**Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen**

►**B**

# VERORDENING (EEG) Nr. 1101/89 VAN DE RAAD
## van 27 april 1989
## betreffende de structurele sanering van de binnenvaart

(PB L 116 van 28.4.1989, blz. 25)

Gewijzigd bij:

| | | Publicatieblad | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr. | blz. | datum |
| ►**M1** | Verordening (EEG) nr. 3572/90 van de Raad van 4 december 1990 | L 353 | 12 | 17.12.1990 |
| ►**M2** | Verordening (EG) nr. 844/94 van de Raad van 12 april 1994 | L 98 | 1 | 16.4.1994 |
| ►**M3** | Verordening (EG) nr. 2812/94 van de Commissie van 18 november 1994 | L 298 | 22 | 19.11.1994 |
| ►**M4** | Verordening (EG) nr. 3314/94 van de Raad van 22 december 1994 | L 350 | 8 | 31.12.1994 |
| ►**M5** | Verordening (EG) nr. 2819/95 van de Raad van 5 december 1995 | L 292 | 7 | 7.12.1995 |
| ►**M6** | Verordening (EG) nr. 2254/96 van de Raad van 19 november 1996 | L 304 | 1 | 27.11.1996 |

▼B

# VERORDENING (EEG) Nr. 1101/89 VAN DE RAAD
## van 27 april 1989
## betreffende de structurele sanering van de binnenvaart

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie ([1]),

Gezien het advies van het Europese Parlement ([2]),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ([3]),

Overwegende dat de structurele overcapaciteit die reeds enige tijd bestaat ten aanzien van de vloten die vervoer verrichten op het net van de met elkaar in verbinding staande waterwegen van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland, in deze landen een zeer ongunstige economische invloed heeft op het vervoer, en met name op de sector goederenvervoer over de binnenwateren;

Overwegende dat voor deze sector niet wordt verwacht dat de vraag in de komende jaren zo zal toenemen dat deze overcapaciteit kan worden opgevangen; dat het aandeel van de binnenvaart in de vervoersmarkt in haar geheel blijft afnemen als gevolg van het voortschrijdend veranderingsproces in de basisindustrieën die in hoofdzaak via de waterwegen van grondstoffen worden voorzien;

Overwegende dat alleen een op Gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopactie het mogelijk maakt op korte termijn deze overcapaciteit aanzienlijk te verminderen en aldus de structuren van de binnenvaart te saneren;

Overwegende dat de door bepaalde Lid-Staten op nationaal niveau genomen sloopacties een duidelijk positief doch ontoereikend effect hebben gesorteerd, met name door het gebrek aan coördinatie van die maatregelen op internationaal niveau;

Overwegende dat een gemeenschappelijke aanpak waarbij de Lid-Staten gezamenlijk maatregelen nemen om een zelfde doel te verwezenlijken, één van de wezenlijke voorwaarden is om tot een daadwerkelijke vermindering van het overschot aan scheepsruimte te komen; dat daartoe in de Lid-Staten die speciaal bij de binnenvaart zijn betrokken, sloopfondsen dienen te worden opgericht welke door die Lid-Staten worden beheerd; dat de ondernemingen die in andere Lid-Staten zijn gevestigd, maar vervoer verrichten over de met elkaar in verbinding staande waterwegen van de betrokken Lid-Staten aan een van deze sloopfondsen moeten bijdragen;

Overwegende dat de overcapaciteit zich over het algemeen in alle sectoren van de binnenvaartmarkt voordoet; dat de vast te stellen maatregelen bijgevolg van algemene aard moeten zijn en op alle vrachtschepen en duwboten betrekking moeten hebben; dat evenwel kan worden overwogen vrijstelling te verlenen voor schepen die door hun afmetingen of door het feit dat zij uitsluitend voor gesloten nationale markten worden gebruikt, niet bijdragen tot het ontstaan van overcapaciteit op het genoemde net van met elkaar in verbinding staande waterwegen; dat daarentegen de particuliere vloten die eigen vervoer verrichten, gezien hun invloed op de vervoersmarkt, wel in deze regeling dienen te worden opgenomen;

Overwegende dat de zorgwekkende economische en sociale toestand in de sector vaartuigen met een laadvermogen van minder dan 450 ton, en met name de zwakke financiële situatie en de beperkte omschakelings-

([1]) PB nr. C 297 van 22. 11. 1988, blz. 13 en PB nr. C 31 van 7. 2. 1989, blz. 14.
([2]) PB nr. C 326 van 19. 12. 1988, blz. 54.
([3]) PB nr. C 318 van 12. 12. 1988, blz. 58.

▼B

mogelijkheden van de binnenschippers, specifieke maatregelen vereisen, zoals speciale waarderingscoëfficiënten voor de binnenschepen of specifieke saneringsmaatregelen voor de meest getroffen netten; dat de Lid-Staten in laatstgenoemd geval in staat dienen te worden gesteld die vaartuigen buiten de werkingssfeer van de verordening te houden, op voorwaarde dat zij daarvoor een nationaal saneringsplan opstellen dat geen concurrentievervalsing veroorzaakt en in overeenstemming is met de Verdragsbepalingen inzake steunmaatregelen;

Overwegende dat het als gevolg van de wezenlijke verschillen tussen de markten van het vervoer van droge lading enerzijds en natte lading anderzijds wenselijk is om in hetzelfde fonds afzonderlijke rekeningen te openen voor droge-ladingschepen en tankschepen;

Overwegende dat in het kader van een economisch beleid dat in overeenstemming is met het Verdrag, de structurele sanering van een bepaalde sector van de economie in de eerste plaats de taak is van het betrokken bedrijfsleven zelf; dat de kosten van de in te stellen regeling derhalve door de binnenvaartondernemingen moeten worden gedragen; dat er om deze regeling op gang te brengen en van begin af aan operationeel te maken evenwel dient te worden voorzien in een voorfinanciering daarvan door de betrokken Lid-Staten in de vorm van terugvorderbare leningen; dat het in verband met de moeilijke economische situatie waarin de ondernemingen zich bevinden, aanbeveling verdient dat deze leningen renteloos worden toegekend;

Overwegende dat ingevolge artikel 74 van het Verdrag de doelstellingen voor wat betreft het vervoer, worden nagestreefd in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid; dat uit artikel 77 voortvloeit dat dit beleid steunmaatregelen kan behelzen, in het bijzonder waar deze beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer; dat bij de door de Gemeenschap op dit gebied te ondernemen actie, steunmaatregelen inbegrepen, evenwel rekening moet worden gehouden met de verschillende algemene doelstellingen van artikel 3 van het Verdrag en in het bijzonder met die welke is vermeld in artikel 3, onder f), op het gebied van de mededinging; dat evenals voor de steunmaatregelen die onderworpen zijn aan de regels van artikel 92 en volgende van het Verdrag, zeker dient te worden gesteld dat de maatregelen in deze verordening en de toepassing daarvan de mededinging niet verstoren of dreigen te verstoren met name door bepaalde ondernemingen te bevoordelen in een mate die in strijd is met het algemeen belang; dat ten einde de betrokken ondernemingen wat de mededinging betreft op voet van gelijkheid te plaatsen, aangaande de aan de sloopfondsen te betalen bijdragen en inzake de sloopuitkeringen uniforme tarieven moeten worden gehanteerd; dat het ook van belang is dat de sloopactie op hetzelfde tijdstip, voor dezelfde duur en onder dezelfde voorwaarden in alle betrokken Lid-Staten wordt ingevoerd;

Overwegende dat dient te worden voorkomen dat het effect van de gecoördineerde sloopactie wordt tenietgedaan door de gelijktijdige ingebruikneming van extra scheepsruimte; dat het noodzakelijk lijkt tijdelijk maatregelen te nemen om deze investeringen af te remmen, zonder dat die maatregelen evenwel mogen leiden tot een volledige blokkering van de toegang tot de markt van het vervoer over de binnenwateren of tot de invoering van een contingenteringsstelsel voor de nationale binnenvloten;

Overwegende dat het in het kader van de geplande regeling wenselijk is dat er sociale maatregelen worden overwogen ten gunste van de personen die de binnenvaart willen verlaten of naar een andere sector van het bedrijfsleven willen overgaan;

Overwegende dat de voor de werking van de regeling vereiste besluiten, gezien het communautair karakter van die regeling, op Gemeenschapsniveau moeten worden genomen na raadpleging van de Lid-Staten en de beroepsorganisaties voor de binnenvaart; dat de bevoegdheid tot het vaststellen van die besluiten en tot het uitoefenen van toezicht op de toepassing ervan en op het handhaven van de in deze verordening bedoelde gelijke concurrentievoorwaarden aan de Commissie moet worden verleend;

▼B

Overwegende dat het, om concurrentieverstoringen op de betrokken markten te voorkomen en om de doelmatigheid van de voorgestelde regeling te verhogen, wenselijk is dat Zwitserland soortgelijke maatregelen neemt voor zijn schepen die vervoer verrichten over het net van met elkaar in verbinding staande waterwegen van de betrokken Lid-Staten; dat dit land zich bereid heeft getoond dergelijke maatregelen vast te stellen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING GESTELD:

*Artikel 1*

1. Voor de binnenschepen die worden gebruikt voor goederenvervoer tussen twee of meer punten op de binnenwateren van de Lid-Staten gelden maatregelen tot structurele sanering van de binnenvaart, onder de bij deze verordening vastgestelde voorwaarden.

2. De in lid 1 bedoelde maatregelen omvatten:

— beperking van de structurele overcapaciteit door middel van op Gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopacties,

— begeleidende maatregelen om te voorkomen dat de bestaande overcapaciteit nog groter wordt of nieuwe overcapaciteit ontstaat.

*Artikel 2*

1. Deze verordening is van toepassing op vrachtschepen en duwboten waarmee beroepsvervoer of eigen vervoer wordt verricht en die zijn geregistreerd in een Lid-Staat of, bij gebreke van registratie, door een in een Lid-Staat gevestigde onderneming worden geëxploiteerd.

Voor de toepassing van deze verordening wordt onder „onderneming” verstaan, elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een ambachtelijke of industriële economische bedrijvigheid uitoefent.

2. Deze verordening geldt niet voor:

a) vaartuigen die uitsluitend nationale waterwegen gebruiken die niet met de andere waterwegen van de Gemeenschap in verbinding staan;

b) vaartuigen die wegens hun afmetingen de nationale waterwegen waarop zij varen, niet kunnen verlaten en zich niet op de andere waterwegen van de Gemeenschap kunnen begeven („bateaux captifs”), op voorwaarde dat deze vaartuigen de vaartuigen waarop deze verordening van toepassing is, geen concurrentie kunnen aandoen;

c) — duwboten met een voortstuwingsvermogen van ten hoogste 300 kW,

— kustvaarders en lichters, voor zover daarmee uitsluitend internationaal of nationaal vervoer wordt verricht tijdens reizen die een maritiem traject omvatten,

— veerboten,

— voor een niet-commerciële openbare dienst gebruikte vaartuigen.

3. Elke Lid-Staat mag vaartuigen met een laadvermogen van minder dan 450 ton van de werkingssfeer van deze verordening uitsluiten, indien de economische en sociale situatie in de sector van deze vaartuigen dit vereist.

Indien een Lid-Staat van deze mogelijkheid gebruik maakt, stelt hij de Commissie uiterlijk zes maanden na de vaststelling van deze verordening in kennis van een nationaal saneringsplan uit hoofde van de steunregeling. Indien de Commissie het saneringsplan onverenigbaar acht met de gemeenschappelijke markt, is lid 1 van toepassing op de betrokken vaartuigen.

*Artikel 3*

1. Alle Lid-Staten waarvan de waterwegen in verbinding staan met die van een andere Lid-Staat en waarvan de vloot een tonnage heeft van meer dan 100 000 ton, hierna te noemen „de betrokken Lid-Staten”,

▼B

richten in het kader van hun nationale wetgeving en met hun eigen bestuurlijke middelen een sloopfonds op, hierna te noemen „het fonds".

2. Elk fonds wordt beheerd door de bevoegde autoriteiten van de betrokken Lid-Staat. Deze betrekt zijn nationale representatieve organisaties voor de binnenvaart bij dit beheer.

3. Voor elk fonds moet worden voorzien in twee afzonderlijke rekeningen, een voor droge-ladingschepen en duwboten en een voor tankschepen.

▼M5

4. De middelen van ieder fonds bestaan uit:

— de in artikel 4 bedoelde bijdragen;

— de in artikel 8 bedoelde speciale bijdragen;

— de financiële middelen die door de betrokken Lid-Staten beschikbaar kunnen worden gesteld in het kader van een op communautair niveau georganiseerde sloopactie, op basis van nader vast te stellen geharmoniseerde regelingen;

— de in artikel 4 bis bedoelde communautaire bijdragen.

▼B

*Artikel 4*

1. Voor elk van de onder deze verordening vallende vaartuigen stort de eigenaar een overeenkomstig artikel 6 vastgestelde bijdrage in een van de krachtens artikel 3 opgerichte fondsen.

2. Voor in een van de betrokken Lid-Staten geregistreerde vaartuigen wordt de bijdrage gestort in het fonds van de Lid-Staat waarin het vaartuig is geregistreerd. Voor niet-geregistreerde vaartuigen die worden geëxploiteerd door een in een van de betrokken Lid-Staten gevestigde onderneming, wordt de bijdrage gestort in het fonds van de Lid-Staat waarin de onderneming is gevestigd.

3. Voor in een andere Lid-Staat geregistreerde vaartuigen en voor niet-geregistreerde vaartuigen die worden geëxploiteerd door een in een andere Lid-Staat gevestigde onderneming, wordt de bijdrage gestort in één van de in de betrokken Lid-Staten opgerichte fondsen, naar keuze van de eigenaar van het vaartuig.

Zodra deze keuze is gemaakt, is zij onherroepelijk en geldt zij voor alle vaartuigen die aan dezelfde eigenaar toebehoren of door dezelfde onderneming worden geëxploiteerd.

▼M5

*Artikel 4 bis*

1. Voor het jaar 1995 ►M6 en het jaar 1996 ◄ kunnen de in artikel 3 bedoelde fondsen van middelen worden voorzien door financiële bijdragen van de Gemeenschap.

2. Voor 1995 ►M6 en 1996 ◄ worden de in de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen opgenomen bedragen door de Commissie verdeeld naar gelang van de beoogde doelstellingen en volgens de verschillende types en categorieën schepen en aan de fondsen toegekend op basis van de aanvragen voor sloopuitkeringen die naar behoren zijn ingeschreven op de gemeenschappelijke wachtlijst.

▼M6

3. De betrokken Lid-Staten stellen gezamenlijk bedragen ter beschikking van hun fondsen die voldoende zijn om, met de bijdragen van de Gemeenschap voor uitsluitend het jaar 1996, de doelstellingen te verwezenlijken welke voor de structurele sanering voor de jaren 1996, 1997 en 1998 zijn vastgesteld. De bijdrage van iedere betrokken Lid-Staat wordt berekend op basis van de verhouding tussen de grootte van zijn actieve vloot en die van de totale vloot van de Lid-Staten. De bedragen worden vastgesteld door de Commissie, in samenwerking met de autoriteiten van de verschillende sloopfondsen.

4. Tijdens de sloopactie van 1996 tot en met 1998 bepaalt de Commissie in het kader van deze verordening aan het begin van ieder jaar aan de hand van de financiële mogelijkheden, de ontwikkeling van

▼M6

de markt en de ten uitvoer gelegde liberaliseringsmaatregelen de modaliteiten van de sloopacties van het betrokken jaar.

▼B

*Artikel 5*

1. De eigenaar van elk vaartuig als bedoeld in artikel 2, lid 1, ontvangt, indien hij dat vaartuig sloopt, uit het betreffende fonds een sloopuitkering binnen de grenzen van de beschikbare financiële middelen en onder de in artikel 6 vermelde voorwaarden. De sloopuitkering wordt alleen toegekend voor vaartuigen waarvan de eigenaar aantoont dat zij tot de actieve vloot behoren.

Met sloop wordt bedoeld de volledige verschroting van de romp van het vaartuig.

▼M2

Tot de actieve vloot behoren de bedrijfszekere vaartuigen waarover ten minste driemaal de jaarlijkse bijdrage, als bedoeld in artikel 4, lid 1, is betaald en

▼B

— die beschikken over
  — hetzij een door de nationale bevoegde autoriteit of met instemming daarvan afgegeven certificaat dat het vaartuig geschikt is voor de vaart,
  — hetzij een door de autoriteit van een van de betrokken Lid-Staten verleende vergunning om nationaal vervoer te verrichten

  en die in het jaar voorafgaand aan de indiening van de aanvraag van de sloopuitkering ten minste één reis hebben gemaakt,
— of die in het jaar voorafgaand aan de indiening van de aanvraag van de sloopuitkering ten minste tien reizen hebben gemaakt.

▼M4

De voorwaarde betreffende de betaling genoemd in de inleiding van de derde alinea van artikel 5, lid 1, is gedurende een periode van drie jaar vanaf de toetreding van een nieuwe Lid-Staat niet van toepassing op de schepen van die Staat, voor zover zij op 28 april 1994 aldaar waren geregistreerd en werden geëxploiteerd door een aldaar gevestigde onderneming. De bijdrage bedoeld in artikel 4, lid 1, dient voor deze schepen echter wel sedert de toetreding betaald te zijn.

▼B

Er wordt geen uitkering toegekend voor vaartuigen die ingevolge averij of andere schade niet meer kunnen worden gerepareerd en derhalve worden gesloopt.

2. De sloopfondsen zijn in financiële zin onderling solidair voor wat betreft de afzonderlijke rekeningen als bedoeld in artikel 3, lid 3. ►M5 Deze solidariteit geldt voor alle uitgaven en alle middelen van de in artikel 3, lid 4, bedoelde fondsen, teneinde bij de sloopacties een gelijke behandeling te waarborgen voor alle vervoerders, ongeacht het fonds waaronder het vaartuig valt waarop deze verordening van toepassing is. ◄

*Artikel 6*

1. Door de Commissie worden afzonderlijk voor droge-ladingschepen en voor tankschepen alsook voor duwboten vastgesteld:
— de hoogte van de voor elk vaartuig aan het fonds te betalen jaarlijkse bijdrage,
— de hoogte van de sloopuitkeringen,
— de periode van de sloopactie tijdens welke sloopuitkeringen worden uitbetaald en de toekenningsvoorwaarden voor deze uitkeringen,
— de waarderingscoëfficiënten voor de verschillende types en categorieën binnenschepen. Bij de vaststelling van deze coëfficiënten wordt rekening gehouden met de bijzondere sociaal-economische situatie in de sector vaartuigen met een laadvermogen van minder dan 450 ton.

▼B

2. De bijdragen en de sloopuitkeringen worden in ecu uitgedrukt. De tarieven daarvan zijn dezelfde voor alle fondsen.

3. De bijdragen en uitkeringen worden berekend op grondslag van het laadvermogen voor vrachtschepen of het voortstuwingsvermogen voor duwboten.

4. De tarieven van de bijdragen worden zo vastgesteld dat de fondsen over voldoende financiële middelen beschikken om effectief te kunnen bijdragen aan een vermindering van het structureel gebrek aan evenwicht tussen vraag en aanbod in de binnenvaart, rekening houdend met de moeilijke economische situatie in de binnenvaart.

De bijdragen moeten jaarlijks aan het begin van het jaar worden betaald tegen afgifte van een bewijs van betaling. De periode waarin deze betalingen plaatsvinden mag de tien jaar niet overschrijden.

Dit bewijs moet zich met ingang van 1 maart van het betrokken jaar aan boord bevinden van het vaartuig of van de duwboot wanneer het gaat om binnenvaartuigen zonder bemanning. Voor het eerste jaar dat de regeling van kracht is, bepaalt de Commissie vanaf welke datum het bewijs zich aan boord moet bevinden.

▼M1

Voor op de datum van de Duitse éénwording op het grondgebied van de voormalige Duitse Democratische Republiek geregistreerde vaartuigen is betaling van de bijdragen met ingang van 1 januari 1991 verplicht.

▼B

5. Met inachtneming van het te bereiken doel bepaalt de Commissie voor welke sloopperiode en onder welke voorwaarden uitkeringen kunnen worden toegekend, afhankelijk van de types of categorieën vaartuigen en de financiële mogelijkheden van de fondsen.

6. De Commissie stelt de regels vast voor de toepassing van de in artikel 5, lid 2, bedoelde financiële solidariteit tussen de fondsen.

7. Na raadpleging van de Lid-Staten en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties stelt de Commissie een uiterste datum vast voor het bereiken van een substantiële vermindering van de overcapaciteit en neemt zij de in de leden 1 tot en met 6 bedoelde besluiten.

Bij het nemen van deze besluiten houdt de Commissie ook rekening met de resultaten van de observatie van de vervoersmarkten in de Gemeenschap en met de te verwachten ontwikkeling daarvan, evenals met de noodzaak te voorkomen dat de mededinging verstoord wordt in een mate die in strijd is met het algemeen belang.

▼M1

8. Indien de Duitse Regering binnen een termijn van zes maanden na de Duitse eenwording wenst dat voor de schepen van de Duitse vloot die vóór de Duitse eenwording in de voormalige Duitse Democratische Republiek waren geregistreerd, eveneens een sloopactie wordt opgezet, dient zij daartoe bij de Commissie een verzoek in. De Commissie stelt de voorwaarden voor de sloopactie vast overeenkomstig lid 7 van dit artikel en op grond van dezelfde beginselen als die waarvan in Verordening (EEG) nr. 1102/89 van de Commissie ([1]) wordt uitgegaan.

▼B

*Artikel 7*

1. Onverminderd de bepalingen van het Verdrag en de voorschriften die voor de uitvoering daarvan met betrekking tot de steunmaatregelen zijn genomen, wordt door de betrokken Lid-Staten het op hun grondgebied opgerichte fonds voorgefinancierd in de vorm van leningen, ten einde een onmiddellijke inwerkingtreding van een gecoördineerde sloopactie mogelijk te maken. Het fonds betaalt de aldus ontvangen bedragen renteloos terug volgens een vooraf vastgesteld tijdschema.

([1]) PB nr. L 116 van 28. 4. 1989, blz. 30.

▼B

De voorfinanciering van de fondsen kan ook geschieden door middel van op de kapitaalmarkt aangegane leningen met overheidsgarantie, op voorwaarde dat de rente over de lening ten laste komt van de betrokken Lid-Staat.

2. De verplichtingen ten laste van een op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze verordening bestaand nationaal fonds worden overgenomen door het fonds van de betrokken Lid-Staat.

De eigenaars van schepen die niet onder deze verordening vallen en die rechten hebben welke voortvloeien uit bestaande nationale sloopacties, kunnen deze rechten doen gelden ten opzichte van de in artikel 3, lid 1, bedoelde fondsen gedurende een periode van zes maanden vanaf het einde van de in artikel 6, lid 5, bedoelde sloopperiode.

*Artikel 8*

1. a) Gedurende een periode van ►M2 tien jaar ◄ vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, mogen op de in artikel 3 bedoelde binnenwateren geen onder deze verordening vallende nieuw gebouwde of uit een derde land ingevoerde of van de in artikel 2, lid 2, onder a) en b), bedoelde nationale binnenwateren afkomstige vaartuigen in gebruik worden genomen, tenzij:

▼M3

— de eigenaar van het in de vaart te brengen vaartuig een tonnage gelijk aan anderhalf maal die van het nieuwe vaartuig laat slopen zonder daarvoor een sloopuitkering te ontvangen,

— of, indien hij geen scheepsruimte laat slopen, aan het fonds waaronder zijn nieuwe vaartuig ressorteert of dat hij overeenkomstig artikel 4 heeft gekozen, een speciale bijdrage betaalt die gelijk is aan de vastgestelde sloopuitkering voor een tonnage gelijk aan anderhalf maal die van het nieuwe vaartuig,

— of, indien hij een tonnage kleiner dan anderhalf maal die van het nieuw in de vaart te brengen vaartuig laat slopen, aan het betrokken fonds een speciale bijdrage betaalt waarvan het bedrag gelijk is aan dat van de sloopuitkering die op dat ogenblik overeenstemt met het verschil tussen anderhalf maal de tonnage van het nieuwe vaartuig en de gesloopte tonnage.

▼B

Wanneer het gaat om duwboten wordt het begrip tonnage vervangen door voortstuwingsvermogen.

Vaartuigen van derde landen die op basis van een internationaal instrument maatregelen hebben genomen welke overeenstemmen met die van de onderhavige verordening, worden gelijkgesteld met vaartuigen van de Lid-Staten.

b) Voor de onder a) bedoelde vaartuigen, die, tussen de inwerkingtreding van deze verordening en de oprichting van het overeenkomstige nationale fonds, in de vaart worden gebracht op de in artikel 3 bedoelde wateren, wordt de door de eigenaar overeenkomstig het onderhavige lid, onder a), te betalen speciale bijdrage gestort op een door de nationale autoriteiten van de betrokken Lid-Staat aan te wijzen speciale rekening. De bijdrage wordt overgedragen aan het fonds zodra dit is ingesteld.

c) Drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening kan de Commissie, indien de ontwikkeling van de vervoersmarkt zulks vereist, en na raadpleging van de Lid-Staten en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties, de verhouding tussen de nieuwe tonnage en de onder a) bedoelde oude tonnage aanpassen.

2. De in lid 1 genoemde beperkingen gelden ook voor de uitbreiding van de capaciteit van de binnenvaart door verlenging van vrachtschepen of vervanging van motoren bij duwboten.

3. a) De in de leden 1 en 2 vermelde voorwaarden gelden niet voor vaartuigen waarvoor de eigenaar het bewijs levert dat:

▼B

— de bouw ervan reeds aan de gang was op het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening,

— bij de reeds verrichte werkzaamheden ten minste 20 % van de benodigde hoeveelheid staal of ten minste 50 ton verwerkt zijn, en

— de overdracht en ingebruikneming plaatsvinden binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening.

▼M1

De in de leden 1 en 2 vermelde voorwaarden zijn evenmin van toepassing op de schepen die in de voormalige Duitse Democratische Republiek vóór 1 september 1990 in aanbouw waren, op voorwaarde dat de overdracht en ingebruikneming niet na 31 januari 1991 plaatsvinden.

▼B

b) De in de leden 1 en 2 vermelde voorwaarden gelden niet voor vaartuigen die op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze verordening niet onder deze verordening vielen krachtens artikel 2, lid 2, onder a), en die via een nieuw geopende waterwegverbinding de andere waterwegen van de Gemeenschap kunnen gebruiken.

▼M1

De leden 1 en 2 zijn van toepassing op de schepen welke wegens de Duitse eenwording in de Duitse vloot zijn geïntegreerd, doch op 1 september 1990 niet in de voormalige Duitse Democratische Republiek waren geregi-streerd.

▼B

c) De Commissie kan na raadpleging van de Lid-Staten en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties, gespecialiseerde vaartuigen uitsluiten van de toepassing van lid 1.

4. Het is verboden om een in de leden 1 en 2 bedoeld vaartuig in gebruik te nemen voordat de eigenaar voldaan heeft aan de in lid 1 bedoelde voorwaarden. In geval van inbreuk op dit verbod mogen de nationale autoriteiten maatregelen nemen om te voorkomen dat het betrokken vaartuig aan het verkeer deelneemt.

5. De Raad kan, op grond van een voorstel van de Commissie vergezeld van een met redenen omkleed verslag, besluiten de in lid 1 bedoelde periode met maximaal vijf jaar te verlengen.

De Raad spreekt zich over dit voorstel uit onder de in het Verdrag neergelegde voorwaarden.

*Artikel 9*

De betrokken Lid-Staten mogen maatregelen nemen om:

— de vervroegde pensionering of de overschakeling naar een andere economische bedrijvigheid te vergemakkelijken van ondernemers van vervoer over de binnenwateren die zich uit dit beroep terugtrekken;

— aan de werknemers die als gevolg van sloopacties de binnenvaart verlaten, vervroegd pensioen te verlenen en acties inzake beroepsopleiding of omschakeling te organiseren.

*Artikel 10*

1. De Lid-Staten stellen vóór 1 januari 1990 de maatregelen vast die nodig zijn voor de uitvoering van deze verordening en delen deze aan de Commissie mede.

In deze maatregelen moet met name worden voorzien in een permanent en effectief toezicht op de naleving van de verplichtingen die krachtens deze verordening op de ondernemingen rusten en de voor de uitvoering ervan genomen nationale maatregelen, alsook in aangepaste sancties bij inbreuk.

2. Gedurende de sloopactie delen de Lid-Staten om de zes maanden aan de Commissie alle nuttige gegevens mede over de ontwikkeling van de lopende sloopactie, en met name over de financiële toestand van het

▼B

fonds, het aantal ingediende sloopaanvragen en de werkelijk gesloopte tonnage.

▼M5

3. De Commissie ziet erop toe dat de sloopfondsen de onderhavige verordening op eenvormige wijze toepassen en zij verzorgt de coördinatie ter zake.

▼B

4. Twee jaar na inwerkingtreding van deze verordening stelt de Commissie een evaluatierapport op over het effect van de in lid 1 bedoelde maatregelen en brengt daarover verslag uit aan het Europese Parlement en de Raad.

▼M1

5. De Lid-Staten treffen de maatregelen die nodig zijn om vóór 1 januari 1991 aan het bepaalde in artikel 6, lid 4, vierde alinea, en artikel 8, lid 3, onder a), tweede alinea, en lid 3, onder b), tweede alinea, te voldoen en stellen de Commissie daarvan in kennis.

▼M2

5. De Commissie legt vóór 31 december 1996 aan het Europees Parlement en de Raad een evaluatieverslag voor over het algehele effect van de maatregelen waarin deze verordening voorziet, dat zij zo nodig vergezeld doet gaan van voorstellen.

▼B

*Artikel 11*

Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 mei 1989.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.