggande och drift av det nya verksamhetscentrumet samt för den senare driften. Ramavtalet omfattar dessutom tilläggsavtal om driftsvillkor, flygplatsavgifter och hyra av tomtmark.

2.2.2.1 Garanti avseende flygplatsens 24/7-drift

- (14) Enligt det ramavtal som undertecknades den 21 september 2005 ska Leipzig flygplats och MFAG uppfylla följande villkor:
- a) Innan det nya centrumet tas i drift den 1 oktober 2007 måste Leipzig flygplats avsluta byggandet av den södra banan och säkerställa att flygplatsen kan användas för 24/7-drift. Om Leipzig flygplats inte kan uppfylla dessa villkor innan det nya centrumet tas i drift, är Leipzig flygplats och MFAG skyldiga att betala ett skadestånd på upp till [...] euro (avsnitt 5 i ramavtalet).

⁽³⁾ EGT C 107, 7.4.1998, s. 7.

⁽⁴⁾ Statligt stöd C 18/2007 (ex N 874/06) – utbildningsstöd till DHL på lokaliseringssorten Leipzig-Halle (Tyskland), ännu inte offentliggjort i Europeiska unionens officiella tidning.

(*) Affärshemlighet.

b) När det nya centrumet har tagits i drift måste Leipzigs flygplats fortsätta att garantera flygplatsens 24/7-drift och tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att säkerställa DHL:s verksamhet i enlighet med driftsvillkoren under de kommande [...] åren. Om Leipzigs flygplats inte kan uppfylla dessa villkor efter det att det nya centrumet har tagits i drift, är Leipzigs flygplats och MFAG skyldiga att ersätta DHL för alla skador och förluster som har uppstått. Vid en betydande inskränkning i verksamheten kan DHL också säga upp avtalet och kräva skadestånd för alla direkta och indirekta kostnader som är förenade med en flytt till en annan flygplats (avsnitt 8 och 9 i ramavtalet). Leipzigs flygplats och MFAG har därmed obegränsad skyldighet att ersätta DHL för förluster och skador, och detta gäller oberoende av om de har uppstått till följd av omständigheter som Leipzigs flygplats har kunnat påverka. Om nattflygningarna förbjuds av tillsynsmyndigheterna och DHL måste flytta till en annan flygplats, skulle detta enligt Tysklands bedömningar innebära att Leipzigs flygplats kan bli skyldig att betala DHL upp till [...] euro.

2.2.2.2 Reglering av flygplatsavgifter

- (15) Flygplatsavgifterna kommer att vara den främsta intäktskällan för att finansiera den nya södra banan. DHL beräknas betala ca [...] euro i flygplatsavgifter under 2008, dvs. under det första året då det nya centrumet är helt i drift. Flygplatsavgifterna regleras i ett särskilt avtal, som bifogas ramavtalet.
- (16) Alla lufttrafikföretag – dvs. DHL och alla andra lufttrafikföretag – har rätt till samma landningsavgift. Nivån på landningsavgiften kommer att sänkas i takt med den totala trafikutvecklingen för Leipzigs flygplats. Ett lufttrafikföretag som endast genomför ett fåtal flygningar betalar alltså samma landningsavgift som DHL, som förmodligen kommer att utnyttja flygplatsen mest.

2.2.2.3 Hyresavtal

- (17) För vissa byggnader på flygplatsen har Leipzigs flygplats ingått två hyresavtal med Deutsche Post Immobilien GmbH (nedan kallat DPI) och ett tomträttsavtal med Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (nedan kallat DPBS). Dessa företag ingår i Konzernverbund Deutsche Post World Net. De hyr ut fastigheterna till DHL inom ramen för särskilda avtal.
- (18) Leipzigs flygplats åtar sig att bygga en ramp som enbart ska utnyttjas av DHL. Byggekostnaderna beräknas till ca [...] euro. Leipzigs flygplats hyr ut rampen till DPI enligt följande villkor:

- a) DPI betalar räntan för finansieringen av tomt- och byggkostnader samt en årlig avskrivning på [...] % av byggkostnaderna.
- b) Leipzigs flygplats åtar sig att ta ett lån för att finansiera bygget av rampen. För detta ändamål måste Leipzigs flygplats inhämta finansieringserbjudanden från tre olika banker, däribland Postbank (som också ingår i Konzernverbund Deutsche Post World Net) och bestämma sig för det förmånligaste erbjudandet.

c) Avtalet ingås för [...] år. DPI har rätt att säga upp avtalet efter [...] år utan angivande av skäl alternativt om DHL säger upp ramavtalet. Om avtalet sägs upp inom de första [...] åren, är DPI skyldigt att erlagga hyra för [...] år med avdrag för de redan gjorda hyresbetalningarna.

(19) Det andra hyresavtalet gäller ytterligare markverksamhetsområden, som Leipzigs flygplats hyr ut till DPI enligt samma villkor som i det nämnda hyresavtalet. Byggekostnaderna beräknas till ca [...] euro.

(20) Tomträttsavtalet avser tomtmarken där DHL uppför sina byggnader. Leipzigs flygplats utfärdar tomträtten till förmån för DPI enligt följande villkor:

- a) DPI betalar en tomträttsavgäld på [...] euro för [...] m², dvs. ca [...] euro per m².
- b) Tomträttsavgälden är fast fram till [...]; därefter justeras den med [...] % av förändringen av konsumentprisindex.

(21) Både hyresavtalet för rampen och tomträttsavtalet innehåller en option för DHL fram till [...] att hyra ytterligare tomtmark. Denna option beviljas fram till [...] [...]. Därefter måste DHL betala [...] euro per m² för optionen. Optionsavgiften kommer att stiga till [...].

(22) Båda avtalen innehåller en klausul som innebär att tomterna inte får hyras ut till DHL:s konkurrenter – och detta gäller oberoende av om DHL utnyttjar sin option eller ej. Här anges uttryckligen [...] och [...].

2.2.3 Garantiförklaringen

- (23) Genom garantiförklaringen garanteras flygplatsens finansiella ställning under ramavtalets löptid och delstaten Sachsen åläggs att betala ett skadestånd på upp till [...] euro, om DHL inte längre kan utnyttja flygplatsen som planerat. Till skillnad från ramavtalet, som innebär en obegränsad garanti från Leipzigs flygplats och MFAG gentemot DHL, innebär garantiförklaringen att DHL endast kan kräva ett skadestånd på upp till [...] euro från delstaten Sachsen. Skadeståndsanspråk som överstiger [...] euro kan endast hävdas gentemot Leipzigs flygplats och MFAG. Fram till dess att kommissionen godkänner garantiförklaringen gäller det inte ännu.

2.3 Kommissionens första granskning

2.3.1 Förekomst av statligt stöd

2.3.1.1 Kapitaltillskottet

(24) Vad gäller byggkostnaderna för den nya södra banan ansåg kommissionen först att Leipzigs flygplats skulle få tillräckliga intäkter från investeringarna i den nya södra banan för att detta (åtminstone) skulle täcka de ökande kostnaderna och utgöra ett lämpligt bidrag till de fasta kostnaderna för befintliga infrastrukturanläggningar. På grundval av den affärsplan som presenterats av Tyskland drog emellertid kommissionen den preliminära slutsatsen att den förväntade ökningen av intäkter från verksamheten på den nya södra banan inte skulle kunna täcka de ökande kostnaderna och att motsvarande investering därför utgjorde ett statligt stöd.

2.3.1.2 Ramavtalet

(25) I beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen att det skulle ses som statligt stöd om Leipzigs flygplats erbjöd DHL förmånligare avtalsvillkor än ett privat företag skulle ha gjort. En privat flygplatsoperatör skulle förvänta sig att investeringarna i den nya södra banan skulle generera tillräckliga intäkter för att (åtminstone) täcka de ökande kostnaderna, utgöra ett lämpligt bidrag till de fasta kostnaderna för befintliga infrastrukturanläggningar och ge skäligen ersättning för det satsade kapitalet med hänsyn till de risker som tagits genom ramavtalet.

(26) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterades att den förväntade ökningen av intäkter från verksamheten på den nya södra banan inte ens skulle täcka de ökande kostnaderna och år 2006 skulle leda till en kassaflödesförlust på ca [...] euro (se punkt 70 i beslutet om att inleda förfarandet). Leipzigs flygplats skulle därför inte kunna finansiera de risker som tagits genom ramavtalet med sina egna intäkter.

(27) I beslutet om att inleda förfarandet framfördes därför allvarliga tvivel om huruvida ett privat företag

a) skulle ha godkänt flygplatsavgifter och hyresavtal som inte ens kunde finansiera de ökande kostnaderna för den södra banan,

b) genom ramavtalet skulle ha ingått åtaganden som ytterligare försvagade flygplatsverksamhetens förväntade lönsamhet,

c) skulle ha ingått hyresavtal som inte föreföll motsvara de lokala marknadsförhållandena och begränsade affärsmöjligheterna.

2.3.1.3 Garantiförklaringen

(28) Vad gäller garantiförklaringen konstaterades i kommissionens beslut om att inleda förfarandet att man inte hade uppfyllt kriterierna i kommissionens tillkännagivande om tillämpning av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier ⁽⁵⁾ (nedan kallat *garanti-meddelandet*), där det anges vilka kriterier som säkerställer att en garanti inte utgör statligt stöd. Här krävs bl.a. att garantin i princip skulle gå att få till marknadsvillkor på finansmarknaderna utan något statligt ingripande och att ett marknadspris betalas för garantin. Denna princip gäller också enligt kommissionens nya tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier ⁽⁶⁾ från 2008, som trädde i kraft den 20 juni 2008 och som dessa kriterier har överförts till.

(29) I det aktuella ärendet är inga av dessa förutsättningar uppfyllda. Enligt Tyskland har Leipzigs flygplats förgäves försökt förmå privata finansinstitut att täcka de risker som övertogs genom garantiförklaringen ⁽⁷⁾. Och varken DHL eller flygplatsen behöver betala något marknadspris eller annat pris för de risker som har övertagits av delstaten Sachsen.

2.3.2 Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

2.3.2.1 Kapitaltillskottets förenlighet med den gemensamma marknaden

(30) Kommissionen hade ursprungligen konstaterat att delstaten Sachsens investering i byggandet av den nya södra banan i form av ett kapitaltillskott till Leipzigs flygplats utgjorde ett statligt stöd. Stödets förenlighet ska prövas på grundval av artikel 87.3 i EG-fördraget och kommissionens praxis, som sammanfattas i kommissionens meddelande – Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser ⁽⁸⁾ (nedan kallade *2005 års riktlinjer*).

2.3.2.2 DHL-stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

(31) Kommissionen har erinrat om att det redan har utfärdats ett stödbeslut om DHL:s investering i företagets nya europeiska verksamhetscentrum på Leipzigs flygplats (N 608/03). För denna investering beviljade kommissionen en högsta regional stödnivå på 28 % i enlighet med 1998 års sektorsövergripande rambestämmelser för regionalstöd till stora investeringsprojekt, varpå delstaten Sachsen beviljade DHL ett stöd på 70,8 miljoner euro.

⁽⁵⁾ EGT C 71, 11.3.2000, s. 14, punkt 4.2.

⁽⁶⁾ EUT C 155, 20.6.2008, s. 10.

⁽⁷⁾ Tysklands skrivelse av den 21 juli 2006, s. 7.

⁽⁸⁾ EUT C 312, 9.12.2005, s. 1.

- (32) Eftersom kommissionen redan har beviljat DHL en högsta regional stödintensitet på 28 %, kan alla stöd utöver detta – som DHL beviljas genom garantiförklaringen eller ramavtalet – inte anses vara förenliga med den gemensamma marknaden.

3. TYSKLANDS SYNPUNKTER

3.1 Stödet till flygplatsen i samband med utbyggnaden av infrastrukturen

3.1.1 Bakgrundsinformation om utbyggnaden av Leipzigs flygplats

- (33) Tyskland har meddelat att Leipzigs flygplats ursprungligen byggdes som en militärflygplats med en start- och landningsbana på den plats där den nuvarande norra banan ligger. År 1960 byggdes en andra start- och landningsbana, som då blev den södra banan och som tillsammans med den norra banan bildade ett V. V-banesystemet utformades med hänsyn till DDR:s militära luftföretag. De båda banornas sträckning uppfyllde varken miljömässiga eller meteorologiska krav. Förhållandena för start och landning var inte gynnsamma och flygvägarna gick över tätbebyggda områden i norra Leipzig och södra Halle.

- (34) År 1980 uppvisade den södra banan de första tecknen på skador som inverkade negativt på flygplatsens verksamhet. För att åtgärda dessa brister lades ett nytt betongskikt på banan. I början av 90-talet stod det klart att denna sanering inte hade varit tillräcklig – sprickor i det nya ovanskiktet ledde till omfattande kantlossning och allvarliga långsgående förskjutningar i båda banändarna. Detta ledde till sammanpressade partier som utgjorde en betydande risk för transportsäkerheten och krävde oproportionerliga underhållsinsatser.

- (35) Efter Tysklands återförening utarbetades en övergripande plan för utbyggnaden av Leipzigs flygplats till trafikflygplats, som baserades på anläggandet av ett tvåbanesystem. Under medverkan av det tyska transportministeriet, delstaten Sachsen och delstaten Sachsen-Anhalt tillsattes 1994 en expertkommitté som skulle övervaka utbyggnaden av flygplatsens infrastruktur. Kommittén behandlade framför allt frågan om den befintliga södra banan skulle förnyas innan den nya norra banan byggdes.

- (36) Beslutet om ett parallellbanesystem kom 1997. Man satte genast igång med det första steget – nybyggnaden av den norra banan. Under denna fas vidtogs åtgärder för att förbereda flygplatsen för tvåbanedrift. Startbanorna samordnades t.ex. i förhållande till varandra och den norra banans höjdläge anpassades. Som ett sista steg i flygplatsens långfristiga utbyggnadsprogram inleddes

detaljplaneringen för nybyggnaden av den södra banan år 2002. Den södra banan skulle förnyas och vridas 20°.

- (37) Ett planbeslut för förnyelse av den södra banan utfärdades den 4 november 2004. Det var resultatet av ett långt, formellt och komplext planeringsförfarande. Vid denna tidpunkt pågick redan byggförberedelserna: t.ex. arkeologiska förundersökningar av marken, utstakning av sträckning samt förvärv av ytterligare tomtmark.

- (38) Utbyggnaden av flygplatsen är i linje med delstaten Sachsens regionalekonomiska utvecklingsprogram från december 2003, där optimeringen av bansystemet anges som ett uttryckligt mål. Det som framför allt ska anpassas är den södra banans längd och läge samt godshanteringsanläggningarna.

- (39) Tyskland hävdar att det vid tidpunkten för dessa beslut blev allt tydligare att namnkunniga företag inom flygfraktbranschen betraktade trafikflygplatsen Leipzig/Halle som en attraktiv lokaliseringssort; den nya södra banan skulle därför ha byggts även om DHL inte hade flyttat sitt europeiska verksamhetscentrum dit. Ramavtalet mellan DHL och Leipzigs flygplats ingicks först den 21 september 2005 och även detta visar att beslutet om nybyggnad av den södra banan skulle ha tagits oberoende av DHL:s planer.

3.1.2 Förekomst av stöd

- (40) Tyskland motsätter sig kommissionens bedömning att reglerna för statligt stöd ska gälla såväl för drift som för byggande av regionala flygplatsers infrastrukturinrättningar. En investering i infrastruktur anses inte utgöra någon ekonomisk verksamhet, utan är en regional- och ekonomisk-politisk åtgärd. I detta sammanhang är flygplatser inga "företag" i den mening som avses i artikel 87.1 EG-fördraget. Detta är framför allt av betydelse för regionala flygplatser som har svårt att komma upp i passagerartal som ger en lönsam verksamhet.

- (41) Tyskland motsätter sig även kommissionens tolkning av domen i målet *Aéroports de Paris* ⁽⁹⁾ och gör det med tre olika argument. För det första anser Tyskland att man inte ska förstå EG-domstolens resonemang som att artikel 87 i EG-fördraget ska tolkas i ljuset av artikel 82 i EG-fördraget. För det andra handlar inte denna dom – som i Leipzig/Halles fall – om byggande av offentligt tillgängliga infrastrukturinrättningar, utan om drift av en flygplats. För det tredje avser domen en internationell storflygplats, som har en helt annan ekonomisk situation än en regional flygplats. Det är allmänt känt att privat finansiering inte utgör något realistiskt alternativ till offentlig finansiering när det gäller finansiering av regionala flygplatsers infrastruktur.

⁽⁹⁾ Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000 i mål T-128/98, REG 2000, s. II-3929, vilken fastställdes genom domstolens dom av den 24 oktober 2002 i mål C-82/01, REG 2002, s. I-9297.

- (42) Tyskland framhåller att byggandet av den södra banan inte bör bedömas enligt 2005 års riktlinjer – där det fastställs att flygplatsoperatörer omfattas av reglerna för statligt stöd – utan i stället bör prövas på grundval av kommissionens meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget samt artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd till flygsektorn⁽¹⁰⁾ (nedan kallade 1994 års riktlinjer), där följande anges: "Ett genomförande av infrastrukturprojekt (t.ex. flygplatser ...) är en åtgärd inom den generella ekonomiska politiken som kommissionen inte kan kontrollera med stöd av fördragets regler om statliga stöd". Tyskland hävdar att tillämpningen av 2005 års riktlinjer i det aktuella ärendet står i strid med icke-retroaktiviteten och att punkt 85 i 2005 års riktlinjer bekräftar att dessa riktlinjer kan tillämpas först från och med det datum då de offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* (9 december 2005). Eftersom beslutet om finansiering av infrastruktur har tagits före detta datum måste de gamla riktlinjerna tillämpas.
- (43) Tyskland anser också att ett negativt beslut från kommissionen strider mot principen om berättigade förväntningar. En försiktig flygplatsoperatör hade inte räknat med att den statliga finansieringen av regionala flygplatserns infrastruktur skulle bedömas utifrån reglerna för statligt stöd. En sådan prövning genomfördes först i kommissionens beslut om *de tyska regionala flygplatserna* respektive *Antwerpens flygplats*⁽¹¹⁾ från 2005, som kom efter beslutet om nybyggnad av den södra banan på Leipzigs flygplats.
- (44) I sitt beslut om flygplatsen Berlin-Schönefeld⁽¹²⁾ (C 27/07) har kommissionen också erkänt att domen *Aéroports de Paris* endast gäller drift av en internationell storflygplats. I beslutet om flygplatsen Berlin-Schönefeld har kommissionen själv uttryckligen påpekat att denna tillämpning av 2005 års riktlinjer kan utvidgas till alla typer av flygplatser. Det utvidgade tillämpningsområdet för reglerna för statligt stöd baseras därför inte på rättspraxisen, utan på ett politiskt kommissionsbeslut från 2005, som därför inte kan tillämpas retroaktivt.
- (45) Avslutningsvis förklarar Tyskland att det inte finns någon mottagare av statligt stöd om staten överför ansvaret för infrastrukturinrättningarna till en myndighet vars enda existensberättigande är förvaltningen av infrastrukturinrättningar.
- (46) För den händelse att kommissionen inte skulle godta denna argumentation påpekar Tyskland att enligt 2005 års riktlinjer omfattar reglerna för statligt stöd inte finansiering av sådana verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning. Detta gäller för områdena säkerhet, trafikledning, polis, tull, flygtrafik osv. (se avsnitt 3.1.4).
- (47) Enligt kommissionens nya stödpolitik kan flygplatsoperatören vara ett företag i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget och därmed också stödmottagare. Samtidigt ska emellertid operatören anses vara "ägare till infrastruktur", som beviljar DHL stöd genom ramavtalet. Dessa båda roller är inte förenliga med varandra.
- 3.1.3 Tillämpningen av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi
- (48) Tyskland hävdar att det aktuella ärendet omfattas av undantaget till 1994 års riktlinjer och att det därför inte finns någon anledning att bedöma sakförhållandena enligt principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. För den händelse att kommissionen skulle vara av annan åsikt genomför Tyskland en prövning utifrån principen om en privat investerare i en marknadsekonomi för tre olika scenarier:
1. Status quo.
 2. Utbyggnad under antagandet att DHL inte beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort.
 3. Utbyggnad under antagandet att DHL beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort.
- (49) Denna prövning inriktas på läget den 9 december 2005 då 2005 års riktlinjer trädde i kraft, och inte på styrelsens beslut av den 4 november 2004. Frågan gäller alltså om en privat investerare skulle ha fortsatt att bygga den andra start- och landningsbanan eller valt att fortsätta med status quo på grundval av de fakta som var kända den 9 december 2005.
- (50) Tysklands beräkningar, som återges under skäl 55 och 56, grundas på de beräkningar som utfördes av kommissionen när förfarandet inleddes samt företagets diskonterade värde vid löptidens utgång (2042). Här görs en distinktion mellan investeringar som gjordes före den 9 december 2005 och efter den 9 december 2005.
- (51) *Status quo*: De båda start- och landningsbanorna utnyttjas genom ömsesidigt beroende drift, vilket leder till begränsningar för flygplatsen: för den södra banan gäller t.ex. en viktbegränsning på 30 t, den klarar högst 38–42 flygningar per timme (ca 30 000 flygningar per år) och det finns bara 60 uppställningsplatser för flygplan.

⁽¹⁰⁾ EGT C 350, 10.12.1994, s. 5.

⁽¹¹⁾ Beslut av den 19 januari 2005, N 644i/02 – Tyska regionala flygplatser (EUT C 126, 25.5.2005, s. 12) beslut av den 20 april 2005, N 355/04 – Antwerpens flygplats (EUT C 176, 16.6.2005, s. 11).

⁽¹²⁾ Beslut av den 10 juli 2007, C 27/07 – flygplatsen Berlin-Schönefeld.

(52) *Utbyggnad under antagandet att DHL inte beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort:* Även om DHL inte hade bestämt sig för Leipzigs flygplats skulle – enligt Tyskland – flygplatsen ha varit tvungen att utöka sin kapacitet för att klara ett större antal flygtransporter och fler nattflygningar på grund av de förväntade begränsningarna av nattflygningar på flygplatsen Frankfurt am Main. Dessa förflyttningar beräknas uppgå till ca 300 000 ton flygfrakt år 2012. Detta motsvarar en fjärdedel av den totala flygfraktmängden i Frankfurt am Main, men omfattar inte lasten i passagerarflygplanen (som inte berörs av begränsningarna vad gäller nattflygningar). Under 2013–2018 får man väga ytterligare förflyttningar av 100 000 ton flygfrakt per år på grund av bristande kapacitet på andra flygplatser. För perioden efter 2019 beräknas ökningstakten ligga på 3 % per år. Detta är en konservativ bedömning som har gjorts på grundval av ett utlåtande från ProgTransAG⁽¹³⁾, där den årliga tillväxttakten för expresstjänstmarknaden prognostiseras till 8–10 %.

(53) *Utbyggnad under antagandet att DHL beslutar sig för Leipzigs flygplats som lokaliseringsort:* Vid scenariot som gäller en utbyggnad med DHL beaktas framför allt konsekvenserna av att ett expressföretag flyttar till Leipzigs flygplats från och med 2008. Detta scenario får betecknas som konservativt, eftersom ett realistiskt mellanscenario skulle ge betydligt bättre resultat. Utbyggnadsscenerierna skiljer sig framför allt i den inledande fasen. Genom att få DHL till flygplatsen blir omsättningsutvecklingen mycket brantare.

(54) Utgångspunkten för alla scenarier är själva kapitalkostnaden för utbyggnaden av den södra banan, oberoende av DHL:s etablering och den tidiga omsättningsökning som detta innebär. Det enda som inte genomförs före 2012 i scenariot "Utbyggnad utan DHL" är utbyggnadsinvesteringar för fraktplattformarna, som utförs i enlighet med kapacitetsbehoven.

(55) För att göra det möjligt att jämföra kassaflödet vid olika tidpunkter har Tyskland utfört sina beräkningar på grundval av en diskonteringsfaktor på 6,5 % (den nominella diskonteringsfaktorn på 7 % har justerats med hänsyn till inflationen). Denna diskonteringsfaktor har beräknats enligt *Capital Asset Pricing Model* (nedan kallad APM) och bygger på följande antaganden:

- I slutet av 2005 uppgick den riskfria avkastningen på tyska statsobligationer till 3,75 %.
- Marknadsriskpremien (avseende risken för volatilitet eller varians i avkastningen för en portfölj som avspeglar hela marknaden) fastställdes av relevanta källor⁽¹⁴⁾ till ca 5 %.
- Sambandet mellan marknadsrisken och risken för en specifik investering betecknas som "beta" ("β"). Med stöd av en rapport som har publicerats av PricewaterhouseCoopers utgår Tyskland från en betafaktor för regionala flygplatser på 0,65.

⁽¹³⁾ Utlåtande som har inhämtats från den ansvariga tyska myndigheten inom ramen för planprocessen.

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

d) Inflationstakten beräknas till ca 0,5 %⁽¹⁵⁾.

Tabell 1

Jämförelse av scenarierna "status quo", "utbyggnad utan DHL" och "utbyggnad med DHL"

(1 000 EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3-1)	(3-2)
	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL	Differens	Differens
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2006–2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Företagets diskonterade värde vid löptidens utgång	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Summa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) Tyskland hävdar att scenariot "status quo" måste korrigeras med hänsyn till köp- och avvecklingsåtaganden. Flygplatsen har redan ingått åtaganden till ett sammanlagt belopp av 108,3 miljoner euro och dessa skulle ha uppfyllts även vid ett byggstopp. Med en återgång till "status quo" skulle det också ha krävts avvecklingsåtgärder på uppskattningsvis 100 miljoner euro.

Tabell 2

Jämförelse av scenarierna "status quo" och "utbyggnad med DHL" med hänsyn till köp- och avvecklingsåtaganden

(1 000 EUR)

	(1)	(2)	(2-1)
	Status quo	Utbyggn. m. DHL	Differens
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Företagets diskonterade värde vid löptidens utgång	[...]	[...]	[...]
Köpåtaganden	[...]	[...]	[...]
Avvecklingsåtaganden	[...]	[...]	[...]
Summa	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁵⁾ Diskonteringsfaktorn (reellt diskonto) = [riskfri avkastning + (marknadsriskpremie × β)] – inflationstakt.

- (57) Genom en skrivelse av den 9 april 2008 meddelade Tyskland också kommissionen att man i den beräkning som gjorts i samband med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi har tagit med investerings- och driftskostnader för säkerhetsåtgärder som hör till verksamhetsområdet för den allmänna säkerheten och ordningen och som inte faller under granskningen av statliga stöd. Dessa kostnader skulle därför inte beaktas i den aktuella beräkningen.

Tabell 3

Jämförelse av scenarierna "status quo", "utbyggnad utan DHL" och "utbyggnad med DHL" utan investerings- och driftskostnader för säkerhetsåtgärder

(1 000 EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
EBITDA 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2006–2042	[...]	[...]	[...]
Företagets diskonterade värde vid löptidens utgång	[...]	[...]	[...]
Summa	[...]	[...]	[...]

3.1.4 Icke-kommersiell verksamhet

- (58) Tyskland står visserligen fast vid att finansieringen av utbyggnaden av den södra banan på Leipzigs flygplats är en allmän ekonomisk-politisk åtgärd, som totalt sett inte ska falla under granskningen av statliga stöd, men har ändå sänt kommissionen uppgifter om vilka investeringar som har gjorts inom ramen för den ifrågasatta åtgärden och som enligt Tyskland hör till områdena säkerhet, trafikledning, polis, tull, flygtrafik osv. (jfr nedanstående tabell). Dessa investeringar beskrivs under skäl 58–69.

Tabell 4

Investeringar i säkerhetsåtgärder 2006–2042 i euro (nominellt värde)

(EUR)

Sammanlagda investeringar i säkerhetsåtgärder 2006–2042	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
Allmän säkerhet		[...]	[...]
Inhägnad	—	[...]	[...]
Väg vid stängslet	—	[...]	[...]
Kontrollstation 2	—	[...]	[...]

(EUR)

Sammanlagda investeringar i säkerhetsåtgärder 2006–2042	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
Kontrollstation 4	—	[...]	[...]
Kontrollstation 1	[...]	[...]	[...]
System för säkerhetskontroll	[...]	[...]	[...]
System för tillträdeskontroll syd	—	[...]	[...]
Integrerat kontrollcentrum	[...]	[...]	[...]
Utrustning för integrerat kontrollcentrum	[...]	[...]	[...]
Videoutrustning syd	—	[...]	[...]
Veterinär gränskontrollstation	—	[...]	[...]
Brandbekämpning		[...]	[...]
Provisorisk brandstation syd	—	[...]	[...]
Brandbekämpnings- och räddningsutrustning	[...]	[...]	[...]
Driftssäkerhet		[...]	[...]
Avbrottsfri strömförsörjning område 4/5	—	[...]	[...]
Avbrottsfri strömförsörjning syd/väst	—	[...]	[...]
Avbrottsfri strömförsörjning syd/öst	—	[...]	[...]
Transformatorstation	—	[...]	[...]
Hög- och lågspänningskabel för den tyska vädertjänsten (DWS)	—	[...]	[...]
Hög- och lågspänningskabel för den tyska trafikledningen (DWS)	—	[...]	[...]
Belysning		[...]	[...]
Belysning av den södra banan	—	[...]	[...]
Belysning av nya områden	—	[...]	[...]
Totalt	[...]	[...]	[...]

(59) Tyskland uppmärksammar inte bara kommissionen på investeringarna, utan även på de löpande driftskostnaderna (material- och personalkostnaderna) för de aktuella områdena. I detta sammanhang hänvisas till 2005 års riktlinjer, där det fastställs att "verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning" i regel inte omfattas av riktlinjerna (jfr punkt 33 och 54 i riktlinjerna). Från dessa kostnader har Tyskland dragit av intäkterna från säkerhetsavgifterna i enlighet med § 8.3 i flygsäkerhetslagen (nedan kallad LuftSiG). Dessa avgifter tas ut för flygpasagerarkontrollen på flygplatsen.

Tabell 5

Driftsäkerhet, kostnader och intäkter 2006–2042, totalt i euro (nominellt värde)

(EUR)

Driftsäkerhet, kostnader och intäkter 2006–2042, totalt	Status quo	Utbyggn. utan DHL	Utbyggn. m. DHL
(1) Materialkostnader	[...]	[...]	[...]
(2) Personalkostnader	[...]	[...]	[...]
(3) Avskrivning	[...]	[...]	[...]
(4) Övriga kostnader	[...]	[...]	[...]
(5) Summa säkerhetskostnader (1) + (2) + (3) + (4)	[...]	[...]	[...]
(6) Säkerhetsavgifter	[...]	[...]	[...]
(7) Totalt (5) – (6)	[...]	[...]	[...]

Allmän säkerhet

(60) Säkerhetsanordningar och skyddsåtgärder motsvarar flygplatsoperatörernas åtaganden enligt nationell lagstiftning, dvs. flygsäkerhetslagen (LuftSiG) och flygtrafiklagen (LuftVG) samt Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) rekommendationer vad gäller luftfartens skyddsåtgärder vid planering, byggande och drift av trafikflygplatser.

(61) För att förhindra obehörigt tillträde till flygplatsens säkerhetsområden leds alla personer, fordon och varor genom särskilda stationer för tillträdeskontroll som är utrustade med säkerhetsdörrar, röntgenutrustning och handburna detektorer. Tillträdet till säkerhetsområdena regleras och övervakas genom ett skydds- och kontrollsystem. Flygplatsens säkerhetskontrollcentrum är också kopplat till varningssystemet (dvs. brandvarnare, fastighetscentral osv.) och systemet för tillträdeskontroll (dvs. alarmsystem vid inbrott och överfall, videoövervakning osv.). Den ändrade sträckningen för den nya södra banan innebär att man måste bygga en ny yttre inhägnad samt två nya kontrollstationer (kontrollstation 2 och 4).

(62) I enlighet med artikel 5.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten⁽¹⁶⁾ måste dessutom operatören införa dessa säkerhetsåtgärder i ett säkerhetsprogram för civil luftfart, som ska godkännas av den myndighet som är behörig i fråga om flygsäkerhet. Operatören för en trafikflygplats är skyldig att genomföra de säkerhetsåtgärder som ingår i det godkända säkerhetsprogrammet för civil luftfart. Leipzigflygplatsens säkerhetsprogram för civil luftfart godkändes av flygtrafikavdelningen på Sachsens ministerium för ekonomi och arbete den 25 oktober 2007. För att uppfylla åtagandena enligt LuftSiG har flygplatsen en egen säkerhetsavdelning.

(63) Eftersom flygplatsen har beslutat att tillåta varuhandel från tredje land i enlighet med rådets direktiv 97/78/EG av den 18 december 1997 om principerna för organisering av veterinärkontroller av produkter från tredje land som förs in i gemenskapen⁽¹⁷⁾, behöver flygplatsen en gränskontrollstation för veterinärkontroller för klarering och eventuell lagring av djurprodukter respektive inhysning av djur.

Brandbekämpning

(64) Flygplatsen är enligt lag skyldig att tillhandahålla brand- och räddningstjänst. Brand- och räddningstjänst är en av förutsättningarna för att tillstånd för verksamheten ska utfärdas. För att uppfylla gällande ålägganden avseende brand- och räddningstjänst måste den nya södra banan ha sin egen brandstation. Därmed har Leipzigs flygplats brandstationer⁽¹⁸⁾ både på flygplatsens norra och södra område.

Driftssäkerhet/redundanta system för strömförsörjningen

(65) Flygplatsen måste ha dubbel strömförsörjning. Till följd av regleringsskyldigheterna kan detta endast genomföras genom avbrottsfri strömförsörjning. I var och en av de tre belysningsstationerna på den södra banan har det därför installerats dynamiska dieselsystem för avbrottsfri strömförsörjning.

(66) Enligt Tyskland var det nödvändigt att bygga ut strömförsörjningen i syfte att säkra strömförsörjning inklusive reservkapacitet samt skapa ny kapacitet för etablering av ytterligare företag på Leipzigs flygplats. Mot denna bakgrund planerades byggandet av en transformatorstation till en kostnad av 5 miljoner euro.

⁽¹⁶⁾ EGT L 355, 30.12.2002, s. 1.

⁽¹⁷⁾ EGT L 24, 30.1.1998, s. 9.

⁽¹⁸⁾ Brandstationerna har identisk teknisk utrustning. Efter 15 år måste det göras investeringar för att byta ut utrustningen.

- (67) Flygplatsen har också haft kostnader (för hög- och lågspänningskablar) i samband med den nya sträckningen av den södra banan till följd av flygplatsens åtaganden enligt reglerna om trafikledning (§ 27 d LuftVG) och åtagandena gentemot den tyska vädertjänsten (§ 27 f LuftVG).

Navigationbelysning

- (68) Bestämmelserna om navigationsbelysning fastställs genom ICAO-bilaga 14 ⁽¹⁹⁾. I Tyskland genomförs dessa principer genom "Förbundsrepublikens och delstaternas gemensamma principer för markering och belysning av flygplatser med instrumentflygtrafik" (*Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr*). Flygplatsen har haft kostnader för navigationsbelysning som måste installeras för den nya södra banan.
- (69) Enligt Tyskland kommer motsvarande belysningssystem också att behövas för det planerade byggandet av ytterligare plattor efter 2010. Även driftskostnader måste beaktas (jfr tabell 4).

3.1.5 Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

- (70) Om kommissionen skulle dra slutsatsen att investeringen utgör ett stöd, önskar Tyskland framhålla att investeringar utgör "befintligt stöd" i enlighet med rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ⁽²⁰⁾, alltså "stöd som är att betrakta som befintligt stöd, eftersom det kan fastställas att det inte utgjorde något stöd när det infördes men senare blev ett stöd på grund av utvecklingen av den gemensamma marknaden".
- (71) Tyskland förklarar också att förnyelsen av den södra banan ligger i allmänintresset i den mening som avses i artikel 87.3 i EG-fördraget och presenterar några argument för detta. Enligt Tyskland kommer byggandet av den nya södra banan att förbättra integrationen av nationella och internationella transportsystem och gynna regionen ekonomiskt. Internationella företag som använder sig av exprestjänster för att distribuera sina produkter har etablerat sig i regionen Halle/Leipzig. Flygtransportnavet har redan lockat en rad internationellt verkamma företag till regionen, och inom dessa företag uppstår de nya arbetstillfällena som så väl behövs. Ett flygtransportnav ger ett gynnsamt företags- och investeringsklimat, vilket i sin tur får positiva effekter på sysselsättningen. Tyskland hänvisar till en analys av prof. dr Jünnemann, där det uppges att flygtransportnavet enbart i Leipzig/Halle kommer att resultera i 3 500 direkta arbetsplatser och ca 7 000 indirekta arbetsplatser när flygplatsen väl är färdig 2008. De flesta av dessa arbetsplatser beräknas uppstå i specialiserade företag, som etablerar sig i regionen på grund av transportnavet.
- (72) Den södra banans nya sträckning ska också vara mer miljövänlig. I framtiden kommer den att förhindra över-

flygningar av de tätbebyggda områdena i de norra delarna av Leipzig och Halle. Ett område i Leipzig, som ligger i närheten av flygplatsområdet och precis framför den gamla södra banan, har varit särskilt utsatt för buller. I och med att de båda banornas ut- och inflygningsvägar har avvikande sträckning koncentreras de bullermissioner som flygverksamheten ger upphov till. Den södra banans nya sträckning minimerar också miljöbelastningen för det tätbebyggda området Leipzig/Halle.

- (73) Den gamla södra banans sträckning innebar inte heller fördelaktiga flygmeteorologiska villkor för starter och landningar. Sydvästlig vind är den absolut dominerande vindriktningen, både sett till hela året och till varje enskild månad. Mellan den gamla södra banans sträckning och den dominerande vindriktningen förelåg en avvikelse på ca 20 grader. Vid störande sidvindskomponenter kan detta vara till nackdel. Den nya sträckningen uppfyller de flygmeteorologiska kraven och innebär framför allt att det är möjligt att genomföra CAT III-instrumentflygning vid all väderlek, vilket tidigare inte varit möjligt. Start- och landningsbanorna ligger på mer än 2 000 meters avstånd, vilket möjliggör en oberoende flygtrafik på banorna.
- (74) Tyskland understryker att alla planeringsbeslut har tagits med tanke på den långsiktiga efterfrågan och flygplatsens specifika fördelar när det gäller den ökade koncentrationen på godstrafik. Den viktigaste fördelen har här varit den obegränsade rätten att bedriva nattflygningar för båda start- och landningsbanorna. Många europeiska flygplatser har avsevärda begränsningar när det gäller nattflygningar. Detta inverkar negativt på hela flygtrafiktrafiken och framför allt exprestrafiken. Ett flygtransportnav kan praktiskt sett bara lokaliseras till flygplatser som inte har några begränsningar vad gäller nattflygningar.
- (75) Men flygplatser som inte har några begränsningar vad gäller nattflygningar ligger normalt i mer glesbefolkade regioner, där infrastrukturen för landtransporter är bristfällig. Leipzigs flygplats har däremot fördelen att det finns utmärkta anslutningar till järnvägs- och vägnät. I Westsachsens regionalplan som publicerades 2001 förtydligades den planerade infrastrukturutvecklingen för det här området. Enligt planen ska flygplatsen byggas ut så att den höjer regionens ställning inom transportnätet både vad gäller den nationella och den internationella godstrafiken.
- (76) Flygplatsen ligger i skärningspunkten mellan två motorvägar som förbinder flygplatsen med de viktigaste upptagningsområdena i nord-sydlig och i öst-västlig riktning. Vägnätet ska kompletteras med ytterligare huvudvägar som byggs ut i takt med flygplatsens utvidgning. Flygplatsen har utmärkta anslutningar till järnvägsnätet. ICE-linjen Erfurt-Halle/Leipzig går i närheten av flygplatsen och utbudet av intercity- och regionaltåg gör att den är lätt att nå.

⁽¹⁹⁾ Bilaga till konventionen angående internationell civil luftfart.

⁽²⁰⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

- (77) Tyskland anser att denna sällsynta kombination av olika positiva aspekter är ännu mer värdefull med tanke på kapacitets- och infrastrukturbristerna på andra tyska flygplatser. Till skillnad från andra tyska flygplatser har därför Leipzigs flygplats bestämt sig för att koncentrera sig på flygtransportverksamheten och därmed på en nischmarknad.
- (78) Flygtransportsektorn och framför allt expressverksamheten ökar stort. Den här utvecklingen tvingar större leverantörer av exprestjänster att utöka sin operativa kapacitet, samtidigt som den befintliga flygplatskapaciteten minskar och begränsningarna vad gäller nattflygningar tilltar.
- (79) Vad gäller kommissionens betänkligheter om huruvida förnyelsen av den södra banan skulle vara lönsam, hänvisar Tyskland till beslutet i fallet med Antwerpens flygplats, där kommissionen konstaterar att för regionala flygplatser skulle regionala begränsningar kanske innebära att det inte är möjligt för flygplatserna att generera de intäkter som krävs för att tillhandahålla lämpliga flygplatstjänster eller säkerställa flygplatsernas lönsamhet. För att dessa flygplatser ska kunna fungera som regionala anslutningspunkter med hänsyn till allmänintresset kan det under vissa omständigheter krävas offentliga medel.
- (80) Att det finns två inbördes oberoende start- och landningsbanor är en nödvändig förutsättning för driften av en modern fraktflygplats. Detta gäller i ännu högre grad för centrala transportnav och exprestjänster. Utan en andra start- och landningsbana skulle Leipzigs flygplats inte kunna fungera som flygtransportnav eller fokusera på den nischmarknad som expressgodsvärksamheten utgör i enlighet med skäl 71 och följande punkter. Passagerartalen är helt irrelevanta för frågan om det krävs ett parallellbanesystem.
- (81) Flygplatsens gamla södra bana hade en sådan sträckning att det hade varit omöjligt att använda den gamla södra banan samtidigt med den nya norra banan. På en punkt i närheten av flygplatsen skulle in- och utflygningsvägarna ha korsats, vilket skulle ha inneburit att den tyska trafikledningen måste betrakta de båda banorna som en enda bana med hänsyn till flygdriftsaspekterna. Ogynnsamma väderförhållanden eller olyckor skulle också kunna leda till avbrott i logistikkedjan. Tillgången till en andra parallellbana var därför en nödvändig förutsättning för att man skulle kunna garantera en avbrottsfri drift av flygplatsen och locka till sig frakttjänstleverantörer. Denna bedömning bekräftades också av den ansvariga myndigheten vid planprocessen för byggandet av den nya södra banan. Myndigheten begärde in ett utlåtande gällande frågan om det var nödvändigt att anlägga den södra banan parallellt med den norra banan eller om start- och landningsbanorna kunde användas i V-konfiguration. Av utlåtandet framgick att de genomsnittliga förseningarna med ett V-banesystem skulle vara oacceptabla även för passagerarflygplan och att det skulle vara omöjligt att utveckla flygfraktraffiken. Vidare konstaterades att förseningarna på ett expressfraktnav skulle bli ännu större, eftersom lastning och lossning av flygfraktgods från försenade flygplan skulle fördröja de andra flygplanens startar ytterligare. Logistikkedjorna vid navets gateways skulle bryta samman. Parallellbanesystemet ökar därmed flygplatsens flexibilitet och gör den mer attraktiv för potentiella användare.
- (82) Efter att ha gjort en avvägning av samtliga berörda parter offentliga intressen bekräftade planmyndigheten att utbyggnadsplanerna var ytterst ekonomiskt ändamålsenliga och att de ekonomiska möjligheterna var betydligt större än riskerna. Planmyndigheten drog slutsatsen att det såväl mikro- som makroekonomiskt fanns ett behov av den infrastruktur som skulle göra flygplatsen till ett centralt flygtransportnav. Om den södra banan vreds skulle det dessutom minska risken för kollisioner. I sin dom av den 9 november 2006 fastställde Bundesverwaltungsgericht planbeslutet och kunde i samband med detta inte konstatera några avvägningssfel.
- (83) Tyskland framhåller på nytt att beslutet om nybyggnad av den södra banan hade tagits oberoende och före DHL:s beslut om att flytta sitt flygtransportnav från Bryssel till Leipzig. DHL hade endast garanterats tillträde till den södra banan under två bestämda tidsluckor under natten (motsvarande en garanterad andel på [10–25] % av utnyttjandet av den södra banan), medan den södra banan var tillgänglig för alla berörda parter under resten av natten samt under dagen.
- (84) Enligt Tyskland har åtgärden ingen negativ inverkan på handeln i gemenskapen eftersom kapaciteten på flygfraktsmarknaden – framför allt vad gäller expressverksamhet – för närvarande är mycket begränsad i hela Europa.

3.2 Stödet till DHL

3.2.1 Ramavtalet

3.2.1.1 Ramavtalsgarantiernas förenlighet med marknaden

- (87) Till skillnad från tidigare skrivelser anger Tyskland även slutliga värden i kassaflödesberäkningarna för att påvisa högre lönsamhet för den södra banan. Beräkningen av de slutliga värdena bygger på en linjär expansion av de ekonomiska resultaten under åren 2038–2042 med en genomsnittlig intäktsökning på 3 %.
- (88) Införandet av slutliga värden har en betydande effekt på lönsamheten för olika verksamhetsscenarier. För perioden 2006–2042 har Tyskland beräknat ett kassaflöde som är diskonterat till sitt värde motsvarande ca [...] euro för utbyggnad med DHL och ca – [...] euro för utbyggnad utan DHL. De slutliga värdena, som också är diskonterade till sitt värde fram till 2006, uppgår däremot till ca [...] euro respektive [...] euro. Som framgår av dessa siffror ökar de slutliga värdena lönsamheten för scenariot "utbyggnad med DHL" med en faktor på nära [...] euro och förändrar "utbyggnad utan DHL" från ett förlustbringande till ett lönsamt projekt med ett kassaflöde på ca [...] euro.
- (89) Mot bakgrund av differensen mellan de beräknade kassaflödena för de båda scenarierna drar Tyskland slutsatsen att scenariot "utbyggnad med DHL" under 2005 ger ett kassaflöde som ligger ca [...] euro högre än för scenariot "utbyggnad utan DHL" ⁽²¹⁾.
- (90) Vad gäller riskberäkningen påpekar Tyskland att riskförsäkringar är gängse affärspraxis och att risken i det aktuella fallet kan finansieras genom kassaflödet. På grundval av ramavtalet bedömer Tyskland risken att begränsningar vad gäller nattflygningar införs till ca [...] euro och utgår från att denna risk kan finansieras genom DHL:s kassaflödesvinster ⁽²²⁾. En privat investerare skulle ha godtagit skadeståndsriskerna eftersom [...] euro i positivt kassaflöde vid scenariot "utbyggnad med DHL" skulle vara tillräckligt för att täcka skadeståndsriskerna på [...] euro.
- (91) Vid sidan av dessa överläggningar om risken för ett nattflygningsförbud bedömer Tyskland att ett diskonto på 6,5 % är lämpligt, eftersom intäkterna i beräkningarna inte omfattar någon anpassning till inflationen och riskerna för Leipzigs flygplats är låga. Denna bedömning stöds genom hänvisningar till de brittiska regleringsmyndigheternas beslut för att fastställa flygplatsavgifterna för perioden 2008–2013. Dessa beräkningar baseras på

jämförbara kapitalkostnader (reala och före skatt) på 6,2 % för Heathrows flygplats och på 6,7 % för Gatwicks flygplats.

- (92) Tyskland understryker också att vid bedömningen av ramavtalets proportionalitet har det även beaktats att DHL tar en betydande affärsrisk genom investeringen på 250 miljoner euro i sitt nya europeiska transportnav och den långsiktiga bindningen till Leipzig och att Leipzigs flygplats får ersättning från DHL om företaget skulle bestämma sig för att upphöra med sin verksamhet innan de 15 åren har gått till ända.

- (93) Tyskland drar slutsatsen att det innebär en större ekonomisk fördel att underteckna ramavtalet än att inte göra det och att en privat investerare följaktligen skulle ha undertecknat ramavtalet med DHL. Ramavtalet innehåller därför inte några element av statligt stöd.

3.2.1.2 Hyresavtalens förenlighet med marknaden

- (94) Tyskland förklarar att det har varit nödvändigt med ett leasingavtal för området, eftersom flygplatsen alltid skulle förbli ägare till infrastrukturen för att få offentligt tillträde till området av flygtrafiktiska skäl samt på grund av planbestämmelserna, och detta gäller även om avtalet med DHL upplöses.

- (95) Vad gäller de särskilda bestämmelser i hyresavtalen som ger DHL optionsrätt att hyra de angränsande tomtarna till den mark som upplåtits till DHL och som uttryckligen förbjuder uthyrning av denna mark till DHL:s konkurrenter, förklarar Tyskland att Leipzigs flygplats har många tomter som inte angränsar till den mark som har upplåtits till DHL och som är tillgänglig för uthyrning till DHL:s konkurrenter. För det andra anför Tyskland att det var helt i linje med principen om skydd av hyresgästens ekonomiska intressen, som erkänns i den tyska hyreslagstiftningen, att reservera angränsande tomtmark för DHL ⁽²³⁾.

3.2.1.3 Flygplatsavgifternas förenlighet med marknaden

- (96) Enligt Tyskland har flygplatsen agerat som en privat investerare, eftersom de flygplatsavgifter som överenskommit med DHL uppfyller marknadsvillkoren och till och med ligger högt jämfört med de avgifter som DHL betalar till andra europeiska transportnav (jfr skäl 115 och följande punkter). Tyskland hävdar därmed att de flygplatsavgifter som DHL ska betala till Leipzigs flygplats alls inte utgör någon förmånsbehandling.

⁽²¹⁾ Detta resultat framgår av beräkningarna i bilagan, som visar att kassaflödesdifferensen mellan driften av den södra banan med och utan DHL år 2005 ligger på ca [...] euro (jfr kassaflödena i spalt 4 och 5 i tabell 1). Om man till detta belopp adderar differensen mellan restvärdena mellan de båda scenarierna och transporterar summan till 2006 med en räntesats på 6,5 %, hamnar man också på ett värde på [...] euro.

⁽²²⁾ Tyskland utgår från att skadeståndsanspråken kommer att minska linjärt med tiden till följd av amortering av DHL:s investeringar. Om man utgår från ett maximalt belopp på [...] euro för år [...] innebär det t.ex. [...] euro år [...] och [...] euro år [...]. Om man utgår från att sannolikheten för ett nattflygningsförbud ligger på 25 %, uppgår den förväntade nominella risken till [...] euro för år [...] och det diskonterade värdet till [...] euro. Detta skulle vara Tysklands analys för det allra mest ofördelaktiga fallet, eftersom lagändringar inte kommer att kunna tillämpas förrän efter 10–15 år (skrivelse från Tyskland av den 23 februari 2007, s. 68–69).

⁽²³⁾ Jfr skrivelsen av den 23 februari 2007, fotnot 68, med en omfattande lista över relevant rättspraxis och förklaring av "konkurrensskyddsklausulen".

3.2.1.4 Garantiförklaringen

- (97) Tyskland förklarar för det första att delstaten Sachsen indirekt får ersättning för garantin genom den extra vinst som uppstår till följd av investeringarna. För det andra ser Tyskland garantiförklaringen som gängse affärspraxis, eftersom delstaten Sachsen har lämnat denna garantiförklaring motsvarande [...] euro till förmån för DHL som motprestation för garantiförklaringen för Deutsche Post AG (dvs. DHL:s moderbolag) till ett belopp av [...] euro, i syfte att täcka eventuella anspråk från Leipzigs flygplats gentemot DHL (t.ex. måste DHL betala ett avtalsenligt skadestånd motsvarande landningsavgifterna i [...]) år om företaget skulle bestämma sig för att lämna Leipzigs flygplats igen under de första [...] åren av ramavtalet.
- (98) Tyskland framhåller också att garantiförklaringen fortfarande måste godkännas av kommissionen och ännu inte har trätt i kraft.

4. SYNUNKTER FRÅN TREDJE PART

4.1 DHL

4.1.1 Stödet till flygplatsen

- (99) Enligt DHL utgör kommissionens tvivel kring om det är nödvändigt att bygga den nya södra banan en direkt motsägelse till kommissionens eget meddelande till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, "En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser" ⁽²⁴⁾, som offentliggjordes den 24 januari 2007. I detta meddelande fastställs att den befintliga kapaciteten ska utökas för att minska överbelastningen på de europeiska flygplatserna. DHL ser sitt eget långvariga sökande efter ett lämpligt transportnav som en bekräftelse på kommissionens konstaterande att denna sektor ligger på gränsen för sin kapacitet.
- (100) Utvidgningen av Leipzigs flygplats bidrog stort till att åtgärda kapacitetskrisen. Kommissionen har ju förklarat att flygtrafiken är den ekonomiska tillväxtens "motor" och flygfrakten "nyckeln" för tillväxten för den inre marknaden och utrikeshandeln, och en utbyggnad av kapaciteten på Leipzigs flygplats utgör därför ett allmänintresse för medlemsstaterna och gemenskapen i stort.
- (101) Enligt DHL är det mycket mer rationellt att bygga ut eller förnya befintliga start- och landningsbanor än att bygga en helt ny start- och landningsbana. Genom ett parallellbanesystem förhindras förseningar och trafikomläggningar till andra flygplatser. Att undvika förseningar är ett mycket mer kritiskt problem för flygfraktrafiken, och i synnerhet för centrala expressfraktnav, än för passage-raftrafiken.

(102) DHL anser att de största fördelarna med att flytta verksamheten till Leipzigs flygplats är avsaknaden av ett nattflygningsförbud, de goda anslutningarna till trafiknätet för landvägs- och järnvägs gods samt tillgången på lokal arbetskraft. Byggandet av start- och landningsbanor gör det också nödvändigt att tillhandahålla den nödvändiga infrastrukturen för allmänna kommunikationer som en tjänst i allmänhetens intresse. Detta gäller i synnerhet för de nya tyska delstaterna, eftersom förnyelsen av den underutvecklade transportinfrastrukturen i dessa regioner utan tvekan är ett offentligt uppdrag som ligger i allmänhetens intresse.

(103) Den komplexa planprocessen för den södra banan visade att det fanns ett behov att förnya den södra banan, både i ett makro- och mikroekonomiskt perspektiv. Det kan därför uteslutas att den södra banan på Leipzigs flygplats skulle ha planerats och byggt speciellt för DHL. Både tidsmässigt och i sak har detta skett oberoende av DHL.

(104) DHL anser att kommissionen inte har tagit tillräcklig hänsyn till expressfraktlogistikens särskilda krav i sitt beslut om att inleda förfarandet. Till skillnad från passagerartrafik, som kan läggas om med kort varsel, kräver expresstjänster upprättande av transportnav och så höga investeringar att det bara är lönsamt för en permanent etablering. Expressflygfrakt genomförs normalt "över natten" och är i hög grad beroende av att det ständigt finns tillgängliga tidsluckor för nattflygningar. Men om kommissionen betraktar en grundförutsättning som förmånsbehandling, ifrågasätter man därmed den ekonomiska basen för alla leverantörer av expresstjänster.

(105) Om det ekonomiska ansvaret för den södra banan överförs till DHL skulle detta enligt företaget utgöra en oacceptabel nackdel på expresstjänstmarknaden, eftersom konkurrenterna enbart behöver betala standardavgifter för fraktflyg och inte behöver ta några investeringskostnader för start- och landningsbanor. DHL anser att flygplatsen har agerat som en privat investerare när avtalet undertecknades, eftersom start- och landningsavgifterna samt villkoren i hyresavtalet för rampen respektive tomträttsavtalet motsvarar marknadsvillkoren. Avtalets löptid och de fastställda skadeståndersättningarna är väl avvägda. De garantier som anges i ramavtalet är adekvata i förhållande till de ingångna riskerna och motsvarar också marknadsvillkoren. Garantiförklaringen måste fortfarande godkännas av kommissionen och har ännu inte trätt i kraft.

4.1.2 Stödet till DHL

(106) Enligt DHL innebär ramavtalet ingen form av förmånsbehandling för DHL, utan endast marknadsmässiga ekonomiska överväganden och villkor.

⁽²⁴⁾ KOM (2006) 819 slutlig.

4.1.2.1 Ramavtalsgarantiernas förenlighet med marknaden

- (107) DHL anser att kommissionens ifrågasättande av om en privat investerare skulle ha godtagit den skadeståndsskyldighet som fastställs i ramavtalet genomförs utan att det fås något som helst avseende vid att de berörda parterna tar helt olika ekonomiska risker.
- (108) För DHL innebär upprättandet av ett centralt transportnav på Leipzigs flygplats inte bara en investering på mer än 250 miljoner euro, utan också fullständigt ekonomiskt beroende av att tidsluckor för nattflygningar ska vara tillgängliga på lång sikt. Om dessa tidsluckor inte längre är tillgängliga, skulle det inte längre vara lika meningsfullt att göra en investering på 250 miljoner euro samtidigt som det skulle utgöra ett hinder för hela DHL:s internationella expressverksamhet, vilket skulle få oförutsebara konsekvenser. DHL anser att alla privata investerare som vill få en stor kund att investera i en etablering som innebära stora ekonomiska risker måste behandla dessa risker enligt "ge och ta"-principen om de vill vinna kunderna.
- (109) Efter flygplatsens beslut att bygga en andra start- och landningsbana (som togs utan tanke på DHL) är riskerna också betydligt mindre för flygplatsen än för DHL. Den ytterst ojämna fördelningen av de ekonomiska riskerna måste därför avspeglas i ansvarsbestämmelserna. Ett förbud eller en begränsning av nattflygningarna skulle innebära enorma skador för DHL, medan skadorna för flygplatsen skulle inskränkas till förluster i fråga om start- och landningsavgifter, vilket lätt kan kompenseras genom andra användare. De mycket höga investeringskostnaderna gör också att sannolikheten att DHL skulle välja att lämna flygplatsen är mycket liten. Objektivt sett är därför skadeståndsbestämmelsen i ramavtalet nödvändig och därmed också marknadsmässig.
- (110) Att det är nödvändigt för en expressleverantör att få en garanti för rätten att genomföra nattflygningar framgår också av det offentliggjorda avtalet mellan SAB (operatör för Lièges flygplats) och TNT om upprättandet av ett centralt transportnav för TNT:
- a) För en obegränsad tidsperiod reserveras start- och landningsbanorna på Lièges flygplats för 140 % av TNT:s verksamhetsvolym under en viss tidslucka mellan kl. 21 och 6 (punkt 32.1 i avtalet mellan SAB och TNT). Denna klausul är betydligt mer långtgående än ramavtalet i det aktuella fallet eftersom man här konstant utgår från en kapacitetsreserv på 40 %. Detta visar bara att det rent objektivt sett är nödvändigt att genom avtal ge permanenta garantier för de viktiga tidsluckorna för nattflygningar så att företaget kan säkra de höga investeringar som har gjorts.
- b) SAB och regionen Vallonien tar på sig obegränsat ansvar för alla skador, inklusive vinstminskningar, om

garantierna inte uppfylls under 20 år (punkt 8 c i avtalet mellan SAB och TNT).

- (111) DHL anser att den ojämna fördelningen av skaderisker kommer till uttryck i de olika bestämmelserna gällande skadeståndsskyldighetens omfattning och varaktighet: om garantierna inte uppfylls har TNT visserligen rätt till skadestånd från SAB under hela avtalets löptid, men skadeståndsanspråket gentemot SAB minskar under avtalets löptid; om TNT avslutar avtalet efter 10 år, reduceras rätten till ett enkelt belopp motsvarande årsgenomsnittet av landningsavgifterna (jfr punkt 10.3 c i avtalet mellan SAB och TNT).

4.1.2.2 Hyresavtalens förenlighet med marknaden

- (112) Vad gäller kommissionens kritik om att hyresnivåerna inte har anpassats till de fastighetspriser som tillämpas lokalt invänder DHL att hyresavtalet juridiskt sett inte utgör något vanligt hyresavtal. Leasingavtalets rättsform och karaktär gör att det inte följer de hyresnivåer som tillämpas lokalt, utan i stället fastställs utifrån räntan på uthyrarens kapitaltillskott. Det skulle därför inte vara adekvat om användarens avgifter justerades till de hyresnivåer som tillämpas lokalt och detta är inte heller något som förekommer i liknande hyresavtal.
- (113) Kommissionens kritik om att hyresavtalet resulterar i att flygplatsens handlingsutrymme begränsas när det gäller att finansiera investeringskostnader genom krediter eller eget kapital bygger enligt DHL på en feltolkning av hyresavtalet. Enligt avtalet är Leipzigs flygplats endast skyldig att begära in krediterbjudanden för att få en objektiv utgångspunkt för sin beräkning av användaravgifter, men behöver däremot inte ta några krediter. Flygplatsen är därför inte skyldig att utnyttja dessa erbjudanden, utan kan fritt välja finansiering.

- (114) Kommissionens överväganden gällande tomträttsavgälden grundar sig uppenbarligen på felaktig information om tomtarealens storlek i enlighet med punkt 1.5 i tomträttsavtalet. Arealen uppgår i själva verket till [...] m², och i stället för den förmodade hyran på [...] euro/m² gäller en hyra på [...] euro/m². Mot bakgrund av den korrekta arealen stämmer därför inte heller kommissionens antaganden om bristande proportionalitet mellan tomträttsavtalet och optionsavgifterna.

4.1.2.3 Flygplatsavgifternas förenlighet med marknaden

- (115) Kommissionens överväganden som grundas på de ökande kostnaderna för den södra banan kan inte godtas eftersom den södra banan har byggts för allmänheten och inte speciellt för att användas av DHL. Det enda som kan kontrolleras är därför flygplatsavgifterna. Jämfört med DHL:s andra europeiska transportnavsflygplatser – Bergamo (BGY), Bryssel (BRU), Köln (CGN) och

Nottingham (EMA) – ligger landningsavgifterna för Leipzigs flygplats (LEJ) i genomsnitt [...] % höger och för nattflygningar ligger flygplatsavgifterna [...] % över genomsnittet (jfr tabellerna nedan). I förhållande till de nuvarande landningsavgifterna i Vatry betalar DHL nära [...] gånger mer för landningarna i Leipzig. Dessutom måste alla användare på Leipzigs flygplats betala samma flygplatsavgifter. DHL drar därför slutsatsen att landningsavgifterna på Leipzigs flygplats är marknadsmässiga.

Tabell 6

Flygplatsavgifter för dagflygningar

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Ge- nom- snitt
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Genomsn. DHL-nav	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Den genomsnittliga avgiften beräknas på grundval av vilka flygplanstyper (A300, B757) som DHL använder.

Tabell 7

Flygplatsavgifter för nattflygningar

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Ge- nom- snitt
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Genomsn. DHL-nav	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

Den genomsnittliga avgiften beräknas på grundval av vilka flygplanstyper (A300, B757) som DHL använder.

4.2 Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)

- (116) MFAG, som äger Leipzigs flygplats, inleder sina synpunkter med att konstatera att företaget helt ställer sig bakom Tysklands uttalanden.

4.2.1 Stödet till flygplatsen

- (117) Flygplatsägaren anser att det faktum att företag lockas till flygplatsen också visar att flygplatsen kan hantera efterfrågan. Utbyggnaden av Leipzigs flygplats och dess integration i det regionala trafiknätet är av central betydelse för regionens tillväxt, något som också stöds av EU. Flygplatsen uppfyller också det Europaomfattande kravet att skapa flygplatsbyggnad för att gemenskapen ska kunna bibehålla sin konkurrensförmåga inom flygtransportsektorn.

4.3 ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (samarbetsorganisation för de tyska trafikflygplatserna)

4.3.1 Stödet till flygplatsen

- (118) Enligt denna organisation är Tyskland absolut beroende av att det finns fungerande trafikförbindelser till transportnaven runt om i världen. Allt större kapitalmängder finns bundna i flygfraktgodset och detta ökar betydelsen av kortare transporttider. Under de senaste tjugo åren har sektorn för tjänster över natten kunnat notera en dynamisk tillväxt – och detta är en trend som lär fortsätta med tanke på den fortsatta globaliseringen. I Tyskland saknas det emellertid kapacitet för etablering av stora flygfraktföretag, vilket är oroväckande för Europa i stort. Nattflygningsskapaciteten på de tre största flygtransportnaven i Frankfurt, München och Köln/Bonn utnyttjas nästan fullt ut, och situationen lär försämrats ytterligare när Frankfurts flygplats helt upphör med sina nattflygningar. Enligt samarbetsorganisationen måste det skapas ny kapacitet för att man ska kunna upprätthålla den ekonomiska konkurrenskraften på den globala marknaden. Utbyggnaden av Leipzigs flygplats tillgodoser detta behov, avlastar andra flygplatser och gör det möjligt för dem att koncentrera sig på passagerartrafik. Leipzigs flygplats är dessutom en stöttepelare för östra Tysklands ekonomiska utveckling. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen anser att det är absolut nödvändigt att bygga den nya södra banan på Leipzigs flygplats.

4.4 Staden Leipzig

4.4.1 Stödet till flygplatsen

- (119) Enligt staden Leipzig utgör regionen norr om Leipzig ett handels- och näringslivscentrum som är av avgörande betydelse för tre tyska delstaters internationella konkurrenskraft. Utbyggnaden av motorvägar och landsvägar, en höghastighetsjärnvägslinje och ett regionaltågssystem, men framför allt utvidgningen av Leipzigs flygplats, gör att detta logistiknav har alla förutsättningar att stå sig i den globala konkurrensen på längre sikt.

- (120) Enligt en studie som har utförts av Leipzigs stad, industri- och handelskammaren och godstrafikcentret kan centrala Tyskland och regionen Leipzig räkna med 100 000 nya arbetsplatser inom logistiksektorn.
- (121) Staden Leipzig anser att flygplatsens södra bana utgör avgörande offentlig infrastruktur som är av stor betydelse inte bara för DHL, utan också för många företag – i synnerhet med tanke på de ökade begränsningarna av nattflygningar på andra håll. DHL:s etablering i Leipzig anses också vara absolut nödvändig för att man ska kunna locka andra flygfraktföretag och utnyttja flygplatsens kapacitet.
- (122) Staden Leipzig förklarar också att den nya södra banan innebär att det skapas ett parallellbanesystem som gör att man kan hålla flygtrafiken borta från tätbebyggda områden. Staden Leipzig anser att utbyggnaden av Leipzigs flygplats inte hade varit möjlig utan offentliga medel. Samma sak gäller även för konkurrerande europeiska flygplatser.

4.5 Staden Schkeuditz

4.5.1 Stödet till flygplatsen

- (123) Schkeuditz påpekar att staden håller på att hamna i centrum för en betydande regionalutveckling. Schkeuditz ingår i en överregional utvecklingsaxel och har under de senaste tio åren kunnat utvecklas till ett centrum för ett modernt trafiksystem. Tack vare detta har staden haft en exceptionell ekonomisk tillväxt, inte minst för östtyska förhållanden. De goda förutsättningarna lokalt gör att man kan räkna med att den här positiva trenden håller i sig.
- (124) När det gäller den södra banan påpekar staden Schkeuditz att flygplatsen hade konstaterat redan den 19 juli 1991 att den dynamiska utvecklingen i regionen gjorde det nödvändigt att förnya den andra start- och landningsbanan.

4.6 IHK Leipzig

4.6.1 Stödet till flygplatsen

- (125) Industrie- und Handelskammer Leipzig (IHK Leipzig) anger att det är statens uppgift att tillhandahålla lämplig transportinfrastruktur, vilket ger staten oinskränkt kontroll över infrastrukturutvecklingen och samtidigt innebär att staten är skyldig att utföra denna kontroll i medborgarnas namn.
- (126) Sedan 1991 har det gjorts investeringar för att utveckla infrastrukturen och flygplatsens tekniska utrustning. Dessa åtgärder har kompletterats med ytterligare investeringar från de offentliga myndigheterna för att förbättra järnväg och vägar i flygplatsens kringliggande område. Den goda konnektiviteten mellan flygtrafik-, järnvägs- och väginfrastruktur har lett till att flygplatsen har

kunnat utvecklas till ett europeiskt nav för passagerar- och flygfraktrafik. Vad gäller funktion, modernitet och kapacitet lever flygplatsen upp till de senaste kraven som man kan ställa på ett logistikcentrum. Sedan 1993 har näringslivsaktörerna i centrala Tyskland framfört krav på att flygplatsen ska byggas ut.

- (127) Logistik har utvecklats till en separat tjänstesektor med en årlig tillväxt på ca 6 % och har stor potential för ytterligare tillväxt. EU-utvidgningen österut har lett till att regionen har kommit att hamna mitt i EES-området. Spektret av olika industrier i regionen innebär goda affärsmöjligheter för logistikleverantörerna. Den kemiska industrin med ca 25 000 anställda i centrala Tyskland efterfrågar framför allt tjänster inom järnvägs- och intermodaltransporter. Fordonsindustrin, som inklusive underleverantörer har ca 60 000 anställda i 450 olika företag, samt halvledarindustrin med ca 22 000 anställda efterfrågar däremot transporttjänster där tidsfaktorn är av avgörande betydelse.
- (128) Alla logistiksektorns större aktörer, som gärna etablerar sig i närheten av större transportnav, finns representerade i regionen och står för ca 160 000 arbetstillfällen. Detta motsvarar ungefär 6 % av hela regionens arbetsmarknad. Industri- och handelskammaren räknar med att utvecklingen av regionen till ett logistiknav innebär att det kommer att skapas ytterligare 100 000 arbetstillfällen fram till 2015. Detta motsvarar 10 % av hela regionens arbetsmarknad.

4.6.2 Stödet till DHL

- (129) Flygplatsen har inte bara lockat DHL, utan också en rad andra flygfrakt- och logistikföretag. Man kan därför inte säga att konkurrenterna har uteslutits från Leipzigs flygplats eller att DHL har fått en förmånsbehandling. Till de företag som är etablerade där hör SALIS (Natos gemensamma organisation för strategiska flygtransporter) och det ryska fraktföretaget Tesis, som har linjer till Kina. Ett annat interkontinentalt fraktföretag på flygplatsen är Jade Cargo International. Den 13 april 2007 färdigställdes flygplatsens World Cargo Center med en omlastningskapacitet på 200 000 ton gods per år. Därigenom har lokaliseringens profil som flygtransportnav befästs ytterligare.

4.7 IHK Halle-Dessau

4.7.1 Stödet till flygplatsen

- (130) Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (IHK Halle-Dessau) företräder fler än 52 000 företags ekonomisk-politiska intressen. Enligt IHK Halle-Dessau är det statens uppgift att tillhandahålla och finansiera sådan infrastruktur i Tyskland. Att denna princip gäller för den europeiska och tyska transportpolitiken avspeglas också genom investeringarna i det aktuella fallet.

(131) Enligt IHK Halle-Dessau gäller följande för flygplatsens utbyggnad:

- a) Den har som syfte att uppnå Sachsens och Sachsen-Anhalts regionala planeringsmål.
- b) Den har prövats och godkänts genom ett komplext offentligt förfarande och resultatet har fastställts genom Bundesverwaltungsgericht.
- c) Den förbättrar de lokala villkoren för industrin i regionen.
- d) Den leder till fler arbetstillfällen i en region som konstant utvecklas.
- e) Den ska även utnyttjas av den allmänna luftfarten.
- f) Den kan tillgodose den efterfrågan som finns på Leipzigs flygplats på längre sikt.

(132) År 1993 gav IHK Halle-Dessau och IHK Leipzig ut ett gemensamt ståndpunktsdokument gällande flygplatsen. De båda industri- och handelskamrarna argumenterade bl.a. för att det skulle byggas ett tvåbanesystem (där varje bana hade en längd på 3 600 m) i syfte att öka flygplatsens kapacitet.

(133) Efter återföreningen genomfördes statliga investeringar i transportinfrastrukturen, vilket i hög grad bidrog till regionens ekonomiska strukturomvandling. Kommissionen insåg att regionen – som till viss del fortfarande bestod av mål 1-områden – måste få stöd för att man skulle kunna övervinna regionens nackdelar. Tack vare omfattande privata och statliga investeringar, framför allt i infrastrukturprojekt, börjar regionen bli konkurrenskraftig internationellt.

(134) Men trots detta ligger arbetslösheten i regionen fortfarande dubbelt så högt som genomsnittet i gemenskapen. Detta visar att regionen fortfarande är i behov av offentliga investeringar, inte minst för att uppnå en bättre infrastruktur, för att ge ökad konkurrenskraft och attrahera företag. Endast på det viset kan regionen på ett ändamålsenligt sätt bidra till att målen i gemenskapens Lissabon-strategi uppnås.

4.7.2 Stödet till DHL

(135) IHK Halle-Dessau understryker att flygplatsens modernisering har varit en successiv, kontinuerlig process som inleddes i början av 1990-talet. Inom ramen för en tidsödande process har man varit tvungen att bedöma och godkänna varje steg offentligt. Den södra banan har planerats och byggts under dessa förutsättningar och det stämmer inte att bygget har genomförts enbart för DHL:s skull.

4.8 Ryanair

(136) Ryanair går inte närmare in på detaljerna i fallet, utan inskränker sig till kommentarer som är av mer "allmän" karaktär. Företaget förmodar t.ex. att kommissionen inte riktigt begriper sig på förhållandet lufttrafikföretag-flygplats eller den senaste händelseutvecklingen inom flygtrafiken och därför kan dra en rad felaktiga slutsatser. Ryanair befarar att kommissionen kommer att försöka befästa de felaktiga principerna från Charleroi-beslutet och 2005 års riktlinjer i ännu högre grad.

4.9 Panalpina

(137) Panalpina har haft dagliga fraktflygningar från Leipzig till Moskva i mer än tio år. Panalpina har för avsikt att etablera sitt flygfraktnav i Leipzig och hoppas kunna starta linjer till den indiska halvön och Fjärran Östern.

4.9.1 Stödet till flygplatsen

(138) Panalpina befarar att många av de större flygplatserna i Europa kommer att lägga all resterande kapacitet på passagerartrafik och uppskattar därför en flygplats som är mer inriktad på fraktverksamhet. Företaget påpekar också att Leipzigs flygplats visserligen ligger mitt i Europa, men ändå är tillräckligt långt österut för att flygtiderna till och från Asien ska reduceras. Flygplatsens 24/7-drift motsvarar en globaliserad godslogistikkedjas behov och är en av flygplatsens främsta fördelar.

(139) Panalpina lovordar beslutet att bygga ut Leipzig till en fraktflygplats och att tillhandahålla en infrastruktur som möjliggör omlastning av flygfrakt även framöver. Företaget är övertygat om att de infrastrukturer och tjänster som Leipzigs flygplats har att erbjuda kommer att resulterar i att ännu fler företag etablerar sig i Leipzigtrakten, och därmed bidrar till nya arbetstillfällen. Panalpina anser att företaget har samma tillgång till infra- och suprastruktur på Leipzigs flygplats som de andra marknadsaktörerna.

4.10 Jade Cargo International

4.10.1 Stödet till flygplatsen

(140) Med tanke på de växande kapacitetsproblemen är det absolut nödvändigt att skapa nya flygtransportnav. Eftersom en sådan infrastruktur omöjligt kan finansieras med privata medel uttrycker Jade Cargo International sin förvåning över att kommissionen ställer krav på att operatörsföretaget ska komma upp i en sådan avkastning som en privat investerare hade förväntat sig. Om den här infrastrukturen inte fanns, skulle det inte bara få negativa konsekvenser för östra Tyskland, utan för gemenskapen i stort.

- (141) Jade Cargo International anser att ett negativt beslut från kommissionen skulle utgöra ett hot både mot Leipzig-flygplatsens existens och mot företagets eget affärskoncept. Detta skulle också få negativa återverkningar på andra branscher. Eftersom utbyggnaden av flygplatsen inte utgör någon snedvridning av konkurrensen utan är av allmänt ekonomiskt intresse, förväntar sig Jade Cargo International ett positivt kommissionsbeslut.

4.10.2 Stödet till DHL

- (142) Jade Cargo International anser att den nya södra banan är till fördel för företagets egen verksamhet, och kan därför inte följa kommissionens argumentation om att bygget endast skulle gynna DHL. Denna tolkning är ännu mer obegriplig eftersom det är den tyska trafikledningen och inte flygplatsen som sköter tilldelningen av flygrättigheter.

4.11 Condor

4.11.1 Stödet till flygplatsen

- (143) Condor framhåller de goda intermodala anslutningarna. Företaget anser att det är mer ändamålsenligt att göra behovsbaserade investeringar i befintliga flygplatser som redan har konnektivitet (som Leipzig/Halle) än att investera i mindre flygplatser som saknar de nödvändiga förutsättningarna.

4.11.2 Stödet till DHL

- (144) Sett i ett konkurrenspolitiskt perspektiv har Condor inget att invända mot de investeringar som planeras för utbyggnaden av Leipzigs flygplats. Flygplatsens moderna tvåbanesystem kommer att vara tillgängligt för alla potentiella användare. Med tanke på efterfrågan krävs det en modern och effektiv infrastruktur.

4.12 Ruslan-Salis GmbH

4.12.1 Stödet till flygplatsen

- (145) Ruslan-Salis (ett flygfraktföretag) anser att det inte finns någon annan flygplats i Tyskland, framför allt inte i den östra delen av Tyskland, som lämpar sig för företagets verksamhet. Avgörande för företaget är att det finns "garanterad tillgång" och "garanterad tillgänglighet" till den transportkapacitet som krävs.
- (146) Utslagsgivande för beslutet att välja Leipzigs flygplats som lokaliseringssort hade varit faktorer som tvåbanesystemet, 24-timmarsdriften, den direkta järnvägs- och väganlutningen till varje viktig destinationsort i Central-europa samt den förnyade och förlängda södra banan.
- (147) Enligt Rusland-Salis hade den södra banan byggts för den allmänna offentligheten och var ingen "särskilt tillägnad

infrastruktur". Detta är nödvändigt och proportionerligt för att förhindra att det uppstår flaskhalsar i transportkapaciteten, främja luftfartssektorn och åstadkomma regionalekonomiska effekter för regionen Leipzig-Halle-Merseburg-Dessau.

4.1.2.2 Stödet till DHL

- (148) Ruslan-Salis delar inte kommissionens uppfattning att den södra banan och tillhörande ramp enbart används av DHL. Företaget instämmer inte heller i påståendet att finansiering, byggande och drift av landnings- och startbana i form av "särskilt tillägnad infrastruktur" utgjorde en kommersiell transaktion mellan infrastrukturens ägare och dess användare, som därmed måste prövas precis som vilken annan kommersiell transaktion som helst. Det stämmer inte heller att den förväntade flygtrafikökningen – vilket var det centrala argumentet för att utvidga flygplatsen – endast gällde DHL.

- (149) Ruslan-Salis använder den södra banan och all ny infrastruktur på samma sätt som DHL och de andra företagen. Ingen användare får någon förmånsbehandling. Byggandet av den södra banan är av allmänt intresse för alla flygfraktföretag på Leipzigs flygplats. Det finns inget som tyder på att infrastrukturen är särskilt tillägnad DHL eller att DHL får några privilegier.

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

4.1.3.1 Stödet till flygplatsen

- (150) Medlemmarna i BARIG är flygbolag som bedriver distributionsinriktad och operativ verksamhet i Tyskland. BARIG hävdar att kommissionen redan har framhållit den höga överbelastningen av de europeiska storflygplatserna. Detta gäller i synnerhet för flygtransportområdet, där klyftan mellan kapacitetsutbud och efterfrågan bara växer. I sitt meddelande "En handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser" gick kommissionen direkt ut och varnade för "kapacitetskrisen". Enligt BARIG skulle ett negativt beslut från kommissionens sida utgöra ett hot mot flygplatsens överlevnad.
- (151) BARIG anser att konceptet från 2005 års riktlinjer inte går att tillämpa på Leipzigs flygplats, eftersom det här rör sig om en utvidgning av en fraktflygplats, medan riktlinjerna enbart handlar om konkurrensen om passagerare.
- (152) För att kunna hantera de kommande årens efterfrågan på kapacitet måste infrastrukturen för flygfraktrafik utvidgas i tid. Om dessa investeringar inte finansieras med offentliga medel, skulle det inte vara möjligt att bygga eller utöka fraktflygplatser. Privata investerare skulle aldrig göra sådana investeringar.

4.14 Lufthansa AG

4.14.1 Stödet till flygplatsen

- (153) Lufthansa välkomnar de åtgärder som planeras för Leipzigs flygplats, inklusive nybyggandet av den södra banan. Projektet anses vara behovsanpassat och ekonomiskt hållbart. Lufthansa Cargo AG, som är ett dotterbolag till Deutsche Lufthansa AG, har för avsikt att bedriva omfattande flygfraktrafik från och till Leipzig. Vid sidan av Lufthansas transportnav Frankfurt och München är Leipzigs flygplats en attraktiv lokaliseringsort.
- (154) Lufthansa AG framhåller de ständigt växande marknadsvolymerna för flygfrakt och att tillväxtprognosen för Tyskland ligger på ca 5,3 procent. Detta förutsätter att de infrastrukturella förutsättningarna håller jämna steg med tillväxten. De planerade investeringarna i Leipzigs flygplats motsvarar flygfraktindustrins krav på omfattning, modern utformning och ytterligare expansionsmöjligheter.
- (155) Start- och landningsbanornas parallella sträckning gör det möjligt att optimera kapaciteten på ett sätt som företagsekonomiskt ändamålsenlig och samtidigt öka flygplatsens effektivitet. På medellång och lång sikt innebär det tillväxtpotentialer för alla infrastrukturanvändare.

4.15 ACD (Aircargo Club Deutschland)

4.15.1 Stödet till flygplatsen

- (156) ACD:s medlemmar har ledningsfunktioner inom flygtransportsektorn. Under de kommande åren räknar de med att sektorn kommer att växa ytterligare och befäror att flygplatsernas befintliga infrastruktur inte kommer att räcka.

4.15.2 Stödet till DHL

- (157) ACD kan inte se att Leipzigs flygplats skulle vara beroende av DHL, eftersom den ekonomiska utvecklingen i Leipzig/Dresden-regionen gör att det måste finnas en flygplats som fungerar.

4.16 BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)

4.16.1 Stödet till flygplatsen

- (158) BDF representerar de tyska linje-, charter- och lågprisflygbolagen och förordar i egenskap av detta en behovsba-

serad flygplatsinfrastruktur. Organisationen anser inte att det är riktigt rätt att vissa tyska flygplatser har bristande kapacitet, samtidigt som det på olika håll dyker upp nya småflygplatser, som visserligen får omfattande offentligt stöd, men måste slåss om passagerarna. När det gäller Leipzigs flygplats kommer stödet emellertid inte bara en enda användare till del.

- (159) BDF anser att statliga infrastrukturinvesteringar ska ge tydlig makroekonomisk nytta och lönsamhet på lång sikt – villkor som är uppfyllda i det aktuella fallet. Det finns en verklig efterfrågan på detta från kunderna, dvs. från passagerar- och i synnerhet fraktflygbolagen.

4.17 Cargolux

- (160) Cargolux använder Leipzigs flygplats som så kallad offline-station för sina interkontinentala fraktflyg av olika slag från Luxemburg. Cargolux har fraktvolymer från Leipzigs flygplats motsvarande en marknadsandel på 20,3 % av hela fraktvolymer som transporterades från denna flygplats 2006. Cargolux är enligt egen uppgift ett av de största flygfraktföretagen på Leipzigs flygplats och använder infrastrukturen i stor utsträckning. Företaget ser sig som direkt konkurrent till DHL.

4.17.1 Stödet till flygplatsen

- (161) Enligt Cargolux är det avgörande för flygfraktrafikens utveckling i Europa att infrastrukturen på de regionala flygplatserna förbättras (på grund av den uttömda kapaciteten på de stora passagerarflygplatserna). Eftersom det krävs så höga investeringar och avskrivningsperioderna är långa, kan dessa investeringar endast kan genomföras med offentliga medel. Cargolux välkomnar därför de offentliga initiativen och investeringarna i de regionala flygplatserna, eftersom detta gynnar sysselsättningen, den europeiska industrin, kunderna och den allmänna ordningen.

5. TYSKLANDS KOMMENTAR TILL SYNPKTERNA FRÅN TREDJE PART

- (162) I sin kommentar till synpunkterna från tredje part framförde Tyskland sina argument på nytt och påpekade att samtliga parter hade uttalat sig till förmån för flygplatsen och dess utbyggnad. Ingen part hade heller invänt mot avtalet med DHL.

6. BEDÖMNING AV STÖDET

6.1 Förekomst av stöd

(163) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget "är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".

(164) De kriterier som fastställs i artikel 87.1 är kumulativa. För att fastställa om de anmälda åtgärderna utgör ett statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ska det prövas om samtliga följande kriterier är uppfyllda. Det ekonomiska stödet

a) är ett statligt stöd eller ges med hjälp av statliga medel,

b) gynnar vissa företag eller viss produktion,

c) snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen,

d) påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.1 Förekomst av statligt stöd för flygplatsen – kapitaltillskott

(165) För att det ska kunna fastställas om de anmälda åtgärderna utgör ett statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget måste fyra villkor vara uppfyllda.

6.1.1.1 Ekonomisk verksamhet och begreppet företag

(166) Det måste prövas om Leipzigs flygplats utgör ett företag i enlighet med EG:s konkurrenslagstiftning.

(167) Inledningsvis ska det framhållas att begreppet företag i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras⁽²⁵⁾; ekonomisk verksamhet utgörs av all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en

viss marknad⁽²⁶⁾. Det som avgör om det förekommer ett statligt stöd är frågan om stödmottagaren bedriver ekonomisk verksamhet⁽²⁷⁾.

(168) Fram till helt nyligen utvecklades flygplatserna ofta utifrån rent territorialpolitiska överväganden eller i vissa fall militära behov. Verksamheten organiserades som en del av den offentliga förvaltningen och inte som ett affärsdrivande företag. Det förekom knappast heller någon konkurrens mellan flygplatserna och flygplatsoperatörerna. Med avregleringen av flygtrafikmarknaden ökade antalet flyglinjer som flög på fler flygplatser och därmed ökade konkurrensen mellan flygplatserna. Dessa omständigheter innebar att finansieringen av flygplatser och flygplatsinfrastruktur, som tidigare hade betraktats som ett offentligt uppdrag, i princip inte gav upphov till några betänkligheter vad gäller statligt stöd.

(169) Den här situationen har emellertid förändrats under de senaste åren. I vissa fall kan visserligen territorialpolitiska överväganden och förvaltningsstrukturer fortfarande ha viss betydelse, men många flygplatser har övergått från statlig styrning till regional förvaltning för att till viss del drivas som offentliga företag eller privata företag. Den privata sektorns intåg har normalt skett genom en privatisering eller genom en gradvis öppning för privat kapital. Under de senaste åren har riskkapitalbolag samt investerings- och pensionsfonder visat stort intresse för förvärv av flygplatser.

(170) EU:s flygplatser har därmed under de senaste åren genomgått grundläggande organisatoriska förändringar som inte enbart speglar de privata investerarnas aktiva intresse för flygplatserna, utan också myndigheternas förändrade inställning till att den privata sektorn deltar i deras utveckling. Denna utveckling har lett till en betydligt större diversifiering och komplexitet när det gäller de funktioner som flygplatserna fyller.

(171) Den senaste tidens förändringar har också lett till en förändring av de ekonomiska relationerna mellan flygplatserna. Medan flygplatserna tidigare mest förvaltades som infrastruktur som skulle säkerställa tillgänglighet och regional utveckling har under de senaste åren alltfler flygplatser också haft ekonomiska mål och konkurrerar med varandra om flygtrafiken.

(172) Flygplatsernas förändrade karaktär måste därför också avspeglas i den rättsliga bedömningen av flygplatsverksamhet utifrån lagstiftningen för statligt stöd. Man kan inte längre betrakta byggande och drift av flygplatser som ett uppdrag som ska utföras av en förvaltning som principiellt sett står utanför kontrollen av statligt stöd.

⁽²⁵⁾ Dom av den 18 juni 1998, mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851, punkt 36, dom av den 23 april 1991, mål C-41/90, Höfner och Elser, REG 1991, s. I-1979, punkt 21; dom av den 16 november 1995, mål C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances m.fl. mot Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, REG 1995, s. I-4013, punkt 14, dom av den 11 december 1997, mål C-55/96, Job Centre coop.arl., REG 1997, I-7119, punkt 21.

⁽²⁶⁾ Dom av den 16 december 1987 i mål 118/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2599, punkt 7; mål C-35/96, *ibid.*, punkt 36.

⁽²⁷⁾ Enligt EG-domstolens rättspraxis utgör all verksamhet som består i att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad ekonomisk verksamhet. Jfr mål C-35/96, *ibid.*, samt dom av den 12 september 2000, mål C-180/98-184/98, Pavlov m.fl., REG 2000, s. I-6451.

- (173) Vid sin bedömning av frågan om driften av en flygplats utgör en sådan verksamhet ansåg EG-domstolen i målet "Aéroports de Paris" att drift och utnyttjande av en flygplats, inklusive tillhandahållandet av flygplatstjänster till flygbolag och olika tjänsteleverantörer på en flygplats, utgör verksamhet av ekonomisk natur eftersom den "består i tillhandahållande av flygplatsanläggningar till flygbolag och olika tjänsteleverantörer, för vilket det utgår en avgift som förvaltaren ensidigt har bestämt" och om denna förvaltare är en offentlig inrättning "inte innefattar verksamhet som utgör myndighetsutövning och som därför är skild från verksamhet som innefattar sådan myndighetsutövning" ⁽²⁸⁾. Sålunda utövar den som driver flygplatsen i princip sådan ekonomisk verksamhet som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget och på vilken reglerna för statliga stöd ska tillämpas.
- (174) Med tanke på den kontinuerliga händelseutvecklingen inom denna sektor fastställde kommissionen i 2005 års riktlinjer att denna strategi skulle utvidgas till att omfatta alla typer av flygplatser, även mindre flygplatser (som den som behandlas i detta beslut). Mot bakgrund av den senaste tidens omvandling anser kommissionen att det inte längre är möjligt att från och med 2000 a priori utesluta tillämpningen av reglerna för statligt stöd på flygplatser.
- (175) Enligt "Aéroports de Paris"-domen gäller alltså att om en flygplats bedriver ekonomisk verksamhet så utgör den ett företag i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras, och följaktligen ska fördragets regler för statligt stöd tillämpas ⁽²⁹⁾.
- (176) På grundval av domstolens dom i detta mål, där det fastslås att drift och utnyttjande av en flygplats utgör ekonomisk verksamhet, har kommissionen dragit slutsatsen att reglerna för statligt stöd ska tillämpas på denna sektor från och med tidpunkten för denna dom. Det rör sig därmed inte om någon retroaktiv tillämpning av 2005 års riktlinjer, vilket Tyskland har hävdad, utan endast om domstolens klargörande (som ska tillämpas *ad vitam aeternam*) av det grundläggande stödbegreppet ⁽³⁰⁾.
- (177) Det ska här konstateras att infrastrukturen som är föremål för detta beslut kommer att drivas kommersiellt av flygplatsoperatören och att det därmed handlar om en kommersiellt utnyttjbar infrastruktur. Flygplatsoperatören kommer att ta ut avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen och ställer inte infrastrukturen till förfogande avgiftsfritt med hänsyn till det allmänna intresset.
- (178) Oavsett den rättsliga formen är dock inte all verksamhet som bedrivs av en flygplatsoperatör nödvändigtvis av ekonomisk natur. Det är nödvändigt att skilja dessa olika typer av verksamheter från varandra och att fastställa i vilken mån de är av ekonomisk natur eller ej ⁽³¹⁾.
- (179) Enligt domstolen är sådana verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning inte av ekonomisk natur, och de omfattas inte av reglerna för statliga stöd. Det rör sig om verksamheter som säkerhet, trafikledning, polis, tull osv. ⁽³²⁾. Finansieringen av dessa verksamheter ska begränsas till enbart en kompensation för de kostnader som verksamheterna i fråga medför, och den får inte beviljas för andra verksamheter av ekonomisk natur ⁽³³⁾.
- (180) Enligt kommissionens fasta praxis ⁽³²⁾ utgör finansiering av funktioner som hör till verksamhetsområdet för den allmänna säkerheten och ordningen eller tillhörande infrastruktur inte något statligt stöd. Därmed kan sådan infrastruktur som t.ex. krävs av säkerhetsskäl eller för kontroll och övervakning av flygtrafiken finansieras med offentliga medel ⁽³⁴⁾.
- (181) I det aktuella fallet ska flygplatsens löpande förluster och infrastrukturinvesteringar finansieras genom offentliga aktieägare och långfristiga lån. Med den södra banans utbyggnad och nya sträckning bör flygplatsen befästa sin ställning på flygfraktmarknaden. Därmed kan vissa investeringar komma att falla inom det offentliga verksamhetsområdet. De investeringar som enligt Tyskland faller inom det offentliga verksamhetsområdet behandlas under skäl 58 och följande skäl.
- (182) Efter en granskning av de siffror som Tyskland har inkommit med när det gäller investerings- och driftskostnaderna för den södra banan kan det konstateras att vissa kostnader i det aktuella fallet ligger inom det offentliga verksamhetsområdet. Dessa kostnader gäller säkerhets- och polisfunktioner, åtgärder som rör brandskydd och allmän säkerhet, driftssäkerhet, den tyska vädertjänsten och den tyska trafikledningen. För vissa statliga åtgärder är det också möjligt att ta ut avgifter av flygplatsens avgifter.

⁽²⁸⁾ Mål Aéroports de Paris, ibid, punkt 121 med ytterligare hänvisningar.
⁽²⁹⁾ Dom av den 17 februari 1993, de förenade målen C-159/91 och C-160/91, Poucet mot AGV och Pistre mot Cancava, REG 1993, s. I-637.

⁽³⁰⁾ Se förstainstansrättens dom av den 12 februari 2008 i mål T-289/03, BUPA mot kommissionen, ännu inte offentliggjord, punkt 157–160.

⁽³¹⁾ Dom av den 19 januari 1994, mål C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH mot Eurocontrol, REG 1994, s. I-43.

⁽³²⁾ Kommissionens beslut av den 19 mars 2003, N 309/02, Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001.

⁽³³⁾ Dom av den 18 mars 1998, mål C-343/95, Diego Cali & Figli gegen Servizi Ecologici Porto di Genova, REG 1997, s. I-1547. Kommissionens beslut av den 19 mars 2003, N 309/02. Kommissionens beslut av den 16 oktober 2002, N 438/02, Stöd till hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter.

⁽³⁴⁾ Kommissionens beslut av den 19 mars 2003, N 309/02, Luftfartsskydd – Ersättning för kostnader till följd av attentaten av den 11 september 2001.

(183) Så länge som alltså dessa faller inom det offentliga verksamhetsområdet, så som beskrivs under föregående punkt, får de ifrågasatta kostnaderna inte betraktas som statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget. Även om kommissionen skulle godta Tysklands argumentation – att kostnaderna inte på något sätt utgör statligt stöd – påverkar detta inte i sig den slutliga bedömningen av det aktuella fallet. Även om dessa kostnader skulle utgöra statligt stöd, rör det sig om ett tillåtet stöd (se skäl 254 och följande skäl). Det är därför inte nödvändigt att komma fram till en slutlig bedömning av denna fråga.

6.1.1.2 Statliga medel och möjlighet till tillskrivning

(184) Som EG-domstolen har fastställt⁽³⁵⁾ kan åtgärder i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget kvalificeras som statligt stöd om de indirekt eller direkt finansieras med statliga medel och kan tillskrivas staten.

(185) I det aktuella fallet har staten hela tiden haft en direkt eller indirekt kontroll över de ifrågasatta medlen. Leipzigs flygplats har finansierat utvidgningen genom kapitaltillskott från offentliga aktieägare och fått långfristiga lån från sitt moderbolag MFAG, som uteslutande är ett offentligt bolag.

(186) Besluten att bevilja dessa statliga medel har tillskrivits offentliga myndigheter: Styrelsen för MFAG, som är ett offentligt bolag, har förklarat att det skulle gå att få ihop tillräckligt med eget kapital för att finansiera utbyggnaden av flygplatsen. Styrelseledamöterna i MFAG är till övervägande del representanter från offentliga myndigheter (t.ex. finansministrar på delstatsnivå, borgmästare osv.).

6.1.1.3 Ekonomisk fördel

(187) Tack vare de kapitaltillskott och lån från aktieägarna som nämns under skäl 185 reduceras investeringskostnaderna som flygplatsoperatören normalt skulle ha behövt bära, vilket ger flygplatsen en fördel.

(188) Om det går att visa att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi ska kunna tillämpas i det här fallet, skulle det kunna hävdas att de kapitaltillskott som har beviljats Leipzigs flygplats inte utgör något statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget.

(189) I det avseendet fastslog domstolen i sin dom i målet *Marine Stardust* "att kapital som staten direkt eller indirekt ställer till ett företags förfogande under omständigheter som motsvarar normala marknadsvillkor inte kan betecknas som statligt stöd"⁽³⁶⁾.

⁽³⁵⁾ Se kommissionens beslut av den 7 mars 2007, N 620/06 om inrättandet av Memmingens regionala flygplats – Tyskland (EUT C 135, 19.6.2007, s. 8).

⁽³⁶⁾ Se dom av den 16 maj 2002, mål C-482/99, *Frankrike/kommissionen (Stardust Marine)*, REG 2002, s. I-4397.

(190) Det måste alltså prövas om aktieägarna för Leipzigs flygplats har agerat som privata investerare vid finansieringen av flygplatsens utbyggnad. Det ska också prövas om en privat investerare som bedriver verksamhet under normala marknadsvillkor under liknande omständigheter skulle ha accepterat samma eller liknande affärsvillkor för den nya sträckningen av den södra banan som MFAG.

(191) Här gäller det att beakta följande: "Den privata investerarens uppträdande, vilket ska jämföras med en offentlig investerarens uppträdande med ekonomisk-politiska målsättningar, motsvaras i detta avseende inte nödvändigtvis av en genomsnittlig investerarens uppträdande som placerar kapital för att förränta det på mer eller mindre lång sikt, men ska åtminstone kunna likställas med ett privat holdingbolag eller en koncern som har en strukturpolitik, allomfattande eller sektoriell, som låter sig styras av mer långsiktiga utsikter vad gäller lönsamheten."⁽³⁷⁾

(192) I det aktuella fallet, som handlar om investeringar i den nya södra banan, ifrågasätter Tyskland uppenbarligen om principen om en privat investerare i en marknadsekonomi kan tillämpas. Tyskland hävdar att denna princip inte är tillämplig på transportinfrastrukturer, eftersom det här inte finns några jämförbara privata investerare. Enligt Tyskland har privata investerare inget intresse i flygplatser och särskilt inte om det krävs omfattande utbyggnadsarbeten.

(193) Detta synsätt kan inte godtas. Man kan inte utesluta att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi kan tillämpas bara för att den privata sektorn inte är involverad i finansieringen av flygplatsinfrastrukturer⁽³⁸⁾. En ekonomiskt svår situation fräntar inte den offentliga investeraren från att handla lika försiktigt som en privat investerare skulle ha gjort i samma situation.

(194) I sin *Stardust Marine*-dom konstaterade domstolen "att det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det ska bedömas huruvida staten har agerat som en försiktig investerare i en marknadsekonomi i syfte att fastställa om dess agerande var ekonomiskt förnuftigt. All bedömning som grundar sig på senare förhållanden skall undvikas"⁽³⁹⁾.

⁽³⁷⁾ *Domen Stardust Marine*, punkt 69.

⁽³⁸⁾ Dom av den 21 mars 1991, mål C-305/89, *Italien mot kommissionen (Alfa Romeo)*, REG 1991, S. I-1603, punkt 20 [ö.a. ej officiell översättning].

⁽³⁹⁾ Vilket ändå inte stämmer, se t.ex. byggandet av den privatägda flygplatsen i Ciudad Real i Spanien.

- (195) Det avgörande är tidpunkten då investeringsbeslutet fattades. Tillämpligheten för principen om en privat investerare i en marknadsekonomi fastställs inte genom 2005 års riktlinjer, utan genom utvecklingen av domstolens fasta rättspraxis och kommissionens beslut ⁽⁴⁰⁾.
- (196) När det gäller tillämpligheten för principen om en privat investerare i en marknadsekonomi måste kommissionen därför sätta sig in i den ifrågasatta offentliga myndighetens situation vid tidpunkten för investeringsbeslutet, och detta gäller oberoende av Tysklands ståndpunkt.
- (197) När Leipzigs flygplats beslöt inleda byggarbetena för den södra banan i november 2004, hade DHL ännu inte ingått något rättsligt bindande åtagande i fråga om att flytta sitt flygtransportnav till Leipzigs flygplats. Nedan genomförs en konservativ lönsamhetsbedömning med en jämförelse mellan "status quo" och "utbyggnad utan DHL", medan alternativet "utbyggnad med DHL" inte beaktas.
- (198) Tyskland anser att Leipzigs flygplats har agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi. Argumentet är att den södra banans nya sträckning har bidragit till att minska förlusterna för Leipzigs flygplats och att investeringarna gör det möjligt att på medellång eller lång sikt uppnå lönsamhet.
- (199) Tyskland måste kunna styrka att de offentliga myndigheterna har agerat på ett sätt som är godtagbart för en privat investerare. Enligt den information som kommissionen har att tillgå är det inte möjligt att entydigt fastställa om den södra banans nya sträckning har varit den ekonomiskt mest fördelaktiga lösningen.
- (200) En investerares agerande i en marknadsekonomi styrs av lönsamhetsperspektiv ⁽⁴¹⁾. Principen om en privat investerare i en marknadsekonomi anses i regel kunna tillämpas när företagets struktur och framtidsutsikter gör att det inom en lämplig tidsperiod kan förvänta sig en avkastning i form av utdelning eller kapitaltillväxt som ligger på en normal nivå i förhållande till ett jämförbart privat företag.
- (201) Det spelar här ingen roll om detta skulle ha några positiva konsekvenser på ekonomin i den region där flygplatsen ligger, eftersom kommissionen vid sin bedömning av om åtgärden utgör ett statligt stöd prövar om "en privat investerare under liknande förhållanden och på grundval av en förväntad lönsamhet, utan sociala eller regionalpolitiska överväganden, skulle ha skjutit till samma kapital" ⁽⁴²⁾.
- (202) Redan i sitt Charleroi-beslut konstaterade kommissionen följande: "Man kan inte anse att åtaganden som en flygplatsförvaltare har gjort, och som inte kan bevisas leda till att flygplatsverksamheten i sig genererar tillräckliga vinster inom en rimlig tid, är förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Det säger sig självt att eventuella positiva återverkningar på ekonomin i den region som flygplatsen ligger i inte på något sätt kan inverka på denna bedömning, som bara syftar till att avgöra huruvida åtgärden har inslag av statligt stöd." ⁽⁴³⁾.
- (203) I sina domar i målen C-234/84 och C-303/88 konstaterade domstolen att "en privat aktieägare rimligtvis [kan] skjuta till det kapital som behövs för att säkerställa ett företags överlevnad när det befinner sig i övergående svårigheter men som, i förekommande fall efter en omstrukturering, är i stånd att åter bli lönsamt" ⁽⁴⁴⁾. Domstolen fastslår däremot följande: "När emellertid kapitaltillskott från en offentlig investerare sker utan några som helst utsikter till vinst, ens på lång sikt, ska sådana tillskott anses vara stöd ..." ⁽⁴⁵⁾.
- (204) Tyskland har presenterat en affärsplan för utbyggnaden av den södra start- och landningsbanan. På grundval av intäkt- och kostnadsuppgifter från denna plan är det möjligt att pröva om Leipzigs flygplats har agerat som en privat investerare vad gäller finansiering, byggande och drift av den södra start- och landningsbanan.
- (205) Tyskland har presenterat affärsplaner för tre olika scenarier:
- "Utbyggnad med DHL": Den södra banan byggs om och DHL flyttar till Leipzigs flygplats.
 - "Status quo": Den södra banan byggs varken om eller får någon ny sträckning.
 - "Utbyggnad utan DHL": Den södra banan byggs om och DHL flyttar inte till Leipzigs flygplats.
- (206) Affärsplanerna grundas på följande antaganden, kostnader och intäkter, vilka har presenterats av Tyskland för tidsperioden 2006–2042. För perioden efter 2042 anges inget slutligt värde (se även skäl 236 och följande).
- (207) Som konstateras i skäl 197 tas scenariot "utbyggnad med DHL" inte med i bedömningen av om investeringarna är förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi.

⁽⁴⁰⁾ Domen Stardust Marine, punkt 71.

⁽⁴¹⁾ Se redogörelserna i skäl 166–180.

⁽⁴²⁾ Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000, mål T-296/97, Alitalia mot kommissionen, REG 2000, s. II-3871, punkt 84; mål C-305/89, ibid, punkt 20.

⁽⁴³⁾ Jfr 2005 års riktlinjer, punkt 46.

⁽⁴⁴⁾ Kommissionens beslut av den 12 februari 2004, C 516/04, punkt 169.

⁽⁴⁵⁾ Dom av den 10 juli 1986, mål C-234/84, Belgien mot kommissionen, REG 1986, s. 2263, punkt 15, och dom av den 21 mars 1991, mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433, punkt 21.

(208) Prognoserna för omsättningsutvecklingen med scenariot "utbyggnad utan DHL" grundar sig framför allt på följande båda antaganden: Investeraren utgår från att nattflygningsbegränsningarna på flygplatsen Frankfurt am Main och den bristande kapaciteten på andra flygplatser kommer att leda till en flyttning år 2012 och därmed till ytterligare tillväxtökningar mellan 2013 och 2018. Utvidgningsplanerna anses vara nödvändiga för att ge tillräcklig kapacitet inför den förväntade ökningen av flygfrakten. Som anledning till investeringen anges visserligen den ökade efterfrågan på fraktflygstjänster från Leipzigs flygplats, men detta har inte underbyggts med någon motsvarande kostnads-nyttanalys.

(209) Vid tidpunkten då beslutet fattades om att bygga den nya södra banan förelåg det en risk för överkapacitet. De kostnader som uppstår till följd av eventuell överkapacitet (t.ex. utan DHL) kan inte kompenseras. Enligt de beräkningar som har presenterats har uppenbarligen denna risk inte beaktats.

(210) I nedanstående tabell ⁽⁴⁶⁾ sammanfattas kassaflödesberäkningarna för de båda scenarierna "status quo" och "utbyggnad utan DHL". Dessa beräkningar bygger på de affärsplaner som Tyskland har presenterat, där man bl.a. utgår från att flygfrakten kommer att få en tillväxttakt på minst tre procent.

Tabell 8

Beräkningar av kassaflödet

(miljoner EUR)			
Kassaflödesberäkningar (*)	(A) Flygplats Status Quo	(B) Flygplats Utbyggnad utan DHL	(C) = (B) – (A) Södra banan utan DHL
(1) EBITDA (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA säkerhetsåtgärder	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006–2042) korri- gerat (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) Investeringskost- nader (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(5) Investeringskost- nader säkerhetsåtgärder (2006–2042)	[...]	[...]	[...]
(6) Investeringskost- nader 2005	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Mål C-303/88, ibid, punkt 22.

(miljoner EUR)			
Kassaflödesberäkningar (*)	(A) Flygplats Status Quo	(B) Flygplats Utbyggnad utan DHL	(C) = (B) – (A) Södra banan utan DHL
(7) Kassaflöde 2005– 2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(*) Alla värden är diskonterade till 2005; diskonto = 6,5 %.

(211) Först och främst ska det konstateras att kommissionen har beaktat samtliga investerings- och driftskostnader som har beräknats för säkerhetsåtgärder i kassaflödesberäkningarna. Som har förklarats i skäl 180–183 kan vissa av dessa uppgifter (både drifts- och investeringskostnader) eventuellt falla inom det offentliga verksamhetsområdet.

(212) Oberoende av detta är kassaflödet för flygplatsen totalt sett ungefär [negativt kassaflöde] euro under perioden 2005–2042. Därför kan man inte utgå från att en investerare i en marknadsekonomi skulle ha varit beredd att investera i byggandet av start- och landningsbanan.

(213) Beräkningarna visar att kassaflödet för scenario B ligger ca [100–200] miljoner euro under scenario A. Byggandet av den södra banan leder till en effektiv minskning av det kassaflöde som finns tillgängligt för att finansiera de befintliga inrättningarna.

(214) Eftersom flygplatsen fortfarande måste finansiera de befintliga anläggningstillgångarna till ett värde av ca 642 miljoner euro (bokfört värde 2005), kommer flygplatsen inte att uppnå de EBITDA som krävs för att kunna refinansiera de befintliga anläggningstillgångarna fullt ut vid scenario B. På grundval av föreliggande kassaflödesberäkningar kan man inte utgå från att driften av Leipzigs flygplats kommer att uppnå lönsamhet framöver. Vid scenario B kan man därför inte utgå från att en privat investerare skulle ha tagit på sig att bygga den södra banan.

(215) Av detta kan man dra slutsatsen att de offentliga myndigheterna inte har några välgrundade förväntningar på lönsamhet för de planerade investeringarna, och även om de har för avsikt att göra flygplatsen mer attraktiv för användarna och därmed skapa en bättre ekonomi, låter de sig inte styras av mer långsiktiga utsikter vad gäller lönsamheten ⁽⁴⁷⁾. Syftet med den offentliga finansieringen är snarare regional utveckling, regionens tillgänglighet, skapandet av nya arbetstillfällen och miljöskydd (dvs. bullerreducering), vilket Tyskland också uttryckligen har angett.

⁽⁴⁷⁾ Skillnaderna mellan kassaflödesberäkningarna i detta beslut och beslutet om att inleda granskningsförfarandet kan förklaras på följande sätt: I beslutet om att inleda förfarandet diskonteras intäkter och kostnader till 2006 års nivå, medan de föreliggande beräkningarna har baserats på 2005 som referensår, eftersom beslutet om att bygga den nya start- och landningsbanan togs i november 2004 och byggarbetet inleddes i början av 2005. Av Tysklands synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet har kommissionen kunnat utläsa att det 2005 förekommer ytterligare investeringskostnader till ett värde av [...] euro, vilket ökar kassaflödesförklaringarna ytterligare. Dessa investeringskostnader har ingår i beräkningen.

(216) Av detta kan man dra slutsatsen att inte ens en privat investerare som bedriver sin verksamhet inom ramen för en grupp i ett större ekonomiskt sammanhang hade kunnat utgå från att det investerade kapitalet under normala marknadsförhållanden skulle ge acceptabel avkastning ens på lång sikt.

(217) Under dessa omständigheter är det befogat att anta att även en privat investerare som följer en omfattande långsiktig strategi och som inte är inriktad på kortsiktiga vinster inte skulle ha genomfört de ifrågasatta kapitaltillskotten under normala marknadsvillkor.

(218) Utan att det påverkar de argument och slutsatser som redan har nämnts ska det påpekas att det diskonto på 6,5 % som Tyskland har tillämpat i sina beräkningar (se punkt 117) utgår från en mycket låg riskpremie på ca 3,25 %, som bygger på en betafaktor på 0,65. En betafaktor på 0,65 innebär att om det totala marknadsvärdet minskar så minskar investeringsvärdet med 0,65 %, vilket ger en volatilitet för investeringen som ligger under den totala kapitalmarknaden och därmed innebär en lägre risk.

(219) Här ska det konstateras att man i vissa fackkretsar utgår från en betafaktor mellan 0,81 och 1,26 på grundval av statistiska data för luft- och rymdfartsutvecklingen i Europa⁽⁴⁸⁾. Dessa betafaktorer beräknas för internationella flygplatser (framför allt flygtransportnav) som har god tillgång till kapitalmarknaderna eftersom de är börsnoterade. Enligt kommissionen bör investeringar i mindre flygplatser, som här, innebära en högre risk på grund av deras storlek. I det aktuella fallet är flygplatsen offentligägad har endast under vissa villkor tillgång till kapitalmarknaden. Flygplatsen är också beroende av stöd från de offentliga aktieägarna. Kommissionen anser därför att Tyskland inte bara borde ha använt en högre betafaktor i sin beräkning, utan dessutom en s.k. illikviditetspremie, vilket inte har gjorts. I annat fall skulle räntesatserna ha varit högre och kassaflödets nettokontantvärde lägre.

6.1.1.4 Specificitet

(220) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ska en åtgärd anses som statligt stöd när vissa företag eller viss produktion gynnas. Här gäller det att fastställa att de ifrågasatta fördelarna endast har beviljats Leipzigs flygplats. De offentliga medlen går till ett enskilt projekt. De offentliga kapitaltillskotten har inte beviljats någon konkurrerande flygplats. Därmed rör det sig om en selektiv åtgärd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

⁽⁴⁸⁾ Mål C-305/89, Italien mot kommissionen (Alfa Romeo), ibid, punkt 20.
Se Damodaran Online, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

6.1.1.5 Snedvridning av konkurrensen och påverkan av handeln

(221) Om stödet från en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrenter i handeln mellan medlemsstaterna, måste deras konkurrensförmåga anses ha påverkats negativt av stödet. Enligt fast rättspraxis⁽⁴⁹⁾ räcker det att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på konkurrensutsatta marknader för att det ska vara en konkurrenssnedvridande åtgärd.

(222) Som redan har fastställts under skäl 166 och följande skäl utgör drift av en flygplats en ekonomisk verksamhet. Konkurrens föreligger inte bara mellan flygbolag, utan även mellan flygplatser. I det aktuella fallet rör det sig bl.a. om företag som kan erbjuda de investeringar som krävs för att kunna utvecklas till ett flygtransportnav för flygfraktrafik.

(223) Varje ekonomisk fördel som flygplatsen Leipzig/Halle får genom finansieringen av den södra banan kommer att stärka dess ställning gentemot konkurrenterna på den europeiska marknaden för flygplatstjänster. Därmed riskerar den offentliga finansiering som nu är uppe till prövning att snedvrیدا konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.1.6 Slutsats

(224) Den offentliga finansieringen av utbyggnaden av den södra banan på flygplatsen Leipzig-Halle utgör därför ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

6.1.2 Förekomst av statligt stöd för DHL – ramavtal och garantiförklaring

(225) Som anges i beslutet om att inleda förfarandet (skäl 42–46) anser kommissionen att de åtgärder som nu är uppe till prövning finansieras med statliga medel och kan komma att snedvrیدا konkurrensen.

6.1.2.1 Överföring av statliga medel

(226) Stödbegreppet omfattar varje förmån som direkt eller indirekt finansieras med statliga medel och som beviljas av staten själv eller av organ som har fått befogenheter av staten.

⁽⁴⁹⁾ Förstainstansrättens dom av den 30 april 1998, mål T-214/95, Vlaams Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717.

(227) Det är uppenbart att ramavtalet och garantiförklaringen finansieras med offentliga medel och att besluten om beviljande av dessa statliga medel kan tillskrivas offentliga myndigheter: MFAG:s styrelse godkände ramavtalets ingående den 3 juni 2004. Styrelseledamöterna i MFAG är till övervägande del representanter från offentliga myndigheter (t.ex. finansministrar från Sachsen och Sachsen-Anhalt samt borgmästare från Leipzig, Dresden och Halle). Garantiförklaringen undertecknades den 21 december 2005 av delstaten Sachsens finansminister.

6.1.2.2 Snedvridning av konkurrensen och påverkan av handeln

(228) Åtgärderna har förutsättningar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna negativt i så måtto att de gynnar DHL och Leipzigs flygplats selektivt.

(229) Expressverksamheten är utan tvekan en marknad där företag från olika medlemsstater konkurrerar med varandra. Varje ekonomisk fördel som DHL får genom dessa statliga åtgärder kommer att stärka företagets ställning gentemot konkurrenterna på den europeiska expressfraktmarknaden.

(230) Eftersom de bedömningar som har lagts fram i skäl 42–46 i beslutet om att inleda förfarandet inte har bestridits av vare sig Tyskland eller de berörda parterna, kommer följande diskussion att inriktas på i vilken omfattning som ramavtalet och garantiförklaringen gynnar DHL.

6.1.2.3 Ekonomisk fördel för DHL till följd av ramavtalet

(231) För varje tillhandahållen tjänst – garantier, uthyrning och flygplatstjänster – måste det prövas om det i ramavtalet fastställs en lämplig ersättning som en privat investerare skulle ha accepterat.

i) **Obegränsade garantier**

(232) I ramavtalet fastställs inga uttryckliga premiebetalningar för de garantier som ges. Den enda möjliga intäktskällan för flygplatsen är genom ytterligare kassaflöde till följd av byggandet och driften av den södra banan. Därför måste man först beräkna hur stort ytterligare kassaflöde som den södra banan genererar. Därefter ska det prövas om detta ytterligare kassaflöde utgör en tillräcklig ersättning för garantier som ges.

(233) För en privat investerare skulle beslutet om att ingå ramavtalet ha tagits samtidigt med beslutet om utbyggnaden av den södra banan, och referensdatum för det privata investerartestet måste därför vara november 2004, dvs. innan byggarbetena inleddes. Som anges under

skäl 215 och följande skäl anser kommissionen att en privat investerare inte med avsikt skulle ha försvagat sin förhandlingsposition genom att investera i den södra banan utan att dessförinnan ingå ett motsvarande nyttjandavtal. Kassaflödesberäkningarna visar entydigt att den södra banan inte skulle ha varit något hållbart affärsalternativ utan DHL:s etablering på Leipzigs flygplats, eftersom det då skulle ha uppstått en ytterligare kassaflödesförlust på ca [...] euro (se bilagan, kolumn 5). Flygplatsen agerade därför inte som en privat investerare, eftersom den nya södra banan byggdes först och ramavtalet slöts först efter detta. Scenariot ”utbyggnad utan DHL” kunde endast genomföras med ett omfattande stöd. Det lämpar sig därför inte som referensscenario för det privata investerartestet.

(234) För att beräkna det ytterligare kassaflöde som uppstår genom byggandet av den södra banan får man därför använda sig av den metod som tillämpades i beslutet om att inleda förfarandet och fastställa differensen i kassaflödesvärden mellan utbyggnadsvarianten med DHL och status-quo-scenariot (endast drift med den befintliga norra start- och landningsbanan).

(235) Beräkningen startar år 2005 då de första investeringarna på [...] euro gjordes i den södra banan, investeringar som kommissionen för övrigt inte fick kännedom om förrän efter beslutet om att inleda förfarandet.

(236) Kassaflödesberäkningen sträcker sig inte längre än till år 2042 och omfattar inte de slutliga värden som har angetts av Tyskland, eftersom Tyskland i tidigare synpunkter⁽⁵⁰⁾ har fastställt att nyttjandetiden för en start- och landningsbana uppgår till ca 30 år. En privat investerare skulle inte heller vara beredd att finansiera den södra banan, om detta inte kunde ge en adekvat avkastning under de första 37 driftåren (2005–2042). Därför beaktas endast denna tidsperiod i kassaflödesanalysen när det ska bedömas i vilken omfattning som investeringen påverkar flygplatsens avkastningsförmåga.

(237) De föreslagna slutliga värdena beaktas inte heller eftersom de inte är trovärdiga. En årlig tillväxt på 3 % förutsätter nämligen att intäkterna ökar obegränsat. Men en sådan beräkning är orealistisk, eftersom start- och landningsbanorna endast har begränsad kapacitet och intäkterna inte kan öka i det oändliga. I Tysklands beräkningar för utbyggnadsvarianten med DHL leder detta exempelvis till det paradoxala resultatet, att det diskonterade slutliga värdet är fem gånger så högt som flygplatsens diskonterade kassaflöde för tidsperioden 2005–2042⁽⁵¹⁾.

(238) Som behandlas mer ingående i bilagan visar beräkningarna av det diskonterade ytterligare kassaflödet för den södra banan att intäktsutfallet för 2005 skulle ligga [...] euro lägre än investeringskostnaderna under perioden 2005–2042 (se bilagan, kolumn 4).

⁽⁵⁰⁾ Tysklands synpunkter av den 21 juli 2006, s. 12.

⁽⁵¹⁾ Se beräkningarna som har presenterats av Tyskland (skäl 88).

- (239) Flygplatsen skulle därför inte kunna täcka några riskkostnader med hjälp av kassaflödet för den södra banan. Riskförsäkringar skulle endast vara gängse affärspraxis om projektet var lönsamt och flygplatsen kunde refinansiera risken, vilket inte är fallet.
- (240) Genom att överta obegränsade garantier för flygplatsdriften efter det att DHL:s transportnav har byggts (avsnitt 8 och 9 i ramavtalet) tar flygplatsen på sig risker som ligger utanför dess kontroll. Som behandlas mer ingående under skäl 17–19 i beslutet om att inleda förfarandet kan flygplatsen varken kontrollera DHL:s privilegierade tillträde till den södra banan (för detta ansvarar trafikledningen) eller införandet av begränsningar vad gäller nattflygningar (vilket är myndigheternas ansvarsområde).
- (241) Enligt Tysklands beräkningar resulterar risken för ett nattflygningsförbud i kostnader på ca [...] euro för flygplatsen. Detta leder till en ökad kassaflödesförlust på [...] euro (se bilagan, kolumn 4). Även om det är uppenbart att flygplatsen inte kan finansiera riskkostnaderna med egna medel, ska det ändå påpekas att dessa [...] euro endast kan betraktas som ett lägsta belopp. Vid sidan av de andra beräkningsfelen går Tyskland inte in på att flygplatsen skulle gå i konkurs om den tvingades ersätta DHL med [...] euro eller [...] euro för att företaget måste flytta till en annan flygplats på grund av ett nattflygningsförbud. I Tysklands beräkningar beaktas inte heller de andra säkrade riskerna (t.ex. tillträdet till den södra banan, som kontrolleras av trafikledningen).
- (242) Slutligen ska det understrykas att beräkningarna skulle uppvisa ett kassaflödesunderskott även om man godtar Tysklands argument om att utgifter som rör säkerheten motsvarande ett belopp av [...] euro faller inom det offentliga verksamhetsområdet och därmed inte ska ingå i flygplatsens kostnader⁽⁵²⁾. Även med detta scenario skulle det föreligga ett betydande underskott på [...] euro (se bilagan, kolumn 4).
- (243) Enbart dessa beräkningar visar att en privat investerare inte skulle ha övertagit en sådana obegränsad garanti, men kommissionen skulle vilja tillägga att en mer ingående prövning skulle ha lett till ännu högre förluster. Som Tyskland har påpekat räknade den brittiska tillsynsmyndigheten med kapitalkostnader (reala före skatt) på 6,2 % (Heathrow) respektive 6,7 % (Gatwick) när flygplatsavgifterna för perioden 2008–2013 skulle fastställas. Men såväl Heathrow som Gatwick kan utgå från att det finns en intensiv efterfrågan på flygningar till och från London, medan Leipzigs flygplats har överkapacitet och måste konkurrera med andra flygplatser om lågprisleverantörer för passagerar- och fraktflygstjänster. Eftersom Leipzigs flygplats därmed utsätts för en större marknadsrisk än Heathrow eller Gatwick, skulle det vara lämpligare om kapitalkostnaderna låg på mer än 6,5 % (reala före skatt) (se även skäl 218 och följande skäl).
- (244) Enligt vad Tyskland anger⁽⁵³⁾ är privata finansinstitut inte heller beredda att säkra de risker som uppstår genom garantin för flygplatsdriften efter byggandet av DHL:s transportnav, och detta bekräftar att ingen privat investerare skulle ha övertagit en sådan obegränsad garanti för risker som låg utanför dennes kontroll.
- (245) Tysklands och DHL:s argument för att det ömsesidiga övertagandet av garantier mellan avtalsparterna utgör gängse affärspraxis är endast allmänna påståenden och därför irrelevanta, eftersom ovanstående beräkningar entydigt visar att Leipzigs flygplats inte kan finansiera de tillhandahållna garantierna med egna medel. En privat investerare skulle endast ingå ett avtal som kan ge lönsamhet och inte försvagar dennes finansiella ställning.
- (246) Slutligen ska Tysklands argument behandlas om att en privat investerare skulle ha undertecknat ramavtalet på grund av att det gav ett större kassaflöde än varianten utan DHL – eftersom den södra banan redan var byggd då. Tyskland går inte in på den avgörande punkten, att riskkostnaderna inte kan finansieras med egna medel, vilket också behandlas ovan. För att kunna ge DHL garantier måste Leipzigs flygplats använda sig av det kapital som har tillskjutits för byggandet av den södra banan. Som konstateras i avsnitt 6.1.1. utgör emellertid just dessa kapitaltillskott ett statligt stöd. Oberoende av vilken tidsram som används som utgångspunkt ska det därför konstateras att garantierna har finansierats genom statligt stöd.

ii) Hyresavtal

- (247) Med beaktande av de argument som har framförts av DHL och Tyskland kan det konstateras att DHL inte får några finansiella fördelar genom hyresavtalen eftersom
- hyresavtalen för rampen och de tillhörande markverksamhetsområdena bygger på marknadsräntor och Leipzigs flygplats inte är bunden till något bestämt finansieringsalternativ,
 - reserveringen av vissa arealer för DHL uppenbarligen är i enlighet med praxis inom den tyska hyresrätten och inte alls utgör något hinder för konkurrenternas etablering på Leipzigs flygplats, eftersom det finns andra fria ytor tillgängliga för dem.

iii) Reglering av flygplatsavgifter

- (248) Med beaktande av de argument som har framförts av DHL och Tyskland kan det konstateras att DHL inte får några finansiella fördelar genom regleringen av flygplatsavgifter eftersom

- DHL betalar samma avgifter som andra användare på Leipzigs flygplats,

⁽⁵²⁾ Beloppet på [...] euro utgörs av drifts- och investeringskostnader för säkerhetsåtgärder som flygplatsen har för avsikt att genomföra för den södra banan. I bilagan anges också nettokontantvärden för säkerhetsavgifterna med andra affärsscenarier.

⁽⁵³⁾ Tysklands synpunkter av den 21 juli 2006, s. 7.

b) den jämförelse av flygplatsavgifter som DHL har presenterat visar att de avgifter som tas ut av Leipzigs flygplats ligger [...] % och [...] % högre än andra konkurrerande fraktflygplatser i Europa. Kommissionen har därmed ingen anledning att se regleringen av flygplatsavgifter som annat än förenlig med marknaden.

6.1.2.4 Ekonomisk fördel för DHL till följd av ramavtalet

(249) I garantimeddelandet anges vilka kriterier som säkerställer att en garanti inte utgör statligt stöd. Följande båda väsentliga förutsättningar måste vara uppfyllda:

a) Garantin ska i princip gå att få till marknadsvillkor på finansmarknaderna.

b) Ett marknadspris betalas för garantin.

(250) Garantiförklaringen – som innebär att delstaten Sachsen övertar ansvaret för att Leipzigs flygplats och MFAG får tillräckligt med kapital till sitt förfogande så att de kan uppfylla de åtaganden som övertagits genom ramavtalet och att delstaten Sachsen förklarar sig direkt ansvarig för DHL:s skadeståndsanspråk upp till en nivå av [...] euro – uppfyller inte någon av dessa båda förutsättningar:

a) Enligt Tyskland⁽⁵⁴⁾ har Leipzigs flygplats förgäves försökt förmå privata finansinstitut att täcka de risker som övertogs genom garantiförklaringen.

b) Eftersom varken DHL eller MFAG eller Leipzigs flygplats behöver betala något pris för garantiförklaringen, får delstaten Sachsen ingen direkt ersättning för risken.

(251) Det stämmer inte heller att delstaten Sachsen i egenskap av delägare i Leipzigs flygplats skulle få en indirekt ersättning, eftersom flygplatsens värde effektivt minskar på grund av den kassaflödesförlust som utbyggnaden med DHL ger upphov till. Argumenten gällande proportionaliteten mellan de garantiförklaringar som utfärdats av delstaten Sachsen och Deutsche Post AG är inte relevanta, eftersom det ytterligare kassaflödet som den södra banan ger upphov till inte räcker för att säkra risken för flygplatsen och dess ägare finansiellt.

⁽⁵⁴⁾ Tysklands synpunkter av den 21 juli 2006, s. 7.

6.1.2.5 Slutsats om förekomsten och lagenligheten av statligt stöd till förmån för DHL

(252) De obegränsade garantierna som beviljats genom avsnitt 8 och 9 i ramavtalet samt garantiförklaringen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, eftersom delstaten Sachsen, MFAG och Leipzigs flygplats säkrar DHL:s affärsrisker till villkor som ingen privat investerare skulle ha godtagit. Utan offentligt stöd skulle Leipzigs flygplats varken ha kunnat finansiera byggandet av den södra banan eller ramavtalet med DHL.

(253) Eftersom ramavtalet undertecknades och trädde i kraft innan det anmälades av Tyskland, strider de obegränsade garantierna i detta avtal mot artikel 88.3 i EG-fördraget och är därför oförenliga.

6.2 Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden

6.2.1 Förenlighet vad gäller stödet till flygplatsen

(254) Som anges i skäl 166 och följande skäl genomförs samtliga investeringar med offentliga medel som (även om en del faller inom det offentliga verksamhetsområdet) utgör statligt stöd med hänsyn till detta beslut⁽⁵⁵⁾.

(255) Det ska konstateras om stödet kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. I det första stycket i artikel 87.3 i EG-fördraget fastställs vissa undantag till det allmänna stödförbudet.

(256) I detta sammanhang utgör 2005 års riktlinjer en utgångspunkt för att avgöra om stöd till flygplatser ska kunna förklaras förenliga i enlighet med artikel 87.3 c. I riktlinjerna anges olika faktorer som kommissionen beaktar när det ska fastställas om ett stöd är förenligt.

(257) Enligt punkt 61 i 2005 års riktlinjer ska i första hand följande granskas:

a) Att byggandet och nyttjandet av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänt intresse (regional utveckling, tillfredsställande kommunikationer ...).

b) Att infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet.

⁽⁵⁵⁾ Det är inte möjligt att göra en exakt beräkning av stödintensiteten, eftersom kommissionen inte kan utesluta att den hypotetiska privata investeraren skulle ha investerat mindre och därmed skulle ha minskat sin risk.

- c) Att infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt, särskilt av den redan befintliga infrastrukturen.
- d) Att alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen.
- e) Att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.
- i) **Att byggandet och driften av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänt intresse (regional utveckling, tillfredsställande kommunikationer ...)**
- (258) Inom ramen för projektet ska det byggas ett nytt flygtransportnav och ett multimodalt godstransportcentrum på flygplatsen. Flygtransportsektorn och framför allt expressverksamheten ökar stort. Därför utökar för närvarande flygfraktföretagen sin driftskapacitet. På de tre stora flygtransportnaven i Tyskland – Frankfurt am Main, München och Köln/Bonn – föreligger emellertid begränsningar vad gäller nattflygningar. Om flygplatsen Frankfurt am Main skulle tvingas ställa in eller reducera sina nattflygningar, skulle det leda till en allvarlig kris i fråga om flygtransportkapacitet.
- (259) Mot denna bakgrund är investeringen i linje med 2007 års handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser ⁽⁵⁶⁾ där följande fastställs vad gäller flygplatser: "Med tanke på den förväntade trafikutvecklingen kommer Europa att ställas inför en **kontinuerligt växande klyfta** mellan kapacitet och efterfrågan", varpå följande slutsats dras: "Flygplatsernas kapacitetskris innebär ett **hot** mot säkerheten, effektiviteten och konkurrenskraften för alla aktörer inom försörjningskedjan för lufttransporter" ⁽⁵⁷⁾. I denna handlingsplan fastställs att det inte bara är nödvändigt att utnyttja de befintliga start- och landningsbanorna mer effektivt, utan även "att det krävs stöd för ny infrastruktur", och kommissionen framhåller de regionala flygplatsernas betydelse för att hantera kapacitetskrisen.
- (260) Projektet ingår i strategin för att utveckla den flygplats som har utsetts till "gemenskapsknutpunkt" i 2004 års översiktsplan (som sträcker sig fram till 2020) för det transeuropeiska transportnätet. Flygplatsen ligger i centrala Tyskland (i närheten av fem huvudlinjer i det transeuropeiska transportnätet respektive de alleuropeiska korridorerna) och ligger i skärningspunkten mellan två motorvägar som förenar Nord- och Sydeuropa (A 9) samt Väst- och Östeuropa (A 14) med varandra. Den har dessutom utmärkta anslutningar till järnvägs- och vägnät. Dessa anslutningar underlättar intermodala godstransporter och leder till effektivare och miljövänligare transporter och bidrar dessutom en hållbarare utveckling. Projektet är därför i enlighet med "utvecklingen av ett integrerat flygtransportnät i Europa" i enlighet med punkt 12 i ovan nämnda handlingsplan och därför "vore det önskvärt att frigöra den latent kapacitet som finns på regionala flygplatser, förutsatt att medlemsstaterna iakttar gemenskapens lagstiftning i fråga om statliga stöd".
- (261) Genomförandet av projektet beräknas få en positiv inverkan på hela regionen och påverka dess ekonomiska och sociala utveckling i hög grad. Framför kommer regionen att bli lättillgängligare, vilket gör den mer attraktiv för investerare och besökare. Detta bör medföra positiva effekter för sysselsättningen, inte minst eftersom arbetslösheten i regionen Halle/Leipzig ligger högt över genomsnittet i Förbundsrepubliken Tyskland.
- (262) De ifrågasatta investeringarna gör att den befintliga infrastrukturen utnyttjas på ett bättre, säkrare, miljövänligare och rationellare sätt, vilket i sin tur får flygplatsens säkerhet och effektivitet att öka. Den nya sträckningen av den södra banan kommer i framtiden att förhindra överflygningar av de tätbebyggda områdena i norra Leipzig och södra Halle. Ett område i Leipzig, som ligger i närheten av flygplatsområdet och precis framför den gamla södra banan, har varit särskilt utsatt för buller eftersom in- och utflygningssvägarna gick över det området. Den gamla södra banans sträckning innebär inte heller fördelaktiga flygmeteorologiska villkor för starter och landningar. Sydvästlig vind är den absolut dominerande vindriktningen, både sett till hela året och till varje enskild månad. Vid störande sidvindskomponenter kan detta vara till nackdel. Den nya sträckningen uppfyller de flygmeteorologiska kraven och innebär framför allt att det är möjligt att genomföra CAT III-instrumentflygning vid all väderlek. Avståndet mellan de båda start- och landningsbanorna möjliggör dessutom en oberoende flygverksamhet som tidigare inte kunde genomföras av säkerhetsskäl (kollisionsrisk).
- (263) Avslutningsvis kan det därmed konstateras att byggandet och utnyttjandet av infrastrukturen uppfyller ett klart formulerat mål av allmänt intresse och att utvecklingen av en flygplats med hög fraktandel är i linje med den relevanta gemenskapspolitiken med hänsyn till regional- och miljöaspekterna, så att det här förenlighetskriteriet är uppfyllt i det aktuella fallet.
- ii) **Att infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det uppsatta målet**
- (264) De siffror som har presenterats av Tyskland visar entydigt att flygplatsen i dess nuvarande form inte kan klara den förväntade ökningen av passagerar- och fraktrafiken. Som anges ovan prognostiseras en successiv, men betydande ökning av passagerartalen och fraktvolymen för flygplatsen under nyttjandetiden. År 2006 låg passagerarantalet på 2,3 miljoner flygpassagerare och enligt beräkningar kommer detta tal att ligga på 6–7 miljoner år 2010. Även när det gäller fraktrafiken förväntas en ökning, inte minst med tanke på ytterligare begränsningar vad gäller nattflygningar på andra tyska flygplatser (bl.a. Frankfurt am Main, Köln/Bonn).

⁽⁵⁶⁾ KOM (2006) 819 slutlig.

⁽⁵⁷⁾ Handlingsplanen, punkt 7 och rutan på s. 4

- (265) Den gamla södra banan ansågs av flera skäl vara dålig och olämplig. Först och främst måste man komma ihåg att denna infrastruktur byggdes mellan 1957 och 1960. Den gamla södra banans sträckning utformades med hänsyn till f.d. DDR:s militära luftrumstruktur och inte enligt de flygmeteorologiska kraven. Runt 1980 uppträdde skador som plattsprickor, avbrutna kanter och underminering av underlaget. För att åtgärda dessa brister lades under åren 1983/84 ett nytt betongskikt på den skadade start- och landningsbanan. Det nya betongskiktet förankrades emellertid inte i ursprungsskiktet, så det blev en ytsanering som skulle visa sig vara otillräcklig.
- (266) Detta problem blev framför allt uppenbart år 1990 när start- och landningsbanan utnyttjades i mycket högre grad. Sprickor i det undre skiktet ledde t.ex. till sprickor i det nya ovanskiktet samt till omfattande kantlossning och allvarliga långsgående förskjutningar i båda banändarna, vilket i sin tur resulterade i sammanpressade partier. Sådana sammanpressade partier utgör en betydande risk för transportsäkerheten vid höga sommartemperaturer. Resultatet blev ökade skador samt betydande och oproportionerliga underhållsinsatser.
- (267) Den ursprungliga södra banan var dessutom 2 500 m lång, så att den endast kunde användas vid starter och landningar för närtransporter. Den kunde inte användas för fullastade flygplan med en vikt över 30 ton. Detta begränsade i hög grad effektiviteten för Leipzigs flygplats (fullastade flygplan av typen Boeing B 747, B 767 och McDonnell Douglas MD 11 behöver startsträckor mellan 2 925 m och 3 320 m). Denna brist innebär också att sannolikheten för driftsstörningar ökar betydligt, t.ex. om den norra start- och landningsbanan stängs. Även transportsäkerhetsskäl gjorde nödvändigt att välja en ny sträckning för den gamla södra banan. Paralleldrif kunde inte genomföras ens vid landningar i västlig riktning, eftersom man alltid måste räkna med att flygplan måste avbryta landningen och lyfta igen för att undvika kollisioner. Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) måste därför betrakta de båda banorna som en enda bana med hänsyn till flygdriftsaspekterna.
- (268) Utifrån dessa villkor fastställs det maximala antalet genomförda starter och landningar per timme med det ursprungliga bansystemet och en simulering gjordes av den prognostiserade flygtabellen för ett transportnav på flygplatsen Leipzig/Halle. Simuleringen av den prognostiserade flygtabellen resulterade i betydande förseningar för starter och landningar under högtrafik. För landningar låg den genomsnittliga förseningen i båda driftriktningarna på ca 21 minuter och för landningar på ca 6 minuter. I enstaka fall uppstod till och med förseningar på mellan 30 minuter och 1 timme för landningar och upp till 18 minuter för starter.
- (269) Som tidigare har angetts har flygplatsen knappast några möjligheter att få finansiella medel från eller genom sina offentliga ägare, vilket har resulterat i att det har krävts en stödintensitet på 100 %. Tyskland har kunnat styrka att alla infrastrukturinvesteringar som landet har planerat och finansierat för att uppnå de uppställda målen är nödvändiga och att projektet inte är oproportionerligt stort eller påkostat.
- (270) Avslutningsvis kan det därför fastställas att den ifrågasatta infrastrukturen är nödvändig och proportionerlig i förhållande till de uppsatta målen.
- iii) **Att infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt, särskilt av den redan befintliga infrastrukturen**
- (271) Flygplatsen, som ligger mitt i Europa, har tillgång till en marknad med ca 7 miljoner personer inom en omkrets på 100 km. Med anslutningsmöjligheter till ett utmärkt järnvägs- och vägnät har flygplatsen stor tillväxtpotential. Som anges ovan har flygtransportssektorn kunnat notera en betydande tillväxttakt (mellan 2002 och 2006 uppgick den genomsnittliga tillväxten för den internationella passagerartrafiken till ca 7,4 % och för fraktsektorn till 6,2 %) ⁽⁵⁸⁾. Den nuvarande flygplatskapaciteten står emellertid inför gränser vad gäller nattflygningar.
- (272) När det gäller Leipzigs flygplats räknar Tyskland med en stark tillväxt på fraktsidan under de första åren och från och med 2013 med en snarast konservativ ökningstakt på i genomsnitt 3 %. Som jämförelse kan nämnas att IATA utgår från en genomsnittlig årstillväxt på 5,1 % (personer) och 4,8 % (frakt) mellan 2007 och 2011. År 1999 prognostiserade Tyskland för ca 4 miljoner flygpassagerare 2004 och för 6–7 miljoner 2010. Enligt uppgifter från Tyskland har det kommit en senare studie och utgångspunkten är nu att passagerarantalet kommer att öka från 2,1 miljoner (2005) till 4,8 miljoner flygpassagerare om året.
- (273) På medellång sikt är det därför goda utsikter att den nya infrastrukturen kommer att utnyttjas, framför allt i samband med befintlig infrastruktur, som optimeras genom de planerade arbetena.
- iv) **Att alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen**
- (274) Enligt Tyskland kommer alla potentiella användare (lufttrafikföretag) att ha likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till den nya infrastrukturen. DHL kommer endast att utnyttja 19 % av driftstiderna för den nya södra banan, vilket enbart motsvarar 9,4 % av den totala flygplatskapaciteten. När det gäller DHL:s utnyttjande av bankapaciteten konstaterar kommissionen att det på de

⁽⁵⁸⁾ IATA-prognos för passagerar- och fraktrafik 2007–2011, oktober 2007.

flesta (nav-)flygplatser inte är ovanligt att ca 60–80 % av den totala bankapaciteten utnyttjas av de etablerade lufttrafikföretagen, som då fungerar som huvudsaklig hyresgäst. Denna situation uppträder nu också i ännu högre grad inom lågprissektorn på regionala flygplatser och sekundära flygplatser.

(275) Att vissa tidsluckor (slots) reserveras för DHL avspeglar verkligheten inom expressfraktverksamhet. I Leipzig/Halle rör det sig dessutom inte om någon överbelastad flygplats (ett begränsat antal slots), vilket gör att det inte förekommer någon bristande kapacitet. DHL:s konkurrenter har alltså ingen nackdel av att vissa tidsluckor reserveras för DHL. Detta bekräftar i hög grad genom synpunkterna från passagerar- och fraktflygbolagen (bl.a. Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, Cargolux Condor).

(276) Liksom på de flesta flygplatser (som inte är överbelastade) tilldelas de tillgängliga tidsluckorna (slots) i Leipzig/Halle i den ordning som ansökningarna kommer in ("först till kvarn"). Inom flygplatsdrift tillämpas generellt principen om befintliga rättigheter (*grand-father rights*), dvs. lufttrafikföretagen behåller de tidsluckor som de en gång har tilldelats. Att DHL har tilldelats tidsluckor på den här flygplatsen som inte är överbelastad och att DHL har möjlighet att behålla dessa tidsluckor utgör därför ingen fördel för DHL som är relevant när det gäller statligt stöd.

(277) Dessa "rättigheter" får emellertid inte strida mot gemenskapsrätten eller den nationella lagstiftningen. I detta sammanhang ska Tyskland uppmärksammas på att om Leipzigs flygplats är överbelastad måste det genomföras en kapacitetsanalys i enlighet med rådets förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser⁽⁵⁹⁾.

(278) Därigenom kan det fastställas att alla potentiella användare har likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen.

v) Att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse

(279) Enligt punkt 15 i 2005 års riktlinjer hör flygplatsen till kategori C. Visserligen påverkas konkurrens och handel på gemenskapsnivå, men det gäller att konstatera om detta sker i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

(280) Inledningsvis kan det konstateras att den nya södra banan visserligen optimerar flygplatsens kapacitet, men ändå

bara ersätter den gamla start- och landningsbanan som inte hade en optimal placering.

(281) Som anges ovan har de viktigaste tyska fraktflygplatserna som konkurrerar med Leipzig/Halle kapacitetsbrist eller begränsningar vad gäller nattflygningar, och därför är det inte särskilt sannolikt med framtida konkurrens. Risken för en snedvridning av konkurrensen mellan dessa flygplatser är därför låg eller föreligger inte alls.

(282) Som anges ovan var det flygplatserna Leipzig, Vatry och Bryssel som utkristalliserades som alternativ när DHL började se sig om efter ett möjligt verksamhetscentrum i Europa. Varken Bryssel eller Vatry har inkommit med några synpunkter sedan granskningsförfarandet har inletts. Efter detta har inte heller några andra europeiska flygplatser gett uttryck för några betänkligheter vad gäller utbyggnaden av Leipzig flygplats. Det har inte heller konstaterats några andra konkurrensrättsliga betänkligheter vad gäller andra flygplatser i gemenskapen.

(283) Därmed kan det konstateras att handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

6.2.2 Oförenlighet vad gäller de obegränsade garantier som har beviljats genom ramavtalet och garantiförklaringen

(284) Eftersom DHL redan har fått det högsta investeringsstöd som är tillåtet enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, utgör det stöd som beviljats i enlighet med ramavtalet och garantiförklaringen ett driftsstöd.

(285) Enligt riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013⁽⁶⁰⁾ är driftsstöd i regel inte tillåtet. I undantagsfall kan sådana stöd beviljas i regioner som faller under tillämpningsområdet enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, under förutsättning att vissa strikta krav är uppfyllda⁽⁶¹⁾. Eftersom Tyskland inte har styrkt att dessa förutsättningar är uppfyllda, kan man sluta sig till att driftsstödet till DHL enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget inte får beviljas.

(286) Eftersom det inte föreligger några uppgifter som anger något annat kan det också konstateras att stödet till DHL inte heller uppfyller något annat mål av gemensamt intresse. Eftersom inga av de undantag som anges i artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget är tillämpliga, ska de obegränsade garantier som har beviljats genom ramavtalet och garantiförklaringen betraktas som oförenliga med den gemensamma marknaden.

⁽⁶⁰⁾ EUT C 54, 4.3.2006.

⁽⁶¹⁾ Driftsstödet måste framför allt övervinna flaskhalsar inom regional utveckling, vara proportionerligt i förhållande till de nackdelar som det är avsett att utjämna samt vara degressivt och tidsbegränsat.

⁽⁵⁹⁾ EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

6.2.3 Upphävande av det oförenliga stödet till DHL

- (287) I EG-domstolens rättspraxis fastställs att kommissionen, då den fastställer att en stödåtgärd inte är förenlig med den gemensamma marknaden, är behörig att besluta att den berörda staten skall upphäva eller ändra stödet ⁽⁶²⁾. Enligt EG-domstolens fasta rättspraxis är medlemsstaten skyldig att upphäva ett stöd som kommissionen har fastställt vara förenligt med den gemensamma marknaden, så att den tidigare situationen återställs ⁽⁶³⁾. Enligt EG-domstolen är detta mål uppfyllt när mottagaren har återbetalat det rättsstridiga stödet och därigenom förlorar den fördel han åtnjöt på marknaden gentemot sina konkurrenter så att den situation som förelåg före utbetalningen av stödet är återställd ⁽⁶⁴⁾.
- (288) I enlighet med denna rättspraxis fastställs följande i artikel 14.1 i förordning (EG) nr 659/1999: "Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren (...). Kommissionen ska inte återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i gemenskapsrätten."
- (289) För att säkerställa att DHL inte får några ekonomiska fördelar av det oförenliga stödet, är enligt kommissionen följande tre åtgärder nödvändiga:
- Garantiförklaringen får inte träda i kraft.
 - De obegränsade garantierna ska upphävas.
 - Eftersom de obegränsade garantierna gäller från och med den 1 oktober 2007 (det datum då driften inleddes vid DHL-transportnavet), ska det stöd som redan har tilldelats DHL återkrävas.
- (290) När det gäller beräkningen av det stödelement som redan har ställts till DHL:s förfogande skulle kommissionen inledningsvis vill påpeka att enligt EG-domstolens rättspraxis föreskrivs det inte i någon gemenskapsrättslig bestämmelse att kommissionen ska fastställa det exakta stödbelopp som ska återbetalas när den förordnar att ett stöd som har förklarats vara oförenligt med den gemensamma marknaden ska återbetalas. Det är tillräckligt att kommissionens beslut innehåller uppgifter som gör det möjligt för beslutets adressat att själv utan alltför stora svårigheter fastställa detta belopp ⁽⁶⁵⁾.
- (291) För att kvantifiera stödelementet måste det göras en beräkning av garantiavgiften från och med de första månaderna efter DHL-transportnavets driftstart den

1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna upphävs. Det gäller då att undersöka vilken premie som en privat försäkring skulle ha krävt den 21 september 2005, det datum då ramavtalet undertecknades, för perioden från och med den 1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna har upphört. På en konkurrensutsatt försäkringsmarknad motsvarar garantipremien den beräknade risk som ska säkras genom garantin.

- (292) Tyskland har redan presenterat en uppskattning av de förväntade riskkostnaderna och beräknar dessa till [...] euro för hela ramavtalets [...]-åriga löptid. Som anges under skäl 90 har dessa riskkostnader räknats fram på följande sätt:

a) Tyskland utgår från att skadeståndsanspråken kommer att minska linjärt med tiden till följd av amortering av DHL:s investeringar. Om man utgår från ett maximalt belopp på [...] euro för år [...] innebär det t.ex. [...] euro år [...] och [...] euro år [...].

b) För att förenkla beräkningen använder sig Tyskland inte av någon kontinuerlig sannolikhetsfördelning vad gäller risken för ett nattflygningsförbud, utan utgår från att sannolikheten för ett nattflygningsförbud uppgår till [...] % efter avtalets halva löptid – dvs. år [...]. De nominella skadeståndsanspråken på [...] euro under år [...] multiplicerat med sannolikheten på [...] % ger för år [...] en förväntad nominell risk på [...] euro och ett diskonterat värde på [...] euro för de förväntade riskkostnaderna.

- (293) För en korrekt uppskattning av de förväntade riskkostnaderna anser kommissionen att Tyskland måste ändra sin beräkning enligt följande:

a) Tvärtemot vad Tyskland antar kommer vissa element i DHL:s skadeståndsanspråk att ligga kvar på en oförändrad nivå (t.ex. flyttkostnader, DHL-kundernas skadeståndsanspråk till följd av leveransförseningar osv.). Skadeståndsanspråkens nivå ska därför anpassas i motsvarande utsträckning.

b) I Tysklands beräkning beaktas endast risken för ett nattflygningsförbud. Garantin omfattar emellertid även kontinuerligt förekommande driftsrisker (t.ex. att den södra banan hellre utnyttjas), som då också måste tas med i beräkningen. Skadeståndsanspråken till följd av driftsriskerna och sannolikheten för att de ska uppstå måste fastställas och det resulterande nettokontantvärdet för riskkostnaderna måste beräknas.

⁽⁶²⁾ Dom av den 12 juli 1973, mål C-70/72, kommissionen mot Tyskland, REG 1973, s. 813/svensk specialutgåva s. 00211, punkt 13.

⁽⁶³⁾ Dom av den 14 september 1994, de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103, punkt 75.

⁽⁶⁴⁾ Dom av den 17 juli 1999, mål C-75/97, Belgien mot kommissionen, REG 1999, s. I-03671, punkt 64, 65.

⁽⁶⁵⁾ Jfr framför allt dom av den 12 oktober 2000, mål C-480/98, Spanien mot kommissionen, REG 2000, s. I-8717, punkt 25, och av den 12 maj 2005, C-415/03, kommissionen mot Grekland, REG 2005, s. I-3875, punkt 39.

- c) Tysklands förenklade beräkning av sannolikheten för ett nattflygningsförbud kan i och för sig godtas, men kommissionen anser ändå att man med hänsyn till de kontinuerligt förekommande driftsriskerna ska fastställa sannolikheten per år. Summan av de förväntade årliga skadeståndsanspråken ska diskonteras på motsvarande sätt i syfte att få fram nettokontantvärdet för den kontinuerligt förekommande driftsrisken.
- (294) På grundval av den nya beräkningen av riskkostnaderna för hela ramavtalets löptid måste Tyskland fastställa garantiavgiften för tidsperioden från och med den 1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna upphävs.

7. SLUTSATS

7.1 Stödet till flygplatsen

- (295) Kommissionen anser att den ifrågasatta åtgärden som gör att Leipzigs flygplats kan genomföra investeringsprojektet under ovannämnda villkor inte strider mot det gemensamma intresset och att de fem kriterierna i 2005 års riktlinjer är uppfyllda i det aktuella fallet.

7.2 Stödet till DHL

- (296) Kommissionen anser att de obegränsade garantierna som beviljats genom ramavtalet och garantiförklaringen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget, eftersom delstaten Sachsen, MFAG och Leipzigs flygplats säkrar DHL:s affärsrisker till villkor som ingen privat investerare skulle ha godtagit.
- (297) Eftersom DHL redan har fått det högsta investeringsstöd som är tillåtet enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget, anser kommissionen att de obegränsade garantierna i ramavtalet och garantiförklaringen måste anses oförenligt med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Det statliga stöd på 350 miljoner euro som Tyskland planerar att genomföra för byggandet av en ny start- och landningsbana på den södra delen av flygplatsen Leipzig/Halle är förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c i EG-fördraget.

Artikel 2

Det statliga stöd som Tyskland planerar att genomföra genom garantiförklaringen till förmån för DHL är inte förenligt med

den gemensamma marknaden. Genomförandet av detta stöd godkänns följaktligen inte.

Artikel 3

Tysklands statliga stöd till DHL genom övertagandet av obegränsade garantier (i enlighet med avsnitt 8 och 9 i ramavtalet) är inte förenligt med den gemensamma marknaden. De obegränsade garantier som fastställs genom ramavtalet ska därför upphävas.

Artikel 4

1. Tyskland ska återkräva den del av stödet som avses i artikel 3 som redan har ställts till DHL:s förfogande (dvs. garantiavgiften för tidsperioden från och med den 1 oktober 2007 fram till dess att de obegränsade garantierna upphävs).
2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från den dag då stödet ställdes till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats.
3. Röntan ska beräknas som kapitaliserad ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004.

Artikel 5

1. Återkravet av stödet enligt artikel 3 som redan har ställts till DHL:s förfogande ska genomföras omedelbart och effektivt.
2. Tyskland ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader från den dag då det har delgivits.

Artikel 6

1. Inom två månader från den dag då detta beslut har delgivits ska Tyskland lämna följande uppgifter till kommissionen:
 - a) Det totala belopp (kapital och ränta) som ska återkrävas från stödmottagaren.
 - b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa detta beslut.
 - c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.
2. Tyskland ska hålla kommissionen underrättad om utvecklingen vad gäller de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av det stöd enligt artikel 3 som redan har ställts till DHL:s förfogande har slutförts. Tyskland ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras att vidtas för att följa detta beslut. Rapporten ska också innehålla detaljerade uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 23 juli 2008.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI
Vice ordförande

Neelie KROES
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Kassaflödesberäkningar av stödet till DHL

Tabell 1

Kassaflödesberäkningar

(miljoner EUR)

Beräkningar av kassaflödet (*)		(1) Flygplats Status quo	(2) Flygplats Utbyggnad med DHL	(3) Flygplats Utbyggnad utan DHL	(4) = (2) – (1) Södra banan med DHL	(5) = (3) – (1) Södra banan utan DHL
EBITDA ⁽¹⁾ (2006–2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader (2006–2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Investeringskostnader 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kassaflöde 2005	d= a+b+c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risikkostnader (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Risikrensat kassaflöde 2005	f=d+e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korrigerig för säkerhetsutgifter						
Säkerhetsutgifter (Driftskost- nader plus investeringskost- nader) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Korrigerat kassaflöde 2005	h=f+g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Vinst före räntor, skatter och avskrivningar.

(*) Alla värden är diskonterade till 2005.

(**) Tysklands beräkningar.

Kassaflödesberäkning för den södra banan

När det gäller perioden 2006–2042 har Tyskland presenterat tre olika kassaflödesscenarier för Leipzigs flygplats:

- *Flygplats – status quo*: Den södra banan byggs inte. Flygplatsens verksamhet fortsätter på den befintliga norra banan.
- *Flygplats – utbyggnad med DHL*: Den södra banan byggs och DHL tar sitt europeiska verksamhetscentrum i drift 2008.
- *Flygplats – utbyggnad utan DHL*: Den södra banan byggs, men DHL flyttar inte till Leipzig och efter 2010 kommer ett annat lufttrafikföretag till flygplatsen.

På grundval av de olika kassaflödena beräknas den södra banans förväntade lönsamhet enligt följande:

- *Södra banan med DHL*: I denna kolumn anges kassaflödesdifferensen mellan utbyggnadsvarianten med DHL och status quo.
- *Södra banan utan DHL*: I denna kolumn anges kassaflödesdifferensen mellan utbyggnadsvarianten utan DHL och status quo.

Differens mellan kassaflödesberäkningarna i beslutet om att inleda förfarandet och de föreliggande beräkningarna

- I beslutet om att inleda förfarandet diskonteras intäkter och kostnader till 2006 års nivå, medan de föreliggande beräkningarna har baserats på 2005 som referensår, eftersom beslutet om att bygga den nya södra start- och landningsbanan togs i november 2004 och byggarbetet inleddes i början av 2005.
- Av Tysklands synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet har kommissionen kunnat utläsa att det 2005 förekommer *ytterligare investeringskostnader* till ett värde av [...] euro, vilket ökar kassaflödesförlusterna ytterligare. Dessa investeringskostnader ingår i beräkningen.

Kassaflödesberäkningarna visar på avsevärda förluster för den södra banan

- Byggnad och driften av den södra banan resulterar 2005 i en diskonterad *kassaflödesförlust* på ca [...] *euro*. Vid en utbyggnad utan DHL uppgår den diskonterade *kassaflödesförlusten* till [...] *euro*.
 - Till följd av *riskkostnaderna* på [...] *euro* (enligt Tysklands beräkning) ökar *kassaflödesförlusten* för den södra banan med DHL till [...] *euro*. Här ska det framhållas att de beräknade *riskkostnaderna* på [...] miljoner *euro* endast utgör ett lägsta belopp, eftersom Tyskland inte har kvantifierat flygplatsens risker och landets beräkningar bygger på antaganden som kan ifrågasättas.
 - Även om kommissionen skulle godta Tysklands argument om att *utgifter som rör säkerheten* motsvarande ett belopp av [...] *euro* faller inom det offentliga verksamhetsområdet och därmed inte ska ingå i beräkningen för den södra banan, skulle det fortfarande föreligga ett betydande *kassaflödesunderskott* på [...] *euro*.
-

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 6 november 2008

om antagande av ett flerårigt gemenskapsprogram i enlighet med rådets förordning (EG) nr 199/2008 om upprättande av en gemenskapsram för insamling, förvaltning och utnyttjande av uppgifter inom fiskerisektorn och till stöd för vetenskapliga utlåtanden rörande den gemensamma fiskeripolitiken

(2008/949/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 199/2008 av den 25 februari 2008 om upprättande av en gemenskapsram för insamling, förvaltning och utnyttjande av uppgifter inom fiskerisektorn och till stöd för vetenskapliga utlåtanden rörande den gemensamma fiskeripolitiken ⁽¹⁾, särskilt artikel 3.1, och

av följande skäl:

- (1) Genom förordning (EG) nr 199/2008 fastställs en gemenskapsram för insamling, förvaltning och utnyttjande av uppgifter för att skapa gedigna grundvalar för vetenskapliga analyser av fiske och sörja för utformningen av goda vetenskapliga utlåtanden om genomförandet av den gemensamma fiskeripolitiken.
- (2) Medlemsstaterna bör fastställa fleråriga nationella program för insamling, förvaltning och utnyttjande av uppgifter i enlighet med det fleråriga gemenskapsprogrammet.
- (3) Det är därför nödvändigt att fastställa ett flerårigt gemenskapsprogram om insamling av den information

som krävs för att stödja vetenskapliga analyser inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken samt förvaltning och utnyttjande av denna information.

- (4) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för fiske och vattenbruk.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Enda artikel

Det fleråriga gemenskapsprogram som avses i artikel 3.1 i förordning (EG) nr 199/2008 beskrivs i bilagan.

Utfärdat i Bryssel den 6 november 2008.

På kommissionens vägnar

Joe BORG

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 60, 5.3.2008, s. 1.

BILAGA

FLERÅRIGT GEMENSKAPSPROGRAM

KAPITEL I

SYFTE OCH DEFINITIONER

1. I detta fleråriga gemenskapsprogram gäller följande definitioner:

- a) *aktiva fartyg*: fartyg som har bedrivit någon fiskeverksamhet (mer än 0 dagar) under ett kalenderår. Fartyg som inte bedrivit någon fiskeverksamhet under ett år anses vara *inaktivt*.
- b) *samtidig provtagning*: samtidig provtagning på alla arter, eller ett förutbestämt urval av arter, i ett fartygs fångst eller landning.
- c) *dagar till havs*: en kontinuerlig 24-timmarsperiod (eller del därav) under vilken ett fartyg är närvarande i ett område och ute ur hamn.
- d) *flottsegment*: en grupp fartyg inom samma längdklass (LOA) och samma övervägande fiskeutrustning under året, enligt tillägg III. Fartygen kan bedriva olika fiskeverksamheter under referensperioden men de får klassificeras som tillhörande ett enda flottsegment.
- e) *fiskedagar*: en fiskedag hänförs till det område där den längsta fisketiden tillbringades under den berörda dagen till havs. Vad beträffar passiva redskap gäller dock att om fiskeverksamhet inte bedrivs från fartyget under en dag då minst ett (passivt) redskap ligger kvar i vattnet, ska den dagen hänföras till det område där fiskeredskapet sist lades ut under fiskeresan.
- f) *fiskeresan*: alla resor som ett fiskefartyg genomför från en plats på land till en landningsplats, med undantag för icke fiskerelaterade resor (dvs. resor som genomförs av fiskefartyg från en plats på land till en annan plats på land under vilka fartyget inte bedriver fiskeverksamhet och alla redskap ombord är säkert fastsurrade och stuvade så att de inte lätt kan tas i bruk).
- g) *verksamhetsgren*: en grupp fiskeverksamheter som är inriktade på likartade artgrupper och använder likartade redskap under samma period av året och/eller inom samma område samt kännetecknas av ett liknande fiskemönster.
- h) *fartygsbestånd*: samtliga fartyg i registret över gemenskapens fiskeflotta enligt definitionen i kommissionens förordning (EG) nr 26/2004 av den 30 december 2003 om registret över gemenskapens fiskeflotta (!).
- i) *utvald art*: art som är relevant av förvaltningsmässiga skäl och för vilken en efterfrågan inlämnats av ett internationellt vetenskapligt organ eller regionala fiskeriförvaltningsorganisationer.
- j) *nedsänkningstid*: tid räknad från den tidpunkt då varje enskilt redskap läggs ut till och med den tidpunkt då samma redskap tas in.

2. För följande termer ska definitionerna från Förenta nationernas livsmedels- och jordbruksorganisation (www.fao.org/fi/glossary/default.asp) samt vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen gälla: anadroma arter, katadroma arter, fångster, bläckfisk, kräftdjur, djuphavsarter, bottenlevande fisk, bottenlevande arter, utnyttjandemönster, benfiskar, sötvattensarter, redskap, landningar, fångst som kastas överbord, stora pelagiska fiskar, blötdjur, annan verksamhet än fiske, pelagiska fiskar, små pelagiska fiskar, målarter.

KAPITEL II

INNEHÅLL OCH METOD

A. Gemenskapsprogrammets innehåll

Gemenskapsprogrammet ska omfatta följande moduler:

1. Utvärdering av fiskerisektorn

Programmet för insamling av uppgifter för fiskerisektorn ska innehålla följande avsnitt:

- a) Insamling av ekonomiska variabler
- b) Insamling av biologiska variabler
- c) Insamling av övergripande variabler
- d) Forskningsstudier till havs

(!) EUT L 5, 9.1.2004, s. 25.

2. Utvärdering av vattenbrukets och beredningsindustrins ekonomiska situation
 - a) Insamling av ekonomiska uppgifter för vattenbruket
 - b) Insamling av ekonomiska uppgifter för beredningsindustrin
3. Utvärdering av fiskerisektorns effekter på det marina ekosystemet.
4. Förvaltning och utnyttjande av uppgifter inom ramen för insamlingen av uppgifter.

B. Precisionsnivåer och provtagningsintensitet

1. Om det är omöjligt att kvantifiera målen för stickprovsprogrammen, vare sig det gäller precisionsnivåer eller urvalsstorlek, ska pilotundersökningar i statistisk mening utföras. Vid pilotundersökningarna ska problemets omfattning bedömas och nyttan av mer detaljerade undersökningar i framtiden utredas liksom kostnadseffektivitetsförhållandet för sådana detaljerade undersökningar.
2. Om det går att kvantifiera målen kan de fastställas antingen direkt genom urvalsstorlek eller provtagningsfrekvens, eller genom en definition av de precisionsnivåer och konfidensgrader som ska uppnås.
3. Om hänvisning görs till en urvalsstorlek eller en provtagningsfrekvens i en statistiskt definierad population ska provtagningsmetoden vara minst lika effektiv som obundet slumpmässigt urval. Sådana provtagningsmetoder ska beskrivas i respektive lands nationella program.
4. När hänvisning görs till precisionsnivå eller konfidensgrad ska följande gälla:
 - a) **Nivå 1:** En nivå som gör det möjligt att skatta en parameter antingen med en precision på plus minus 40 % för en konfidensgrad på 95 % eller en variationskoefficient (CV) på 20 % använd som approximation.
 - b) **Nivå 2:** En nivå som gör det möjligt att skatta en parameter antingen med en precision på plus minus 25 % för en konfidensgrad på 95 % eller en variationskoefficient (CV) på 12,5 % använd som approximation.
 - c) **Nivå 3:** En nivå som gör det möjligt att skatta en parameter antingen med en precision på plus minus 5 % för en konfidensgrad på 95 % eller en variationskoefficient (CV) på 2,5 % använd som approximation.

KAPITEL III

UTVÄRDERING AV FISKERISEKTORN

A. Insamling av ekonomiska variabler

1. Variabler

1. De variabler som ska samlas in anges i tillägg VI. Alla ekonomiska variabler ska samlas in årsvis, förutom de variabler som identifieras som övergripande variabler enligt tillägg VIII och de som identifierats för att mäta fiskeverksamhetens påverkan på de marina ekosystemen enligt tillägg XIII, som ska samlas in på fler uppdelade nivåer. Populationen är samtliga fartyg i gemenskapens fiskeflotta den 1 januari. För aktiva fartyg ska alla ekonomiska variabler samlas in. För varje fartyg, för vilket ekonomiska variabler enligt tillägg VI samlas in, ska motsvarande övergripande variabler enligt tillägg VIII också samlas in.
2. För inaktiva fartyg ska endast kapitalvärde (tillägg VI), flotta (tillägg VI) och kapacitet (tillägg VIII) samlas in.
3. Nationella valutor ska omvandlas till euro med hjälp av den årliga genomsnittliga växelkursen som är tillgänglig från Europeiska centralbanken (ECB).

2. Uppdelningsnivåer

1. Ekonomiska variabler ska redovisas för varje flottsegment (tillägg III) och supra-region (tillägg II). Sex längdklasser (genom mätning av "största längd" (LOA)) ska anges. Om det behövs kan medlemsstaterna dock dela upp längdklasserna ytterligare.
2. Dominanskriterier ska användas för att hänföra varje fartyg till ett segment utifrån antalet fiskedagar där varje redskap används. Om ett fiskeredskap används mer än alla andra redskap tillsammans (dvs. om ett fartyg använder det redskapet mer än 50 procent av fisketiden) ska fartyget hänföras till det segmentet. I annat fall ska fartyget hänföras till något av följande flottsegment:
 - a) Fartyg som använder polyvalenta aktiva redskap om det endast använder aktiva redskap.
 - b) Fartyg som använder polyvalenta passiva redskap om det endast använder passiva redskap.
 - c) Fartyg som använder aktiva och passiva redskap.

3. Om ett fartyg har sin verksamhet i mer än en supraregion enligt tillägg II ska medlemsstaterna i sina nationella program förklara vilken supraregion fartyget har tilldelats.
4. Om ett flottsegment består av mindre än 10 fartyg
 - a) kan det vara nödvändigt att använda klusterurval för att utforma provtagningsplanen och för att redovisa ekonomiska variabler,
 - b) ska medlemsstaterna redovisa vilka flottsegment som har grupperats på nationell nivå och ska motivera klusterurvalet utifrån statistisk analys,
 - c) ska medlemsstaterna i sina årsrapporter redovisa det antal fartyg från vilka stickprov tagits i varje flottsegment oavsett om klusterurval använts för att samla in eller lämna uppgifter,
 - d) ska homogena metoder för klusterurval på supraregional nivå fastställas vid regionala samordningsmöten för att få jämförbara ekonomiska variabler.

3. Provtagningsmetod

1. Medlemsstaterna ska ange vilka metoder de använt för att uppskatta de ekonomiska variablerna, inbegripet kvalitetsaspekterna, i sina nationella program.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att samtliga ekonomiska variabler överensstämmer och är jämförbara när de härrör från olika källor (t.ex. undersökningar, flottregister, loggböcker, försäljningsrapporter).

4. Precisionsnivåer

1. Medlemsstaterna ska i sina årliga rapporter lämna information om uppskattningarnas kvalitet (noggrannhet och precision).

B. Insamling av biologiska variabler

B1. Yrkesrelaterade variabler

1. Variabler

1. Provtagning ska genomföras för att per kvartal utvärdera arternas längdfördelning i fångsterna och volymen av fisk som kastas överbord. Uppgifterna ska samlas in per verksamhetsgren enligt nivå 6 i den matris som definieras i tillägg IV (1–5) samt för de bestånd som förtecknas i tillägg VII.
2. Där så är relevant ska ytterligare biologiska stickprovsprogram genomföras för de osorterade landningarna i syfte att uppskatta
 - a) de olika beståndens andel av landningarna när det gäller sill i Skagerrak IIIa–N, Kattegatt IIIa–S respektive östra Nordsjön samt lax i Östersjön,
 - b) de olika arternas andel för de artgrupper som bedöms internationellt, t.ex. glasvarar, marulkfiskar samt hajar och rockor.

2. Uppdelningsnivå

1. För att optimera stickprovsprogrammen kan de verksamhetsgrenar som anges i tillägg IV (1–5) slås samman. När verksamhetsgren slås ihop (vertikal sammanslagning), ska statistiskt underlag föras in över de sammanslagna verksamhetsgrenarnas homogenitet. Sammanslagning av angränsande celler motsvarande flottsegment med fartyg (horisontell sammanslagning) ska underbyggas med statistiskt underlag. Horisontella sammanslagningar ska i första hand göras genom sammanslagningar av angränsande LOA-klasser för fartyg, oberoende av den dominerande fiskemetoden, när det krävs för att urskilja olika fiskemönster. Regionala avtal om sammanslagningar ska eftersträvas i relevanta regionala samordningsmöten och godkännas av vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen.
2. På nationell nivå kan en verksamhetsgren enligt nivå 6 i matrisen i tillägg IV (1–5) ytterligare delas upp i flera exaktare skikt, dvs. genom urskiljning av olika målarter. Vid en sådan ytterligare skiktindelning ska följande två principer respekteras:
 - a) De skikt som fastställts på nationell nivå får inte överlappa de verksamhetsgrenar som definieras i tillägg IV (1–5).
 - b) De skikt som fastställts på nationell nivå måste tillsammans innehålla samtliga fiskeresor i verksamhetsgrenen enligt nivå 6.

3. De rumsliga enheterna för stickprovet av verksamhetsgrenen anges i nivå 3 i tillägg I för samtliga områden med följande undantag:
 - a) Östersjön (Ices-områden III b–d), Medelhavet och Svarta havet där fördelningen ska vara nivå 4.
 - b) Regionala fiskeriförvaltningsorganisationsenheter, förutsatt att de är baserade på verksamhetsgrenar (om sådana definitioner inte finns ska de regionala fiskeriförvaltningsorganisationerna genomföra lämpliga sammanslagningar).
4. För insamling och sammanställning av data får rumsliga enheter för stickprov efter överenskommelse med de berörda regionala samordningsmötena läggas ihop per region enligt artikel 1 i kommissionens förordning (EG) nr 665/2008 ⁽¹⁾.
5. För de parametrar som anges i kapitel III avsnitt B/B1 1.2 ska uppgifter lämnas kvartalsvis och överensstämma med fiskeflottans verksamhetsmatris som anges i tillägg IV (1–5).

3. Strategi för genomförande av stickprov

1. För landningarna gäller följande:

- a) De medlemsstater på vars territorium den första försäljningen görs ska ansvara för att biologisk provtagning sker enligt reglerna i detta gemenskapsprogram. Vid behov ska medlemsstaterna samarbeta med myndigheter i tredjeland utanför EU för att upprätta biologiska provtagningsprogram för de landningar som görs av fartyg som för tredje-landsflagg.
- b) Av provtagningsmässiga skäl behöver endast de största verksamhetsgrenarna beaktas. För att identifiera de verksamhetsgrenar som ska ingå i provtagningen ska följande rangordningssystem användas för nivå 6 i matrisen i tillägg IV (1–5), på nationell nivå per medlemsstat, med medelvärdena för de två föregående åren som referens. Följande gäller:
 - Verksamhetsgrenarna ska först rangordnas i enlighet med deras andel av det totala antalet kommersiella landningar. Andelarna ska sedan kumuleras, med början hos den största, tills en gränsnivå på 90 procent uppnås. Samtliga verksamhetsgrenar som då tillhör toppskiktet 90 procent ska ingå i provtagningen.
 - Förfarandet ska sedan upprepas i enlighet med de kommersiella landningarnas totala värde och upprepas en tredje gång i enlighet med den totala ansträngningen räknat i dagar till havs. Verksamhetsgrenarna i toppskiktet 90 procent som inte tillhör det tidigare toppskiktet 90 procent ska läggas till urvalet.
 - Vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen kan till detta urval lägga de verksamhetsgrenar som inte fångats upp av rangordningssystemet men som är av särskild betydelse förvaltningsmässigt.
- c) Provtagningsenhet ska vara fiskeresan, och det antal fiskeresor som ska ingå i provtagningen ska garantera en god översikt över verksamhetsgrenen.
- d) Precisionsvärden och rangordningssystem anges på samma nivå som stickprovsprogrammen, dvs. på nationell verksamhetsgrensnivå för uppgifter som samlas in via nationella program och på regional verksamhetsgrensnivå för uppgifter som samlas in via regionalt samordnade stickprovsprogram.
- e) Provtagningsintensiteten ska vara proportionell mot verksamhetsgrenens relativa ansträngning och variationerna i dess fångster. Det minsta antalet fiskeresor som ska ingå i provtagningen får aldrig vara mindre än 1 fiskeresa per månad under fiskesäsongen för resor som varar mindre än 2 veckor, annars 1 fiskeresa per kvartal.
- f) När prover ska tas för en fiskeresa, ska provtagning av arterna samtidigt ske på följande sätt:
 - Varje art inom en region enligt tillägg II ska klassificeras inom en grupp i enlighet med följande regler:
 - **Grupp 1:** Arter som driver den internationella förvaltningsprocessen, bland annat arter enligt EU:s förvaltningsplaner, EU:s återhämtningsplaner, EU:s långsiktiga fleråriga planer eller EU:s handlingsplaner för bevarande och förvaltning som omfattas av rådets förordning (EG) nr 2371/2002 av den 20 december 2002 om bevarande och hållbart utnyttjande av fiskeresurserna inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽²⁾.

⁽¹⁾ EUT L 186, 15.7.2008, s. 3.

⁽²⁾ EGT L 358, 31.12.2002, s. 59.

- **Grupp 2:** Övriga internationellt reglerade arter och stora icke-internationellt reglerade arter som endast tas som bifångst.
 - **Grupp 3:** Alla andra arter som endast tas som bifångst (fiskar och skaldjur). Förteckningen för arter i grupp 3 ska sammanställas på regional nivå i berört regionalt samordningsmöte och godkännas av vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen.
- g) Artfördelningen i grupp 1 och 2 anges i tillägg VII. Valet av stickprovsprogram ska bero på mångfalden i de arter som ska kontrolleras och de operativa villkoren under vilka provtagningen äger rum. Stickprovstagningen per verksamhetsgren ska ta hänsyn både till provtagningsstillfällenas periodicitet och det provtagningsprogram som ska tillämpas. Möjliga stickprovsprogram, som beskrivs i tabellen nedan, omfattar följande:

- **Program 1:** Fullständig provtagning av samtliga arter.
- **Program 2:** För varje tidsnivå delas provtagningsstillfällena upp i två delar. En del av provtagningsstillfällena (x %) omfattar stickprov av alla arter på land, medan den andra delen av provtagningsstillfällena (100-x %) endast omfattar stickprov av arter från grupp 1.
- **Program 3:** För varje tidsnivå delas provtagningsstillfällena upp i två delar. En del av provtagningsstillfällena (x %) omfattar stickprov av alla arter i grupp 1 och 2 på land, medan den andra delen av provtagningsstillfällena (100-x %) endast omfattar stickprov av arter från grupp 1. I detta program måste stickprov för arter i grupp 3 ske till havs.

Tabell 1

Sammanfattning av programmen för samtidig provtagning

Stickprovsprogram	Frekvens	Grupp 1	Grupp 2	Grupp 3
Program 1	Varje provtillfälle	✓	✓	✓
Program 2	x % av provtillfällen	✓	✓	✓
	(100-x) % av provtillfällen	✓		
Program 3	x % av provtillfällen	✓	✓	Provtagning till havs
	(100-x) % av provtillfällen	✓		

- h) Provtagningsystemet för varje enskilt prov ska redovisas (tabell 1) tillsammans med information om hur provtagningen genomförts:
- Vid provtagning på en art, ska antalet individer som mätts uppfylla kvaliteten och exaktheten av resulterande längdfrekvens. Antalet längdklasser inom ett prov kan uppskattas från den ungefärliga längdvariationen inom den/klassen, från detta, ska antalet fisk som mätts ligga mellan 3 x antalet längdklasser och 5 x antalet längdklasser som en första approximering, i frånvaro av statistisk optimering av provtagningsmönstret.
- i) Andra provtagningsförfaranden kan användas om det finns vetenskapliga belägg för att dessa förfaranden kommer att uppnå samma mål som beskrivs i punkt 3.1 g.
- j) Medlemsstaterna ska tillhandahålla en sammanfattning av provtagningsprotokollen till vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen genom de nationella programmen för varje verksamhetsgren som lämnat prover.

2. För fångst som kastas överbord gäller följande:

- a) Det rangordningssystem som avses i kapitel III avsnitt B/B1 3.1 b ska användas för urvalet av verksamhetsgrenar i syfte att uppskatta den fångst som kastas överbord. I alla fall där fångsten som kastas överbord för en viss verksamhetsgren uppskattas till över 10 % av den sammanlagda fångstmängden och denna verksamhetsgren inte tas upp i rangordningssystemet, ska stickprov tas för den verksamhetsgrenen.
- b) Stickprovsenheten ska vara fiskeresan, och antalet fiskeresor för vilka stickprov tas ska garantera god täckning av verksamhetsgrenen.

- c) Precisionsvärden och rangordningssystemet bestäms på samma nivå som provtagningsprogrammen, dvs. på nationell verksamhetsgrensnivå för uppgifter som samlas in genom nationella program och på regional verksamhetsgrensnivå för uppgifter som samlas in genom regionalt samordnade stickprovsprogram.
- d) Provtagningsintensiteten ska vara proportionell mot verksamhetsgrenens relativa ansträngning och variationerna i dess fångster. Det minsta antalet fiskeresor som ska ingå i provtagningen får inte vara mindre än 2 fiskeresor per kvartal.
- e) Fångst som kastas överbord kommer att övervakas för arter i grupperna 1, 2 och 3 enligt kapitel III avsnitt B/B1/3. 1. f, i syfte att uppskatta den genomsnittliga vikten av fångst som kastas överbord per kvartal. Dessutom gäller följande:
- Fångst som kastas överbord måste uppskattas kvartalsvis med avseende på längdfördelning om de årsvis antingen utgör mer än 10 % av de sammanlagda fångsterna uttryckta i vikt eller mer än 15 % av fångsterna uttryckt i antal för arter i grupp 1 och 2.
 - Om fångst kastas överbord i artlängdkategorier som inte förekommer i landningarna ska åldersbestämning ske i enlighet med reglerna i tillägg VII.
- f) Där så är relevant ska pilotundersökningar enligt kapitel II B 1 genomföras.
- g) Medlemsstaterna ska tillhandahålla en sammanfattning av provtagningsprotokollen till vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen genom de nationella programmen för varje verksamhetsgren som lämnat prover.
3. För fritidsfiske gäller följande:
- a) För fritidsfiske efter arter som förtecknas i tillägg IV (1–5) ska medlemsstaterna kvartalsvis utvärdera fångsternas vikt.
- b) Där så är relevant ska pilotundersökningar enligt kapitel II B 1 genomföras för att uppskatta omfattningen av det fritidsfiske som avses i punkt 3.3 a.

4. *Precisionsnivåer*

1. För landningarna gäller följande:
- a) Precisionsnivå 2 ska eftersträvas på beståndsnivå både för arter i grupp 1 och 2. Vid behov ska särskilda beståndsbaserade stickprov läggas till om provtagning baserad på verksamhetsgren inte ger tillräcklig precision för längdfördelningen på beståndsnivå.
2. För fångst som kastas överbord gäller följande:
- a) Uppgifter inom ramen för de kvartalsvisa uppskattningarna av längd- och ålderssammansättning för fångst som kastas överbord av arter i grupp 1 och 2 ska leda till precisionsnivå 1.
- b) Viktuppskattningar för grupperna 1, 2 och 3 ska leda till precisionsnivå 1.
3. För fritidsfiske gäller följande:
- a) Uppgifter inom ramen för de årsvisa uppskattningarna av fångstvolym ska leda till precisionsnivå 1.

5. *Undantag*

1. Om medlemsstaterna inte kan uppnå de precisionsnivåer som anges i kapitel III avsnitt B/B1/4 2 a och b och 3 a, eller endast till orimliga kostnader, får kommissionen på grundval av rekommendationer från vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen bevilja dem undantag och sänka precisionsnivån, minska provtagningsfrekvensen eller undanta dem från kravet att genomföra en pilotundersökning, förutsatt att denna begäran är fullständigt dokumenterad och vetenskapligt styrkt.

B2. *Beståndsrelaterade variabler*

1. *Variabler*

1. För bestånd i tillägg VII ska följande variabler samlas in:
- a) Individuell information om ålder.
- b) Individuell information om längd.
- c) Individuell information om vikt.

- d) Individuell information om kön.
- e) Individuell information om mognad.
- f) Individuell information om fruktsamhet.

Detta ska göras med hjälp av det provtagningsprogram som anges i tillägg VII.

2. Insamlingen av de individuella uppgifter som anges i punkt 1 ska kopplas till motsvarande uppgifter om geografiskt område och tidsrymd.
3. För vilda laxbestånd i de indexfloder som Ices definierat och som mynnar ut i Östersjön III b–d ska följande variabler samlas in:
 - a) Information om förekomsten av smolt.
 - b) Information om förekomsten av stirr.
 - c) Information om antalet uppvandrande individer.

2. Uppdelningsnivå

1. Nödvändiga uppdelningsnivåer liksom insamlingsperiodiciteten för samtliga variabler och provtagningsintensiteten för ålder anges i tillägg VII. För provtagningsmetoder och provtagningsintensiteten gäller reglerna som fastställts i kapitel II avsnitt B (precisionsnivåer och provtagningsintensitet).

3. Provtagningsstrategi

1. När det är möjligt ska kommersiella fångster åldersbestämmas för att uppskatta åldersfördelningen per art och, där så är relevant, tillväxtparametrarna. Om så inte är möjligt ska medlemsstaterna meddela detta i sina nationella program.
2. Om samarbetet mellan medlemsstaterna ser till att den totala bedömningen av parametrarna i tillägg VII uppnår den precisionsnivå som krävs ska varje enskild medlemsstat se till att dess egna bidrag till de gemensamma datasamlingarna är tillräckliga för att uppnå denna precisionsnivå.

4. Precisionsnivåer

1. För artbestånd för vilka åldern kan bestämmas ska den genomsnittliga vikten och längden per ålder uppskattas med en precision som motsvarar nivå 3, upp till en ålder där de ackumulerade landningarna för de motsvarande åldrarna utgör minst 90 procent av de nationella landningarna av berört bestånd.
2. För bestånd för vilka åldern på enskilda fiskar inte kan bestämmas, men för vilka en tillväxtkurva kan uppskattas, ska den genomsnittliga vikten och längden per pseudoålder (t.ex. härledd från tillväxtkurvorna) uppskattas med en precision som motsvarar nivå 2, upp till en ålder där de ackumulerade landningarna för de motsvarande åldrarna utgör minst 90 procent av de nationella landningarna av berört bestånd.
3. När det gäller mognad, fruktsamhet och kön kan man välja mellan att hänvisa till ålder eller längd, förutsatt att de medlemsstater som måste genomföra den tillhörande biologiska provtagningen har samtyckt till följande:
 - a) När det gäller mognad och fruktsamhet, beräknat som andel av vuxen fisk, ska precisionsnivå 3 uppnås inom det ålders- och/eller längdintervall, för vilket gränserna utgörs av 20 och 90 procent mogen fisk.
 - b) När det gäller kön, beräknat som andel av honor, ska precisionsnivå 3 uppnås upp till en ålder eller längd där de kumulerade landningarna för motsvarande ålder eller längd utgör minst 90 procent av de nationella landningarna av det beståndet.

5. Undantagsregler

1. En medlemsstats nationella program behöver inte omfatta en bedömning av beståndsrelaterade variabler av bestånd för vilka det har fastställts TAC och kvoter, om följande villkor är uppfyllda:
 - a) Den berörda kvoten motsvarar mindre än 10 procent av gemenskapens andel av TAC eller mindre än 200 ton i genomsnitt under de tre föregående åren.
 - b) Summan av alla kvoter för medlemsstater vars tilldelade andel är mindre än 10 procent utgör mindre än 25 procent av gemenskapens andel av TAC.

2. Om villkoret i punkt 1 a ovan är uppfyllt, men inte villkoret i punkt 1 b, kan de berörda medlemsstaterna upprätta ett samordningsprogram för att uppnå ett för deras gemensamma landningar gemensamt stickprovssystem, eller så kan medlemsstaterna var och en för sig upprätta andra nationella stickprovssystem med samma precision.
3. Om så är nödvändigt får det nationella programmet ändras till och med den 1 februari varje år för att ta hänsyn till kvotutbyte mellan medlemsstater.
4. Samma regler enligt punkt 5.1 gäller för bestånd utanför Medelhavet för vilka TAC och kvoter inte har fastställts, på grundval av de genomsnittliga landningarna under de tre föregående åren och med gemenskapens totala landningar av ett bestånd som referens.
5. För bestånd i Medelhavsområdet, de landningar av en art, uttryckta i vikt, som gjorts av en medlemsstat vid Medelhavet och som utgör mindre än 10 procent av gemenskapens totala landningar från Medelhavsområdet, eller mindre än 200 ton, utom för blåfenad tonfisk.

C. Insamling av övergripande variabler

1. Variabler

1. Variabler som ska samlas in finns i förteckningen i tillägg VIII. Uppgifterna ska lämnas in enligt de tidsintervall som anges i tillägget.
2. Vissa dröjsmål kan förekomma mellan information som lämnats in om flottsegment och om fiskeansträngning.

2. Uppdelningsnivå

1. Uppdelningsnivån anges i tillägg VIII i enlighet med de kriterier som definieras i tillägg V.
2. Uppdelningsgraden ska motsvara den mest uppdelade nivån som krävs. En gruppering av celler i detta system kan skapas förutsatt att en lämplig statistisk analys påvisar dess lämplighet. Denna typ av sammanslagning måste godkännas vid ett lämpligt regionalt samordningsmöte.

3. Provtagningsstrategi

1. När det är möjligt ska övergripande uppgifter samlas in så att de är så fullständiga som möjligt. Om så inte är möjligt ska medlemsstaterna ange provtagningsmetoder i sina nationella program.

4. Precisionsnivåer

1. Medlemsstaterna ska i sina årliga rapporter lämna information om uppskattningarnas kvalitet (noggrannhet och precision).

D. Forskningsstudier till havs

1. Alla undersökningar som förtecknas i tillägg IX berättigar till bidrag.
2. Medlemsstaterna ska i sina nationella program garantera kontinuitet i förhållande till tidigare undersökningsupplägg.
3. Trots vad som sägs i punkterna 1 och 2 får medlemsstaterna föreslå en anpassning av undersökningsintensiteten eller utformningen av provtagningen, förutsatt att detta inte inverkar negativt på resultatkvaliteten. Kommissionens godkännande av ändringar ska vara beroende av ett godkännande från vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen.

KAPITEL IV

UTVÄRDERING AV VATTENBRUKETS OCH BEREDNINGSDINDUSTRINS EKONOMISKA SITUATION

A. Insamling av ekonomiska uppgifter för vattenbrukssektorn

1. Variabler

1. Alla variabler enligt förteckningen i tillägg X ska samlas in en gång om året för varje segment enligt segmentindelningen i tillägg XI.
2. Den statistiska enheten ska vara "företaget" definierat som den lägsta/minsta rättsliga enheten av bokföringsskal.

3. Populationen ska referera till företag vars primära verksamhet är definierad enligt Europeiska gemenskapernas statistikkontors definition under kod nr 05.02 i Nace: "vattenbruk".
4. Nationella valutor ska omvandlas till euro med hjälp av den årliga genomsnittliga växelkursen tillgänglig från Europeiska centralbanken (ECB).

2. Uppdelningsnivå

1. Uppgifter ska delas in i segment utifrån art och metoder för vattenbruk, som anges i tillägg XI. Om det behövs kan medlemsstaterna göra ytterligare segmentindelning för företagets storlek eller andra relevanta kriterier.
2. Insamling av uppgifter om sötvattensarter är inte obligatorisk. Om sådana uppgifter samlas in ska medlemsstaterna emellertid följa den segmentindelning som anges i tillägg XI.

3. Provtagningsstrategi

1. Medlemsstaterna ska beskriva de metoder de använder för att uppskatta varje ekonomisk variabel, inbegripet kvalitetsaspekterna, i sina nationella program.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att samtliga ekonomiska variabler överensstämmer och är jämförbara när de härrör från olika källor (t.ex. frågeformulär, räkenskaper).

4. Precisionsnivåer

1. Medlemsstaterna ska i sina årliga rapporter lämna information om uppskattningarnas kvalitet (noggrannhet och precision).

B. Insamling av ekonomiska uppgifter om beredningsindustrin

1. Variabler

1. Samtliga variabler för populationen, enligt förteckningen i tillägg XII, ska samlas in en gång om året.
2. Populationen ska referera till företag vars huvudsakliga verksamhet är definierad enligt Europeiska gemenskapernas statistikkontors definition under kod nr 15.20 i Nace: "Beredning och hållbarhetsbehandling av fisk och fiskprodukter".
3. Som en riktlinje ska medlemsstaternas nationella kodsystém som tillämpas enligt Europaparlamentet och rådets förordningar (EG) nr 852/2004 av den 29 april 2004 om livsmedelshygien ⁽¹⁾, (EG) nr 853/2004 av den 29 april 2004 om fastställande av särskilda hygienregler för livsmedel av animaliskt ursprung ⁽²⁾ och (EG) nr 854/2004 av den 29 april 2004 om fastställande av särskilda bestämmelser för genomförandet av offentlig kontroll av produkter av animaliskt ursprung avsedda att användas som livsmedel ⁽³⁾, även användas för dubbelkontroll och identifiering av företag klassificerade under kod nr 15.20 i Nace.
4. Nationella valutor ska omvandlas till euro med hjälp av den årliga genomsnittliga växelkursen tillgänglig från Europeiska centralbanken (ECB).

2. Uppdelningsnivå

1. Den statistiska enheten ska vara "företaget" definierat som den lägsta rättsliga enheten av bokföringsskäl.
2. För företag som utför beredning av fisk men inte som huvudverksamhet är det obligatoriskt att samla in följande uppgifter, under varje programperiods första år:
 - a) Antal företag
 - b) Omsättningen som tillskrivs beredning av fisk.

⁽¹⁾ EUT L 139, 30.4.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 139, 30.4.2004, s. 55.

⁽³⁾ EUT L 139, 30.4.2004, s. 206.

3. Provtagningsstrategi

1. Medlemsstaterna ska beskriva de metoder de använder för att uppskatta varje ekonomisk variabel, inbegripet kvalitetsaspekterna, i sina nationella program.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att samtliga ekonomiska variabler överensstämmer och är jämförbara när de härrör från olika källor (t.ex. frågeformulär, räkenskaper).

4. Precisionsnivåer

1. Medlemsstaterna ska i sina årliga rapporter lämna information om uppskattningarnas kvalitet (noggrannhet och precision).

KAPITEL V

UTVÄRDERING AV FISKERISEKTORNENS EFFEKTER PÅ DET MARINA EKOSYSTEMET

1. Variabler

1. För beräkningen av indikatorer enligt förteckningen i tillägg XIII ska de fastställda uppgifterna i det här tillägget samlas in en gång om året, med undantag för sådana för vilka det föreskrivs att samlas in på mer uppdelade nivåer.
2. Uppgifter enligt tillägg XIII ska samlas in på nationell nivå för att slutanvändarna ska kunna beräkna indikatorerna på berörd geografisk nivå enligt tillägg II.

2. Uppdelningsnivå

1. Den uppdelningsnivå som fastställs i de specifikationer som anges i tillägg XIII ska användas.

3. Provtagningsstrategi

1. Medlemsstaterna ska tillämpa de rekommendationer som anges i specifikationerna i tillägg XIII.

4. Precisionsnivåer

1. Medlemsstaterna ska tillämpa de rekommendationer som anges i specifikationerna i tillägg XIII.

KAPITEL VI

FÖRVALTNING OCH UTNYTTJANDE AV UPPGIFTER SOM OMFATTAS AV INSAMLINGEN AV UPPGIFTER

A. Förvaltning av uppgifterna

1. När det gäller de uppgifter som omfattas av detta gemenskapsprogram täcker detta avsnitt utvecklingen av databaser, indata (lagring), kvalitetskontroll och validering av uppgifter och omvandling av primära uppgifter till detaljerade eller aggregerade uppgifter i enlighet med artikel 17.1 i förordning (EG) nr 199/2008.
2. Det ska inkludera omvandlingsprocessen av primära socioekonomiska uppgifter till metauppgifter enligt artikel 13 b i förordning (EG) nr 199/2008.
3. Medlemsstaterna ska garantera att informationen om omvandlingsprocessen enligt punkt 2 kan lämnas på kommissionens begäran.

B. Utnyttjande av uppgifterna

1. Avsnittet omfattar produktionen av uppsättningar av uppgifter och dess användning i syfte att stödja vetenskaplig analys som grund för utlåtanden till fiskeriförvaltningen enligt artikel 18.1 a i förordning (EG) nr 199/2008.
2. Det ska inkludera uppskattningar av biologiska parametrar (ålder, vikt, kön, mognad och fruktsamhet) för bestånd förtecknade i tillägg VII, utarbetning av uppsättningar av uppgifter för beståndsbedömningar och bioekonomiska modeller samt motsvarande vetenskaplig analys.

Förteckning över tillägg

Tillägg nummer	Rubrik
I	Geografisk områdesindelning efter regionala fiskerierorganisationer
II	Geografisk områdesindelning efter region
III	Flottsegment indelade efter region
IV	Fiskeverksamhet (verksamhetsgren) indelad efter region
V	Uppdelningsnivåer
VI	Förteckning över ekonomiska variabler
VII	Förteckning över biologiska variabler med specifikation för provtagning av arter
VIII	Förteckning över övergripande variabler med närmare uppgifter om provtagning
IX	Förteckning över forskningsstudier till havs
X	Förteckning över ekonomiska variabler för vattenbrukssektorn
XI	Sektorsuppdelning som ska användas vid insamling av uppgifter om vattenbruket
XII	Förteckning över ekonomiska variabler för beredningsindustrin
XIII	Definition av miljöindikatorer för att mäta fiskets påverkan på det marina ekosystemet

Tillägg I

Geografisk områdesindelning efter regionala fiskerierorganisationer

	Ices	Nafo	Iccat	AKFM	CCAMLR	Iotc	Övriga
Nivå 1	Område	Område	FAO-område	Område t.ex. 37 Medelhavet och Svarta havet	Område t.ex. 48	FAO-område	FAO-område
Nivå 2	Delområde t.ex. 27.IV Nordsjön	Delområde t.ex. 21.2 Labrador	FAO-del- område	Delområde t.ex. 37.1 Western	Delområde t.ex. 48.1 Antarktiska halvön	FAO-del- område	FAO-del- område
Nivå 3	Sektion t.ex. 27.IV c	Sektion t.ex. 21.2 H	Sektion 5° × 5°	Sektion t.ex. 37.1.2 Lionbukten	Sektion t.ex. 58.5.1 Kerguelen	Sektion 5° × 5°	Sektion 5° × 5°
Nivå 4	Delsektion t.ex. 27.III. c.22			GSA t.ex. GSA 1			
Nivå 5	Rektangel 30' × 1°	Rektangel	Rektangel 1° × 1°		Rektangel 30' × 1°	Rektangel 1° × 1°	Rektangel 1° × 1°

Tillägg II

Geografisk områdesindelning efter region

	Delregion/Fiskeplats ⁽¹⁾	Region	Supra-region
Nivå	1	2	3
	Kluster av rumsliga enheter på nivå 4 i enlighet med tillägg I (Ices-delsektion)	Östersjön (Ices-områden III b–d)	Östersjön (Ices-områden III b–d), Nordsjön (Ices-områden IIIa, IV och VIIId) och östra delarna av Norra Ishavet (Ices-områden I och II) och Nordatlanten (Ices-områden V–XIV och Nafo-områden).
	Kluster av rumsliga enheter på nivå 3 i enlighet med tillägg I (Ices-sektion)	Nordsjön (Ices-områden IIIa, IV och VIIId) och östra delarna av Norra Ishavet (Ices-områden I och II)	
	Kluster av rumsliga enheter på nivå 3 i enlighet med tillägg I (Ices-/Nafo-sektion)	Nordatlanten (Ices-områden V–XIV och Nafo-områden)	
	Kluster av rumsliga enheter på nivå 4 i enlighet med tillägg I (GSA)	Medelhavet och Svarta havet	Medelhavet och Svarta havet
	Regionala fiskeriförvaltningsorganisationers delområden för provtagning (utom GFCM)	Övriga regioner där EU-fartyg bedriver fiske och som förvaltas av regionala fiskeriförvaltningsorganisationer där gemenskapen är avtalslutande part eller observatör (t.ex. Iccat, Iotc, Cefac m. fl.)	Övriga regioner

⁽¹⁾ Delregioner eller fiskeplatser ska fastställas av medlemsstaterna för den första programperioden (2009/10). De kan om nödvändigt omdefinieras vid regionala samordningsmöten och ska godkännas av STECF. Denna nivå bör överensstämma med befintliga geografiska områdesindelningar.

Tillägg III

Flottsegment indelade efter region

		Längdklasser (LOA) ⁽¹⁾					
		0 – < 10 m 0 – < 6 m	10 – < 12 m 6 – < 12 m	12 – < 18 m	18 – < 24 m	24 – < 40 m	40 meter eller längre
Aktiva fartyg							
som använder aktiva redskap	Bomtrål						
	Bottentrål och/eller snurrevad						
	Flyttrål						
	Snörpvad						
	Skrapa						
	Fartyg som använder andra aktiva redskap						
	Fartyg som endast använder polyvalenta aktiva redskap						
som använder passiva redskap	Fartyg som använder krokredskap	(2)	(2)				
	Drivgarn och fasta garn						
	Fartyg som använder tinor och/eller fällor						
	Fartyg som använder andra passiva redskap						
	Fartyg som endast använder polyvalenta passiva redskap						
som använder polyvalenta redskap	Fartyg som använder aktiva och passiva redskap						
Inaktiva fartyg							

(1) För fartyg som är kortare än 12 meter i Medelhavet och Svarta havet är längdkategorierna 0 – <6, 6 – <12 meter. För övriga regioner är längdkategorierna 0 – <10, 10 – <12 meter.

(2) Fartyg som är kortare än 12 meter och som använder passiva redskap i Medelhavet och Svarta havet får delas upp efter redskapstyp.

Tillägg IV

Fiskeverksamhet (verksamhetsgren) indelad efter region

1. Östersjön (Ices-delområden 22–32)

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter ^(b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
Fiskeverksamhet	Trålar	Botten-trålar	Botten-trål [OTB]	Kräftdjur	^(a)						
				Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Sötvattensarter	^(a)						
			Dubbeltrål [OTT]	Kräftdjur	^(a)						
				Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Bottenlevande fisk	^(a)						
			Partrål [PTB]	Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Sötvattensarter	^(a)						
				Bottenlevande fisk	^(a)						
		Flyttrålar	Bomtrål [OTM]	Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Sötvattensarter	^(a)						
			Partrål [PTM]	Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Sötvattensarter	^(a)						
				Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Sötvattensarter	^(a)						

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter ^(b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
	Krokar och linor	Spön och linor	Pil- och angelgarn [LHP][LHM]	Benfiskar	^(a)						
			Backor/långrevar	Drivande backor/långrevar [LLD]	Små pelagiska fiskar	^(a)					
		Anadroma arter			^(a)						
		Förankrade backor/långrevar [LLS]		Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Sötvattensarter	^(a)						
				Anadroma arter	^(a)						
				Katadroma arter	^(a)						
		Fällor	Fällor	Tinor och fällor [FPO] ^(c)	Bottenlevande fisk	^(a)					
	Små pelagiska fiskar				^(a)						
	Sötvattensarter				^(a)						
	Anadroma arter				^(a)						
	Katadroma arter				^(a)						
	Ryssjor [FYK] ^(c)			Bottenlevande fisk	^(a)						
				Små pelagiska fiskar	^(a)						
				Sötvattensarter	^(a)						
				Anadroma arter	^(a)						
Katadroma arter				^(a)							
Fasta ej täckta bottengarn [FPN]	Bottenlevande fisk	^(a)									
	Små pelagiska fiskar	^(a)									
	Sötvattensarter	^(a)									
	Anadroma arter	^(a)									
	Katadroma arter	^(a)									

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)							
						< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +		
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter ^(b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning								
	Nätredskap	Nätredskap	Grimgarn [GTR]	Bottenlevande fisk	^(a)								
				Små pelagiska fiskar	^(a)								
				Sötvattensarter	^(a)								
			Fasta bottengarn (förankrade) [GNS]	Bottenlevande fisk	^(a)								
				Små pelagiska fiskar	^(a)								
				Sötvattensarter	^(a)								
				Anadroma arter	^(a)								
				Katadroma arter	^(a)								
			Not/vad	Insnärningsnät	Not/vad	Snörpvad [PS]	Små pelagiska fiskar	^(a)					
						Skotska vadar, flytvadar [SSC]	Bottenlevande fisk	^(a)					
							Sötvattensarter	^(a)					
						Snurrevadar [SDN]	Bottenlevande fisk	^(a)					
							Små pelagiska fiskar	^(a)					
						Parnotar [SPR]	Bottenlevande fisk	^(a)					
Notar som används från strand eller båt [SB] [SV]	Benfiskar	^(a)											
Fiskeverksamheten saknar information				Fiskeverksamheten saknar information									
Annan verksamhet än fiske				Annan verksamhet än fiske									
Inaktivt				Inaktivt									
Fritidsfiske				Endast för följande arter: lax, torsk, ål	Ej tillämpligt	Alla fartygsklasser tillsammans (om det finns några)							

^(a) Enligt rådets förordningar (EG) nr 88/98 och (EG) nr 2187/2005.

^(b) Den del av fångsten som behålls ombord ska om möjligt klassificeras per grupp av målarter (kräftdjur, bläckfisk, bottenlevande fisk osv.) på fiskerese- eller fiskeverksamhetsnivå och delas upp i vikt eller totalt värde, när det gäller värdefulla arter (t.ex. havskräftor och räkor). Den grupp av målarter som får den högsta placeringen bör betraktas som den grupp av målarter som ska rapporteras i tabellen.

^(c) Inklusive ål i förvaltningsenheter enligt rådets förordning (EG) nr 1100/2007.

Anmärkning:

Om så är lämpligt ska pilotundersökningar göras i syfte att upprätta protokoll för övervakning av inlandsfiske av ål.

2. Nordsjön (Ices-områden IIIa, IV och VIIId) och östra delarna av Norra Ishavet (Ices-områden I och II)

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
						< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter (b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning						
Fiskeverksamhet	Skrapor	Skrapor	Skrapor som används från fartyg	Blötdjur	(e)						
			Mekaniska skrapredskap	Blötdjur	(e)						
	Trålar	Botten-trålar	Botten-trål [OTB]	Blötdjur	(e)						
				Kräftdjur	(e)						
				Bottenlevande fisk	(e)						
				Kräftdjur och bottenlevande fisk blandat	(e)						
				Bläckfisk och bottenlevande fisk blandat	(e)						
				Små pelagiska fiskar	(e)						
				Djuphavsarter	(e)						
				Pelagiska fiskar och bottenlevande fisk blandat	(e)						
				Bottenlevande fisk och djuphavsarter blandat	(e)						
			Dubbeltrål [OTT]	Blötdjur	(e)						
				Kräftdjur	(e)						
				Bottenlevande fisk	(e)						
				Djuphavsarter	(e)						
				Kräftdjur och bottenlevande fisk blandat	(e)						
				Pelagiska fiskar och bottenlevande fisk blandat	(e)						
			Partrål [PTB]	Bottenlevande fisk	(e)						
				Kräftdjur	(e)						
				Små pelagiska fiskar	(e)						
			Bomtrål [TBB]	Kräftdjur	(e)						
				Bottenlevande fisk	(e)						
				Kräftdjur och bottenlevande fisk blandat	(e)						
			Flyttrålar	Bomtrål [OTM]	Små pelagiska fiskar	(e)					
					Bottenlevande fisk	(e)					
				Partrål [PTM]	Små pelagiska fiskar	(e)					
	Bottenlevande fisk	(e)									

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)						
						< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +	
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter ^(b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning							
	Krokar och linor	Spön och linor	Pil- och angelgarn [LHP] [LHM]	Benfiskar	^(a)							
		Backor/långrevar	Förankrade backor/långrevar [LLS]	Bottenlevande fisk	^(a)							
	Fällor	Fällor ^(c)	Tinor och fällor [FPO]	Blötdjur	^(a)							
				Kräftdjur	^(a)							
				Benfiskar	^(a)							
			Ryssjor [FYK]	Katadroma arter	^(a)							
	Nätredskap	Nätredskap	Grimgarn [GTR]	Bottenlevande fisk	^(a)							
			Fasta bottengarn (förankrade) [GNS]	Små pelagiska fiskar	^(a)							
				Bottenlevande fisk	^(a)							
				Kräftdjur	^(a)							
			Drivgarn [GND]	Små pelagiska fiskar	^(a)							
Bottenlevande fisk	^(a)											
	Not/vad	Insnärjningsnät	Snörpvad [PS]	Små pelagiska fiskar	^(a)							
			Not/vad	Skotska vadar, flytvadar [SSC]	Bottenlevande fisk	^(a)						
				Snurrevadar [SDN]	Bottenlevande fisk	^(a)						
				Parnotar [SPR]	Bottenlevande fisk	^(a)						
				Notar som används från strand eller båt [SB] [SV]	Benfiskar	^(a)						
Övriga redskap	Övriga redskap	Glasålsfiske	Glasål	^(a)								
	Diverse (specifera)	Diverse (specifera)			^(a)							
Annan verksamhet än fiske				Annan verksamhet än fiske								
Inaktivt				Inaktivt								
Fritidsfiske				Endast för följande arter: torsk, ål	Ej tillämpligt	Alla fartygsklasser tillsammans (om det finns några)						

^(a) Enligt rådets förordningar (EEG) nr 1899/85, (EEG) nr 1638/87, (EG) nr 850/98, (EG) nr 2056/2001, (EG) nr 494/2002 och (EG) nr 40/2008.

^(b) Den del av fångsten som behålls ombord ska om möjligt klassificeras per grupp av målarter (kräftdjur, bläckfisk, bottenlevande fisk osv.) på fiskerese- eller fiskeverksamhetsnivå och delas upp i vikt eller totalt värde, när det gäller värdefulla arter (t.ex. havskräftor och räkor). Den grupp av målarter som får den högsta placeringen bör betraktas som den grupp av målarter som ska rapporteras i tabellen.

^(c) Inklusive ål i förvaltningsenheter enligt rådets förordning (EG) nr 1100/2007.

Anmärkning:

Om så är lämpligt ska pilotundersökningar göras i syfte att upprätta protokoll för övervakning av inlandsfiske av ål.

3. Nordatlanten (Ices-områden V–XIV och Nafo-områden)

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)							
						< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +		
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter (b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning								
Fiskeverksamhet	Skrapor	Skrapor	Skrapor som används från fartyg	Blötdjur	(e)								
			Mekaniska skrapredskap	Blötdjur	(e)								
	Trålar	Botten-trålar	Botten-trål [OTB]	Blötdjur	(e)								
				Kräftdjur	(e)								
				Bottenlevande fisk	(e)								
				Kräftdjur och bottenlevande fisk blandat	(e)								
				Bläckfisk och bottenlevande fisk blandat	(e)								
				Små pelagiska fiskar	(e)								
				Djuphavsarter	(e)								
				Pelagiska fiskar och bottenlevande fisk blandat	(e)								
				Bottenlevande fisk och djuphavsarter blandat	(e)								
			Dubbeltrål [OTT]	Blötdjur	(e)								
				Kräftdjur	(e)								
				Bottenlevande fisk	(e)								
				Djuphavsarter	(e)								
				Kräftdjur och bottenlevande fisk blandat	(e)								
			Partrål [PTB]	Bottenlevande fisk	(e)								
				Kräftdjur	(e)								
				Små pelagiska fiskar	(e)								
			Bomtrål [TBB]	Kräftdjur	(e)								
				Bottenlevande fisk	(e)								
				Kräftdjur och bottenlevande fisk blandat	(e)								
				Bottenlevande fisk och bläckfisk blandat	(e)								
			Flyttrålar	Bomtrål [OTM]	Små pelagiska fiskar	(e)							
	Bottenlevande fisk	(e)											
	Partrål [PTM]	Små pelagiska fiskar		(e)									
		Stora pelagiska fiskar		(e)									
		Bottenlevande fisk		(e)									

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
						< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter (b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning						
	Krokar och linor	Spön och linor	Pil- och angelgarn [LHP] [LHM]	Benfiskar	(a)						
				Bläckfisk	(a)						
			Dörjlinor [LTL]	Stora pelagiska fiskar	(a)						
		Backor/långrevar	Drivande backor/långrevar [LLD]	Stora pelagiska fiskar	(a)						
				Bottenlevande fisk	(a)						
				Djuphavsarter	(a)						
			Förankrade backor/långrevar [LLS]	Djuphavsarter	(a)						
		Bottenlevande fisk	(a)								
	Fällor	Fällor (c)	Tinor och fällor [FPO]	Blötdjur	(a)						
				Kräftdjur	(a)						
				Benfiskar	(a)						
			Ryssjor [FYK]	Katadroma arter	(a)						
				Bottenlevande arter	(a)						
			Fasta ej täckta bottengarn [FPN]	Stora pelagiska fiskar	(a)						
	Nätredskap	Nätredskap	Grimgarn [GTR]	Bottenlevande fisk	(a)						
Fasta bottengarn (förankrade) [GNS]				Små pelagiska fiskar	(a)						
				Bottenlevande fisk	(a)						
				Kräftdjur	(a)						
Drivgarn [GND]			Små pelagiska fiskar	(a)							
			Bottenlevande fisk	(a)							
Not/vad	Insnärningsnät	Snörpvad [PS]	Små pelagiska fiskar	(a)							
			Stora pelagiska fiskar	(a)							
	Not/vad	Skotska vadar, flytvadar [SSC]	Bottenlevande fisk	(a)							
			Snurrevadar [SDN]	Bottenlevande fisk	(a)						
			Parnotar [SPR]	Bottenlevande fisk	(a)						
			Notar som används från strand eller båt [SB] [SV]	Benfiskar	(a)						
Övriga redskap	Övriga redskap	Glasålsfiske	Glasål	(a)							
Diverse (specifera)	Diverse (specifera)			(a)							

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter ^(a)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
Annan verksamhet än fiske				Annan verksamhet än fiske							
Inaktivt				Inaktivt							
Fritidsfiske				Endast för följande arter: lax, havsabborre, ål (endast för Ices-områden)	Ej tillämpligt	Alla fartygsklasser tillsammans (om det finns några)					

^(a) Enligt rådets förordningar (EG) nr 850/98, (EG) nr 2549/2000, kommissionens förordningar (EG) nr 2056/2001 och (EG) nr 494/2002 och rådets förordningar (EG) nr 1386/2007 och (EG) nr 40/2008.

^(b) Den del av fångsten som behålls ombord ska om möjligt klassificeras per grupp av målarter (kräftdjur, bläckfisk, bottenlevande fisk osv.) på fiskerese- eller fiskeverksamhetsnivå och delas upp i vikt eller totalt värde, när det gäller värdefulla arter (t.ex. havskräftor och tonfiskar). Den grupp av målarter som får den högsta placeringen bör betraktas som den grupp av målarter som ska rapporteras i tabellen.

^(c) Inklusive ål i förvaltningsenheter enligt förordning (EG) nr 1100/2007.

Anmärkning:

Om så är lämpligt ska pilotundersökningar göras i syfte att upprätta protokoll för övervakning av inlandsfiske av ål.

4. Medelhavet och Svarta havet

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter ^(a)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 6	6 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
Fiskeverksamhet	Skrapor	Skrapor	Skrapor som används från fartyg	Blötdjur	^(a)						
	Trålar	Botten-trålar	Botten-trål [OTB]	Bottenlevande arter	^(a)						
				Djuphavsarter ^(b)	^(a)						
				Bottenlevande arter och djuphavsarter blandat ^(b)	^(a)						
			Dubbeltrål [OTT]	Bottenlevande arter	^(a)						
			Partrål [PTB]	Bottenlevande arter	^(a)						
			Bomtrål [TBB]	Bottenlevande arter	^(a)						
	Flyttrålar	Bomtrål [OTM]	Bottenlevande arter och pelagiska arter blandat	^(a)							
			Partrål [PTM]	Små pelagiska fiskar	^(a)						

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter (e)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 6	6 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
	Krokar och linor	Spön och linor	Pil- och angelgarn [LHP] [LHM]	Benfiskar	(e)						
				Bläckfisk	(e)						
			Dörjlinor [LTL]	Stora pelagiska fiskar	(e)						
		Backor/långrevor	Drivande backor/långrevor [LLD]	Stora pelagiska fiskar	(e)						
			Förankrade backor/långrevor [LLS]	Bottenlevande fisk	(e)						
	Fällor	Fällor (d)	Tinor och fällor [FPO]	Bottenlevande arter	(e)						
				Ryssjor [FYK]	Katadroma arter	(e)					
			Fasta ej täckta bottengarn [FPN]	Bottenlevande arter	(e)						
				Stora pelagiska fiskar	(e)						
	Nätredskap	Nätredskap	Grimgarn [GTR]	Bottenlevande arter	(e)						
Fasta bottengarn (förankrade) [GNS]				Små och stora pelagiska fiskar	(e)						
			Bottenlevande arter	(e)							
Drivgarn [GND]			Små pelagiska fiskar	(e)							
			Bottenlevande fisk	(e)							
Not/vad	Insärjningsnät	Snörpvad [PS]	Små pelagiska fiskar	(e)							
			Stora pelagiska fiskar	(e)							
		Utan snörplinor (lampara) [LA]	Små och stora pelagiska fiskar	(e)							
	Not/vad	Skotska vadar, flytvadar [SSC]	Bottenlevande arter	(e)							
		Snurrevadar [SDN]	Bottenlevande arter	(e)							
		Parnotar [SPR]	Bottenlevande arter	(e)							
		Notar som används från strand eller båt [SB] [SV]	Bottenlevande arter	(e)							
	Övriga redskap	Övriga redskap	Glasålsfiske	Glasål	(e)						
Diverse (specifera)	Diverse (specifera)			(e)							

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter (e)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 6	6 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
Annan verksamhet än fiske				Annan verksamhet än fiske							
Inaktivt				Inaktivt							
Fritidsfiske				Endast för följande arter: blåfenad tonfisk, ål	Ej tillämpligt	Alla fartygsklasser tillsammans (om det finns några)					

(e) Enligt rådets förordning (EG) nr 1967/2006.

(f) Avser endast räkor av arterna *Aristacomorpha foliacea* och *Aristeus antennatus* som inte ingår i definitionen av djuphavsarter i rådets förordning (EG) nr 2347/2002.

(g) Den del av fångsten som behålls ombord ska om möjligt klassificeras per grupp av målarter (kräftdjur, bläckfisk, bottenlevande fisk osv.) på fiskerese- eller fiskeverksamhetsnivå och delas upp i vikt eller totalt värde, när det gäller värdefulla arter (t.ex. havskräftor och tonfiskar). Den grupp av målarter som får den högsta placeringen bör betraktas som den grupp av målarter som ska rapporteras i tabellen.

(h) Inklusive ål i förvaltningsenheter enligt förordning (EG) nr 1100/2007.

Anmärkning:

Om så är lämpligt ska pilotundersökningar göras i syfte att upprätta protokoll för övervakning av inlandsfiske av ål.

5. Övriga regioner där EU-fartyg bedriver fiske och som förvaltas av regionala fiskeriförvaltningsorganisationer där gemenskapen är avtalslutande part eller observatör (t.ex. Iccat, Iotc, Cefac m.fl.)

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)						
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter (e)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +	
Fiskeverksamhet	Trålar	Botten-trålar	Botten-trål [OTB]	Kräftdjur	(e)							
				Bottenlevande fisk	(e)							
				Bläckfisk och bottenlevande fisk blandat	(e)							
			Dubbeltrål [OTT]	Kräftdjur	(e)							
	Flyttrålar	Bomtrål [OTM]	Små pelagiska fiskar	(e)								
	Krokar och linor	Spön och linor	Pil- och angelgarn [LHP] [LHM]	Stora pelagiska fiskar	(e)							
				Bottenlevande fisk	(e)							
		Backor/långrevar	Drivande backor/långrevar [LLD]	Stora pelagiska fiskar	(e)							
			Förankrade backor/långrevar [LLS]	Bottenlevande fisk	(e)							
	Fällor	Fällor	Tinor och fällor [FPO]	Kräftdjur	(e)							
				Benfiskar	(e)							

Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	Nivå 5	Nivå 6	LOA-klasser (meter)					
Verksamhet	Redskapsklass	Redskapsgrupp	Redskapstyp	Grupp av målarter ^(b)	Maskstorlek och annan selektiv utrustning	< 10	10 – < 12	12 – < 18	18 – < 24	24 – < 40	40 & +
	Nätredskap	Nätredskap	Grimgarn [GTR]	Bottenlevande fisk	(^a)						
			Fasta bottengarn (förankrade) [GNS]	Bottenlevande fisk	(^a)						
			Drivgarn [GND]	Bottenlevande fisk	(^a)						
	Not/vad	Insnärjningsnät	Snörpvad [PS]	Små pelagiska fiskar	(^a)						
				Stora pelagiska fiskar	(^a)						
	Diverse (specifera)	Diverse (specifera)			(^a)						
Annan verksamhet än fiske				Annan verksamhet än fiske							
Inaktivt				Inaktivt							

(^a) Enligt rådets förordningar (EG) nr 600/2004, (EG) nr 830/2004, (EG) nr 115/2006, (EG) nr 563/2006, (EG) nr 764/2006, (EG) nr 805/2006, (EG) nr 1562/2006, (EG) nr 1563/2006, (EG) nr 1801/2006, (EG) nr 2027/2006, (EG) nr 450/2007, (EG) nr 753/2007, (EG) nr 893/2007, (EG) nr 894/2007, (EG) nr 1386/2007, (EG) nr 1446/2007, (EG) nr 31/2008, (EG) nr 241/2008 och (EG) nr 242/2008.

(^b) Den del av fångsten som behålls ombord ska om möjligt klassificeras per grupp av målarter (kräftdjur, bläckfisk, bottenlevande fisk osv.) på fiskerese- eller fiskeverksamhetsnivå och delas upp i vikt eller totalt värde, när det gäller värdefulla arter (t.ex. havskräftor och tonfiskar). Den grupp av målarter som får den högsta placeringen bör betraktas som den grupp av målarter som ska rapporteras i tabellen.

Tillägg V

Uppdelningsnivåer för insamlingen av uppgifter

		Delregioner eller fiskeplatser	Regioner	Supra-regioner
		1	2	3
Verksamhetsgren flottsegment (cell)	A	A1	A2	A3
Verksamhetsgren	B	B1	B2	B3
Flottsegment	C	C1	C2	C3

Anmärkning:

Eftersom platsen där fiskeverksamheten bedrivs kan vara delregioner, regioner eller supra-regioner sammanfattar tillägget de olika nivåerna för insamlingen av uppgifter (eller uppdelningsnivåer).

Tillägg VI

Förteckning över ekonomiska variabler

Variabelgrupp	Variabel	Specifikation för insamlingen av uppgifter ⁽¹⁹⁾	Enhet	Definition av statistik över företagsstrukturer enligt kommissionens förordning (EG) nr 2700/98	Riktlinje
Intäkter	Bruttovärdet av landningar	Övergripande	EUR	12 11 0 utom punkt 4	
	Intäkter från uthyrda kvoter eller andra fiskerättigheter		EUR	12 11 0 utom punkt 4	
	Direkta bidrag ⁽¹⁾		EUR	12 11 0 utom punkt 4	
	Andra intäkter ⁽²⁾		EUR	12 11 0 utom punkt 4	
Personalkostnader	Löneutgifter för besättning ⁽³⁾		EUR	13 31 0	
	Imputerat värde av obetald arbetskraft ⁽⁴⁾		EUR	13 32 0	
Energikostnader	Energikostnader ⁽⁵⁾		EUR	20 11 0 (13 11 0)	
Reparations- och underhållskostnader	Reparations- och underhållskostnader ⁽⁶⁾		EUR	(13 11 0)	ENS ⁽²⁰⁾ 3.70. e) (1) (2)
Andra driftskostnader	Variabel kostnad ⁽⁷⁾		EUR	(13 11 0)	
	Icke-variabel kostnad ⁽⁸⁾		EUR	(13 11 0)	
	Betalningar för hyra av kvoter eller andra fiskerättigheter		EUR	(13 11 0)	
Kapitalkostnader	Årlig avskrivning ⁽⁹⁾		EUR		ENS 6.02.–6.05.
Kapitalvärde	Värdet av fysiskt kapital: Nedskrivet återanskaffningsvärde ⁽¹⁰⁾		EUR		ENS 7.09.–7.24.
	Värdet av fysiskt kapital: Nedskrivet anskaffningsvärde ⁽¹⁰⁾		EUR		ENS 7.09.–7.24.
	Värdet av kvoter och andra fiskerättigheter ⁽¹¹⁾		EUR		ENS 7.09.–7.24.
Investeringar	Investeringar i fysiskt kapital ⁽¹²⁾		EUR	15 11 0	ENS 3.102.–3.111.
Finansiell ställning	Skuld i förhållande till tillgångar ⁽¹³⁾		%		
Sysselsättning	Anställd besättning ⁽¹⁴⁾		antal	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ENS 11.32.–11.34.
	Heltidsekvivalenter enligt nationella regler ⁽¹⁵⁾		antal	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ENS 11.32.–11.34.
	Heltidsekvivalenter enligt harmoniserade regler ⁽¹⁶⁾		antal	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	ENS 11.32.–11.34.

Variabelgrupp	Variabel	Specifikation för insamlingen av uppgifter ⁽¹⁹⁾	Enhet	Definition av statistik över företagsstrukturer enligt kommissionens förordning (EG) nr 2700/98	Riktlinje
Flotta	Antal	Övergripande	antal	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
	Genomsnittlig LOA	Övergripande	meter	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
	Genomsnittligt fartygstonnage	Övergripande	GT	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
	Fartygens genomsnittliga maskinstyrka	Övergripande	kW	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
	Genomsnittlig ålder	Övergripande	år	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
Ansträngning	Dagar till havs	Övergripande	dagar	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
	Energiförbrukning		liter	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
Antal fiskeföretag/enheter	Antal fiskeföretag/enheter ⁽¹⁷⁾	Efter storlekskategori: 1. Ägt fartyg 2. 2-5 ägt fartyg 3. > 5 ägt fartyg	antal	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
Produktionsvärde per art	Värdet av landningarna per art	Övergripande	EUR	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
	Genomsnittspris per art ⁽¹⁸⁾	Övergripande	EUR/kg	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt

⁽¹⁾ Inbegriper direktstöd, t.ex. kompensation för fiskestopp, återbetalning av bränsleavgift eller liknande kompensationsbetalningar i form av en klumpsumma. Inbegriper inte sociala förmåner, indirekta stöd (t.ex. nedsatt avgift på insatsvaror såsom bränsle) eller investeringsstöd.

⁽²⁾ Inbegriper andra intäkter från användningen av fartyget, t.ex. fritidsfiske, turism, tjänster till oljeplattformar osv. samt försäkringsutbetalningar för skador på/förlust av redskap/fartyg.

⁽³⁾ Inbegriper socialförsäkringskostnader.

⁽⁴⁾ Till exempel fartygsägarens eget arbete. Medlemsstaten ska redogöra för vald metod i sitt nationella program.

⁽⁵⁾ Exklusive smörjolja. Om möjligt uppdelade efter typ (bensin, diesel, biobränsle osv.).

⁽⁶⁾ Bruttokostnaderna för reparation och underhåll av fartyget och redskapen.

⁽⁷⁾ Inbegriper alla inköpta insatsvaror (varor och tjänster) som har att göra med fiskeansträngningen och/eller fångster/landningar.

⁽⁸⁾ Inbegriper inköpta insatsvaror som inte har något att göra med ansträngningen och/eller fångster/landningar (även hyrd utrustning).

⁽⁹⁾ Uppskattning enligt [den PIM-metod som föreslås i kapitalvärderingsrapporten i undersökning nr FISH/2005/03: "IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study N° FISH/2005/03, 203p."]. Det bör redogöras för data och uppskattningsmetod i det nationella programmet.

⁽¹⁰⁾ Fartygets värde, dvs. skrov, motor, all utrustning ombord och redskapen. Uppskattning enligt [den PIM-metod som föreslås i kapitalvärderingsrapporten i undersökning nr FISH/2005/03: "IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study N° FISH/2005/03, 203p."]. Det bör redogöras för data och uppskattningsmetod i det nationella programmet.

⁽¹¹⁾ I lämpliga fall. Det ska redogöras för uppskattningsmetoden i det nationella programmet.

⁽¹²⁾ Förbättringar av befintliga fartyg/redskap under det berörda året.

⁽¹³⁾ Skuld i procent i förhållande till det totala kapitalvärdet (se definition ovan).

⁽¹⁴⁾ Antal anställda ombord, motsvarande det genomsnittliga antal personer som arbetar för och avlönas av fartyget. Detta inbegriper tillfälligt anställda samt roterande besättning. [Se rapport om undersökningen FISH/2005/14, "LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, 142 p"].

⁽¹⁵⁾ Heltidsekvivalent (FTE) baserad på den nationella referensnivån för FTE-arbetstimmar för besättningsmedlemmar ombord på fartyget (exkl. vilotid) och arbetstimmar i land. Om det årliga antalet arbetstimmar per besättningsmedlem överskrider referensnivån är FTE=1 per besättningsmedlem. I motsatt fall är FTE=förhållandet mellan antalet arbetstimmar och referensnivån. [Metoden bör överensstämma med undersökningen FISH/2005/14, "LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, 142 p.", ändrad genom SGECA-rapporten 07-01 (15-19 januari 2007, Salerno, s. 21 + bilagor) och det bör redogöras för metoden i det nationella programmet.]

⁽¹⁶⁾ Heltidsekvivalent (FTE) baserad på en gräns på 2 000 timmar per FTE med användning av samma metod som i fotnot 15.

⁽¹⁷⁾ Situationen per den 1 januari i enlighet med flottregistret. Delägarskap (som omfattar fler än en person) bör betraktas som en enhet.

⁽¹⁸⁾ Priser i euro per kilo levande vikt.

⁽¹⁹⁾ De ekonomiska variablerna ska samlas in på årsbasis på C3-nivå (tillägg V), med undantag för de variabler som betraktas som övergripande och som samlas in på mer uppdelade nivåer (enligt tillägg VIII) och med olika intervall.

⁽²⁰⁾ NS hänvisar till det europeiska nationalräkenskapssystemet 1995 (rådets förordning (EG) nr 2223/96 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1267/2003, Eurostats manual för ENS 95).

Tillägg VII

Förteckning över biologiska variabler med specifikation för provtagning av arter

Å=årligen, T=vart tredje år

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestand	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Ices-områden I, II								
Ål	<i>Anguilla anguilla</i>	I, II	G1	(^b)	T	T	T	
Lubb	<i>Brosme brosme</i>	I, II	G2	250	T	T	T	
Sill/strömming	<i>Clupea harengus</i>	I, II, V	G1	25	Å	Å	Å	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	I, II	G1	125	Å	Å	Å	
Kolja	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	I, II	G1	125	Å	Å	Å	
Blåvitling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I–IX, XII, XIV	G1	25	Å	Å	Å	
Nordhavsräka	<i>Pandalus borealis</i>	I, II	G1		Å	Å	Å	
Gråsej	<i>Pollachius virens</i>	I, II	G1	125	Å	Å	Å	
Liten hälleflundra	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	I, II	G1	50	Å	Å	Å	
Makrill	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Å	Å	Å	
Större kungsfisk	<i>Sebastes marinus</i>	I, II	G1	125	Å	Å	Å	
Djuphavskungsfisk	<i>Sebastes mentella</i>	I, II	G1	125	Å	Å	Å	
Taggmakrill	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa–c, VIIIabde, e–k,	G2	25	T	T	T	
Lodda	<i>Mallotus villosus</i>	I, II	G2					
Lax	<i>Salmo salar</i>	I, II	G1	250	T	T	T	

Skagerrak och Kattegatt – Ices-område IIIa

Tobisfiskar	<i>Ammodytidae</i>	IIIa	G2	50				
Ål	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIa	G1	(^b)	T	T	T	
Sill	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIIId, IIIa/22–24, IIIa	G1	25	Å	Å	Å	
Skoläst	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	IIIa	G2	100	T	T	T	
Knot	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIIId, IIIaN	G1	250	Å	Å	Å	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	IIIaS	G1	125	Å	Å	Å	
Rödtunga	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Sandskädda	<i>Limanda limanda</i>	IIIa	G2	125				
Kolja	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Å	Å	Å	
Vitling	<i>Merlangius merlangus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestand	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Kummel	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Å	Å	Å	
Blåvitling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Å	Å	Å	
Havskräfta	<i>Langoustine norvegicus</i>	Functional unit	G1		Å	Å	Å	
Nordhavsräka	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa Östra	G1		Å	Å	Å	
Rödspätta	<i>Pleuronectes platessa</i>	IIIa	G1	250	Å	Å	Å	
Gråsej	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Å	Å	Å	
Piggvar	<i>Psetta maxima</i>	Alla områden	G2	250	T	T	T	
Makrill	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Å	Å	Å	
Slätvar	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	
Tunga	<i>Solea solea</i>	IIIa, 22	G1	250	Å	Å	Å	
Skarpsill	<i>Sprattus sprattus</i>	IIIa	G1	500	Å	Å	Å	
Hajar	<i>Squalidae</i>	IIIa N	G1					
Vitlinglyra	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				

Östersjön – Ices-delområden 22–32

Ål	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIb-d	G1	(^b)	T	T	T	
Sill	<i>Clupea harengus</i>	22–24 IIIa/25–27, 28.2, 29, 32/28.1/30/31	G1	25	Å	Å	Å	
Lavaretsik	<i>Coregonus lavaretus</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Gädda	<i>Esox lucius</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	22–24/25–32	G1	125	Å	Å	Å	
Sandskädda	<i>Limanda limanda</i>	22–32	G2	125	T	T	T	
Abborre	<i>Perca fluviatilis</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Skrubbskädda	<i>Platichthys flesus</i>	22–32	G2	250	T	T	T	
Rödspätta	<i>Pleuronectes platessa</i>	22–32	G2	250	T	T	T	
Piggvar	<i>Psetta maxima</i>	22–32	G2	250	T	T	T	
Lax	<i>Salmo salar</i>	22–31/32	G1	250	Å	Å	Å	
Öring	<i>Salmo trutta</i>	22–32	G2	250	T	T	T	
Gös	<i>Sander lucioperca</i>	IIIId	G2	250	T	T	T	
Slätvar	<i>Scophthalmus rhombus</i>	22–32	G2	125	T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Skarpsill	<i>Sprattus sprattus</i>	22-32	G1	50	Å	Å	Å	
Tunga	<i>Solea solea</i>	22	G1	125	Å	Å	Å	

Nordsjön och östra delen av Engelska kanalen – Ices-områden IV, VIIId

Tobisfiskar	<i>Ammodytidae</i>	IV	G2	25				
Ål	<i>Anguilla anguilla</i>	IV, VIIId	G1	(^b)	T	T	T	
Havskatter	<i>Anarhichas spp.</i>	IV	G2	250				
Guldaxfiskar	<i>Argentina spp.</i>	IV	G2	50				
Rödknott	<i>Aspitrigla cuculus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Lubb	<i>Brosme brosme</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Sill	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	25	Å	Å	Å	
Sandråka	<i>Crangon crangon</i>	IV, VIIId	G2		T	T	T	
Havsabborre	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Knot	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	125	Å	Å	Å	
Rödtunga	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Blåkäft	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Fyrfläckig var	<i>Lepidorhombus boscii</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Glasvar	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Sandskädda	<i>Limanda limanda</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Mindre marulk	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VIIId	G1	125	Å	Å	Å	
Marulk	<i>Lophius piscatorius</i>	IIIa, IV, VI	G1	125	Å	Å	Å	
Långstjärt	<i>Macrourus berglax</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Kolja	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Å	Å	Å	
Vitling	<i>Merlangius merlangus</i>	IV, VIIId	G1	125	Å	Å	Å	
Kummel	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Å	Å	Å	
Blåvitling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Å	Å	Å	
Bergtunga	<i>Microstomus kitt</i>	IV, VIIId	G2	100	T	T	T	
Birkelånga	<i>Molva dypterygia</i>	IV, IIIa	G1	125	T	T	T	
Långa	<i>Molva molva</i>	IV, IIIa	G2	125	T	T	T	
Röd mulle	<i>Mullus barbatus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Mulle	<i>Mullus surmuletus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Havskräfta	<i>Langoustine norvegicus</i>	Alla funktionella enheter	G1		Å	Å	Å	
Nordhavsräka	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa östra/IVa/IVb	G1		T	T	T	
Stor kammussla	<i>Pecten maximus</i>	VIIId	G2		T	T	T	
Fjällbrosme	<i>Phycis blennoides</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Klippbrosme	<i>Phycis phycis</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Skrubbskädda	<i>Platichthys flesus</i>	IV	G2	125	T	T	T	
Rödspätta	<i>Pleuronectes platessa</i>	IV	G1	50	Å	Å	Å	
Rödspätta	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIId	G1	125	Å	Å	Å	
Gråsej	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Å	Å	Å	
Piggvar	<i>Psetta maxima</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	
Knaggrocka	<i>Raja clavata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Fläckrocka	<i>Raja montagui</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Blomrocka	<i>Raja naevus</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Klorocka	<i>Raja radiata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Andra rockor	<i>Rajidae</i>	IV, VIIId	G1					
Liten hälleflundra	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Lax	<i>Salmo salar</i>	IV	G1	250	T	T	T	
Makrill	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Å	Å	Å	
Slätvar	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Djuphavskungsfisk	<i>Sebastes mentella</i>	IV	G1	125	Å	Å	Å	
Djuphavshaj	<i>Shark-like Selachii</i>	IV	G1		T	T	T	
Liten haj	<i>Shark-like Selachii</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Tunga	<i>Solea solea</i>	IV	G1	250	Å	Å	Å	
Tunga	<i>Solea solea</i>	VIIId	G1	250	Å	Å	Å	
Skarpsill	<i>Sprattus sprattus</i>	IV/VIIde	G1	50	T	T	T	
Pigghaj/rödhaj	<i>Squalus acanthias</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Taggmakrill	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/IIIa, IVbc, VIIId	G2	25	T	T	T	T
Fenknot	<i>Trigla lucerna</i>	IV	G2	250	T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Vitlinglyra	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				
Sanktpersfisk	<i>Zeus faber</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	

Nordöstra Atlanten och västra delen av Engelska kanalen – Ices-områden V, VI, VII (utom d), VIII, IX, X, XII, XIV

Bairds släthuvudfisk	<i>Alepocephalus bairdii</i>	VI, XII	G2		T	T	T	
Tobisfiskar	<i>Ammodytidae</i>	VIa	G2	25				
Ål	<i>Anguilla anguilla</i>	Alla områden	G1	(^b)	T	T	T	
Dolkfiskar	<i>Aphanopus</i> spp.	Alla områden	G1	50	Å	Å	Å	
Guldaxfiskar	<i>Argentina</i> spp.	Alla områden	G2	50	T	T	T	
Havsgös	<i>Argyrosomus regius</i>	Alla områden	G2	50	T	T	T	
Rödskot	<i>Aspitrigla cuculus</i>	Alla områden	G2	250	T	T	T	
Beryxar	<i>Beryx</i> spp.	Alla områden utom X och IXa	G1	50	Å	Å	Å	
Beryxar	<i>Beryx</i> spp.	IXa och X	G1	125	T	T	T	
Krabbtaska	<i>Cancer pagurus</i>	Alla områden	G2		T	T	T	
Sorghaj	<i>Centrophorus granulosus</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Brun pigghaj	<i>Centrophorus squamosus</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Pailonahaj	<i>Centroscyllium coelepis</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Sill	<i>Clupea harengus</i>	VIa/VIaN/ VIaS, VIIbc/VIIa/VIIj	G1	25	Å	Å	Å	
Havsål	<i>Conger conger</i>	Alla områden utom X	G2	25	T	T	T	
Havsål	<i>Conger conger</i>	X	G2	125	T	T	T	
Skoläst	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	Alla områden	G1	100	Å	Å	Å	
Skednoshaj	<i>Deania calcea</i>	Alla områden	G1		Å	Å	Å	
Havsabborre	<i>Dicentrarchus labrax</i>	Alla områden utom IX	G2	125	T	T	T	
Havsabborre	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IX	G2	125	T	T	T	
Tjocktunga	<i>Dicologlossa cuneata</i>	VIIIc, IX	G2	100				
Ansjovis	<i>Engraulis encrasicolus</i>	IXa (endast Cádizbukten)	G1	125	T	T	T	T
Ansjovis	<i>Engraulis encrasicolus</i>	VIII	G1	125	Å	Å	Å	Å
Knot	<i>Eutrigla gurnardus</i>	VIIId, e	G2	250	T	T	T	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	Va/Vb/VIa/VIb/VIIa/ VIIe-k	G1	125	Å	Å	Å	
Röd tunga	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	VI, VII	G2	50				
Blåkäft	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	Alla områden	G2	100				

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Hummer	<i>Homarus gammarus</i>	Alla områden	G2		T	T	T	
Atlantisk soldatfisk	<i>Hoplostethus atlanticus</i>	Alla områden	G1	50	Å	Å	Å	
Strumpebandsfisk	<i>Lepidopus caudatus</i>	IXa	G2		T	T	T	
Fyrfläckig var	<i>Lepidorhombus boschii</i>	VIIIc, IXa	G1	250	Å	Å	Å	
Glasvar	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	VI/VII, VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	125	Å	Å	Å	
Sandskädda	<i>Limanda limanda</i>	VIIe/VIIa, f-h	G2	125	T	T	T	
Vanlig bläckfisk	<i>Loligo vulgaris</i>	Alla områden utom VIIIc, IXa	G2					
Vanlig bläckfisk	<i>Loligo vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Mindre marulk	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Å	Å	Å	
Mindre marulk	<i>Lophius budegassa</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Å	Å	Å	
Marulk	<i>Lophius piscatorius</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Å	Å	Å	
Marulk	<i>Lophius piscatorius</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Å	Å	Å	
Lodda	<i>Mallotus villosus</i>	XIV	G2	50				
Kolja	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	Va/Vb	G1	125	Å	Å	Å	
Kolja	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	VIa/VIb/VIIa/VIIb-k	G1	125	Å	Å	Å	
Vitling	<i>Merlangius merlangus</i>	VIII/IX, X	G2	25	T	T	T	
Vitling	<i>Merlangius merlangus</i>	Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	250	Å	Å	Å	
Kummel	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab/VIIIc, IXa	G1	125	Å	Å	Å	
Tjocktunga	<i>Microchirus variegatus</i>	Alla områden	G2	50				
Blåvitling	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Å	Å	Å	
Bergtunga	<i>Microstomus kitt</i>	Alla områden	G2	100	T	T	T	
Birkelånga	<i>Molva dypterygia</i>	Alla områden utom X	G1	125	T	T	T	
Birkelånga	<i>Molva dypterygia</i>	X	G1	125	T	T	T	
Långa	<i>Molva molva</i>	Alla områden	G2	125	T	T	T	
Mulle	<i>Mullus surmuletus</i>	Alla områden	G2	125	T	T	T	
Havskräfta	<i>Langoustine norvegicus</i>	VI Funktionell enhet	G1		Å	Å	Å	
Havskräfta	<i>Langoustine norvegicus</i>	VII Funktionell enhet	G1		Å	Å	Å	
Havskräfta	<i>Langoustine norvegicus</i>	VIII, IX Funktionell enhet	G1		Å	Å	Å	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Vanlig åttaarmad bläckfisk	<i>Octopus vulgaris</i>	Alla områden utom VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Vanlig åttaarmad bläckfisk	<i>Octopus vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2					
Räkor	<i>Pandalus</i> spp.	Alla områden	G2					
Djuphavsräka	<i>Parapenaeus longirostris</i>	IXa	G2		T	T	T	
Fjällbrosme	<i>Phycis blennoides</i>	Alla områden	G2	50	T	T	T	
Klippbrosme	<i>Phycis phycis</i>	Alla områden	G2	50	T	T	T	
Rödspätta	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIa/VIIe/VIIIfg	G1	100	Å	Å	Å	
Rödspätta	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIbc/VIIh-k/VIII, IX, X	G1	25	Å	Å	Å	
Bleka	<i>Pollachius pollachius</i>	Alla områden utom IX, X	G2	25	T	T	T	
Bleka	<i>Pollachius pollachius</i>	IX, X	G2	500	T	T	T	
Gråsej	<i>Pollachius virens</i>	Va/Vb/IV, IIIa, VI	G1	125	Å	Å	Å	
Gråsej	<i>Pollachius virens</i>	VII, VIII	G2	125	T	T	T	
Vrakfisk	<i>Polyprion americanus</i>	X	G2	125				
Piggvar	<i>Psetta maxima</i>	Alla områden	G2	250	T	T	T	
Ljusrocka	<i>Raja brachyura</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Knaggrocka	<i>Raja clavata</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Fläckrocka	<i>Raja montagui</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Blomrocka	<i>Raja naevus</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Andra rockor	<i>Rajidae</i>	Alla områden	G1					
Liten hälleflundra	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	V, XIV/VI	G1	250	Å	Å	Å	
Lax	<i>Salmo salar</i>	Alla områden	G1	250				
Sardin	<i>Sardina pilchardus</i>	VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	50	Å	Å	Å	T
Slätvar	<i>Scophthalmus rhombus</i>	Alla områden	G2	125	T	T	T	
Spansk makrill	<i>Scomber japonicus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Makrill	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Å	Å	Å	T
Större kungsfisk	<i>Sebastes marinus</i>	Ices-delområden V, VI, XII, XIV och Nafo SA 2 +(div. 1F+ 3K)	G1	250	Å	Å	Å	
Djuphavskungsfisk	<i>Sebastes mentella</i>	Ices-delområden V, VI, XII, XIV och Nafo SA 2 +(div. 1F+ 3K)	G1	250	Å	Å	Å	
Sepiabläckfisk	<i>Sepia officinalis</i>	Alla områden	G2		T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (°)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Tunga	<i>Solea solea</i>	VIIa/VIIIfg	G1	250	Å	Å	Å	
Tunga	<i>Solea solea</i>	VIIbc/VIIhjk/Ixa/ VIIIc	G1	250	Å	Å	Å	
Tunga	<i>Solea solea</i>	VIIe	G1	250	Å	Å	Å	
Tunga	<i>Solea solea</i>	VIIIab	G1	250	Å	Å	Å	
Havsrudefiskar	<i>Sparidae</i>	Alla områden	G2	50				
Fläckpagell	<i>Pagellus bogaraveo</i>	IXa, X	G1	250	T	T	T	
Pigghaj/rödhaj	<i>Squalus acanthias</i>	all areas	G1		T	T	T	
Medelhavstaggmakrill	<i>Trachurus mediterraneus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Blå taggmakrill	<i>Trachurus picturatus</i>	X	G2	25	T	T	T	
Taggmakrill	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, VIIIabde/X e-k,	G2	25	T	T	T	T
Taggmakrill	<i>Trachurus trachurus</i>	VIIIc, Ixa	G2	25	T	T	T	T
Skäggtorsk, vitlingglyra	glyskolja, <i>Trisopterus spp.</i>	Alla områden	G2	25				
Sanktpersfisk	<i>Zeus faber</i>	Alla områden	G2	250	T	T	T	

Medelhavet och Svarta havet

Ål	<i>Anguilla anguilla</i>	Alla områden	G1	(^b)	T	T	T	
Räka	<i>Aristeomorpha foliacea</i>	Alla områden	G1		Å	Å	Å	
Blåröd räka	<i>Aristeus antennatus</i>	Alla områden	G1		Å	Å	Å	
Oxögonfisk	<i>Boops boops</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2	G2		T	T	T	
Guldmakrill	<i>Coryphaena hippurus</i>	Alla områden	G2	500 (°)	T	T	T	
Mindre guldmakrill	<i>Coryphaena equiselis</i>	Alla områden	G2					
Havsabborre	<i>Dicentrarchus labrax</i>	Alla områden	G2	100	T	T	T	
Åttaarmad bläckfisk	<i>Eledone cirrosa</i>	1.1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Vit bläckfisk	<i>Eledone moschata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Ansjovis	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Alla områden	G1	50	Å	Å	Å	
Knot	<i>Eutrigla gurnardus</i>	2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Bläckfisk	<i>Illex spp., Todarodes spp.</i>	Alla områden	G2		T	T	T	
Spjutfiskar	<i>Istiophoridae</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Vanlig bläckfisk	<i>Loligo vulgaris</i>	Alla områden	G2		T	T	T	
Mindre marulk	<i>Lophius budegassa</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Marulk	<i>Lophius piscatorius</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Kummel	<i>Merluccius merluccius</i>	Alla områden	G1	125	Å	Å	Å	
Blåvitling	<i>Micromesistius poutassou</i>	1.1, 3.1	G2	250	T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Multefiskar	<i>Mugilidae</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2					
Röd mulle	<i>Mullus barbatus</i>	Alla områden	G1	125	Å	Å	Å	
Mulle	<i>Mullus surmuletus</i>	Alla områden	G1	125	Å	Å	Å	
Havskräfta	<i>Langoustine norvegicus</i>	Alla områden	G1		Å	Å	Å	
Vanlig åttaarmad bläckfisk	<i>Octopus vulgaris</i>	Alla områden	G2		T	T	T	
Rödpagell	<i>Pagellus erythrinus</i>	Alla områden	G2	125	T	T	T	
Djuphavsräka	<i>Parapenaeus longirostris</i>	Alla områden	G1		Å	Å	Å	
Gaffelräka	<i>Penaeus kerathurus</i>	3.1	G2		T	T	T	
Knaggrocka	<i>Raja clavata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Spegelrocka	<i>Raja miraletus</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Atlantisk bonit	<i>Sarda sarda</i>	Alla områden	G2	50 (*)	T	T	T	
Sardin	<i>Sardina pilchardus</i>	Alla områden	G1	50	Å	Å	Å	
Makrillar	<i>Scomber spp.</i>	Alla områden	G2	50	T	T	T	
Sepiabläckfisk	<i>Sepia officinalis</i>	Alla områden	G2		T	T	T	
Hajar	<i>Shark-like Selachii</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Tunga	<i>Solea vulgaris</i>	1.2, 2.1, 3.1	G1	250	Å	Å	Å	
Guldsparid	<i>Sparus aurata</i>	1.2, 3.1	G2		T	T	T	
Pikareller	<i>Spicara smaris.</i>	2.1, 3.1, 3.2	G2	100	T	T	T	
Mantis	<i>Squilla mantis</i>	1.3, 2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Långfenad tonfisk	<i>Thunnus alalunga</i>	Alla områden	G2	125 (*)	T	T	T	
Blåfenad tonfisk	<i>Thunnus thynnus</i>	Alla områden	G1	125 (*)	T	T	T	
Medelhavstaggmakrill	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Alla områden	G2	100	T	T	T	
Taggmakrill	<i>Trachurus trachurus</i>	Alla områden	G2	100	T	T	T	
Fenknot	<i>Trigla lucerna</i>	1.3, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Venusmusslor	<i>Veneridae</i>	2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Svärdfisk	<i>Xiphias gladius</i>	Alla områden	G1	125 (*)	T	T	T	
Skarpsill	<i>Sprattus sprattus</i>	Svarta havet	G1		T	T	T	
Medelhavstaggmakrill	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Svarta havet	G1		T	T	T	
Ansjovis	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Svarta havet	G1		T	T	T	
Piggvar	<i>Psetta maxima</i>	Svarta havet	G1		T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Pigghaj	<i>Squalus acanthias</i>	Svarta havet	G1		T	T	T	
Taggmakrill	<i>Trachurus trachurus</i>	Svarta havet	G1		T	T	T	

Nafo-områden

Torsk	<i>Gadus morhua</i>	2J 3KL	G1	125	Å	Å	Å	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	3M	G1	125	Å	Å	Å	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	3NO	G1	125	Å	Å	Å	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	3Ps	G2	125	T	T	T	
Torsk	<i>Gadus morhua</i>	SA 1	G1	125	Å	Å	Å	
Rödtunga	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	3NO	G2		T	T	T	
Lerskädda	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3LNO	G1	100	Å	Å	Å	
Lerskädda	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3M	G1	100	T	T	T	
Gulstjartsskädda	<i>Limanda ferruginea</i>	3LNO	G2		T	T	T	
Skoläsfiskar	<i>Macrouridae</i>	SA 2+3	G2	250	T	T	T	
Räkor	<i>Pandalus</i> spp.	3L	G1		Å	Å	Å	
Räkor	<i>Pandalus</i> spp.	3M	G1		Å	Å	Å	
Rockor	<i>Raja</i> spp.	SA 3	G1		T	T	T	
Liten hälleflundra	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	3KLMNO	G1	200	Å	Å	Å	
Liten hälleflundra	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	SA 1	G1	200	Å	Å	Å	
Lax	<i>Salmo salar</i>	Ices-delområde XIV och Nafo-delområde 1	G1	500	Å	Å	Å	
Kungsfiskar	<i>Sebastes</i> spp.	3LN	G1					
Kungsfiskar	<i>Sebastes</i> spp.	3M	G1	50				
Kungsfiskar	<i>Sebastes</i> spp.	3O	G1					
Djuphavskungsfisk	<i>Sebastes mentella</i> .	SA 1	G1	250	Å	Å	Å	

Långvandrande arter i Atlanten, Indiska oceanen och Stilla havet

Auxid	<i>Auxis rochei</i> .		G2		T	T	T	
Tunnina	<i>Euthynnus touts leseteratus</i>		G2		T	T	T	
Segelfiskar	<i>Istiophoridae</i>		G1		T	T	T	
Makrillhaj	<i>Isurus oxyrinchus</i>		G1		T	T	T	
Bonit	<i>Katsuwonus pelamis</i>		G1		T	T	T	

Art (svenskt namn)	Art (latinskt namn)	Område/bestånd	Artgrupp (*)	Ålder antal/ 1 000 ton	Vikt	Kön	Mognad	Fruktsamhet
Håbrand	<i>Lamna nasus</i>		G1		T	T	T	
Blåhaj	<i>Prionace glauca</i>		G1		T	T	T	
Ryggstrimmig pelamid	<i>Sarda sarda</i>		G1		T	T	T	
Djuphavshaj	<i>Selachii</i>		G1		T	T	T	
Övriga hajar	<i>Squaliformes</i>		G1		T	T	T	
Långfenad tonfisk	<i>Thunnus alalunga</i>		G1		T	T	T	
Gulfenad tonfisk	<i>Thunnus albacares</i>		G1		T	T	T	
Storögd tonfisk	<i>Thunnus obesus</i>		G1		T	T	T	
Blåfenad tonfisk	<i>Thunnus thynnus</i>		G1		T	T	T	
Svärdfisk	<i>Xiphias gladius</i>		G1		T	T	T	

CECAF FAO 34

Dolkfisk	<i>Aphanopus carbo</i>	Madeira	G1		T	T	T	
Ansjovis	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Marocko	G1		T	T	T	
Strumpebandsfisk	<i>Lepidopus caudatus</i>	Mauretanien	G2					
Vanlig bläckfisk	<i>Loligo vulgaris</i>	Alla områden	G2		T	T	T	
Kummel	<i>Merluccius spp.</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Vanlig åttaarmad bläckfisk	<i>Octopus vulgaris</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Djuphavsräka	<i>Parapenaeus longirostris</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Räka	<i>Farfantepenaeus notialis</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Sardin	<i>Sardina pilchardus</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Rund sardinell	<i>Sardinella aurita</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Afrikansk sardinell	<i>Sardinella maderensis</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Spansk makrill	<i>Scomber japonicus</i>	Madeira	G1					
Spansk makrill	<i>Scomber japonicus</i>	Alla områden utom Madeira	G1		T	T	T	
Sepiabläckfisk	<i>Sepia hierredda</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Sepiabläckfisk	<i>Sepia officinalis</i>	Alla områden	G1		T	T	T	
Taggmakrill	<i>Trachurus spp.</i>	Alla områden	G1		T	T	T	

WECAF

Sydlig rödsnapper	<i>Lutjanus purpureus</i>	Franska EEZ Guyanas	G2		T	T	T	
Penausräka	<i>Penaeus subtilis</i>	Franska EEZ Guyanas	G1		Å	Å	Å	

(*) Se kapitel III sektion B/B1/3.1 f.

(**) Åldersanalys av europeisk ål (*Anguilla anguilla*) ska omfatta minst fem individer per centimeter längdintervall. Minst 100 individer ska analyseras per förvaltningsenhet i enlighet med förordning (EG) nr 1100/2007 för gulål respektive blankål.

(***) Tidsintervallet för ålder är tre år (första året är 2008) och samtidigt ska det göras uppskattningar av vikt, mognad och kön.

Tillägg VIII

Förteckning över övergripande variabler med specifikation för provtagning

Rubrik	Variabel	Specifikation	Enhet	Redskap (nivå 2 i matrisen)	Uppdelningsnivå (4)	Referensperiod
Kapacitet	Antal fartyg				C3	År
	GT, kW, fartygets ålder (1)				C3	År
Ansträngning	Antal fartyg				B1	Månad
	Dagar till havs	Se definition i kapitel I	dagar	Alla redskap	B1 och C3	Månad
	Antal fisketimmar (2)		timmar	Skrapor och trålar	A1 (6)	Månad
	Fiskedagar	Se definition i kapitel I	dagar	Alla redskap	Alla celler (6)	Månad
	kW * fiskedagar			Skrapor och trålar	Alla celler (6)	Månad
	GT * fiskedagar			Skrapor och trålar	Alla celler (6)	Månad
	Antal resor (2)		antal	Alla redskap	Alla celler (6)	Månad
	Antal uppsättningar (2)		antal	Dubbeltrål (nivå 4)	A1 (6)	Månad
	Antal fiskeinsatser (2)		antal	Snörpvad	A1 (6)	Månad
	Antal nätredskap/längd (2)			Nätredskap	A1 (6)	Månad
	Antal krokare, antal linor (2)		antal	Krokare och linor	A1 (6)	Månad
	Antal tinor, fällor (2)		antal	Fällor	A1 (6)	Månad
Nedsänkningstid (2)		timmar	Alla passiva redskap	A1 (6)	Månad	

Rubrik	Variabel	Specifikation	Enhet	Redskap (nivå 2 i matrisen)	Uppdelningsnivå (*)	Referensperiod
Landningar						
	Värdet av landningarna totalt och per kommersiell art (2)		euro		B1 och C1	Månad
	Landningarnas levande vikt totalt och per art		ton		A1 (6)	Månad
	Priser per kommersiell art (5)		euro/kg		B2 och C2	Månad, år
	Omräkningsfaktor per art					Årlig uppdatering

(1) Enligt kommissionens förordning (EG) nr 26/2004.

(2) På regionala samordningsmöten kan det föreslås justeringar.

(3) Om det inte är möjligt att direkt dela in landningarna från en resa i verksamhetsgrenar, bör fördelningen vara baserad på regler som godkänts av STECF.

(4) Uppdelningsnivåerna hänvisar till tillägg V (Anm.: Hänvisning till verksamhetsgren eller fiskeverksamhet är nivå 6 i tillägg IV (1-5)).

(5) Om möjligt bör prisuppgifter samlas in på nivå A1 (se tillägg V) för att omedelbart kunna beräkna landningarnas värde på samma nivå.

(6) För vissa variabler är uppdelningsnivån A tillräcklig eftersom $\sum_i A_{ij} = B_i \dots$ och $\sum_j A_{ij} = C_j$ (till exempel: antalet fisketimmar), men för andra variabler $\sum_i A_{ij} \neq B_i \dots$ och $\sum_j A_{ij} \neq C_j$ (till exempel: fiskedagar där det på en och samma fiskedag kan utövas två eller flera verksamhetsgrenar som medräknas mer än en gång).

Tillägg IX

Forskningsstudier till havs

Undersökningens namn	Förkortning	Område	Period	Huvudsakliga målarter m.m.	Undersökningensintensitet
					Dagar (maximalt antal)
Östersjön (Ices-områdena IIIb–d)					
Baltic International Trawl Survey	BITS Q1 BITS Q4	IIIaS, IIIb–d	1:a och 4:e kvartalet	Torsk och andra bottenlevande arter	160
Baltic International Acoustic Survey (Autumn)	BIAS	IIIa, IIIb–d	sept.–okt.	Sill och skarpsill	115
Gulf of Riga Acoustic Herring Survey	GRAHS	III d	3:e kvartalet	Sill	10
Sprat Acoustic Survey	SPRAS	III d	maj	Skarpsill och sill	60
Rügen Herring Larvae Survey	RHLS	III d	mars–juni	Sill	50
Nordsjön (Ices-områden IIIa, IV och VII d) och östra delarna av Ishavet (Ices-områden I och II)					
International Bottom Trawl Survey	IBTS Q1 IBTS Q3	IIIa, IV	1:a och 3:e kvartalet	Kolja, torsk, gråsej, sill, skarpsill, vitling, makrill, vitlingslyra	315
North Sea Beam Trawl Survey	BTS	IVb, IVc, VII d	3:e kvartalet	Rödspätta, tunga	65
Demersal Young Fish Survey	DYFS	Nordsjökusten	3:e och 4:e kvartalet	Rödspätta, tunga, aztekräka	145
Sole Net Survey	SNS	IVb, IVc	3:e kvartalet	Rödspätta, tunga	20
North Sea Sandeels Survey	NSSS	IVa, IVb	4:e kvartalet	Tobisfiskar	15
International Ecosystem Survey in the Nordic Seas	ASH	IIa	maj	Sill, blåvitling	35
Redfish Survey in the Norwegian Sea and adjacent waters	REDNOR	II	augusti–september	Kungsfisk	35
Mackerel egg Survey (Triennial)	NSMEGS	IV	maj–juli	Äggproduktion: makrill	15
Herring Larvae survey	IHLS	IV, VII d	1:a och 3:e kvartalet	Sill, skarpsillarv	45
NS Herring Acoustic Survey	NHAS	IIIa, IV, VIa	juni, juli	Sill, skarpsill	105
Nephrops TVsurvey (FU 3&4)	NTV3&4	IIIa	2:a eller 3:e kvartalet	Havskräfta	15
Nephrops TVsurvey (FU 6)	NTV6	IVb	september	Havskräfta	10

Undersökningens namn	Förkortning	Område	Period	Huvudsakliga målarter m.m.	Undersökningensintensitet
					Dagar (maximalt antal)
Nephrops TVsurvey (FU 7)	NTV7	IVa	2:a eller 3:e kvartalet	Havskräfta	20
Nephrops TVsurvey (FU 8)	NTV8	IVb	2:a eller 3:e kvartalet	Havskräfta	10
Nephrops TVsurvey (FU 9)	NTV9	IVa	2:a eller 3:e kvartalet	Havskräfta	10
Nordatlanten (Ices-områden V–XIV och Nafo-områden)					
International Redfish Trawl and Acoustic Survey (Biennial)	REDTAS	Va, XII, XIV; Nafo SA 1–3	juni/juli	Kungsfisk	30
Flemish Cap Groundfish survey	FCGS	3M	juli	Bottenlevande arter	35
Greenland Groundfish survey	GGs	XIV, Nafo SA1	oktober/november	Torsk, kungsfisk och andra bottenlevande arter	55
3LNO Groundfish survey	PLATUXA	3LNO	2:a och 3:e kvartalet	Bottenlevande arter	55
Western IBTS 4th quarter (including Porcupine survey)	IBTS Q4	VIa, VII, VIII, IXa	4:e kvartalet	Bottenlevande arter	215
Scottish Western IBTS	IBTS Q1	VIa, VIIa	mars	Torskfiskar, sill, makrill	25
ISBCBTS September	ISBCBTS	VIIa f g	september	Rödspätta, tunga	25
WCBTS	VIIe BTS	VIIe	oktober	Tunga, rödspätta, marulk, berg-tunga	10
Blue whiting survey		VI, VII	1:a och 2:a kvartalet	Blåvitling	45
International Mackerel and Horse Mackerel Egg Survey (Triennial)	MEGS	VIa, VII, VIII, IXa	januari–juli	Äggproduktion: makrill, taggmakrill	310
Sardine, Anchovy Horse Mackerel Acoustic Survey		VIII, IX	mars–april–maj	Abundansindex för sardin, ansjovis, makrill, taggmakrill	95
Sardine DEPM (Triennial)		VIIIc, IXa	2:a och 4:e kvartalet	Lekbeståndets biomassa (SSB) för sardiner och användningen av CUFES	135
Spawning/Pre spawning Herring acoustic survey		VIa, VIIa–g	juli, sept., nov., mars, jan.	Sill, skarpsill	155
Biomass of Anchovy	BIOMAN	VIII	maj	Lekbeståndets biomassa (SSB) för ansjovis (DEP)	25
Nephrops UWTV survey (offshore)	UWTV (FU 11-13)	Via	2:a eller 3:e kvartalet	Havskräfta	20

Undersökningens namn	Förkortning	Område	Period	Huvudsakliga målarter m.m.	Undersökningensintensitet
					Dagar (maximalt antal)
Nephrops UWTV Irish Sea	UWTV (FU 15)	VIIa	augusti	Havskräfta	10
Nephrops UWTV survey Aran Grounds	UWTV (FU 17)	VIIb	juni	Havskräfta	10
Nephrops UWTV survey Celtic Sea	UWTV (FU 20-22)	VIIg, h, j	juli	Havskräfta	10
Nephrops TV Survey Offshore Portugal	UWTV (FU28-29)	IXa	juni	Havskräfta	20
Medelhavet och Svarta havet					
Mediterranean International bottom trawl survey	MEDITS	37(1, 2, 3.1, 3.2)	2:a och 3:e kvartalet	Bottenlevande arter	410
Pan-Mediterranean pelagic survey	MEDIAS	37(1.1,1.2, 2.1, 2.2, 3.1)	2:a, 3:e och 4:e kvartalet	Små pelagiska arter	185
Bottom Trawl Survey		Svarta havet	2:a och 4:e kvartalet	Piggvar	40
Pelagic Trawl Survey		Svarta havet	2:a och 4:e kvartalet	Skarpsill och vitling	40

Tillägg X

Förteckning över ekonomiska variabler för vattenbrukssektorn

Variabelgrupp	Variabel	Specifikation	Enhet	Definition av statistik över företagsstrukturer enligt kommissionens förordning (EG) nr 2700/98	Riktlinje
Intäkter	Omsättning	Per art	EUR	12 11 0	
	Bidrag ⁽¹⁾		EUR		
	Andra intäkter		EUR		
Personalkostnader	Löner ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Imputerat värde av obetald arbets- kraft ⁽³⁾		EUR		
Energikostnader	Energikostnader		EUR	20 11 0	
Råvarukostnader	Kostnader för djur		EUR		SBS (13 11 0)
	Kostnader för foder		EUR		SBS (13 11 0)
Reparations- och underhållskostnader	Reparation och underhåll		EUR		SBS (13 11 0)
Andra driftskostnader	Andra driftskostnader ⁽⁴⁾		EUR		SBS (13 11 0)
Kapitalkostnader ⁽⁵⁾	Avskrivningar av kapital		EUR		ENS ⁽⁶⁾ 6.02.–6.05.
	Finansiella kostnader, netto ⁽⁷⁾		EUR		
Extraordinära kostnader, netto	Extraordinära kostnader, netto		EUR		
Kapitalvärde ⁽⁸⁾	Totalt värde av tillgångar		EUR EUR	43 30 0	ENS 7.09.–7.24.
Investeringar	Nettoinvesteringar ⁽⁹⁾		EUR EUR	15 11 0 15 21 0	ENS 3.102.–3.111.
Skuld ⁽¹⁰⁾	Skuld		EUR		
Råvaruvolymer ⁽¹¹⁾	Djur		ton		
	Fiskfoder		ton		

Variabelgrupp	Variabel	Specifikation	Enhet	Definition av statistik över företagsstrukturer enligt kommissionens förordning (EG) nr 2700/98	Riktlinje
Försäljningsvolym ⁽¹²⁾	Försäljningsvolym	Per art	ton ⁽¹³⁾		
Sysselsättning	Antalet anställda	Per kön	antal	16 11 0	
	Heltidsekvivalenter enligt nationella reglerv ⁽¹⁴⁾	Per kön ⁽¹⁵⁾	antal	16 14 0	
Antal företag	Antal företag	Per storlekskategori där antalet anställda är (SBS 16.11.0): 1. ≤ 5 2. 6–10 3. > 10	antal	11 11 0	

⁽¹⁾ Inbegriper direktstöd, t.ex. kompensation för handelsstopp, återbetalning av bränsleavgift eller liknande kompensationsbetalningar i form av en klumpsumma. Inbegriper inte sociala förmåner, indirekta stöd (t.ex. nedsatt avgift på insatsvaror såsom bränsle) eller investeringsstöd.

⁽²⁾ Inbegriper socialförsäkringskostnader.

⁽³⁾ Medlemsstaten ska redogöra för vald metod i sitt nationella program.

⁽⁴⁾ Förpackningskostnader ingår i andra driftskostnader.

⁽⁵⁾ Medlemsstaten ska redogöra för vald metod i sitt nationella program.

⁽⁶⁾ ENS hänvisar till det europeiska nationalräkenskapsystemet 1995 (förordning (EG) nr 2223/96 och (EG) nr 1267/2003, Eurostats manual för ENS 95).

⁽⁷⁾ Räntekostnader på kapital. Räntor på nationella femåriga statsobligationer får användas som ett mått på finansiella kostnader.

⁽⁸⁾ Vid årets slut.

⁽⁹⁾ Köp och försäljning av tillgångar under året.

⁽¹⁰⁾ Vid räkenskapsårets slut.

⁽¹¹⁾ Variabeln för råvaruvolym bör överensstämma med variabeln för råvarukostnad.

⁽¹²⁾ Variabeln för produktionsvolym bör överensstämma med variabeln för omsättningsvärdet.

⁽¹³⁾ Faktorer för omräkning från antal till ton bör anges i det nationella programmet.

⁽¹⁴⁾ Heltidsekvivalenter enligt nationella regler är antalet heltidsekvivalenter som uppskattas från ett nationellt tröskelvärde.

⁽¹⁵⁾ Frivillig uppgift.

Sektorsuppdelning som ska användas vid insamling av uppgifter om vattenbruket

	Fiskodlingsmetoder ⁽¹⁾				Skaldjursodlingsmetoder ⁽¹⁾			
	Landbaserat vattenbruk			Kassar	Flottar	Långrev	Bottenodling ⁽⁵⁾	Andra
	Kläckerier och yngelanläggningar ⁽²⁾	Uppfödning	Kombinerade ⁽³⁾	Kassar ⁽⁴⁾				
Lax								
Öring								
Havsabborre & fläckpagell								
Karp								
Andra sötvattenfiskar								
Andra saltvattenfiskar								
Musslor								
Ostron								
Venusmusslor								
Andra skaldjur								

⁽¹⁾ Företagen bör vara uppdelade efter sina primära odlingsmetoder.

⁽²⁾ Kläckerier och yngelanläggningar definieras som platser för artificiell avel, kläckning och uppfödning under vattendjurens tidiga livsstadier. För statistiska ändamål är kläckerier begränsade till produktion av befruktade ägg. Unga individer av vattendjur anses vara producerade i yngelanläggningar. När kläckerier och yngelanläggningar är i nära anslutning till varandra ska statistiken endast avse det senaste juvenila stadium som producerats. (KOM(2006) 864 av den 19 juli 2007).

⁽³⁾ Kombinerade avser företag som använder kläckerier, yngelanläggningar och uppfödningsområden.

⁽⁴⁾ Kassar är öppna eller täckta tillslutna strukturer som är tillverkade av nät eller annat poröst material som tillåter naturligt in- och utflöde av vatten. Dessa strukturer kan antingen vara flytande, upphängda eller fästa vid substratet, dock så att vatten kan flöda in och ut på undersidan. (KOM(2006) 864 av den 19 juli 2007).

⁽⁵⁾ Bottenodling omfattar skaldjursodling i tidvattenområden (direkt på botten eller upphöjt).

Förteckning över ekonomiska variabler för beredningsindustrin

Variabelgrupp	Variabel	Specifikation	Enhet	Definition av statistik över företagsstrukturer enligt kommissionens förordning (EG) nr 2700/98	Riktlinjer
Intäkter	Omsättning		EUR	12 11 0	
	Bidrag ⁽¹⁾		EUR		
	Andra intäkter		EUR		
Personalkostnader	Löner för anställda ⁽²⁾		EUR	13 31 0	
	Imputerat värde av obetald arbetskraft ⁽³⁾		EUR		
Energikostnader	Energikostnader		EUR	20 11 0	SBS 13 11 0
Råvarukostnader	Inköp av fisk och andra råvaror för produktion		EUR		SBS 13 11 0
Andra driftskostnader	Andra driftskostnader ⁽⁴⁾		EUR		SBS 13 11 0
Kapitalkostnader ⁽⁵⁾	Avskrivningar av kapital		EUR		ENS ⁽⁶⁾ 6.02.–6.05.
	Finansiella kostnader, netto ⁽⁷⁾		EUR		
Extraordinära kostnader, netto	Extraordinära kostnader, netto		EUR		
Kapitalvärde ⁽⁸⁾	Totalt värde av tillgångar		EUR	43 30 0	ENS 7.09.–7.24.
Nettoinvesteringar	Nettoinvesteringar ⁽⁹⁾		EUR	15 11 0 15 21 0	ENS 3.102.–3.111.
Skuld ⁽¹⁰⁾	Skuld		EUR		
Sysselsättning	Antalet anställda	Per kön	antal	16 11 0	
	Heltidsekvivalenter enligt nationella regler ⁽¹¹⁾	Per kön ⁽¹²⁾	antal	16 14 0	

Variabelgrupp	Variabel	Specifikation	Enhet	Definition av statistik över företagsstrukturer enligt kommissionens förordning (EG) nr 2700/98	Riktlinjer
Antal företag	Antal företag	Per storlekskategori där antalet anställda (16.11.0) är 1. ≤ 10 2. 11–49 3. 50–249 4. > 250	antal	11 11 0	

(1) Inbegriper direktstöd. Inbegriper inte sociala förmåner och indirekta stöd.

(2) Inbegriper socialförsäkringskostnader.

(3) Medlemsstaten ska redogöra för vald metod i sitt nationella program.

(4) Förpackningskostnaderna ingår i andra driftskostnader.

(5) Det ska redogöras för vald metod i det nationella programmet.

(6) NS hänvisar till det europeiska nationalräkenskapssystemet 1995 (förordning (EG) nr 2223/96 och (EG) nr 1267/2003, Eurostats manual för ENS 95).

(7) Räntekostnader på kapital. Räntor på nationella femåriga statsobligationer får användas som ett mått på finansiella kostnader.

(8) Totalt ackumulerat värde av alla nettoinvesteringar i företaget vid årets slut.

(9) Köp och försäljning av tillgångar under året.

(10) Vid årets slut.

(11) Metoden bör överensstämma med undersökningen FISH/2005/14, "LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, 142 p".

(12) Frivillig uppgift.

Definition av miljöindikatorer för att mäta fiskets konsekvenser för det marina ekosystemet

Specifikationskod	Indikator (*)	Definition	Uppgifter som krävs	Precisionsnivå
1	Fiskarters bevarandestatus	Indikator på biologisk mångfald som ska användas för att sammanfatta, bedöma och rapportera trender för biologisk mångfald av sårbara fiskarter	Art, längd och abundans från fiskerioberoende forskningsstudier för relevant marin region. En korrekt rapportering av dessa indikatorer förutsätter att alla arter som ingår i indikatorn identifieras konsekvent och tillförlitligt. Fångster i samband med undersökningar ska sorteras i sin helhet (ingen uppdelning i delprover) för att säkerställa att alla arter som ingår i indikatorn registreras, men det är tillåtet att ta ut delprover för längdmätning om det är motiverat.	Forskningsstudier bör omfatta en så stor del av den marina regionen som möjligt under så lång tid som möjligt. Indikatorn är specifik för undersökningen. Metoderna förutsätter att undersökningarna görs varje år i samma område och med ett standardredskap.
2	Andelen stor fisk	Indikator på andelen stor fisk efter vikt i gruppen som ger en bild av fisksamhällets storleksstruktur och sammansättning under livscykeln.		
3	Fiskars genomsnittliga maximi-längd	Indikator på fisksamhällets sammansättning under livscykeln.		
4	Fiskade fiskarters storlek vid könsmognad	Indikator på eventuella "genetiska effekter" på en population.	Individuella mätningar av ålder, längd, kön och mognad från fiskerioberoende forskningsstudier för relevant marin region.	Minst 100 individer per ålderskategori, men mer fisk stärker denna indikator.
5	Fiskeverksamhetens geografiska fördelning	Indikator på fiskeverksamhetens geografiska utbredning. Den bör rapporteras i samband med indikatorn "aggregering av fiskeverksamhet".	Uppgifter om position och fartygsregistrering baserade på VMS. Ska finnas tillgängliga senast två månader efter det att positionsrapporterna har inkommit med alla positioner kopplade till nivå 6 i indelningen av verksamhetsgrenar (se tillägg IV (1-5)). Detta omfattar inte fartyg kortare än 15 meter.	Företrädesvis positionsrapporter varje halvtimme.
6	Aggregering av fiskeverksamhet	Indikator på i vilken utsträckning fiskeverksamheten är aggregerad. Den bör rapporteras i samband med indikatorn "fiskeverksamhetens geografiska fördelning".		
7	Områden som inte påverkas av mobila bottenredskap	Indikator på havsbottenareal som inte har påverkats av mobila bottenfiskeredskap under det senaste året. Den påverkas av ändringar i den geografiska fördelningen av bottenfiskeverksamhet till följd av kontroller av fångster, kontroller av ansträngning eller tekniska åtgärder (inbegripet skyddade marina områden som inrättats enligt naturvårdslagstiftningen) och av utvecklingen av annan verksamhet som bedrivs av människor och som tränger undan fiskeverksamheten (t.ex. vindkraftparker).		

Specifikationskod	Indikator (*)	Definition	Uppgifter som krävs	Precisionsnivå
8	Utkastnivåer för kommersiella arter	Indikator på mängden kommersiella fiskarter som kastas överbord i förhållande till landningarna.	Arter, längd och abundans för fångster och utkast baserat på loggböcker respektive observatörsresor som behandlas var för sig. Uppgifter kopplade till nivå 6 i indelningen av verksamhetsgrenar (se tillägg IV (1-5)).	I enlighet med det här gemenskapsprogrammet för utkast.
9	Fiskets bränsleeffektivitet	Indikator på förhållandet mellan bränsleförbrukning och värdet av landad fångst. Den ger information om trenderna i de olika fiskenas bränsleeffektivitet.	Landningarnas värde och bränslekostnaderna. Värdet beräknas som produkten av landningar per art och priser. Bränslekostnaden definieras i detta gemenskapsprogram. Indikatorn ska beräknas för varje verksamhetsgren baserat på nivå 6 i indelningen av verksamhetsgrenar (se tillägg IV (1-5)) per region, kvartal och år.	I enlighet med det här gemenskapsprogrammet.

(*) Se kommissionens arbetsdokument (SEK(2008) 449) för specifikation och beräkning av indikatorer.

RIKTLINJER

EUROPEISKA CENTRALBANKEN

EUROPEISKA CENTRALBANKENS RIKTLINJE

av den 11 september 2008

om insamling av data om euron och driften av kontantinformati­onssystem 2 (CIS 2)

(ECB/2008/8)

(2008/950/EG)

ECB-RÅDET HAR ANTAGIT DENNA RIKTLINJE

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 106.1 och 106.2,

med beaktande av stadgan för Europeiska centralbankssystemet och Europeiska centralbanken (nedan kallad *ECBS-stadgan*), särskilt artiklarna 5 och 16, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 106.1 i fördraget och artikel 16 i ECBS-stadgan har Europeiska centralbanken (ECB) ensamrätt att tillåta utgivning av eurosedlar inom gemenskapen.
- (2) I artikel 106.2 i fördraget fastställs att medlemsstaterna får ge ut mynt i den omfattning som godkänns av ECB. Mot denna bakgrund antar ECB därför årliga beslut om godkännande av den mängd mynt som ska ges ut av de medlemsstater som har infört euron (nedan kallade *delta­gande medlemsstater*).
- (3) I artikel 5 i ECBS-stadgan fastställs att ECB, för att utföra Europeiska centralbankssystemets (ECBS) uppgifter, med stöd av de nationella centralbankerna ska samla in de statistiska uppgifter som behövs, vilket inbegriper statistiska uppgifter gällande utgivning av eurosedlar och euromynt. ECB behöver även samla in uppgifter med avseende på artikel 237 d i fördraget, där det fastställs att ECB har i uppdrag att övervaka att ESCB-systemets nationella centralbanker uppfyller sina skyldigheter enligt fördraget och stadgan. Dessa skyldigheter omfattar efterlevnad av det förbud som fastställs genom artikel 101 i fördraget och som genomförs genom rådets förordning (EG) nr 3603/93 av den 13 december 1993 om fastställande av definitioner för tillämpningen av de förbud som

avses i artiklarna 104 och 104b.1 i fördraget ⁽¹⁾. I artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 3603/93 fastställs följande: "... de nationella centralbankernas innehav av mynt som har getts ut av den offentliga sektorn och som har krediterats den offentliga sektorn ska inte betraktas som en kredit enligt artikel 104 i fördraget om summan av dessa tillgångar understiger 10 % av de mynt som är i omlopp".

- (4) Utan att det påverkar medlemsstaternas befogenheter vad gäller utgivning av euromynt och med beaktande av de deltagande medlemsstaternas nationella centralbanker (nedan kallade NCB), som spelar en viktig roll för distributionen av euromynt, behöver ECB, tillsammans med NCB, samla in data om eurosedlar och euromynt för att utföra de uppgifter som anges ovan. Denna datainsamling ska göra det lättare att fatta beslut när det gäller utgivningen av eurosedlar och euromynt, t.ex. genom att ge ECB, NCB, Europeiska gemenskapernas kommission och de nationella myntutgivande myndigheterna sådan information som gör det möjligt för dem att i enlighet med sina respektive befogenheter i) planera framställningen av eurosedlar och euromynt, ii) samordna utgivningen av eurosedlar och euromynt samt iii) samordna överföringar av eurosedlar mellan NCB samt av euromynt mellan de deltagande medlemsstaterna. Datainsamlingen ska också göra det möjligt för ECB att kontrollera att dess beslut gällande utgivningen av eurosedlar och euromynt efterlevs.
- (5) Den 16 december 2004 antog ECB-rådet ramverket för återcirkulering av sedlar, där det i avsnitt 2.7 fastställs att kreditinstitut och andra som yrkesmässigt hanterar konstanter ska fullgöra sin rapporteringsskyldighet till

⁽¹⁾ EGT L 332, 31.12.1993, s. 1.

NCB. I detta sammanhang beslöts också att NCB ska ha genomfört ramverket för återcirkulering av sedlar genom de möjligheter som står dem till buds, såsom rättsakter och avtal, senast i slutet av 2006, en tidsfrist som därefter har förlängts genom ECB-rådets senare beslut. Senast från och med genomförandedatumet för ramverket för återcirkulering av sedlar ska emellertid NCB enligt detta ramverk ta emot data som inrapporteras av kreditinstitut och andra som yrkesmässigt hanterar kontanter i deras respektive länder samt ha förutsättningar att rapportera dessa data till ECB.

- (6) För att uppnå ovannämnda mål ska dessa data om eurosedlar och euromynt inbegripa uppgifter om i) utgivning av eurosedlar och euromynt, ii) mängd och kvalitet för utelöpande eurosedlar och euromynt, iii) lager av eurosedlar och euromynt som innehåses av enheter som har deltagit i utgivningen, iv) verksamhet som rör eurosedlar och euromynt för enheter som har deltagit i utgivningen, inklusive kreditinstitut som driver ett NHTO-system (Notes Held To Order) för en nationell centralbanks räkning samt kreditinstitut som driver ett ECI-program (Extended Custodial Inventory) för ECB:s och en eller flera NCB:s räkning, v) verksamhet som rör sedlar för kreditinstitut och andra som yrkesmässigt hanterar kontanter i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar samt vi) kontantinfrastuktur.
- (7) För att förbättra datainsamlingen och möjliggöra en spridning av information som bygger på dessa data enades ECB-rådet den 22 november 2007 om att genomföra kontantinformationssystem 2 (nedan kallat CIS 2), vilket ersätter det kontantinformationssystem som upprättades i och med införandet av eurosedlar och euromynt och som sedan 2002 har försett såväl ECB som de nationella centralbankerna med relevanta kontantrelaterade data, i enlighet med en separat ECB-rättsakt om insamling av data som rör kontantinformationssystemet.
- (8) För en effektiv och välfungerande drift av CIS 2 är det nödvändigt att säkerställa regelbunden och aktuell tillgång till konsistenta data. Rapporteringsskyldigheten för de nationella centralbankerna och ECB behöver därför fastställas i denna riktlinje, med möjlighet till en kort period med parallell rapportering i enlighet med det befintliga systemet och CIS 2.
- (9) Genom riktlinje ECB/2006/9 av den 14 juli 2006 om vissa förberedelser inför utbytet av sedlar och mynt till euro och om förhandstilldelning och förhandstilldelning till tredje part av eurosedlar och euromynt utanför euroområdet⁽¹⁾ fastställdes den rättsliga ram som gör det möjligt för en framtida nationell centralbank i Eurosystemet att låna, upphandla eller framställa eurosedlar och

euromynt för förhandstilldelning och förhandstilldelning till tredje part innan utbytet av sedlar och mynt äger rum i den aktuella medlemsstaten. I riktlinje ECB/2006/9 fastställs vilken specifik rapporteringsskyldighet som ska gälla för en sådan framtida nationell centralbank i Eurosystemet, något som behöver anges mer ingående för CIS 2.

- (10) Både ECB:s och de nationella centralbankernas CIS 2-användare ska ha tillgång till den webbaserade CIS 2-applikationen samt till rapporteringsmodulen för att säkerställa en fungerande och effektiv användning av CIS 2-data samt uppnå en hög grad av öppenhet. Godkända tredje parter ska beviljas begränsat tillträde till CIS 2-data i syfte att förbättra informationsflödet mellan ECB och Europeiska kommissionen respektive NCB och de nationella myntutgivande myndigheterna.
- (11) Eftersom CIS 2 är ett flexibelt system för hantering av nya data är det nödvändigt att upprätta ett förenklat förfarande för att effektivt införa tekniska ändringar i bilagorna till den här riktlinjen. På grund av dess tekniska karaktär ska det vara möjligt att ändra specifikationerna till CIS 2-överföringsmekanismen med hjälp av samma förenklade förfarande. Direktionen bör därför ges behörighet att göra vissa ändringar i denna riktlinje med tillhörande bilagor och underrätta ECB-rådet om sådana ändringar.
- (12) Efter det positiva beslut som Europeiska unionens råd har fattat om upphävandet av Slovakiens undantag den 8 juli 2008, samt i enlighet med artikel 3.5 i arbetsordningen för Europeiska centralbanken, har chefen för Národná banka Slovenska bjudits in för att närvara vid ECB-rådets relevanta överläggningar om denna riktlinje.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

1. I denna riktlinje avses med
- a) ramverket för återcirkulering av sedlar: det ramverk för återcirkulering av sedlar som fastställs i dokumentet "Återcirkulering av eurosedlar: ramverk för upptäckt av förfalskningar och för kvalitetssortering av kreditinstitut och andra som yrkesmässigt hanterar kontanter", som antogs av ECB-rådet den 16 december 2004 och som offentliggjordes på ECB:s webbplats den 6 januari 2005, med efterföljande förändringar, samt dokument gällande tidsfristerna för ramverkets genomförande på nationell nivå,

⁽¹⁾ EUT L 207, 28.7.2006, s. 39.

- b) kreditinstitut: ett kreditinstitut i enlighet med definitionen i artikel 4.1 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/48/EG av den 14 juni 2006 om rätten att starta och driva verksamhet i kreditinstitut ⁽¹⁾,
- c) CIS 2: system som omfattar i) den centrala databas som har installerats hos ECB för lagring av alla de relevanta data om eurosedlar, euromynt, kontantinfrastuktur och ramverket för återcirkulering av sedlar som har samlats in i enlighet med denna riktlinje, ii) den webbaserade onlineapplikation som möjliggör en flexibel konfiguration av systemet och ger information om dataleverans och valideringsstatus, revideringar och olika typer av referensdata och systemparametrar, iii) rapporteringsmodulen för att se och analysera insamlade data samt iv) CIS 2-överföringsmekanismen,
- d) förhandstilldelning: den fysiska leveransen av eurosedlar och euromynt av en framtida nationell centralbank i Eurosystemet till godkända motparter på den framtida deltagande medlemsstatens territorium under förhandstilldelningsperioden/perioden för förhandstilldelning till tredje part,
- e) förhandstilldelning till tredje part (sub-front-loading): leveransen av förhandstilldelade eurosedlar och euromynt av en godkänd motpart till professionella tredje parter på en framtida deltagande medlemsstatens territorium under perioden för förhandstilldelning/perioden för förhandstilldelning till tredje part. Förhandstilldelning till tredje part omfattar i denna riktlinje tillhandahållande av euromynt i startboxar för allmänheten,
- f) framtida nationell centralbank i Eurosystemet: den nationella centralbanken i en framtida deltagande medlemsstat,
- g) godkänd tredje part: Europeiska kommissionen samt de deltagande medlemsstaternas nationella finansdepartement, myntverk samt offentliga och privata organ som har utnämnts av de nationella finansdepartementen,
- h) CIS 2-överföringsmekanism: EXDI-applikationen (ESCB XML Data Integration) används för förtrolig överföring av datameddelanden mellan NCB, de framtida nationella centralbankerna i Eurosystemet samt ECB, oberoende av vilken teknisk infrastruktur (t.ex. datornät och programapplikationer) som stöder detta,
- i) datameddelande: en fil som innehåller månads- eller halvårsdata för en nationell centralbank eller en framtida nationell centralbank i Eurosystemet avseende en rapporteringsperiod eller, vid revideringar, en eller flera rapporteringsperioder i ett dataformat som är kompatibelt med CIS 2-överföringsmekanismen,
- j) framtida deltagande medlemsstat: en icke-deltagande medlemsstat som uppfyller villkoren för införande av euron och
- avseende vilken ett beslut om upphävande av undantaget (i enlighet med artikel 122.2 i fördraget) har fattats,
- k) arbetsdag: varje dag då såväl ECB som en rapportrande nationell centralbank har öppet,
- l) räkenskapsdata: det ojusterade värdet av utelöpande eurosedlar, korrigerat med beloppet för fordran utan ränta gentemot kreditinstitut som driver ett ECI-program (Extended Custodial Inventory) vid utgången av en rapporteringsperiod i enlighet med artikel 10.2 a och 10.2 b i riktlinje ECB/2006/16 av den 10 november 2006 om den rättsliga ramen för redovisning och finansiell rapportering inom Europeiska centralbankssystemet ⁽²⁾,
- m) datahändelse: en händelse som registreras i CIS 2 och som utlöser att det skickas ett meddelande från CIS 2 till en eller flera NCB och ECB. En datahändelse uppstår i) när en nationell centralbank har skickat ett meddelande med månads- eller halvårsdata till CIS 2, vilket utlöser ett feedbackmeddelande till denna nationella centralbank och ECB, ii) när datameddelandena för samtliga NCB framgångsrikt har validerats för en ny rapporteringsperiod, vilket utlöser ett statusrapportmeddelande från CIS 2 till de nationella centralbankerna och ECB eller iii) när ett reviderat datameddelande för en nationell centralbank framgångsrikt valideras av CIS 2 efter det att ett statusrapportmeddelande har skickats och detta utlöser ett revideringsmeddelande till de nationella centralbankerna och ECB.
2. Definitioner av facktermer som används i bilagorna till denna riktlinje återfinns i den bifogade ordlistan.

Artikel 2

Insamling av data som rör eurosedlar

1. De nationella centralbankerna ska till ECB månadsvis rapportera CIS 2-data som rör eurosedlar, dvs. de dataelement som anges i avsnitt 1–4 i tabellen i bilaga I i del 1, och i samband med detta följa de bokföringsregler som anges i bilaga I i del 3.
2. De nationella centralbankerna ska överföra de data som fastställs vara kategori 1-data och händelsestyrda data i bilaga V gällande eurosedlar senast den sjätte arbetsdagen i månaden efter rapporteringsperioden.
3. De nationella centralbankerna ska överföra de data som fastställs vara kategori 2-data i bilaga V gällande eurosedlar senast den tionde arbetsdagen i månaden efter rapporteringsperioden.
4. Den första överföringen av data som rör eurosedlar ska äga rum i oktober 2008.

⁽¹⁾ EUTL 177, 30.6.2006, s. 1.

⁽²⁾ EUTL 348, 11.12.2006, s. 1.

5. De nationella centralbankerna ska använda CIS 2-överföringsmekanismen för att överföra data som rör eurosedlar till ECB i enlighet med denna riktlinje.

Artikel 3

Insamling av data som rör euromynt

1. De nationella centralbankerna ska samla in CIS 2-data som rör euromynt, dvs. de dataelement som anges i avsnitt 1–5 i tabellen i bilaga II i del 1, från relevanta godkända tredje parter som är involverade i utgivningen av euromynt i sina medlemsstater.

2. De nationella centralbankerna ska till ECB månadsvis rapportera CIS 2-data som rör euromynt, dvs. de dataelement som anges i avsnitt 1–6 i tabellen i bilaga II del 1, och i samband med detta följa de bokföringsregler som anges i bilaga II i del 3.

3. Kraven i artikel 2.2–2.5 ska i tillämpliga delar gälla för överföring av data som rör euromynt i enlighet med punkt 1.

Artikel 4

Insamling av data som rör kontantinfrastrukturen och ramverket för återcirkulering av sedlar

1. De nationella centralbankerna ska halvårsvis förse ECB med data som rör kontantinfrastrukturen i enlighet med bilaga III.

2. De nationella centralbankerna ska förse ECB med data som rör ramverket för återcirkulering av sedlar i enlighet med bilaga III, vilket ska ske första gången de datum som anges under punkt 7 och därefter halvårsvis. De data som lämnas till ECB ska baseras på data som de nationella centralbankerna har inhämtat från kreditinstitut och andra som yrkesmässigt hanterar kontanter i enlighet med avsnitt 2.7 i ramverket för återcirkulering av sedlar samt dokumentet "Datainsamling enligt ramverket om återcirkulering av sedlar av kreditinstitut och andra som yrkesmässigt hanterar kontanter" ⁽¹⁾.

3. De nationella centralbankerna ska använda sig av CIS 2-överföringsmekanismen för att överföra data som rör kontantinfrastrukturen och ramverket för återcirkulering av sedlar som avses i punkterna 1 och 2.

4. Senast den sjuätte arbetsdagen i oktober ska de nationella centralbankerna varje år överföra de data som avses i punkterna 1 och 2 för rapporteringsperioden från januari till juni det året.

5. Senast den sjuätte arbetsdagen i april ska de nationella centralbankerna varje år överföra de data som avses i punkterna 1 och 2 för rapporteringsperioden från juli till december det året.

⁽¹⁾ Som publicerades på ECB:s webbplats i januari 2006.

6. Den första överföringen av data som rör kontantinfrastrukturen, dvs. de dataelement som anges i avsnitt 1.1–1.4, 2.1 och 2.3–2.6 i tabellen i bilaga III, ska äga rum i oktober 2008.

7. Den första överföringen av data som rör ramverket för återcirkulering av sedlar, dvs. de dataelement som anges i avsnitt 2.2, 2.7–2.10 och 3 i tabellen i bilaga III, ska äga rum enligt följande:

a) I oktober 2008 för Nationale Bank van België/Banque Nationale de Belgique, Deutsche Bundesbank, Banque centrale du Luxembourg, De Nederlandsche Bank, Österreichische Nationalbank och Suomen Pankki.

b) I oktober 2009 för Banka Slovenije.

c) I oktober 2010 för Banque de France, Central Bank of Cyprus och Central Bank of Malta.

d) I oktober 2011 för Bank of Greece, Banco de España, Banca d'Italia, the Central Bank and Financial Services Authority of Ireland och Banco de Portugal.

Artikel 5

Insamling av data från framtida nationella centralbanker i Eurosystemet avseende deras utbyte av sedlar och mynt till euro

1. I det avtal som en nationell centralbank sluter med en framtida nationell centralbank i Eurosystemet i enlighet med artikel 3.3 i riktlinje ECB/2006/9 ska denna NCB se till att införa särskilda bestämmelser där det fastställs att den framtida nationella centralbanken i Eurosystemet, vid sidan av den rapporteringsskyldighet som fastställs i den riktlinjen, månadsvis ska rapportera till ECB de dataelement som anges i avsnitt 4 och 5 i tabellen i bilaga I samt avsnitt 4 och 7 i tabellen i bilaga II, och i samband med detta i tillämpliga delar följa de bokföringsregler som anges i bilaga I del 3 och bilaga II del 3 vad gäller eventuella eurosedlar och/eller euromynt som den lånar från och har fått levererade genom en nationell centralbank. Om en framtida nationell centralbank i Eurosystemet inte har slutit något sådant avtal med en nationell centralbank, ska ECB sluta ett sådant avtal med denna framtida nationella centralbank i Eurosystemet, vilket då även omfattar den rapporteringsskyldighet som avses i denna artikel.

2. Den första överföringen av data som rör eurosedlar och/eller euromynt i enlighet med punkt 1 ska äga rum senast den sjuätte arbetsdagen under den månad som följer efter månaden då den framtida nationella centralbanken i Eurosystemet för första gången tar emot eller framställer sådana eurosedlar eller euromynt.

3. Kraven i artikel 2.2–2.5 ska i tillämpliga delar gälla för överföring av data som rör eurosedlar och euromynt i enlighet med punkt 1.

*Artikel 6***Underhåll av referensdata och systemparametrar**

1. ECB ska i CIS 2 ange de referensdata och systemparametrar som avses i bilaga IV samt ansvara för att de uppdateras.
2. ECB ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att dessa data och systemparametrar är fullständiga och korrekta.
3. De nationella centralbankerna ska till ECB inom givna tidsramar överföra de systemparametrar som anges i avsnitt 2.1 och 2.2 i tabellen i bilaga IV i) vid ikraftträdandet av denna riktlinje och ii) vid alla efterföljande förändringar av systemparametrarna.

*Artikel 7***Dataöverföringarnas fullständighet och korrekthet**

1. De nationella centralbankerna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att de data som krävs enligt denna riktlinje är fullständiga och korrekta innan de skickas till ECB. De ska åtminstone utföra de fullständighetskontroller som anges i bilaga V och de korrekthetskontroller som anges i bilaga VI.
2. Varje nationell centralbank ska använda tillämpliga CIS 2-data för att ta fram data om den nationella nettoutgivningen av eurosedlar. Varje nationell centralbank ska därefter stämma av dessa siffror mot sina räkenskapsdata innan CIS 2-data överförs till ECB.
3. ECB ska säkerställa att de fullständighets- och korrekthetskontroller som anges i bilagorna V och VI utförs av CIS 2 innan dessa data lagras i den centrala databasen för CIS 2.
4. ECB ska verifiera de nationella centralbankernas avstämning av de nationella nettoutgivningsdata för eurosedlar som anges under punkt 2 och som rapporteras i CIS 2 mot respektive räkenskapsdata och samråda med de relevanta nationella centralbankerna vid eventuella avvikelser.
5. Om en nationell centralbank upptäcker en bristande överensstämmelse i sina CIS 2-data efter det att dessa data har överförts till ECB, ska denna NCB utan opå kallat dröjsmål sända korrigerade data till ECB via CIS 2-överföringsmekanismen.

*Artikel 8***Tillträde till CIS 2**

1. ECB ska bevilja tillträde till CIS 2 efter det att en skriftlig ansökan har inkommit och med förbehåll för att det separata avtal som anges under punkt 2 har slutits i) för upp till fyra enskilda användare för varje nationell centralbank, varje framtida nationell centralbank i Eurosystemet och för Europeiska kommissionen i dess egenskap av godkänd tredje part samt ii)

för en enskild användare för varje annan godkänd tredje part. Tillträde som beviljas användare som är godkänd tredje part ska begränsas till data som rör euromynt och ska beviljas under det första kvartalet 2009. ECB ska göra en rimlig bedömning av skriftliga ansökningar om tillträde till CIS 2 för ytterligare individuella användare, med förbehåll för tillgänglighet och kapacitet.

2. Ansvaret för den tekniska användaradministrationen för enskilda användare ska fastställas i separata avtal i) mellan ECB och en nationell centralbank för dess individuella användare samt godkända tredje parters individuella användare inom gränserna för den medlemsstat där den nationella centralbanken är belägen, ii) mellan ECB och en framtida nationell centralbank i Eurosystemet för den sistnämnda bankens enskilda användare samt iii) mellan ECB och Europeiska kommissionen för dess enskilda användare. I dessa avtal kan ECB också införa hänvisningar till arrangemang för användaradministration, säkerhetskrav och licensvillkor beträffande CIS 2.

*Artikel 9***Automatiska meddelanden om datahändelser**

ECB ska säkerställa att CIS 2 via CIS 2-överföringsmekanismen sänder automatiska meddelanden om datahändelser till de NCB som begär att få sådana automatiska meddelanden.

*Artikel 10***Överföring av CIS 2-data till de nationella centralbankerna**

1. De NCB som vill ta emot och lagra CIS 2-data för samtliga NCB och framtida nationella centralbanker i Eurosystemet i sina lokala applikationer utanför CIS 2 ska sända en skriftlig ansökan till ECB om regelbundna automatiska överföringar av sådana data från CIS 2.
2. ECB ska säkerställa att CIS 2 skickar data till de NCB som begär den tjänst som avses under punkt 1 via CIS 2-överföringsmekanismen.

*Artikel 11***Direktionens roll**

1. Direktionen ska ansvara för den dagliga administrationen av CIS 2.
2. I enlighet med artikel 17.3 i arbetsordningen för Europeiska centralbanken ska följande befogenheter delegeras till direktionen:
 - a) Att göra tekniska ändringar i bilagorna till denna riktlinje samt i specifikationerna till CIS 2-överföringsmekanismen, efter det att synpunkterna från sedelkommittén och IT-kommittén har beaktats.

b) Att ändra datum för de första dataöverföringarna i enlighet med denna riktlinje, om ECB-rådet beslutar att förlänga övergångsperioden för en nationell centralbanks genomförande av ramverket för återcirkulering av sedlar, efter det att sedelkommitténs synpunkter har beaktats.

3. Direktionen ska utan opåkallat dröjsmål meddela ECB-rådet om eventuella ändringar som görs enligt punkt 2 och följa alla beslut som ECB-rådet fattar i frågan.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna riktlinje träder i kraft den 1 oktober 2008.

Artikel 13

Adressater

Denna riktlinje ska tillämpas på alla centralbanker i Eurosystemet.

Utfärdad i Frankfurt am Main den 11 september 2008.

På ECB-rådets vägnar

Jean-Claude TRICHET

ECB:s ordförande

Dataelement för eurosedlar

DEL 1

Rapporteringsordning för eurosedlar

Dataelement												Datakälla
Dataelementets nummer och beteckning	Totalt antal sedlar	Uppdelat efter serie/variant	Uppdelat efter valör	Uppdelat efter ECI-bank ⁽¹⁾	Uppdelat efter "Från NCB"	Uppdelat efter "Till NCB"	Uppdelat efter "Från lagertyp" ⁽²⁾	Uppdelat efter "Till lagertyp" ⁽³⁾	Uppdelat efter kvalitet ⁽⁴⁾	Uppdelat efter "Hänfört till framställningsår" ⁽⁵⁾	Uppdelat efter planering ⁽⁶⁾	
1. Ackumulerat dataelement												NCB
1.1	Tillverkade sedlar											
1.2	Sedlar som förstörts online											
1.3	Sedlar som har förstörts offline											
2. Dataelement som rör sedellager												NCB
A) Lager som innehas av Eurosys												
2.1	Eurosystemets strategiska lager med nya sedlar											
2.2	Eurosystemets strategiska lager med brukbara sedlar											
2.3	Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NCB											
2.4	Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NCB				(7)							
2.5	Lager med obrukbara sedlar (som ska förstöras) som innehas av NCB											
2.6	Lager med obehandlade sedlar som innehas av NCB						(7)					

Dataelement											
Dataelementets nummer och beteckning	Totalt antal sedlar	Uppdelat efter serie/variant	Uppdelat efter valör	Uppdelat efter ECI-bank (1)	Uppdelat efter "Från NCB"	Uppdelat efter "Till NCB"	Uppdelat efter "Från lagertyp" (2)	Uppdelat efter "Till lagertyp" (3)	Uppdelat efter kvalitet (4)	Uppdelat efter "Hänfört till framställningsår" (5)	Uppdelat efter planering (6)
D) <i>Dubbelkontrollerade dataelement</i>											
2.16	Eurosystemets strategiska lager som har öronmärkts för överföring										
2.17	Logistiska lager som har öronmärkts för överföring		(?)								
2.18	ESS som har öronmärkts för mottagande										
2.19	Logistiska lager som har öronmärkts för mottagande		(?)								
3. Dataelement som rör verksamheten											
A) <i>De nationella centralbankernas verksamhet</i>											
3.1	Sedlar utgivna av NCB		(?)								
3.2	Sedlar som har överförts från NCB till NHTO-banker		(?)								
3.3	Sedlar som har överförts från NCB till ECI-banker		(?)								
3.4	Sedlar som har returnerats till NCB		(?)								
3.5	Sedlar som har överförts från NHTO-banker till NCB		(?)								
3.6	Sedlar som har överförts från ECI-banker till NCB		(?)								
3.7	Sedlar som har behandlats av NCB										
3.8	Sedlar som har sorterats som obrukbara av NCB										

Datakälla

tillhanda-
hållande
NCBmotta-
gande
NCB

NCB

Dataelement												Datakälla
Dataelementets nummer och beteckning	Totalt antal sedlar	Uppdelat efter serie/variant	Uppdelat efter valör	Uppdelat efter ECI-bank (1)	Uppdelat efter "Från NCB"	Uppdelat efter "Till NCB"	Uppdelat efter "Från lagertyp" (2)	Uppdelat efter "Till lagertyp" (3)	Uppdelat efter kvalitet (4)	Uppdelat efter "Hänfört till framställningsår" (5)	Uppdelat efter planering (6)	
B) NHTO-bankernas verksamhet												NHTO-banker
3.9	Sedlar som har satts i omlopp av NHTO-banker		(7)									
3.10	Sedlar som har returnerats till NHTO-banker		(7)									
3.11	Sedlar som har behandlats av NHTO-banker											
3.12	Sedlar som har sorterats som obrukbara av NHTO-banker											
C) ECI-bankernas verksamhet												ECI-banker
3.13	Sedlar som har satts i omlopp av ECI-banker		(7)									
3.14	Sedlar som har returnerats till ECI-banker		(7)									
3.15	Sedlar som har behandlats av ECI-banker											
3.16	Sedlar som har sorterats som obrukbara av ECI-banker											NCB, ECI-banker

Dataelement												Datakälla
Dataelementets nummer och beteckning	Totalt antal sedlar	Uppdelat efter serie/variant	Uppdelat efter valör	Uppdelat efter ECI-bank ⁽¹⁾	Uppdelat efter "Från NCB"	Uppdelat efter "Till NCB"	Uppdelat efter "Från lagertyp" ⁽²⁾	Uppdelat efter "Till lagertyp" ⁽³⁾	Uppdelat efter kvalitet ⁽⁴⁾	Uppdelat efter "Hänfört till framställningsår" ⁽⁵⁾	Uppdelat efter planering ⁽⁶⁾	
4. Dataelement som rör sedelrörelser												
4.1	Tryckeriers leverans av nyframst. till ansvarigt NCB											ansvarigt NCB
4.2	Överföring av sedlar		(?)			mottagande NCB						ansvarigt/tillhandahållande NCB
4.3	Mottagande av sedlar		(?)		ansvarigt/tillhandah. NCB							mottagande NCB
5. Dataelement för framtida nationella centralbanker i eurosyste												
5.1	Lager av framt. lagliga betaln. m.											framtida NCB i Eurosystemet
5.2	Förhandstilldelning											förhandstilldelade godkända motparter
5.3	Förhandstilldelning till tredje part (sub-frontloading)											

⁽¹⁾ Data uppdelade efter varje ECI-bank.

⁽²⁾ Uppgifter lämnas avseende vilken lagertyp som de överförda sedlarna har hämtats från vid den tillhandahållande nationella centralbanken (NCB), dvs. framställda sedlar (leverans från tryckeri), Eurosystemets strategiska lager (ESS) eller logistiska lager (LS).

⁽³⁾ Uppgifter lämnas avseende vilken lagertyp som sedlarna har överförts till vid den mottagande nationella centralbanken (NCB), dvs. ESS eller LS.

⁽⁴⁾ Uppgifter lämnas avseende om de överförda sedlarna var nya, brukbara, obehandlade eller obrukbara. Om sedlar av mer än en kvalitetstyp överförs, samtidigt som de andra uppdelningarna är identiska, rapporteras en separat rörelse för varje kvalitetstyp.

⁽⁵⁾ Uppgifter lämnas avseende det kalenderår som framställningen har hänfört till i en separat ECB-rättsakt om sedelframställning. Om de levererade sedlarna avser olika separata ECB-rättsakter om sedelframställning och var och en av dessa avser olika kalenderår, samtidigt som de andra uppdelningarna är identiska, rapporteras separata leveranser.

⁽⁶⁾ Uppgifter lämnas avseende om överföringen har planerats i enlighet med en separat ECB-rättsakt om sedelframställning eller om det rör sig om en ad hoc-överföring.

⁽⁷⁾ De enheter som anges som datakälla kan vara avgörande för uppdelningen efter serie och variant för blandade buntar eller blandade paket innehållande sedlar med olika serier och/eller varianter enligt statistiska metoder.

DEL 2

Specifikation av dataelement för eurosedlar

För samtliga dataelement ska de nationella centralbankerna och framtida nationella centralbanker i Eurosystemet rapportera uppgifterna avseende antal som heltal, oberoende av om de är positiva eller negativa.

1. Ackumulerat dataelement

Ackumulerade data är uppgifter som har aggregerats för samtliga rapporteringsperioder, från och med den första leveransen från ett tryckeri innan en ny serie, variant eller valör införs fram till dess att rapporteringsperioden löper ut.

1.1	Tillverkade sedlar	Sedlar som har i) framställts enligt en separat ECB-rättsakt om sedelframställning, ii) levererats till den nationella centralbankens logistiska lager (LS) eller strategiska lager (ESS) och innehas av den nationella centralbanken och iii) registrerats i den nationella centralbankens kontanthanteringssystem (!). Sedlar som överförs till eller innehas av NHTO-banker och ECI-banker, inklusive förstörda sedlar (dataelement 1.2 och 1.3) ingår i den nationella centralbankens tillverkade sedlar
1.2	Sedlar som har förstörts online	Tillverkade sedlar som har förstörts i en sedelsorteringsmaskin med integrerad sedelförstörare efter äkthets- och kvalitetssortering, antingen av den nationella centralbanken eller också för den nationella centralbankens räkning
1.3	Sedlar som har förstörts offline	Tillverkade sedlar som har förstörts efter äkthets- och kvalitetssortering på annat sätt än i en sedelsorteringsmaskin med integrerad sedelförstörare, antingen av den nationella centralbanken eller också för den nationella centralbankens räkning, dvs. skadade sedlar eller sedlar som inte har godkänts av sedelsorteringsmaskiner, oavsett orsak. Dessa data omfattar inte sedlar som har förstörts online (dataelement 1.2)

2. Dataelement som rör sedellager

Dessa dataelement utgör lagerdata och avser utgången av rapporteringsperioden.

A) Lager som innehas av Eurosystemet		
2.1	Eurosystemets strategiska lager med nya sedlar	Nya sedlar som ingår i ESS och som innehas av den nationella centralbanken för ECB:s räkning
2.2	Eurosystemets strategiska lager med brukbara sedlar	Brukbara sedlar som ingår i ESS och som innehas av den nationella centralbanken för ECB:s räkning
2.3	Logistiska lager med nya sedlar som innehas av den nationella centralbanken	Nya sedlar som tillhör den nationella centralbankens logistiska lager och som innehas av den nationella centralbanken (vid dess huvudkontor och/eller på filialnivå). Denna siffra omfattar inte nya sedlar som ingår i ESS
2.4	Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NCB	Brukbara sedlar som tillhör den nationella centralbankens logistiska lager och som innehas av den nationella centralbanken (vid dess huvudkontor och/eller på filialnivå). Denna siffra omfattar inte brukbara sedlar som ingår i ESS
2.5	Lager med obrukbara sedlar (som ska förstöras) som innehas av NCB	Obrukbara sedlar som innehas av den nationella centralbanken och som ännu inte har förstörts
2.6	Lager med obehandlade sedlar som innehas av NCB	Sedlar som innehas av den nationella centralbanken och som ännu inte har äkthets- och kvalitetssorterats av en nationell centralbank med hjälp av sedelsorteringsmaskiner eller manuellt. Sedlar som har äkthets- och kvalitetssorterats av NHTO-banker, ECI-banker eller andra kreditinstitut eller andra som yrkesmässigt hanterar kontanter och som därefter har returnerats till den nationella centralbanken ingår i detta dataelement till dess att den nationella centralbanken har behandlat dessa sedlar

<i>B) Lager som innehas av NHTO-banker</i>		
Dessa dataelement avser ett NHTO-system som en nationell centralbank kan upprätta i sin rättsordning. Data som kommer från enskilda NHTO-banker rapporteras aggregerat för samtliga NHTO-banker av den nationella centralbanken. Dessa lager ingår inte i utelöpande sedlar.		
2.7	Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NHTO-banker	Nya sedlar som överförs från den nationella centralbanken och som innehas av NHTO-banker
2.8	Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	Brukbara sedlar som antingen överförs från den nationella centralbanken eller också har tagits ur omlopp och bedömts som brukbara av NHTO-banker i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar, innehas av NHTO-banker
2.9	Lager med obrukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	Sedlar som bedöms som obrukbara av NHTO-banker i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar och som innehas av NHTO-banker
2.10	Lager med obehandlade sedlar som innehas av NHTO-banker	Sedlar som innehas av NHTO-banker och som inte har äkthets- och kvalitetssorterats av NHTO-banker
<i>C) Lager som innehas av ECI-banker</i>		
Dessa dataelement avser ett ECI-program. Dessa lager ingår inte i utelöpande sedlar.		
2.11	Logistiska lager med nya sedlar som innehas av ECI-banker	Nya sedlar som överförs från den nationella centralbanken och som innehas av en ECI-bank
2.12	Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av ECI-banker	Brukbara sedlar som antingen överförs från den nationella centralbanken eller också har tagits ur omlopp och bedömts som brukbara av en ECI-bank i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar, innehas av ECI-banken
2.13	Lager med obrukbara sedlar som innehas av ECI-banker	Sedlar som har bedömts som obrukbara av en ECI-bank i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar och som innehas av ECI-banken
2.14	Lager med obehandlade sedlar som innehas av ECI-banker	Sedlar som innehas av en ECI-bank och som inte har äkthets- och kvalitetssorterats av ECI-banken
2.15	Logistiska lager med sedlar som transporteras till eller från ECI-banker	Sedlar som tillhandahålls av en nationell centralbank till en ECI-bank (eller till ett penningtransportföretag som utgör företrädare för en ECI-bank) och som vid utgången av rapporteringsperioden fortfarande transporteras till ECI-bankens lokaler, samt alla sedlar som ska tas emot av en nationell centralbank från en ECI-bank (eller från ett penningtransportföretag som utgör företrädare för en ECI-bank) och som vid utgången av rapporteringsperioden fortfarande transporteras, dvs. som har lämnat ECI-bankens lokaler men ännu inte kommit fram till den nationella centralbanken
<i>D) Dubbelkontrollerade dataelement</i>		
2.16	Eurosystemets strategiska lager som har öronmärkts för överföring	Nya och brukbara sedlar i Eurosystemets strategiska lager som innehas av den nationella centralbanken, vilka har reserverats för överföringar i enlighet med separata ECB-rättsakter om sedelframställning och förvaltning av sedellager. Den nationella centralbanken kan överföra sedlarna till logistiska lager eller Eurosystemets strategiska lager för en eller flera nationella centralbanker eller också till egna logistiska lager. Fram till dess att sedlarna har överförts fysiskt ingår de i de nya eller brukbara ESS som innehas av den nationella centralbanken (antingen dataelement 2.1 eller 2.2)
2.17	Logistiska lager som har öronmärkts för överföring	Nya och brukbara sedlar i den nationella centralbankens logistiska lager, vilka har reserverats för överföringar i enlighet med separata ECB-rättsakter om sedelframställning och förvaltning av sedellager. Den nationella centralbanken kan överföra sedlarna till logistiska lager eller Eurosystemets strategiska lager för en eller flera nationella centralbanker eller också till Eurosystemets strategiska lager som innehas av den nationella centralbanken. Fram till dess att sedlarna har överförts fysiskt ingår de i de nya eller brukbara logistiska lagren (antingen dataelement 2.3 eller 2.4)

2.18	Eurosystemets strategiska lager som har öronmärkts för mottagande	Nya och brukbara sedlar som ska överföras till Eurosystemets strategiska lager som innehas av den nationella centralbanken (som mottagande nationell centralbank) av en eller flera andra nationella centralbanker, ett tryckeri eller från den nationella centralbankens eget logistiska lager i enlighet med separata ECB-rättsakter om sedelframställning och förvaltning av sedellager
2.19	Logistiska lager som har öronmärkts för mottagande	Nya och brukbara sedlar som ska överföras till den nationella centralbankens logistiska lager (som mottagande nationell centralbank) av en eller flera andra nationella centralbanker, ett tryckeri eller från ESS som innehas av den nationella centralbanken i enlighet med separata ECB-rättsakter om sedelframställning och förvaltning av sedellager

3. Dataelement som rör verksamheten

Dessa dataelement utgör flödesdata och täcker hela rapporteringsperioden.

A) De nationella centralbankernas verksamhet		
3.1	Sedlar utgivna av NCB	Nya och brukbara sedlar som har dragits in av tredje part vid den nationella centralbankens kassor, oberoende av om de indragna sedlarna har debiterats ett kundkonto eller ej. Detta dataelement omfattar inte överföringar till NHTO-banker (dataelement 3.2) och ECI-banker (dataelement 3.3)
3.2	Sedlar som har överförts från NCB till NHTO-banker	Nya och brukbara sedlar som den nationella centralbanken har överfört till NHTO-banker
3.3	Sedlar som har överförts från NCB till ECI-banker	Nya och brukbara sedlar som den nationella centralbanken har överfört till ECI-banker
3.4	Sedlar som har returnerats till NCB	Sedlar som har tagits ur omlopp till den nationella centralbanken, oberoende av om de returnerade sedlarna har krediterats ett kundkonto eller ej. Detta dataelement omfattar inte sedlar som överförs till den nationella centralbanken av NHTO-banker (dataelement 3.5) eller ECI-banker (dataelement 3.6)
3.5	Sedlar som har överförts från NHTO-banker till NCB	Sedlar som NHTO-banker har överfört till den nationella centralbanken
3.6	Sedlar som har överförts från ECI-banker till NCB	Sedlar som ECI-banker har överfört till den nationella centralbanken
3.7	Sedlar som har behandlats av NCB	Sedlar som har äkthets- och kvalitetssorterats av den nationella centralbanken med sedelsorteringsmaskiner eller manuellt. Dessa data omfattar lager med obehandlade sedlar (dataelement 2.6) för den tidigare rapporteringsperioden + sedlar som har tagits ur omlopp (dataelement 3.4) + sedlar som har överförts från NHTO-banker till den nationella centralbanken (dataelement 3.5) + sedlar som har överförts från ECI-banker till den nationella centralbanken (dataelement 3.6) + obehandlade sedlar som har tagits emot från andra nationella centralbanker (undergrupp till dataelement 4.3) – obehandlade sedlar som har överförts till andra nationella centralbanker (undergrupp till dataelement 4.2) – lager med obehandlade sedlar för den löpande rapporteringsperioden (dataelement 2.6)
3.8	Sedlar som har sorterats som obrukbara av NCB	Sedlar som har behandlats av den nationella centralbanken och som har sorterats som obrukbara i enlighet med en separat ECB-rättsakt om de nationella centralbankernas sedelhantering
B) NHTO-bankernas verksamhet		
3.9	Sedlar som har satts i omlopp av NHTO-banker	Sedlar som har satts i omlopp av NHTO-banker, dvs. det totala uttaget vid NHTO-banker
3.10	Sedlar som har returnerats till NHTO-banker	Sedlar som har tagits ur omlopp till NHTO-banker, dvs. den totala insättningen vid NHTO-banker

3.11	Sedlar som har behandlats av NHTO-banker	Sedlar som har äkthets- och kvalitetssorterats av NHTO-banker med sedelsorteringsmaskiner eller manuellt i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar. Dessa data omfattar lager med obehandlade sedlar (dataelement 2.10) för den tidigare rapporteringsperioden + sedlar som har returnerats till NHTO-banker (dataelement 3.10) – obehandlade sedlar som har överförts från NHTO-banker till NCB – lager med obehandlade sedlar (dataelement 2.10) för den löpande rapporteringsperioden
3.12	Sedlar som har sorterats som obrukbara av NHTO-banker	Sedlar som har behandlats av NHTO-banker och som har sorterats som obrukbara i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar
C) ECI-bankernas verksamhet		
3.13	Sedlar som har satts i omlopp av ECI-banker	Sedlar som har satts i omlopp av en ECI-bank, dvs. det totala uttaget vid ECI-banken
3.14	Sedlar som har returnerats till ECI-banker	Sedlar som har tagits ur omlopp till en ECI-bank, dvs. den totala insättningen vid ECI-banken
3.15	Sedlar som har behandlats av ECI-banker	Sedlar som har äkthets- och kvalitetssorterats av en ECI-bank med sedelsorteringsmaskiner eller manuellt i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar. Dessa data omfattar lager med obehandlade sedlar (dataelement 2.14) för den tidigare rapporteringsperioden + sedlar som har returnerats till ECI-banken (dataelement 3.14) – lager med obehandlade sedlar (dataelement 2.14) för den löpande rapporteringsperioden
3.16	Sedlar som har sorterats som obrukbara av ECI-banker	Sedlar som har behandlats av en ECI-bank och som har sorterats som obrukbara i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar

4. Dataelement som rör sedelrörelser

Dessa dataelement utgör flödesdata och täcker hela rapporteringsperioden.

4.1	Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	Nya sedlar som har framställts i enlighet med en separat ECB-rättsakt om sedelframställning och som har levererats från ett tryckeri till den nationella centralbanken (i egenskap av den NCB som är ansvarig för framställningen) eller via den nationella centralbanken (i egenskap av den NCB som är ansvarig för framställningen) till en annan nationell centralbank
4.2	Överföring av sedlar	Sedlar som har överförts från den nationella centralbanken till någon annan nationell centralbank eller internt från dess egna logistiska lager till Eurosystemets strategiska lager som innehas av den nationella centralbanken, eller vice versa
4.3	Mottagande av sedlar	Sedlar som har mottagits av den nationella centralbanken från någon annan nationell centralbank eller som har överförts internt från dess egna logistiska lager till Eurosystemets strategiska lager som innehas av den nationella centralbanken, eller vice versa

5. Dataelement för framtida nationella centralbanker i eurosystemet

Dessa dataelement avser utgången av rapporteringsperioden.

5.1	Lager av framtida lagliga betalningsmedel	Eurosedlar som innehas av framtida nationella centralbanker i Eurosystemet inför utbytet av sedlar och mynt
-----	---	---

5.2	Förhandstilldelning	Eurosedlar som framtida nationella centralbanker i Eurosystemet förhandstilldelar till godkända motparter som uppfyller kraven för att ta emot eurosedlar för förhandstilldelning före utbytet av sedlar och mynt i enlighet med riktlinje ECB/2006/9
5.3	Förhandstilldelning till tredje part (sub-frontloading)	Eurosedlar som godkända motparter förhandstilldelar till professionella tredje parter i enlighet med riktlinje ECB/2006/9 och som innehas av sådana professionella tredje parter i deras lokaler före utbytet av sedlar och mynt

(¹) Alla sedlar som har tillverkats och därefter markerats som provsedlar räknas bort från detta dataelement.

DEL 3

CIS 2-bokföringsregler för eurosedelrörelser

1. Inledning

I denna del fastställs de gemensamma bokföringsreglerna för sedelleveranser från tryckerier, överföringar mellan nationella centralbanker samt överföringar mellan olika lagertyper inom samma nationella centralbank i syfte att säkerställa datakonsistens i CIS 2. Framtida nationella centralbanker i Eurosystemet ska tillämpa dessa regler i tillämpliga delar.

2. Transaktionstyper

Det förekommer fyra transaktionstyper för sedelrörelser:

- Transaktionstyp 1 (*direkt leverans*): direkt leverans av nya sedlar från ett tryckeri till ansvarig nationell centralbank som samtidigt är mottagande nationell centralbank.
- Transaktionstyp 2 (*indirekt leverans utan tillfällig lagring*): indirekt leverans av nya sedlar från ett tryckeri via ansvarig nationell centralbank till en annan nationell centralbank. Sedlarna levereras till mottagande nationell centralbank av ansvarig nationell centralbank, utan tillfällig lagring hos ansvarig nationell centralbank.
- Transaktionstyp 3 (*indirekt leverans med tillfällig lagring*): indirekt leverans av nya sedlar från ett tryckeri via ansvarig nationell centralbank till en annan nationell centralbank. Sedlarna lagras hos ansvarig nationell centralbank under minst en dag innan de transporteras av ansvarig nationell centralbank till mottagande nationell centralbank.
- Transaktionstyp 4 (*överföring*): överföring av (nya, brukbara, obehandlade eller obrukbara) lager av sedlar mellan i) två olika nationella centralbanker (som tillhandahållande och mottagande nationell centralbank), med eller utan förändring av lagertyp (LS/ESS) eller ii) olika lagertyper inom en nationell centralbank.

3. Avstämning av data avseende sedelrörelser

De båda nationella centralbanker som är involverade i en sedelrörelse ska vid behov bilateralt klargöra mängder och uppdelningar för de data som ska rapporteras.

För att synkronisera den tillhandahållande och den mottagande nationella centralbankens bokföring ska varje sedelrörelse endast bokföras av den tillhandahållande och den mottagande nationella centralbanken när sedelrörelsen har slutförts, dvs. när den mottagande nationella centralbanken har bekräftat mottagandet av sedlarna och registrerat dem i sitt lokala kontanthanteringssystem. Om sedlarna kommer sent på kvällen under månadens sista arbetsdag och inte kan registreras i den mottagande nationella centralbankens lokala kontanthanteringssystem den dagen, måste den tillhandahållande och den mottagande nationella centralbanken bilateralt enas om huruvida sedelrörelsen ska bokföras under löpande eller följande månad.

4. Öronmärkning av sedlar för sedelrörelser

När det gäller CIS 2 är den relevanta perioden för öronmärkning det antal månader som ska beaktas när det fastställs vilka sedellager som är öronmärkta antingen för att de är reserverade för överföring eller också för förväntat mottagande. Som fastställs i en separat ECB-rättsakt om sedelframställning ska förväntade leveranser från tryckerier bokföras som "lager som har öronmärkts för mottagande", även om sedlarna kanske ännu inte har framställts och fortfarande kan bli föremål för oförutsedda händelser som kan försena eller på annat sätt påverka leveransen. Tidsfristens längd fastställs i en separat ECB-rättsakt om förvaltning av sedellager.

5. Bokföringsregler

I nedanstående tabeller anger ett + att en ökning bokförs och ett – att en minskning bokförs i CIS 2.

5.1 Bokföringsregler för transaktionstyp 1

Dataelementets nummer och beteckning		Leverans till ESS		Leverans till LS	
		Enligt en separat ECB-rättsakt om sedelframställning	Efter leverans från tryckeri	Enligt en separat ECB-rättsakt om sedelframställning	Efter leverans från tryckeri
1.1	Tillverkade sedlar		+		+
2.1	ESS för nya sedlar		+		
2.3	LS med nya sedlar som innehas av NCB				+
2.18	ESS som har öronmärkts för mottagande	+	-		
2.19	LS som har öronmärkts för mottagande			+	-
4.1	Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB		+ med "till lagertyp" = ESS		+ med "till lagertyp" = LS

(*) Inom den fastställda tidsfristen för öronmärkning.

5.2 Bokföringsregler för transaktionstyp 2

Dataelementets nummer och beteckning		Leverans till ESS			Leverans till LS		
		Ansvarigt NCB	Mottagande NCB		Ansvarigt NCB	Mottagande NCB	
			Efter leverans från tryckeri/ ansvarigt NCB till mottagande NCB	Enligt en separat ECB- rättsakt om sedelframställning		Vid mottagande från ansvarigt NCB	Efter leverans från tryckeri/ ansvarigt NCB till mottagande NCB
1.1	Tillverkade sedlar			+			+
2.1	ESS för nya sedlar			+			

Dataelementets nummer och beteckning		Leverans till ESS			Leverans till LS		
		Ansvarigt NCB	Mottagande NCB		Ansvarigt NCB	Mottagande NCB	
		Efter leverans från tryckeri/ ansvarigt NCB till mottagande NCB	Enligt en separat ECB- rättsakt om sedelframställning	Vid mottagande från ansvarigt NCB	Efter leverans från tryckeri/ ansvarigt NCB till mottagande NCB	Enligt en separat ECB- rättsakt om sedelframställning	Vid mottagande från ansvarigt NCB
2.3	LS med nya sedlar som innehas av NCB						+
2.18	ESS som har öronmärkts för mottagande		+	(*)	-		
2.19	LS som har öronmärkts för mottagande					+	(*)
4.1	Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	+			+		
		med "till lagertyp" = ESS			med "till lagertyp" = LS		
4.2	Överföring av sedlar	+			+		
		med: "till NCB" = mottagande NCB, "från lagertyp" = framställning, "till lagertyp" = ESS, kvalitet = ny, planering = planerad			med: "till NCB" = mottagande NCB, "från lagertyp" = framställning, "till lagertyp" = LS, kvalitet = ny, planering = planerad		
4.3	Mottagande av sedlar						+
				+			med: "från NCB" = ansvarigt NCB, "till lagertyp" = LS, kvalitet = ny
				med: "från NCB" = ansvarigt NCB, "till lagertyp" = ESS, kvalitet = ny			med: "från NCB" = ansvarigt NCB, "till lagertyp" = LS, kvalitet = ny

(*) Inom den fastställda tidsfristen för öronmärkning.

— När det gäller den månad då leveransen från tryckeriet till den mottagande nationella centralbanken ägde rum, ska för det första uppfyllandet av tryckeriernas leveranskrav gentemot ansvarig nationell centralbank redovisas genom att data anges under dataelement 4.1 ("Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB"). Ansvarig nationell centralbanks överföring av nya sedlar till mottagande NCB redovisas för det andra genom att data anges under dataelement 4.2 ("Överföring av sedlar").

5.3 Bokföringsregler för transaktionstyp 3 med mållagertyp ESS

Dataelementets nummer och beteckning		Ansvarigt NCB	Mottagande NCB	Ansvarigt NCB	Mottagande NCB
		Efter leverans från tryckeri till ansvarigt NCB	Enligt en separat ECB-rättsakt om sedelframställning	Efter överföring till mottagande NCB	Vid mottagande från ansvarigt NCB
1.1	Tillverkade sedlar	+		-	+
2.1	ESS för nya sedlar	+		-	+
2.16	ESS som har öronmärkts för överföring	+ (*)		-	
2.18	ESS som har öronmärkts för mottagande		+ (*)		-
4.1	Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	+ med "till lagertyp" = ESS			
4.2	Överföring av sedlar			+ med: "till NCB" = mottagande NCB, "från lagertyp" = framställning, "till lagertyp" = ESS, kvalitet = ny, planering = planerad	
4.3	Mottagande av sedlar				+ med: "från NCB" = ansvarigt NCB, "till lagertyp" = ESS, kvalitet = ny

(*) Inom den fastställda tidsfristen för öronmärkning.

— Skillnaderna mellan transaktionstyp 3 och transaktionstyp 2 vid CIS 2-bokföring är att i) de sedlar som tas emot från tryckerier bokförs av ansvarig nationell centralbank som "tillverkade sedlar" och läggs till för den ansvariga nationella centralbankens ESS eller LS så länge som den tillfälliga lagringen varar, och ii) efter leverans från tryckerier öronmärks de för överföring så länge som den tillfälliga lagringen varar samt inom tidsfristen för öronmärkningen.

5.4 Bokföringsregler för transaktionstyp 3 med mållagertyp LS

Dataelementets nummer och beteckning		Ansvarigt NCB	Mottagande NCB	Ansvarigt NCB	Mottagande NCB
		Efter leverans från tryckeri till ansvarigt NCB	Enligt en separat ECB-rättsakt om sedelframställning	Efter överföring till mottagande NCB	Vid mottagande från ansvarigt NCB
1.1	Tillverkade sedlar	+		-	+
2.3	LS med nya sedlar som innehas av NCB	+		-	+
2.17	LS som har öronmärkts för överföring	+ (*)		-	
2.19	LS som har öronmärkts för mottagande		+ (*)		-
4.1	Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	+ med "till lagertyp" = LS			
4.2	Överföring av sedlar			+ med: "till NCB" = mottagande NCB, "från lagertyp" = framställning, "till lagertyp" = LS, kvalitet = ny, planering = planerad	
4.3	Mottagande av sedlar				+ med: "från NCB" = ansvarigt NCB, "till lagertyp" = LS, kvalitet = ny

(*) Inom den fastställda tidsfristen för öronmärkning.

— Skillnaderna mellan transaktionstyp 3 och transaktionstyp 2 vid CIS 2-bokföring är att i) de sedlar som tas emot från tryckerier bokförs av ansvarig nationell centralbank som "tillverkade sedlar" och läggs till för den ansvariga nationella centralbankens ESS eller LS så länge som den tillfälliga lagringen varar, och ii) efter leverans från tryckerier öronmärks de för överföring så länge som den tillfälliga lagringen varar samt inom tidsfristen för öronmärkningen.

5.5 Bokföringsregler för transaktionstyp 4 (nya och brukbara sedlar)

Dataelementets nummer och beteckning		Tillhandahållande NCB	Mottagande NCB	Tillhandahållande NCB	Mottagande NCB
		Efter beslut om överföring		Efter överföring till mottagande NCB	Vid mottagande från ansvarigt NCB
1.1	Tillverkade sedlar			-	+
2.1	ESS för nya sedlar			-	+
2.2	ESS med brukbara sedlar			eller: -	eller: +
2.3	LS med nya sedlar som innehas av NCB			eller: -	eller: +
2.4	LS med brukbara sedlar som innehas av NCB			eller: -	eller: +
2.16	ESS som har öronmärkts för överföring	+ (*)		-	
2.17	LS som har öronmärkts för överföring	eller: + (*)		eller: -	
2.18	ESS som har öronmärkts för mottagande		+ (*)		-
2.19	LS som har öronmärkts för mottagande		eller: + (*)		eller: -
4.2	Överföring av sedlar			+ med "till NCB" = mottagande NCB	
4.3	Mottagande av sedlar				+ med "från NCB" = tillhandahållande NCB

(*) Inom den fastställda tidsfristen för öronmärkning.

— Dataelement 4.2 ("Överföring av sedlar") och 4.3 ("Mottagande av sedlar") kompletteras med uppgifter om i) mållagertyp (ESS/LS), ii) kvalitetsuppdelning (nya/brukbara) och iii) planeringsuppdelning (planerad/ad hoc).

5.6 Bokföringsregler för transaktionstyp 4 (obehandlade och obrukbara sedlar)

Dataelementets nummer och beteckning		Tillhandahållande NCB	Mottagande NCB
		Efter överföring till mottagande NCB	Vid mottagande från ansvarigt NCB
1.1	Tillverkade sedlar	-	+
2.5	Lager med obrukbara sedlar (som ska förstöras) som innehas av NCB	-	+
2.6	Lager med obehandlade sedlar som innehas av NCB	eller: -	eller: +
4.2	Överföring av sedlar	+ med: "till NCB" = mottagande NCB, "från lagertyp" = LS, "till lagertyp" = LS, planering = ad hoc	
4.3	Mottagande av sedlar		+ med: "från NCB" = tillhandahållande NCB, "till lagertyp" = LS

- Dataelement 4.2 ("Överföring av sedlar") och 4.3 ("Mottagande av sedlar") kompletteras med uppgifter om huruvida de överförda sedlarna var obehandlade eller obrukbara.
- Obehandlade eller obrukbara sedlar öronmärks inte.

Dataelement för euromynt

DEL 1

Rapporteringsordning för euromynt

Dataelement								Datakälla
Dataelementets nummer och beteckning	Totalt antal mynt	Myntens totala nominella värde	Uppdelat efter serie	Uppdelat efter valör	Uppdelat efter enhet (!)	Uppdelat efter "Från medlemsstat"	Uppdelat efter "Till medlemsstat"	
1.	Dataelement som rör utelöpande mynt							Myntutgivande enheter (²)
1.1	Nationell nettoutgivning av mynt i omlopp							
1.2	Nationell nettoutgivning av samlar-mynt (antal)							
1.3	Nationell nettoutgivning av samlar-mynt (värde)							Myntutgivande enheter (²)
2.	Dataelement som rör myntlager							
2.1	Myntlager							Myntutgivande enheter (²)
3.	Dataelement som rör verksamheten							Myntutgivande enheter (²)
3.1	Mynt utgivna till allmänheten							
3.2	Mynt som har returnerats från allmänheten							
3.3	Behandlade mynt							
3.4	Mynt som har sorterats som obrukbara							

Dataelement								Datakälla
Dataelementets nummer och beteckning	Totalt antal mynt	Myntens totala nominella värde	Uppdelat efter serie	Uppdelat efter valör	Uppdelat efter enhet (!)	Uppdelat efter "Från medlemsstat"	Uppdelat efter "Till medlemsstat"	
4.	Dataelement som rör myntrörelser							
4.1	Överföring av mynt i omlopp						Mottagande medlemsstat	Myntutgivande enheter ⁽²⁾
4.2	Mottagande av mynt i omlopp					Tillhandahållande medlemsstat		
5.	Dataelement för beräkning av den nationella bruttoutgivningen							
5.1	Kredit. lager av mynt i omlopp som innehas av myntutg. enheter							Myntutgivande enheter ⁽²⁾
5.2	Antal krediterade samlarmynt som innehas av myntutg. enheter							
5.3	Värdet av kredit. samlarmynt som innehas av myntutg. enheter							
6.	Ytterligare dataelement							
6.1	Myntöverskott ⁽³⁾							Myntutgivande enheter ⁽²⁾
6.2	Myntunderskott ⁽³⁾							
6.3	Värde av lager som krediterats laglig(a) utgivare av NCB							NCB

Dataelement								Datakälla
Dataelementets nummer och beteckning	Totalt antal mynt	Myntens totala nominella värde	Uppdelat efter serie	Uppdelat efter valör	Uppdelat efter enhet (1)	Uppdelat efter "Från medlemsstat"	Uppdelat efter "Till medlemsstat"	
7.	Dataelement för framtida deltagande medlemsstater							
7.1	Lager av framtida lagliga betalningsmedel							Framtida NCB i Eurosystemet och myntutgivande tredje parter (4)
7.2	Förhandstilldelning							Framtida NCB i Eurosystemet
7.3	Förhandstilldelning till tredje part (sub-frontloading)							Förhandstilldelade godkända motparter

(1) Data uppdelade efter relevanta myntutgivande enheter, dvs. NCB, myntverk, finansdepartement, utnämnt offentligt organ och/eller utnämnt privat organ.

(2) Myntutgivande enheter är den nationella centralbanken, myntverk, finansdepartement samt utnämnda offentliga organ och/eller utnämnda privata organ.

(3) Det är frivilligt att lämna dessa data.

(4) Myntutgivande tredje parter är myntverk, finansdepartement samt utnämnda offentliga organ och utnämnda privata organ.

DEL 2

Specifikation av dataelement för euromynt

För dataelement 1.3, 5.3 och 6.3 ska uppgifterna redovisas avseende värde och med två decimaler, oavsett om de är positiva eller negativa. För övriga dataelement ska uppgifterna redovisas avseende antal som heltal, oberoende av om de är positiva eller negativa.

1. Dataelement som rör utelöpande mynt

Dessa dataelement avser utgången av rapporteringsperioden.

1.1	Nationell nettoutgivning av mynt i omlopp	De nationella centralbankerna beräknar den nationella nettoutgivningen av mynt i omlopp med hjälp av följande ekvivalenta formler: <i>Formel 1</i> Nationell nettoutgivning = ackumulerade totala mynt som är utgivna till allmänheten (ackumulerat dataelement 3.1) – ackumulerade totala mynt som returneras från allmänheten (ackumulerat dataelement 3.2) <i>Formel 2</i> Nationell nettoutgivning = tillverkade mynt – ackumulerade totala leveranser (ackumulerat dataelement 4.1) + ackumulerade totala mottaganden (ackumulerat dataelement 4.2) – skapade lager – förstörda mynt
1.2	Nationell nettoutgivning av samlar-mynt (antal)	Det totala antalet samlar-mynt som har satts i omlopp, aggregerat för samtliga valörer. De nationella centralbankerna beräknar denna uppgift med tillämpliga delar av samma formuler som för dataelement 1.1, fränsett att ackumulerade totala leveranser och ackumulerade totala mottaganden inte är tillämpliga
1.3	Nationell nettoutgivning av samlar-mynt (värde)	Det totala nominella värdet av samlar-mynt som har satts i omlopp, aggregerat för samtliga valörer. De nationella centralbankerna beräknar denna uppgift med tillämpliga delar av samma formuler som för dataelement 1.1 ovan, fränsett att ackumulerade totala leveranser och ackumulerade totala mottaganden inte är tillämpliga

2. Dataelement som rör myntlager

Dessa dataelement avser utgången av rapporteringsperioden.

2.1	Myntlager	Mynt i omlopp som innehas av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter, om det finns några sådana i den deltagande medlemsstaten, oberoende av om mynten: i) varken har tillverkats eller krediterats laglig(a) utgivare, ii) har tillverkats men inte krediterats laglig (a) utgivare eller iii) har tillverkats och krediterats laglig(a) utgivare. Myntlager som innehas av myntverk omfattar endast mynt som har passerat de slutliga kvalitetskontrollerna, oavsett emballering och leveransstatus. Myntlager som har sorterats som obrukbara men ännu inte förstörts rapporteras
-----	-----------	---

3. Dataelement som rör verksamheten

Dessa dataelement utgör flödesdata och täcker hela rapporteringsperioden.

3.1	Mynt utgivna till allmänheten	Mynt i omlopp som har levererats och debiterats (sålts) av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter till allmänheten
3.2	Mynt som har returnerats från allmänheten	Mynt i omlopp som allmänheten har inlånat hos den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter
3.3	Behandlade mynt	Mynt i omlopp som har äkthets- och kvalitetssorterats av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter

3.4	Mynt som har sorterats som obrukbara	Mynt i omlopp som har behandlats och sorterats som obrukbara av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter
-----	--------------------------------------	--

4. Dataelement som rör myntrörelser

Dessa dataelement utgör flödesdata och täcker hela rapporteringsperioden.

4.1	Överföring av mynt i omlopp	Mynt i omlopp som levereras till sitt nominella värde av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter i den (framtida) deltagande medlemsstaten till myntutgivande enheter i andra (framtida) deltagande medlemsstater
4.2	Mottagande av mynt i omlopp	Mynt i omlopp som tas emot till sitt nominella värde av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter i den (framtida) deltagande medlemsstaten från myntutgivande enheter i andra (framtida) deltagande medlemsstater

5. Dataelement för beräkning av den nationella bruttoutgivningen

Dessa dataelement utgör lagerdata och avser utgången av rapporteringsperioden. I deltagande medlemsstater där den nationella centralbanken är den enda myntutgivande enheten är summan av de nominella värdena för de lager som beskrivs under dataelement 5.1 och 5.3 identisk med det nominella värde som rapporteras under dataelement 6.3.

5.1	Krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter	Mynt i omlopp som krediteras laglig(a) utgivare och som innehas av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter
5.2	Antal krediterade samlarmynt som innehas av myntutgivande enheter	Totala antalet samlarmynt som krediteras laglig(a) utgivare och som innehas av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter
5.3	Värdet av krediterade samlarmynt som innehas av myntutgivande enheter	Det totala nominella värdet för samlarmynt som krediteras laglig(a) utgivare och som innehas av den nationella centralbanken och myntutgivande tredje parter

6. Ytterligare dataelement

Dessa dataelement utgör lagerdata och avser utgången av rapporteringsperioden.

6.1	Myntöverskott	Mynt i omlopp som överskrider en viss maximinivå av myntlager på nationell nivå. Dessa myntlager är på begäran tillgängliga för leverans till andra (framtida) deltagande medlemsstater. Den nationella centralbanken fastställer den maximala myntlagernivån, i förekommande fall i samarbete med den lagliga utgivaren
6.2	Myntunderskott	Underskott på mynt i omlopp under en viss miniminivå av myntlager på nationell nivå. Den nationella centralbanken fastställer den minimala myntlagernivån, i förekommande fall i samarbete med den lagliga utgivaren
6.3	Värde av lager som krediterats laglig(a) utgivare av NCB	Den nationella centralbankens lager av mynt i omlopp och samlarmynt som krediterats laglig(a) utgivare, oberoende av ställning som lagligt betalningsmedel. Detta omfattar lager som krediterats den lagliga utgivaren i den nationella centralbankens medlemsstat samt lager som har tagits emot från andra deltagande medlemsstater till det nominella värdet (de mottagna mynten krediteras den lagliga utgivaren i den tillhandahållande medlemsstaten, men blir en del av det krediterade lagret hos den mottagande nationella centralbanken). Leveranser och/eller mottaganden till framställningskostnad påverkar inte detta dataelement

7. Dataelement för framtida deltagande medlemsstater

Dessa dataelement avser utgången av rapporteringsperioden.

7.1	Lager av framtida lagliga betalningsmedel	Euromynt i omlopp som innehas av en framtida nationell centralbank i Eurosystemet samt myntutgivande tredje parter i den framtida deltagande medlemsstaten inför utbytet av sedlar och mynt
7.2	Förhandstilldelning	Euromynt i omlopp som innehas av godkända motparter som uppfyller kraven för att ta emot euromynt i omlopp för förhandstilldelning före utbytet av sedlar och mynt i enlighet med riktlinje ECB/2006/9
7.3	Förhandstilldelning till tredje part (sub-frontloading)	Euromynt i omlopp som förhandstilldelas av godkända motparter till professionella tredje parter i enlighet med riktlinje ECB/2006/9. När det gäller CIS 2-rapporteringen omfattar detta euromynt i startboxar för allmänheten

DEL 3

CIS 2-bokföringsregler för euromyntsöverelser mellan (framtida) deltagande medlemsstater

1. Inledning

I denna del fastställs de gemensamma bokföringsreglerna för myntrörelser mellan de deltagande medlemsstaterna, framför allt mellan de nationella centralbankerna, i syfte att säkerställa datakonsistens i CIS 2 gällande den nationella netto- och bruttoutgivningen av mynt. Eftersom myntöverföringar kan involvera såväl nationella centralbanker/framtida nationella centralbanker i Eurosystemet som myntutgivande tredje parter, kommer dessa nedan konsekvent att omnämnas tillsammans under begreppet medlemsstater.

Framtida deltagande medlemsstater ska tillämpa dessa regler i tillämpliga delar.

2. Myntrörelser mellan tillhandahållande och mottagande medlemsstater

För myntöverföringar mellan medlemsstater görs en åtskillnad mellan överföring till nominellt värde och överföring till framställningskostnad. I båda fallen gäller att överföringar mellan myntutgivande enheter i den tillhandahållande medlemsstaten och den mottagande medlemsstaten inte leder till någon förändring av de nationella nettoutgivningarna.

I nedanstående tabeller i detta avsnitt anger ett + att en ökning bokförs och ett – att en minskning bokförs i CIS 2.

2.1 Bokföringsregler för överföringar av mynt i omlopp till nominellt värde

Dataelementets nummer och beteckning	Tillhandahållande medlemsstat	Mottagande medlemsstat
2.1 Myntlager	–	+
4.1 Överföring av mynt i omlopp	+	
4.2 Mottagande av mynt i omlopp		+
5.1 Krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter	(–) (se punkt c nedan)	+
6.3 Värde av lager som krediterats laglig(a) utgivare av NCB	(–) (se punkt c nedan)	+

- a) "Mynt utgivna till allmänheten" i den tillhandahållande medlemsstaten (dataelement 3.1) och "mynt som har returnerats från allmänheten" i den mottagande medlemsstaten (dataelement 3.2) förblir oförändrade.
- b) De konton som gäller "tillverkade" mynt inom den tillhandahållande och den mottagande medlemsstatens kontanthanteringssystem förblir oförändrade (i förekommande fall).

- c) "Krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter" (dataelement 5.1) i den tillhandahållande medlemsstaten kommer antingen att minskas om de levererade mynten tidigare har krediterats den lagliga utgivaren i den tillhandahållande medlemsstaten eller också förbli oförändrade om de levererade mynten har tillverkats tidigare, men inte krediterats den lagliga utgivaren.
- d) "Krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter" (dataelement 5.1) i den mottagande medlemsstaten ökar, eftersom de mottagna mynten utgör krediterade mynt (dvs. som har krediterats den lagliga utgivaren i den tillhandahållande medlemsstaten).
- e) Bokföringen enligt ovan påverkar den nationella bruttoutgivningen enligt följande:
- Tillhandahållande medlemsstat: oförändrad nivå om de levererade mynten har tillverkats tidigare och krediterats den lagliga utgivaren, eller ökad nivå om de levererade mynten har tillverkats tidigare men inte krediterats den lagliga utgivaren.
 - Mottagande medlemsstat: oförändrad nivå.

2.2 Bokföringsregler för överföringar av mynt i omlopp till framställningskostnad

Dataelementets nummer och beteckning		Tillhandahållande medlemsstat	Mottagande medlemsstat
2.1	Myntlager	-	+

- a) Ingen bokföring görs under "Överföring och mottagande av mynt i omlopp".
- b) Rörelser till framställningskostnaden påverkar inte den nationella bruttoutgivningen i den tillhandahållande och mottagande medlemsstaten.

2.3 Avstämning av data avseende myntrörelser

Avsnitt 3 i bilaga I del 3 om avstämning av data avseende sedelrörelser gäller i tillämpliga delar.

BILAGA III

Data om kontantinfrastruktur och ramverket för återcirkulering av sedlar

För alla dataelement gäller att uppgifterna ska redovisas som positiva heltal.

1. Dataelement om NCB-relaterad kontantinfrastruktur

Dessa dataelement avser utgången av rapporteringsperioden.

1.1	Antal NCB-filialer	Alla NCB-filialer som erbjuder kontantjänster till kreditinstitut och andra professionella kunder
1.2	Lagringskapacitet	Total säker lagringskapacitet hos den nationella centralbanken, i miljontal sedlar och beräknat utifrån 20 EUR-valör
1.3	Sorteringskapacitet	Total sorteringskapacitet för sedlar (dvs. maximal teoretisk genomströmning totalt) för den nationella centralbankens sedelsorteringsmaskiner som är i drift, i tusental sedlar per timme och beräknat utifrån 20 EUR-valör
1.4	Transportkapacitet	Total transportkapacitet (dvs. maximal lastningskapacitet) för den nationella centralbankens bepansrade fordon som är i bruk, i tusental sedlar och beräknat utifrån 20 EUR-valör

2. Dataelement om allmän kontantinfrastruktur och ramverket för återcirkulering av sedlar

Dessa dataelement avser utgången av rapporteringsperioden.

2.1	Antal filialer av kreditinstitut	Alla filialer av kreditinstitut som är etablerade i den deltagande medlemsstaten och tillhandahåller kontantjänster för parti- eller detaljhandel
2.2	Antal distansfilialer av kreditinstitut	Alla filialer av kreditinstitut som uppfyller kriterierna för "distansfilialer" enligt ramverket för återcirkulering av sedlar ⁽¹⁾
2.3	Antal penningtransportföretag	Alla penningtransportföretag som är etablerade i den deltagande medlemsstaten och som transporterar konanter ⁽²⁾ ⁽³⁾
2.4	Antal kontanthanteringscentraler som inte ägs av NCB	Alla kontanthanteringscentraler som är etablerade i den deltagande medlemsstaten, som ägs av kreditinstitut, penningtransportföretag och andra som yrkesmässigt hanterar konanter ⁽²⁾ ⁽³⁾
2.5	Antal sedelautomater som drivs av kreditinstitut	Alla sedelautomater som drivs under ansvar av kreditinstitut som är etablerade i den deltagande medlemsstaten, oberoende av vem som fyller på dessa sedelautomater
2.6	Antal övriga sedelautomater	Alla sedelautomater som drivs av andra enheter än kreditinstitut som är etablerade i den deltagande medlemsstaten (t.ex. "detaljhandels sedelautomater" eller "bankomater") ⁽²⁾
2.7	Antal kundstyrda automater för återcirkulering (cash-recycling-automater) som drivs av kreditinstitut	Alla kundstyrda cash-recycling-automater i den deltagande medlemsstaten som drivs av kreditinstitut ⁽¹⁾
2.8	Antal kundstyrda cash-in-maskiner som drivs av kreditinstitut	Alla kundstyrda cash-in-maskiner i den deltagande medlemsstaten som drivs av kreditinstitut ⁽¹⁾
2.9	Antal personalstyrda sedelhanteringsmaskiner som drivs av kreditinstitut	Alla personalstyrda sedelhanteringsmaskiner i den deltagande medlemsstaten som används för återcirkulering av kreditinstitut ⁽¹⁾

2.10	Antal personalstyrda sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	Alla personalstyrda sedelsorteringsmaskiner i den deltagande medlemsstaten som används för återcirkulering av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter, vilka omfattas av ramverket för återcirkulering av sedlar och är etablerade i denna medlemsstat
------	--	--

3. Dataelement för verksamhet som rör ramverket för återcirkulering av sedlar

Dessa dataelement, som utgör flödesdata, täcker hela rapporteringsperioden och rapporteras i antal, uppdelat efter valör.

3.1	Antal sedlar som återcirkuleras till kunder av kreditinstitut	Sedlar som kreditinstitut har tagit emot från kunder, behandlat med sedelsorteringsmaskiner back-office i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar och antingen lämnas ut till kunder eller behålls i syfte att lämnas ut till kunder
3.2	Antal sedlar som återcirkuleras till kunder av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	Sedlar som kreditinstitut har tagit emot från kreditinstitut av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter och behandlat med sedelsorteringsmaskiner back-office i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar och som antingen lämnas till kreditinstitut eller behålls i syfte att lämnas ut till kreditinstitut
3.3	Antal sedlar som behandlas med sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av kreditinstitut	Sedlar som har äkthets- och kvalitetssorterats med personalstyrda sedelsorteringsmaskiner back-office, vilka drivs av kreditinstitut som är etablerade i den deltagande medlemsstaten
3.4	Antal sedlar som behandlas med sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	Sedlar som har äkthets- och kvalitetssorterats med personalstyrda sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter vilka är etablerade i den deltagande medlemsstaten
3.5	Antal sedlar som har sorterats som obrukbara med sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av kreditinstitut	Sedlar som har sorterats som obrukbara med personalstyrda sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av kreditinstitut vilka är etablerade i den deltagande medlemsstaten
3.6	Antal sedlar som har sorterats som obrukbara med sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	Sedlar som har sorterats som obrukbara med personalstyrda sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter vilka är etablerade i den deltagande medlemsstaten

(¹) Alla kreditinstitut som omfattas av ramverket för återcirkulering av sedlar och som är etablerade i den deltagande medlemsstaten.

(²) Datarapporteringen är beroende av i vilken mån det finns tillgängliga data i den deltagande medlemsstaten. De nationella centralbankerna ska informera ECB om rapporteringens omfattning.

(³) De nationella centralbankerna ska tillhandahålla data som åtminstone omfattar kreditinstitut och/eller penningtransportföretag som omfattas av ramverket för återcirkulering av sedlar. De nationella centralbankerna ska Omfattar ej sedlar som återcirkuleras vid distansbankfilialer.

BILAGA IV

CIS 2-referensdata och systemparametrar som uppdateras av ECB

ECB ska ange referensdata och systemparametrar samt deras giltighetsperioder. Dessa uppgifter är synliga för samtliga användare vid nationella centralbanker och framtida nationella centralbanker i Eurosystemet. Referensdata och systemparametrar som rör euromynt är dessutom synliga för samtliga användare som är godkända tredje parter.

1. Referensdata

1.1	Godkänd myntutgivning	Den godkända mängden, sett till värdet, av euromynt i omlopp och samlarmynt i euro, som en (framtida) deltagande medlemsstat tillåts ges ut under ett visst kalenderår enligt tillämpligt beslut om myntutgivning ⁽¹⁾
1.2	Riktmärken för logistiska lager med sedlar	LS-mängder per valör och NCB, vilket används som referens för den årliga framställningsplaneringen i enlighet med en separat ECB-rättsakt om förvaltning av sedellager. Vidare ska rörelsemarginaler för dessa mängder anges och uppdateras per valör och NCB
1.3	Andelar i fördelningsnyckeln	De nationella centralbankernas andelar i ECB:s fördelningsnyckel, beräknat på grundval av beslut ECB/2006/21 ⁽²⁾ och angivet i procent

2. Systemparametrar

2.1	NCB-attribut	Uppgifter avseende i) vilka NHTO-system som förekommer i de deltagande medlemsstaterna, ii) de olika myntutgivande enheter som är verksamma i de deltagande medlemsstaterna, iii) status för de nationella centralbankerna och de framtida nationella centralbankerna i Eurosystemet vad gäller rapporteringsomfattning för CIS 2-data till ECB, iv) om de nationella centralbankerna får automatiska meddelanden om datahändelser, och v) om de nationella centralbankerna regelbundet får en automatisk överföring av samtliga CIS 2-data för de nationella centralbankerna och framtida nationella centralbankerna i Eurosystemet
2.2	ECI-bank – NCB-relationer	De enskilda ECI-bankernas namn samt uppgift om vilken nationell centralbank som är ansvarig för dessa ECI-banker och förser dem med eurosedlar
2.3	Ställning för serie/variant/valör	Uppgift om huruvida de enskilda valörerna i sedel- och myntserier samt sedelvarianter ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel, gäller som lagligt betalningsmedel eller har upphört som lagligt betalningsmedel
2.4	Attribut till dataelement	För alla dataelement som fastställs i bilagorna I–III uppgifter om i) vilka uppdelningsnivåer som förekommer, ii) huruvida dataelementet är av kategori 1, kategori 2 eller händelsestyrt och iii) om dataelementet rapporteras av en nationell centralbank och/eller framtida nationell centralbank i Eurosystemet
2.5	Toleransnivåer	Här fastställs vilka toleransnivåer som tillämpas för de enskilda korrekt-hetskontroller som fastställs i bilaga VI

⁽¹⁾ Med tillämpligt beslut om myntutgivning avses Europeiska centralbankens årliga beslut om godkännande av den mängd mynt som ska ges ut för ett visst år, där det senaste beslutet är ECB/2007/16 av den 23 november 2007 om godkännande av den mängd mynt som ska ges ut 2008 (EUT L 317, 5.12.2007, s. 81).

⁽²⁾ Beslut ECB/2006/21 av den 15 december 2006 om de nationella centralbankernas procentandelar i fördelningsnyckeln för teckning av Europeiska centralbankens kapital (EUT L 24, 31.1.2007, s. 1).

BILAGA V

Fullständighetskontroller för data som sänds av nationella centralbanker och framtida centralbanker i Eurosystemet

1. Inledning

De data som sänds av nationella centralbanker och framtida nationella centralbanker i Eurosystemet kontrolleras med avseende på fullständighet i CIS 2. Eftersom dataelementen är av olika karaktär görs en åtskillnad mellan å ena sidan dataelement i kategori 1 och kategori 2, där data måste rapporteras för varje rapporteringsperiod, och å andra sidan händelsestyrda dataelement, som endast behöver lämnas om den underliggande händelsen inträffar under rapporteringsperioden.

CIS 2 kontrollerar om samtliga dataelement i kategori 1 och kategori 2 förekommer i det första datameddelandet som sänds av en nationell centralbank för en rapporteringsperiod med hänsyn till de systemparametrar för NCB-attribut och ECI-NCB-relationer som beskrivs i avsnitt 2 i tabellen i bilaga IV. Om minst ett dataelement i kategori 1 saknas eller är ofullständigt, avvisar CIS 2 detta första datameddelande och NCB måste sända datameddelandet på nytt. Om dataelementen i kategori 1 är fullständiga men minst ett dataelement i kategori 2 saknas eller är ofullständigt i en nationell centralbanks första datameddelande, godtar CIS 2 det första datameddelandet och lagrar det i den centrala databasen, men en varning visas i den webbaserade onlineapplikationen för varje berört dataelement. Denna varning är synlig för samtliga användare vid ECB, de nationella centralbankerna och de framtida nationella centralbankerna i Eurosystemet, samt när det gäller mynt även för samtliga användare som är godkända tredje parter. Dessa varningar är synliga fram till dess att den nationella centralbanken sänder ett eller flera reviderade datameddelanden, som kompletterar de data som saknades i det första datameddelandet. För händelsestyrda dataelement gör CIS 2 inte några fullständighetskontroller.

2. Fullständighetskontroller för data som rör eurosedlar

Dataelementets/elementens nummer och beteckning		Uppdelat efter serie/variant och valör	Uppdelat efter ECI-bank	Typ av dataelement
1.1–1.3	Ackumulerade dataelement	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	–	Kategori 1
		Varje kombination som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel och som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
2.1–2.6	Lager som innehas av Eurosystemet	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	–	Kategori 1
		Varje kombination som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel och som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
2.7–2.10	Lager som innehas av NHTO-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	–	Kategori 1
		Varje kombination som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel och som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
2.11–2.15	Lager som innehas av ECI-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Kategori 1
		Varje kombination som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
2.16–2.19	Dubbelkontrollerade dataelement	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel och som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
3.1	Sedlar utgivna av NCB	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	–	Kategori 1

Dataelementets/elementens nummer och beteckning	Uppdelat efter serie/variant och valör	Uppdelat efter ECI-bank	Typ av dataelement	
3.2	Sedlar som har överförts från NCB till NHTO-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Kategori 1	
		Varje kombination som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel	Händelsestyrt	
3.3	Sedlar som har överförts från NCB till ECI-banker	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Händelsestyrt
3.4	Sedlar som har returnerats till NCB	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
		Varje kombination som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
3.5	Sedlar som har överförts från NHTO-banker till NCB	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
		Varje kombination som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel och som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
3.6	Sedlar som har överförts från ECI-banker till NCB	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Händelsestyrt
		Varje kombination som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
3.7	Sedlar som har behandlats av NCB	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
3.8	Sedlar som har sorterats som obrukbara av NCB	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
3.9	Sedlar som har satts i omlopp av NHTO-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
3.10	Sedlar som har returnerats till NHTO-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
		Varje kombination som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
3.11	Sedlar som har behandlats av NHTO-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
3.12	Sedlar som har sorterats som obrukbara av NHTO-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	-	Kategori 1
3.13	Sedlar som har satts i omlopp av ECI-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Kategori 1

Dataelementets/elementens nummer och beteckning	Uppdelat efter serie/variant och valör	Uppdelat efter ECI-bank	Typ av dataelement	
3.14	Sedlar som har returnerats till ECI-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Kategori 1
		Varje kombination som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Händelsestyrt
3.15	Sedlar som har behandlats av ECI-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Kategori 2
3.16	Sedlar som har sorterats som obrukbara av ECI-banker	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för	Kategori 2
4.1	Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel och som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
4.2	Överföring av sedlar	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel, som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel och som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
4.3	Mottagande av sedlar	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel, som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel och som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
5.1–5.3	Dataelement för framtida nationella centralbanker i eurosyste	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel och som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt

3. Fullständighetskontroller för data som rör euromynt

Dataelementets/elementens nummer och beteckning	Uppdelat efter serie och valör	Uppdelat efter enhet	Typ av dataelement
1.1	Nationell nettoutgivning av mynt i omlopp	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Kategori 1
		Varje kombination som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel	Händelsestyrt
1.2	Nationell nettoutgivning av samlarmynt (antal)	–	Kategori 2
1.3	Nationell nettoutgivning av samlarmynt (värde)	–	Kategori 2

Dataelementets/elementens nummer och beteckning	Uppdelat efter serie och valör	Uppdelat efter enhet	Typ av dataelement	
2.1	Myntlager	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla myntutgivande tredje parter från vilka NCB samlar in data om myntlager	Kategori 1
		Varje kombination som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel eller som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
3.1	Mynt utgivna till allmänheten	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla myntutgivande tredje parter från vilka NCB samlar in flödesdata om myntlager	Kategori 1
3.2	Mynt som returneras från allmänheten	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla myntutgivande tredje parter från vilka NCB samlar in flödesdata om mynt	Kategori 1
		Varje kombination som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel		Händelsestyrt
3.3	Behandlade mynt	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla myntutgivande tredje parter från vilka NCB samlar in flödesdata om mynt	Kategori 2
3.4	Mynt som har sorterats som obrukbara	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	Alla myntutgivande tredje parter från vilka NCB samlar in flödesdata om mynt	Kategori 2
4.1	Överföring av mynt i omlopp	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel eller som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
4.2	Mottagande av mynt i omlopp	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel eller som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
5.1	Krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter	Alla kombinationer som gäller som lagligt betalningsmedel	–	Kategori 2
		Varje kombination som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel eller som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
5.2	Antal krediterade samlarmynt som innehas av myntutgivande enheter	–	–	Kategori 2
5.3	Värdet av krediterade samlarmynt som innehas av myntutgivande enheter	–	–	Kategori 2

Dataelementets/elementens nummer och beteckning	Uppdelat efter serie och valör	Uppdelat efter enhet	Typ av dataelement	
6.1	Myntöverskott	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
6.2	Myntunderskott	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt
6.3	Värdet av lager som krediterats laglig(a) utgivare av NCB	–	–	Kategori 1
7.1–7.3	Dataelement för framtida deltagande medlemsstater	Varje kombination som gäller som lagligt betalningsmedel eller som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel	–	Händelsestyrt

4. Fullständighetskontroller för data som rör kontantinfrastuktur och ramverket för återcirkulering av sedlar

Dataelementets nummer och beteckning	Uppdelat efter valör	Typ av dataelement	
Dataelement om NCB-relaterad kontantinfrastuktur			
1.1	Antal NCB-filialer	–	Kategori 2
1.2	Lagringskapacitet	–	Kategori 2
1.3	Sorteringskapacitet	–	Kategori 2
1.4	Transportkapacitet	–	Kategori 2
Dataelement om allmän kontantinfrastuktur och ramverket för återcirkulering av sedlar			
2.1	Antal filialer av kreditinstitut	–	Kategori 2
2.2	Antal distansfilialer av kreditinstitut	–	Händelsestyrt
2.3	Antal penningtransportföretag	–	Händelsestyrt
2.4	Antal kontanthanteringscentraler som inte ägs av NCB	–	Händelsestyrt
2.5	Antal sedelautomater som drivs av kreditinstitut	–	Kategori 2
2.6	Antal övriga sedelautomater	–	Händelsestyrt
2.7	Antal kundstyrda automater för återcirkulering (cash-recycling-automater) som drivs av kreditinstitut	–	Händelsestyrt
2.8	Antal kundstyrda cash-in-maskiner som drivs av kreditinstitut	–	Händelsestyrt

Dataelementets nummer och beteckning	Uppdelat efter valör	Typ av dataelement	
2.9	Antal personalstyrda sedelhanteringsmaskiner som drivs av kreditinstitut	–	Händelsestyrt
2.10	Antal personalstyrda sedelhanteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	–	Händelsestyrt

Dataelement för verksamhet som rör ramverket för återcirkulering av sedlar

3.1	Antal sedlar som återcirkuleras till kunder av kreditinstitut	Alla valörer för vilka det finns minst en serie-/variant-/valörkombination som gäller som lagligt betalningsmedel i minst en månad under rapporteringsperioden	Händelsestyrt
3.2	Antal sedlar som återcirkuleras till kunder av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	Alla valörer för vilka det finns minst en serie-/variant-/valörkombination som gäller som lagligt betalningsmedel i minst en månad under rapporteringsperioden	Händelsestyrt
3.3	Antal sedlar som behandlas med selhanteringsmaskiner back-office, som drivs av kreditinstitut	Alla valörer för vilka det finns minst en serie-/variant-/valörkombination som gäller som lagligt betalningsmedel i minst en månad under rapporteringsperioden	Händelsestyrt
3.4	Antal sedlar som behandlas med sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	Alla valörer för vilka det finns minst en serie-/variant-/valörkombination som gäller som lagligt betalningsmedel i minst en månad under rapporteringsperioden	Händelsestyrt
3.5	Antal sedlar som har sorterats som obrukbara med sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av kreditinstitut	Alla valörer för vilka det finns minst en serie-/variant-/valörkombination som gäller som lagligt betalningsmedel i minst en månad under rapporteringsperioden	Händelsestyrt
3.6	Antal sedlar som har sorterats som obrukbara med sedelsorteringsmaskiner back-office, som drivs av andra som yrkesmässigt hanterar kontanter	Alla valörer för vilka det finns minst en serie-/variant-/valörkombination som gäller som lagligt betalningsmedel i minst en månad under rapporteringsperioden	Händelsestyrt

BILAGA VI

Korrektthetskontroller för data som sänds av nationella centralbanker och framtida centralbanker i Eurosystemet**1. Inledning**

De data som sänds av nationella centralbanker och framtida nationella centralbanker i Eurosystemet kontrolleras med avseende på korrekthet i CIS 2, där det görs en åtskillnad mellan två olika typer av kontroller: "ska-kontroller" och "bör-kontroller".

En "ska-kontroll" är en korrektthetskontroll som måste gå igenom utan att tröskeln för toleransnivån överskrids. Om en "ska-kontroll" inte går igenom behandlas underliggande data som felaktiga och CIS 2 avvisar hela datameddelandet som har sänts av den nationella centralbanken. Tröskeln är 1 % för korrektthetskontroller med en "lika med"-operator (°) och noll för återstående korrektthetskontroller.

En "bör-kontroll" är en korrektthetskontroll där en tröskel på 3 % tillämpas för toleransnivån. Om denna tröskel överskrids har detta ingen effekt på godkännandet av datameddelandet i CIS 2, men en varning visas i den webbaserade onlineapplikationen för denna korrektthetskontroll. Denna varning är synlig för samtliga användare vid de nationella centralbankerna och de framtida nationella centralbankerna i Eurosystemet, samt när det gäller mynt för samtliga användare som är godkända tredje parter.

Korrektthetskontroller genomförs för sedlar och mynt som gäller som lagligt betalningsmedel och separat för varje kombination av serie och valör. När det gäller sedlar genomförs de också för varje kombination av variant och valör, om det finns sådana varianter. Korrektthetskontroller för data om sedelöverföringar (kontroll 5.1 och 5.2) samt för data om myntöverföringar (kontroll 6.6) genomförs också för de sedlar och mynt som ännu inte gäller som lagligt betalningsmedel och som tidigare har gällt som lagligt betalningsmedel.

2. Korrektthetskontroll av den nationella nettoutgivningen av sedlar

Om en ny serie, variant eller valör blir lagligt betalningsmedel, ska denna korrektthetskontroll utföras från och med den första rapporteringsperioden som denna serie/variant/valör är lagligt betalningsmedel. Den nationella nettoutgivningen för föregående rapporteringsperiod (t-1) är noll i så fall.

2.1 Nationell nettoutgivning av sedlar (bör-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperiod	Uppdelningar och rapporterade NCB
Nationell nettoutgivning enligt lagermetoden för perioden t			
-			
Nationell nettoutgivning enligt lagermetoden för perioden (t-1)			
=			
	3.1 Sedlar utgivna av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	3.9 Sedlar som har satts i omlopp av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	Σ 3.13 Sedlar som har satts i omlopp av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	3.4 Sedlar som har returnerats till NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	3.10 Sedlar som har returnerats till NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	Σ 3.14 Sedlar som har returnerats till ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k

(°) Den tillåtna maximala avvikelsen mellan en ekvations vänstra och högra led får inte överskrida det absoluta värdet av ekvationens led med det större absoluta värdet multiplicerat med tröskelvärdet. Korrektthetskontrollen verifierar om: absolut värde ("vänster led" - "höger led") understiger eller är lika med den tillåtna maximala skillnaden.

Exempel:

"vänster led" = 190; "höger led" = 200; tröskel = 1 %; tillåten maximiskillnad: $200 \times 1 \% = 2$;

Korrektthetskontrollen verifierar om: absolut värde $(190 - 200) \leq 2$

I detta exempel: absolut värde $(190 - 200) = 10$. Detta resulterar i att korrektthetskontrollen inte går igenom.

— Den nationella nettoutgivningen enligt lagermetoden beräknas enligt nedanstående tabell.

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperiod	Uppdelningar och rapporterade NCB
Nationell nettoutgivning enligt lagermetoden för perioden t =			
	1.1 Tillverkade sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	1.2 Sedlar som har förstörts online	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	1.3 Sedlar som har förstörts offline	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.1 Eurosystemets strategiska lager med nya sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.2 Eurosystemets strategiska lager med brukbara sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.3 Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.4 Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.5 Lager med obrukbara sedlar (som ska förstöras) som innehas av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.6 Lager med obehandlade sedlar som innehas av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.7 Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.8 Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.9 Lager med obrukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	2.10 Lager med obehandlade sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	Σ 2.11 Logistiska lager med nya sedlar som innehas av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	Σ 2.12 Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	Σ 2.13 Lager med obrukbara sedlar som innehas av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	Σ 2.14 Lager med obehandlade sedlar som innehas av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
–	Σ 2.15 Logistiska lager med sedlar som transporteras till eller från ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k

3. Korrekthetskontroll av sedellager

Korrekthetskontroller av sedellager tillämpas endast från och med den andra rapporteringsperioden som en nationell centralbank rapporterar CIS 2-data till ECB.

Om en serie, variant eller valuta blir lagligt betalningsmedel, ska dessa korrekthetskontroller först tillämpas från och med den andra rapporteringsperioden som denna serie, variant eller valuta är lagligt betalningsmedel.

För nationella centralbanker som nyligen har infört euron (dvs. före detta framtida nationella centralbanker i Eurosystemet) ska korrekthetskontroller av sedellager tillämpas från och med den andra rapporteringsperioden efter eurons införande.

3.1 Utvecklingen av nya sedlar i Eurosystemets strategiska lager (ska-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperiod	Uppdelningar och rapporterade NCB
	2.1 Eurosystemets strategiska lager med nya sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
=			
	2.1 Eurosystemets strategiska lager med nya sedlar	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	4.1 Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där "till lagertyp" = ESS
+	Σ 4.3 Mottagande av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där kvalitet = ny OCH "till lagertyp" = ESS
-	Σ 4.2 Överföring av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där kvalitet = ny OCH ("från lagertyp" = ESS ELLER "från lagertyp" = framställning) OCH "till lagertyp" = ESS

— Innan nya ESS-sedlar kan ges ut överförs de till den utgivande nationella centralbankens LS.

3.2 Utvecklingen av brukbara sedlar i Eurosystemets strategiska lager (ska-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperiod	Uppdelningar och rapporterade NCB
	2.2 Eurosystemets strategiska lager med brukbara sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
=			
	2.2 Eurosystemets strategiska lager med brukbara sedlar	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	Σ 4.3 Mottagande av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där kvalitet = brukbar OCH "till lagertyp" = ESS
-	Σ 4.2 Överföring av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där kvalitet = brukbar OCH "från lagertyp" = ESS

— Innan brukbara ESS-sedlar kan ges ut överförs de till den utgivande nationella centralbankens logistiska lager.

3.3 Utveckling av logistiska lager med nya och brukbara sedlar (bör-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperiod	Uppdelningar och rapporterade NCB
	2.3 Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.4 Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
=			
	2.3 Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NCB	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.4 Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NCB	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	4.1 Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där "till lagertyp" = LS
+	Σ 4.3 Mottagande av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där kvalitet = ny eller brukbar OCH "till lagertyp" = LS
-	Σ 4.2 Överföring av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där (kvalitet = ny eller brukbar OCH "från lagertyp" = LS) ELLER (kvalitet = ny OCH "från lagertyp" = framställning OCH "till lagertyp" = LS)
-	3.1 Sedlar utgivna av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	3.7 Sedlar som har behandlats av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	3.8 Sedlar som har sorterats som obrukbara av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	3.2 Sedlar som har överförts från NCB till NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	Σ 3.3. Sedlar som har överförts från NCB till ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k

3.4 Utveckling av lager med obehandlade sedlar (bör-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
	2.6 Lager med obehandlade sedlar som innehas av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
=			
	2.6 Lager med obehandlade sedlar som innehas av NCB	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	3.7 Sedlar som har behandlats av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
+	3.4 Sedlar som har returnerats till NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	3.5 Sedlar som har överförts från NHTO-banker till NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+ Σ	3.6 Sedlar som har överförts från ECI-banker till NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+ Σ	4.3 Mottagande av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där kvalitet = obehandlad
- Σ	4.2 Överföring av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där kvalitet = obehandlad

- Alla mottaganden av obehandlade sedlar bokförs vid mottagande NCB med "till lagertyp" = LS.
- Alla överföringar av obehandlade sedlar bokförs vid tillhandahållande NCB med "från lagertyp" = LS och med "till lagertyp" = LS.

3.5 Utveckling av sedellager som innehas av NHTO-banker (bör-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
	2.7 Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.8 Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.9 Lager med obrukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.10 Lager med obehandlade sedlar som innehas av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
=			
	2.7 Logistiska lager med nya sedlar som innehas av NHTO-banker	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.8 Logistiska lager med brukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.9 Lager med obrukbara sedlar som innehas av NHTO-banker	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	2.10 Lager med obehandlade sedlar som innehas av NHTO-banker	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	3.2 Sedlar som har överförts från NCB till NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	3.10 Sedlar som har returnerats till NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	3.5 Sedlar som har överförts från NHTO-banker till NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
-	3.9 Sedlar som har satts i omlopp av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k

- I denna riktlinje ska alla sedlar som har tagits ur omlopp till NHTO-banker inkluderas i dataelement 2.10 ("lager med obehandlade sedlar som innehas av NHTO-banker") fram till dess att de behandlas.

3.6 Utveckling av lager med obehandlade sedlar som innehas av ECI-banker (bör-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperiod	Uppdelningar och rapporterade NCB
	2.14 Lager med obehandlade sedlar som innehas av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, ECI-bank-m
=			
	2.14 Lager med obehandlade sedlar som innehas av ECI-banker	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, ECI-bank-m
-	3.15 Sedlar som har behandlats av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, ECI-bank-m
+	3.14 Sedlar som har returnerats till ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, ECI-bank-m

- I denna riktlinje ska alla sedlar som har tagits ur omlopp till ECI-banker inkluderas i dataelement 2.14 ("lager med obehandlade sedlar som innehas av ECI-banker") fram till dess att de behandlas.

3.7 Utveckling av sedellager som innehas av framtida nationella centralbanker i Eurosystemet (ska-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
	5.1 Lager av framtida lagliga betalningsmedel	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	5.2 Förhandstilldelning	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
=			
	5.1 Lager av framtida lagliga betalningsmedel	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	5.2 Förhandstilldelning	t-1	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	4.1 Tryckeriers leverans av nyframställning till ansvarigt NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+	Σ 4.3 Mottagande av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där "från NCB" ≠ rapporterade NCB-k
-	Σ 4.2 Överföring av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k där "till NCB" ≠ rapporterade NCB-k

4. Korrekthetskontroller av sedelverksamhet

4.1 Sedlar som har sorterats som obrukbara av NCB (ska-kontroll)

Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
3.8 Sedlar som har sorterats som obrukbara av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
≤		
3.7 Sedlar som har behandlats av NCB	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k

4.2 Sedlar som har sorterats som obrukbara av NHTO-banker (ska-kontroll)

Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperiod	Uppdelningar och rapporterade NCB
3.12 Sedlar som har sorterats som obrukbara av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k
≤		
3.11 Sedlar som har behandlats av NHTO-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k

4.3 Sedlar som har sorterats som obrukbara av ECI-banker (ska-kontroll)

Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
3.16 Sedlar som har sorterats som obrukbara av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, ECI-bank-m
≤		
3.15 Sedlar som har behandlats av ECI-banker	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, ECI-bank-m

5. Korrekthetskontroll av sedelöverföringar

5.1 Överföringar mellan olika lagertyper inom en NCB (ska-kontroll)

Villkor	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
OM	4.2 Överföring av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, "till NCB"-m, "från lagertyp"-u, "till lagertyp"-v, kvalitet-x, planering-y där NCB-k = NCB-m
SÅ	4.2 Överföring av sedlar	t	lagertyp-u ≠ lagertyp-v

5.2 Avstämning för enskilda sedelöverföringar mellan (framtida) nationella centralbanker (i Eurosystemet) (bör-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
Σ	4.2 Överföring av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-k, "till NCB"-m, kvalitet-n, "till lagertyp"-p
=			
	4.3 Mottagande av sedlar	t	Serie/variant-i, valör-j, rapporterade NCB-m, "från NCB"-k, kvalitet-n, "till lagertyp"-p

— De sedlar som tillhandahålls av en NCB eller en framtida nationell centralbank i Eurosystemet ska vara lika med de sedlar som tas emot av en annan NCB eller en framtida nationell centralbank i Eurosystemet.

6. Korrekthetskontroller av mynt

6.1 Utveckling av den nationella nettoutgivningen av mynt (bör-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
	1.1 Nationell nettoutgivning av mynt i omlopp	t	serie-i, valör-j, rapporterade NCB-k
=			
	1.1 Nationell nettoutgivning av mynt i omlopp	t-1	serie-i, valör-j, rapporterade NCB-k
+ Σ	3.1 Mynt utgivna till allmänheten	t	serie-i, valör-j, rapporterade NCB-k
- Σ	3.2 Mynt som har returnerats från allmänheten	t	serie-i, valör-j, rapporterade NCB-k

- Denna korrekthetskontroll tillämpas från och med den andra rapporteringsperioden som en nationell centralbank rapporterar CIS 2-data till ECB.
- Om en ny serie eller valör blir lagligt betalningsmedel, ska denna kontroll utföras från och med den första rapporteringsperioden som denna serie eller valör är lagligt betalningsmedel. Den nationella nettoutgivningen för föregående rapporteringsperiod (t-1) är noll i så fall.

6.2 Avstämning av myntlager (ska-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterade NCB
Σ	2.1 Myntlager	t	serie-i, valör-j, rapporterade NCB-k
\geq			
	5.1 Krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter	t	serie-i, valör-j, rapporterade NCB-k

- CIS 2 samlar in data om lager (dataelement 2.1), oavsett om de krediteras laglig(a) utgivare eller ej. De totala lagren för samtliga myntutgivande enheter som fysiskt innehar dem inom en deltagande medlemsstat måste överstiga eller vara lika med de lager som krediteras den lagliga utgivaren i den medlemsstaten eller de lagliga utgivarna i andra deltagande medlemsstater.

6.3 Jämförelse av de samlade krediterade lagren med NCB:s krediterade lager (ska-kontroll)

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Övrig information
Σ	5.1 Krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter	t	rapporterade NCB-k Eftersom dataelement 5.1 rapporteras i form av tal, ska de enskilda uppgifterna multipliceras med respektive nominellt värde
+	5.3 Värde av krediterade samlarmynt som innehas av myntutgivande enheter	t	rapporterade NCB-k

Operatörer	Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Övrig information
≥			
	6.3 Värde av lager som krediterats laglig(a) utgivare av NCB	t	rapporterande NCB-k

6.4 Myntbehandling (ska-kontroll)

Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterande NCB
3.4 Mynt som har sorterats som obrukbara	t	serie-i, valör-j, rapporterande NCB-k, enhet-m
≤		
3.3 Behandlade mynt	t	serie-i, valör-j, rapporterande NCB-k, enhet-m

6.5 Kontroll av överskott och underskott (ska-kontroll)

Villkor	Dataelementets beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterande NCB
OM	6.1 Myntöverskott	t	valör-j, rapporterande NCB-k
> 0			
SÅ	6.2 Myntunderskott	t	valör-j, rapporterande NCB-k

Måste vara 0 eller också ingen införd uppgift

6.6 Avstämning för enskilda myntöverföringar mellan (framtida) deltagande medlemsstater (bör-kontroll)

Dataelementets nummer och beteckning	Rapporteringsperioder	Uppdelningar och rapporterande NCB
4.1 Överföring av mynt i omlopp	t	serie-i, valör-j, rapporterande NCB-k, "till medlemsstat"-m
=		
4.2 Mottagande av mynt i omlopp	t	serie-i, valör-j, rapporterande NCB-m, "från medlemsstat"-k

- De mynt som tillhandahålls av en (framtida) deltagande medlemsstat ska vara lika med de mynt som tas emot av en annan (framtida) deltagande medlemsstat.

ORDLISTA

I denna ordlista definieras de facktermer som används i bilagorna till denna riktlinje.

Allmän (public): för utgivning av euromynt avser detta samtliga enheter samt personer som hör till allmänheten med undantag för de myntutgivande enheterna i (framtida) deltagande medlemsstater.

Brukbara sedlar (fit banknotes): i) eurosedlar som har returnerats till de nationella centralbankerna och som är brukbara för att sättas i omlopp i enlighet med en separat ECB-rättsakt om de nationella centralbankernas sedelhantering, eller ii) eurosedlar som har returnerats till kreditinstitut, inklusive NHTO- och ECI-banker, och som är brukbara för att sättas i omlopp i enlighet med de minimistandarder som fastställs genom ramverket för återcirkulering av sedlar.

ECI-programmet (Extended custodial inventory programme): program som omfattar avtal mellan ECB, en nationell centralbank och enskilda kreditinstitut (ECI-banker), där den nationella centralbanken i) förser ECI-bankerna med eurosedlar som de håller i förvar utanför Europa i syfte att sätta dem i omlopp och ii) krediterar ECI-bankerna för eurosedlar som sätts in av deras kunder, äkthets- och kvalitetskontrolleras, hålls i förvar och anmäls till den nationella centralbanken. De sedlar som hålls i förvar av ECI-bankerna, inklusive sedlar som transporteras mellan den nationella centralbanken och ECI-bankerna, säkras fullt ut till dess att de sätts i omlopp av ECI-banker eller returneras till den nationella centralbanken. Sedlar som överförs från den nationella centralbanken till ECI-banker utgör en del av den nationella centralbankens tillverkade sedlar (dataelement 1.1). Sedlar som hålls i förvar av ECI-banker ingår inte i den nationella centralbankens nationella nettoutgivning av sedlar.

Eurosystemets strategiska lager (Eurosystem Strategic Stock [ESS]): lager av nya, brukbara eurosedlar som förvaras av vissa nationella centralbanker för att hantera en efterfrågan på eurosedlar som inte kan tillgodoses genom logistiska lager ⁽¹⁾.

Kontanthanteringscentral (cash centre): en central säkerhetsanläggning där eurosedlar och/eller euromynt i omlopp hanteras efter transport från olika anläggningar.

Logistiska lager (logistical stocks [LS]): med undantag för ESS samtliga lager med nya och brukbara eurosedlar som innehåses av de nationella centralbankerna samt för denna riktlinje också av NHTO-banker och ECI-banker ⁽¹⁾.

Mynt i omlopp (circulation coins): euromynt som har fastställts utgöra lagliga betalningsmedel i hela euroområdet i enlighet med rådets förordning (EG) nr 975/98 av den 3 maj 1998 om valörer och tekniska specifikationer för mynt i euro som ska sättas i omlopp ⁽²⁾ (dvs. för den första serien med euromynt som gavs ut den 1 januari 2002 var detta 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR och 2 EUR). Euromynt i omlopp omfattar mynt med särskild ytbehandling eller kvalitet och/eller emballering samt jubileumsmynt i euro i omlopp. Den sistnämnda kategorin syftar vanligtvis till att ihågkomma en händelse eller personlighet och ges ut till nominellt värde under en begränsad tidsperiod och i begränsade volymer.

Myntserie (coin series): ett antal valörer av euromynt som har fastställts utgöra en serie i rådets förordning (EG) nr 975/98 eller i en senare gemenskapsrättsakt (dvs. för den första serien med euromynt som gavs ut den 1 januari 2002 var detta valörerna 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR och 2 EUR). Euromynt med reviderade tekniska specifikationer eller reviderad utformning (t.ex. förändringar avseende Europakartan på den gemensamma sidan) utgör endast en ny myntserie om detta särskilt anges i en ändring av rådets förordning (EG) nr 975/98 eller i en annan gemenskapsrättsakt.

Myntutgivande enheter (coin-issuing entities): alla organ som av den nationella lagliga utgivaren av euromynt har anförtrodd uppgiften att sätta euromynt i omlopp eller också den lagliga utgivaren själv. Myntutgivande enheter kan omfatta den nationella centralbanken, myntverk, finansdepartementet samt utnämnda offentliga och privata organ. Med undantag för den nationella centralbanken omnämns dessa myntutgivande enheter också som "myntutgivande tredje parter".

⁽¹⁾ Vilket behandlas i en separat ECB-rättsakt om förvaltning av sedellager.

⁽²⁾ EGT L 139, 11.5.1998, s. 6.

Nationell bruttoutgivning (national gross issuance): för euromynt avser detta euromynt i omlopp eller samlarmynt i euro som har getts ut av den lagliga utgivaren i den deltagande medlemsstaten (dvs. mynt där det nominella värdet har krediterats den lagliga utgivaren), oberoende av om dessa mynt innehas av en nationell centralbank, en framtida nationell centralbank i Eurosystemet, en myntutgivande tredje part eller allmänheten.

För mynt i omlopp är den nationella bruttoutgivningen = den nationella nettoutgivningen av mynt i omlopp (dataelement 1.1) + krediterade lager av mynt i omlopp som innehas av myntutgivande enheter (dataelement 5.1) + överföringar av mynt i omlopp sedan införandet (ackumulerat dataelement 4.1) – mottaganden av mynt i omlopp sedan införandet (ackumulerat dataelement 4.2).

För samlarmynt är den nationella bruttoutgivningen = den nationella nettoutgivningen av samlarmynt (värdet) (dataelement 1.3) + värdet av krediterade samlarmynt som innehas av myntutgivande enheter (dataelement 5.3).

Nationell nettoutgivning av sedlar (national net issuance of banknotes): den mängd eurosedlar som har getts ut och satts i omlopp av en enskild nationell centralbank vid en viss tidpunkt (t.ex. vid utgången av en rapporteringsperiod), inklusive alla eurosedlar som har satts i omlopp av samtliga nationella NHTO-banker och samtliga ECI-banker som den nationella centralbanken är ansvarig för. Överföringar av sedlar till andra nationella centralbanker eller framtida nationella centralbanker i Eurosystemet omfattas inte. Den nationella nettoutgivningen av sedlar kan beräknas antingen med i) lagermetoden, där man endast använder sig av lagerdata som avser en viss tidpunkt eller också med ii) flödesmetoden, där man aggregerar flödesdata från och med det datum då sedlarna infördes fram till en viss tidpunkt (t.ex. utgången av en rapporteringsperiod).

Lagermetoden: den nationella nettoutgivningen = tillverkade sedlar (dataelement 1.1) – lager med tillverkade sedlar (dataelement 2.1–2.15) – tillverkade sedlar som har förstörts (dataelement 1.2 och 1.3)

Flödesmetoden: den nationella nettoutgivningen = tillverkade sedlar som har getts ut av den nationella centralbanken (inklusive sedlar som har satts i omlopp av NHTO- och ECI-bankerna) sedan de infördes (de ackumulerade dataelementen 3.1, 3.9 och 3.13) – tillverkade sedlar som har returnerats till den nationella centralbanken (inklusive sedlar som har returnerats till NHTO- och ECI-bankerna) sedan de infördes (de ackumulerade dataelementen 3.4, 3.10 och 3.14).

NHTO-system (Notes-held-to-order scheme): system som omfattar enskilda avtal mellan en nationell centralbank och vissa kreditinstitut (NHTO-banker) i den nationella centralbankens deltagande medlemsstat, där den nationella centralbanken i) förser NHTO-bankerna med eurosedlar, som dessa banker håller i förvar i sina lokaler i syfte att sätta dem i omlopp och ii) krediterar NHTO-bankerna för eurosedlar som sätts in av deras kunder, äkthets- och kvalitetskontrolleras, hålls i förvar och anmäls till den nationella centralbanken. Sedlar som överförs från den nationella centralbanken till NHTO-banker utgör en del av den nationella centralbankens tillverkade sedlar (dataelement 1.1). Sedlar som hålls i förvar av NHTO-bankerna ingår inte i den nationella centralbankens nationella nettoutgivning av sedlar.

Nya sedlar (new banknotes): eurosedlar som ännu inte har satts i omlopp av de nationella centralbankerna, NHTO- eller ECI-bankerna eller som har förhandstilldelats av framtida nationella centralbanker i Eurosystemet.

Obehandlade sedlar (unprocessed banknotes): i) eurosedlar som har returnerats till de nationella centralbankerna, men som inte har äkthets- och kvalitetskontrollerats i enlighet med en separat ECB-rättsakt om de nationella centralbankernas sedelhantering, eller ii) eurosedlar som har returnerats till kreditinstitut, inklusive NHTO- och ECI-banker, men som inte har äkthets- och kvalitetskontrollerats i enlighet med ramverket för återcirkulering av sedlar.

Obrukbara sedlar (unfit banknotes): i) eurosedlar som har returnerats till de nationella centralbankerna, men som inte är brukbara för att sättas i omlopp i enlighet med en separat ECB-rättsakt om de nationella centralbankernas sedelhantering, eller ii) eurosedlar som har returnerats till kreditinstitut, inklusive NHTO- och ECI-banker, men som inte är brukbara för att sättas i omlopp i enlighet med de minimisorteringsstandarder som fastställs genom ramverket för återcirkulering av sedlar.

Samlarmynt (collector coins): euromynt som endast är lagligt betalningsmedel i den deltagande utgivande medlemsstaten och som inte är avsedda att sättas i omlopp. Deras nominella värde, bilder, storlek och vikt avviker från de euromynt som är i omlopp, så att de enkelt kan skiljas från euromynt i omlopp. Samlarmynt omfattar även investeringsmynt⁽¹⁾.

Sedelserie (banknote series): ett antal valörer av eurosedlar som har fastställts utgöra en serie i beslut ECB/2003/4 av den 20 mars 2003 om valörer, tekniska specifikationer, reproducering, inlösen och indragning avseende eurosedlar⁽²⁾ eller i en senare ECB-rättsakt (dvs. för den första serien med eurosedlar som gavs ut den 1 januari 2002 var detta valörerna 5 EUR, 10 EUR, 20 EUR, 50 EUR, 100 EUR, 200 EUR och 500 EUR). Eurosedlar med reviderade tekniska specifikationer eller reviderad utformning (t.ex. en annan underskrift för en annan ECB-ordförande) utgör endast en ny sedelserie om detta särskilt anges i en ändring av beslut ECB/2003/4 av den 20 mars 2003 eller i en annan ECB-rättsakt.

Sedelvariant (banknote variant): inom en sedelserie är detta en delserie som omfattar en eller flera valörer av eurosedlar med förbättrade säkerhetsdetaljer och/eller reviderad utformning.

Startbox (starter kit): en sats innehållande olika valörer av ett antal euromynt i omlopp, i enlighet med vad som har fastställts av de behöriga nationella myndigheterna, där syftet är att förhandstilldela euromynt i omlopp till allmänheten i en framtida deltagande medlemsstat.

Tillverkade mynt (created coins): euromynt i omlopp som har i) framställts av myntverk och som har sin respektive nationella sida, ii) levererats till myntutgivande enheter i en deltagande medlemsstat samt iii) registrerats i dessa myntutgivande enheters kontanthanteringssystem. Detta gäller i tillämpliga delar för samlarmynt i euro.

⁽¹⁾ Mynt som säljs som investering i ädelmetall kallas investeringsmynt. De präglas vanligtvis i enlighet med marknadens efterfrågan och kännetecknas inte av någon särskild ytbehandling eller kvalitet. Prissättningen av dessa mynt fastställs på grundval av det aktuella marknadspriset för metallinnehållet med tillägg av en mindre präglingmarginal som omfattar framställningskostnader, marknadsföringskostnader och en mindre vinst.

⁽²⁾ EUT L 78, 25.3.2003, s. 16.

Utelöpande mynt (coins in circulation): den aggregerade nationella nettoutgivningen av euromynt i omlopp (dataelement 1.1). Det bör noteras att begreppet "utelöpande mynt" inte tillämpas på nationell nivå, eftersom det inte går att fastställa om mynt som satts i omlopp i en deltagande medlemsstat är i omlopp där och om de har tagits ur omlopp till myntutgivande enheter i andra deltagande medlemsstater. Samlarmynt i euro ingår inte eftersom dessa mynt endast är lagligt betalningsmedel i den utgivande medlemsstaten.

Utelöpande sedlar (banknotes in circulation): alla eurosedlar som har getts ut av Eurosystemet och som har satts i omlopp av de nationella centralbankerna vid en viss tidpunkt, vilket i denna riktlinje även omfattar sedlar som satts i omlopp av NHTO-banker och ECI-banker. Detta motsvarar den aggregerade nationella nettoutgivningen av eurosedlar. Det bör noteras att begreppet "utelöpande sedlar" inte tillämpas på nationell nivå, eftersom det inte går att fastställa om sedlar som satts i omlopp i en deltagande medlemsstat är i omlopp i den medlemsstaten och om de har tagits ur omlopp till andra nationella centralbanker, NHTO-banker eller ECI-banker.

Valör (denomination): det nominella värdet för en eurosedel eller ett euromynt, vilket för sedlar fastställs genom beslut ECB/2003/4 eller i en senare ECB-rättsakt, och för mynt genom rådets förordning (EG) nr 975/98 ⁽¹⁾ eller i en senare gemenskapsrättsakt.

(1) Vilket behandlas i en separat ECB-rättsakt om förvaltning av sedellager.

NOT TILL LÄSAREN

EU-institutionerna har beslutat att deras texter inte längre ska innehålla en hänvisning till den senaste ändringen av den ifrågavarande rättsakten.

Såvida inte annat anges, avser därför hänvisningarna i de texter som här offentliggörs rättsakter i deras gällande lydelse.