Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B**

NEUVOSTON ASETUS (ETY) N:o 1101/89, annettu 27 päivänä huhtikuuta 1989, sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista

(EYVL L 116, 28.4.1989, s. 25)

Muutettu:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Neuvoston asetus (ETY) N:o 3572/90, annettu 4 päivänä joulukuuta 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Neuvoston asetus (EY) N:o 844/94, annettu 12 päivänä huhtikuuta 1994	L 98	1	16.4.1994
►**M3**	Komission asetus (EY) N:o 2812/94, annettu 18 päivänä marraskuuta 1994	L 298	22	19.11.1994
►**M4**	Neuvoston asetus (EY) N:o 3314/94, annettu 22 päivänä joulukuuta 1994	L 350	8	31.12.1994
►**M5**	Neuvoston asetus (EY) N:o 2819/95, annettu 5 päivänä joulukuuta 1995	L 292	7	7.12.1995

▼B

NEUVOSTON ASETUS (ETY) N:o 1101/89, annettu 27 päivänä huhtikuuta 1989, sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista

EUROOPAN YHTEISÖJEN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen ([1]),

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon ([2]),

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([3]),

sekä katsoo, että

Belgian, Ranskan, Saksan, Luxemburgin ja Alankomaiden toisiinsa yhteydessä olevissa sisävesiverkoissa liikennöivien kalustojen rakenteellinen ylikapasiteetti on jonkin aikaa vaikuttanut kyseisissä maissa huomattavasti kuljetuspalvelujen ja erityisesti sisävesien tavaraliikenteen talouteen,

ennusteet tällä alalla eivät osoita merkkejä riittävästä kysynnän kasvusta ylikapasiteetin supistumiseksi muutaman seuraavan vuoden aikana; perusteollisuudessa, jossa toimitukset on hoidettu pääasiassa sisävesikuljetuksina, tapahtuvien asteittaisten muutosten vuoksi kyseisten kuljetusten osuus kokonaiskuljetusmarkkinoista vähenee jatkuvasti,

yhteisön tasolla yhteen sovitettu romutusohjelma on ainoa tapa vähentää lähitulevaisuudessa huomattavasti ylikapasiteettia ja siten parantaa sisävesiliikenteen rakenteita,

eräiden jäsenvaltioiden järjestämien alusten kansallisten romutusohjelmien tulokset ovat olleet myönteisiä, mutta riittämättömiä erityisesti näiden ohjelmien puuttuvan kansainvälisen yhteen sovittamisen vuoksi,

yhteinen lähestymistapa, jonka mukaan jäsenvaltiot toteuttavat yhteisiä toimenpiteitä yhteisen päämäärän saavuttamiseksi, on edellytys ylikapasiteetin tehokkaalle vähentämiselle; sen vuoksi niissä jäsenvaltioissa, joita sisävesiliikenne erityisesti koskee, olisi otettava käyttöön romutusrahastoja ja kyseisten jäsenvaltioiden olisi hoidettava näiden rahastojen hallintoa; myös sellaisten muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten, jotka tarjoavat kuljetuspalveluja asianomaisten jäsenvaltioiden toisiinsa yhteydessä olevilla sisävesillä, on osallistuttava johonkin näistä rahastoista,

ylikapasiteetti vaikuttaa yleensä kaikkiin sisävesikuljetusmarkkinoiden aloihin; toteutettavien toimenpiteiden on sen vuoksi oltava yleisesti sovellettavissa ja niiden täytyy koskea kaikkia lasti- ja työntöaluksia; kuitenkin alukset, jotka eivät vaikuta millään tavalla ylikapasiteettiin edellä mainitussa toisiinsa yhteydessä olevien sisävesiväylien verkossa joko kokonsa puolesta tai, koska ne toimivat yksinomaan suljetuilla kansallisilla markkinoilla, voitaisiin jättää näiden toimenpiteiden ulkopuolelle; yksityiset aluskalustot, jotka suorittavat kuljetuksia omaan lukuun, on sitä vastoin sisällytettävä järjestelmään niiden kuljetusmarkkinoihin kohdistuvan vaikutuksen vuoksi,

huolestuttavan taloudellisen ja sosiaalisen tilanteen takia alalla, jolla liikennöidään kuolleelta painoltaan alle 450 tonnin aluksilla, ja erityisesti alusten omistajien taloudellisen tilanteen sekä rajallisten muutosmahdollisuuksien takia tarvitaan erityistoimenpiteitä, kuten erityisiä sovituskertoimia sisävesialuksille tai erityisiä parannustoimenpiteitä verkoissa, joihin suurin vaikutus kohdistuu; jälkimmäisessä tapauksessa on tarpeen sallia jäsenvaltioiden jättää nämä alukset tämän asetuksen

([1]) EYVL N:o C 297, 22.11.1988, s. 13 ja EYVL N:o C 31, 7.2.1989, s. 14
([2]) EYVL N:o C 326, 19.12.1988, s. 54
([3]) EYVL N:o C 318, 12.12.1988, s. 58

▼B

soveltamisalan ulkopuolelle, jos niitä koskee sellainen kansallinen parannussuunnitelma, joka ei aiheuta kilpailun vääristymiä ja joka on perustamissopimuksen tukea koskevien määräysten mukainen,

kuivalasti- ja nestelastimarkkinoiden peruserojen takia on suotavaa pitää kussakin rahastossa erillisiä tilejä kuivalasti- ja säiliöaluksille,

perustamissopimuksen mukaisessa talouspolitiikassa vastuu rakenteellisista parannuksista talouselämän eri aloilla on pääasiassa alan toiminnan harjoittajilla; sen vuoksi sisävesikuljetusyritysten on maksettava käyttöön otettavan järjestelmän kulut; olisi kuitenkin toteutettava järjestelyjä, joiden mukaan asianomaiset jäsenvaltiot maksaisivat ennakkoa takaisinmaksettavina lainoina, jotta järjestelmä olisi täysin toimiva alusta alkaen; kyseisten yritysten vaikean taloudellisen tilanteen takia näiden lainojen olisi oltava korottomia,

perustamissopimuksen 74 artiklan mukaan perustamissopimuksen tavoitteet on liikenteen osalta pyrittävä saavuttamaan yhteisellä politiikalla; 77 artiklan mukaan tähän politiikkaan voi kuulua tuen antaminen, erityisesti jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi; yhteisön toiminnassa tällä alalla, tuki mukaan lukien, on kuitenkin otettava huomioon perustamissopimuksen 3 artiklan eri yleistavoitteet ja erityisesti 3 artiklan f kohdan kilpailua koskeva tavoite; kuten kaikessa tuessa, johon sovelletaan perustamissopimuksen 92 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen määräyksiä, on suotavaa varmistaa, että tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ja niiden soveltaminen eivät vääristä tai uhkaa vääristää kilpailua erityisesti suosimalla tiettyjä yrityksiä siinä määrin, että se olisi yleisen edun vastaista; olisi yhdenmukaistettava romutusrahastoihin suoritettavat maksut ja romutuskorvaukset, jotta kyseisillä yrityksillä olisi samanlaiset kilpailun edellytykset; romutusohjelma olisi niin ikään aloitettava samanaikaisesti, sen olisi oltava samanpituinen ja siihen olisi sovellettava samoja edellytyksiä kaikissa asianomaisissa jäsenvaltiossa,

olisi toteutettava toimenpiteitä sen estämiseksi, että yhteen sovitetulla romutusohjelmalla saavutetut hyödyt menetettäisiin samaan aikaan liikkeelle lasketun lisäkapasiteetin vuoksi; on toteutettava väliaikaisia toimenpiteitä sijoitusten hillitsemiseksi kuitenkaan sulkematta kokonaan pääsyä sisävesikuljetusmarkkinoille ja asettamatta kansallisille aluskalustoille kiintiötä,

osana ehdotettua järjestelmää olisi toteutettava sosiaalisia toimenpiteitä niiden työntekijöiden auttamiseksi, jotka haluavat pois sisävesiliikenteen alalta tai uudelleen kouluttaa itseään työhön toisella alalla,

kyseen ollessa yhteisön järjestelmästä päätökset järjestelmän toiminnasta on tehtävä yhteisön tasolla jäsenvaltioiden ja sisävesikuljetusalaa edustavien järjestöjen kuulemisen jälkeen; komissiolle on annettava toimivalta tehdä nämä päätökset sekä varmistaa niiden täytäntöönpano ja pitää yllä tässä asetuksessa säädettyjä kilpailun edellytyksiä, ja

kilpailun vääristymien estämiseksi kyseisillä markkinoilla ja ehdotetun järjestelmän tehostamiseksi on suotavaa, että Sveitsi toteuttaa vastaavanlaiset toimenpiteet asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa yhteydessä olevassa sisävesiverkossa liikennöivän kalustonsa osalta; Sveitsi on ilmaissut halukkuutensa toteuttaa tällaiset toimenpiteet,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Toimenpiteet sisävesiliikenteen rakenteelliseksi parantamiseksi koskevat tässä asetuksessa vahvistetuin edellytyksin jäsenvaltioissa sisävesialuksia, joita käytetään kahden tai useamman paikan välisiin tavaroiden kuljetuksiin sisävesiväylillä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin on kuuluttava:

— rakenteellisen ylikapasiteetin vähentäminen yhteisön tasolla yhteen sovitettavien romutusohjelmien avulla;

— tukitoimenpiteet olemassa olevan ylikapasiteetin pahenemisen tai uuden ylikapasiteetin syntymisen estämiseksi.

▼B

2 artikla

1. Tätä asetusta sovelletaan lasti- ja työntöaluksiin, jotka suorittavat kuljetuksia toisen tai omaan lukuun ja jotka on rekisteröity jäsenvaltiossa tai, jos niitä ei ole rekisteröity, niillä liikennöi jäsenvaltioon sijoittautunut yritys.

Tässä asetuksessa ”yrityksellä” tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka harjoittaa taloudellista toimintaa teollisesti tai muutoin kuin teollisesti.

2. Tätä asetusta ei sovelleta seuraaviin:

a) alukset, jotka liikennöivät yksinomaan sellaisilla kansallisilla vesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä muihin vesiväyliin yhteisössä;

b) alukset, jotka mittojensa vuoksi eivät voi poistua kansallisilta vesiväyliltä, joilla ne toimivat, eivätkä voi päästä muille yhteisön vesiväylille (”vankialukset”), jos ei ole todennäköistä että tällaiset alukset kilpailisivat alusten kanssa, joita tämä asetus koskee;

c) — työntöalukset, joiden käyttövoima on enintään 300 kilowattia;
— merikelpoiset sisävesialukset ja laivaproomut, jos niitä käytetään yksinomaan kansainvälisiin tai kansallisiin kuljetuksiin matkoilla, joihin sisältyy merimatka;
— lautat;
— alukset, jotka tarjoavat voittoa tuottamattomia julkisia palveluja.

3. Jäsenvaltio voi jättää tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle alukset, joiden kuollut paino on vähemmän kuin 450 tonnia, jos näiden alusten toiminnan alan taloudellinen ja sosiaalinen tilanne sitä vaatii.

Jäsenvaltion käyttäessä tätä mahdollisuutta sen on kuuden kuukauden kuluessa tämän asetuksen antamisesta toimitettava komissiolle kansallinen parannussuunnitelma, joka liittyy tukiohjelmaan. Jos komissio katsoo, että parannussuunnitelma ei ole yhteismarkkinoiden mukainen, 1 kohtaa on sovellettava kyseisiin aluksiin.

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden, joiden sisävesiväylät ovat yhteydessä toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin ja joiden aluskaluston tonnisto on yli 100 000 tonnia, jäljempänä ”asianomaiset jäsenvaltiot”, on perustettava maansa kansallisen lainsäädännön mukainen omin hallinnollisin voimavaroin toimiva romutusrahasto, jäljempänä ”rahasto”.

2. Asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on hoidettava rahaston hallintoa. Jäsenvaltioiden on otettava tähän hallintoon mukaan maansa sisävesikuljetuksia edustavia kansallisia järjestöjä.

3. Rahastoissa on oltava kaksi erillistä tiliä, joista toinen on kuivalastialuksille sekä työntöaluksille ja toinen säiliöaluksille.

▼M5

4. Kaikki rahastot saavat

— jäljempänä 4 artiklassa tarkoitetut maksut,

— jäljempänä 8 artiklassa tarkoitetut erityiset maksut,

— jäsenvaltioiden, joita asia koskee, mahdollisesti rahaston käyttöön antamat varat yhteisön tasolla järjestetyn romutustoiminnan rajoissa ja vahvistettavien yhdenmukaisten menettelyjen perusteella,

— jäljempänä 4 a artiklassa tarkoitetun yhteisön tuen.

▼B

4 artikla

1. Omistajan on jokaisesta aluksesta, jota tämä asetus koskee, maksettava johonkin 3 artiklan mukaan perustetuista rahastoista maksu, joka vahvistetaan 6 artiklan mukaisesti.

2. Maksu asianomaisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyistä aluksista on suoritettava sen jäsenvaltion rahastoon, jossa alus on rekisteröity. Maksu rekisteröimättömistä aluksista, joilla liikennöi johonkin näihin

▼B

jäsenvaltioihin sijoittautunut yritys, on suoritettava sen jäsenvaltion rahastoon, johon yritys on sijoittautunut.

3. Maksu muussa jäsenvaltiossa rekisteröidyistä aluksista tai rekisteröimättömistä aluksista, joilla liikennöi muuhun jäsenvaltioon sijoittautunut yritys, on suoritettava johonkin asianomaisten jäsenvaltioiden perustamista rahastoista aluksen omistajan valinnan mukaan.

Tämä valinta tehdään vain kerran, ja sitä sovelletaan kaikkiin aluksiin, jotka kuuluvat samalle omistajalle tai joilla liikennöi sama yritys.

▼M5

4 a artikla

1. Edellä 3 artiklassa tarkoitetut rahastot voivat vuonna 1995 saada yhteisön rahoitustukea.

2. Vuonna 1995 komisso jakaa Euroopan yhteisöjen yleiseen talousarvioon kirjatut summat saavutettavien tavoitteiden ja eri alustyyppien ja -luokkien mukaisesti, ja nämä summat myönnetään rahastoille yhteiselle odotuslistalle asianmukaisesti kirjattujen romutuskorvaushakemusten mukaisesti.

▼B

5 artikla

1. Omistajan, joka romuttaa 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun aluksen, on saatava 6 artiklassa säädetyin edellytyksin romutuskorvaus rahastosta, johon hänen aluksensa kuuluu, jos rahavaroja on saatavilla. Tämä korvaus on annettava vain aluksista, joiden omistaja osoittaa alusten olevan osa hänen aktiivisesta aluskalustostaan.

Romutuksella tarkoitetaan aluksen rungon täydellistä särkemistä.

▼M2

Aktiiviseen aluskalustoon on kuuluttava hyvässä toimintakunnossa olevia aluksia, joiden osalta 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vuosittainen maksu on maksettu vähintään kolme kertaa ja:

▼B

— joilla on
  — toimivaltaisen kansallisen viranomaisen antama tai tämän luvalla annettu purjehduskelpoisuustodistus taikka
  — asianomaisen jäsenvaltion viranomaisen lupa harjoittaa kansallista liikennettä

  ja jotka ovat tehneet vähintään yhden matkan romutuskorvaushakemusta edeltäneen vuoden aikana
— tai jotka ovat tehneet vähintään 10 matkaa romutuskorvaushakemusta edeltäneen vuoden aikana.

▼M4

Kolmannen alakohdan johdanto-osassa mainittua maksuedellytystä ei sovelleta kolmen vuoden kuluessa uuden valtion liittymisestä kyseisen valtion aktiiviseen aluskalustoon kuuluvien sellaisten alusten osalta, jotka on 28 päivänä huhtikuuta 1994 rekisteröity kyseisessä jäsenvaltiossa ja joita kyseiseen jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää. Kuitenkin 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu näitä aluksia koskeva maksu on maksettava liittymisestä alkaen.

▼B

Korvausta ei saa antaa aluksista, jotka haaksirikon tai muun vaurioitumisen vuoksi eivät ole enää korjauskelpoisia ja jotka romutetaan.

2. Rahastojen välillä on oltava vastavuoroinen rahoitustuki 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen erillisten tilien osalta. ►M5 Tämä on aiheellista myös 3 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen rahastojen kaikkien kulujen ja varojen osalta, jotta voidaan varmistaa, että kaikkia liikenteen harjoittajia, joihin tätä asetusta sovelletaan, kohdellaan romutustoiminnassa tasapuolisesti riippumatta siitä, mihin rahastoon alus kuuluu. ◄

▼B

6 artikla

1. Komissio vahvistaa erikseen kuivalastialusten, säiliöalusten ja työntöalusten osalta:

— vuosittain rahastolle suoritettavien maksujen suuruuden kunkin aluksen osalta;

— romutuskorvausten suuruuden;

— romutusohjelmien määräajan, jona romutuskorvauksia maksetaan, ja edellytykset näiden korvausten saamiseksi;

— tasoituskertoimet jokaiselle sisävesialustyypille ja -luokalle. Näissä kertoimissa on otettava huomioon erityinen yhteiskunnallinen ja taloudellinen tilanne sellaisten alusten osalta, joiden kuollut paino on vähemmän kuin 450 tonnia.

2. Maksut ja romutuskorvaukset on ilmaistava ecuina. Niiden on oltava yhtä suuret joka rahastossa.

3. Maksut ja korvaukset on laskettava joko kuolleen painon tonniluvun mukaan lastia kuljettaville aluksille tai aluksen käyttövoiman mukaan työntöaluksille.

4. Maksut on määritettävä niin suuriksi, että rahastoille taataan riittävät rahavarat tehokkaaseen vaikuttamiseen sisävesiliikenteen tarjonnan ja kysynnän välisen rakenteellisen epätasapainon vähentämiseksi tämän alan vaikean taloudellisen tilanteen takia.

Maksut ovat vuosittaisia ja ne on maksettava kunkin vuoden alussa maksutodistusta vastaan. Niitä ei saa kantaa 10 vuotta pidemmältä ajalta.

Kyseisen vuoden 1 päivästä maaliskuuta alkaen tämä todistus on pidettävä aluksella tai, jos kyseessä on miehittämätön alus, työntöaluksella. Järjestelmän ensimmäiselle toimintavuodelle komissio asettaa päivämäärän, josta alkaen todistus on pidettävä aluksella.

▼M1

Entisen Saksan demokraattisen tasavallan alueella Saksan yhdistymispäivänä rekisteröidyille saksalaisille aluksille osallistuminen on pakollista 1 päivästä tammikuuta 1991 alkaen.

▼B

5. Komissio vahvistaa määräajan, jonka kuluessa romutuskorvauksia voidaan saada, ja edellytykset näiden korvausten antamiselle ottaen huomioon tavoitteet, alustyypit tai -luokat ja rahastojen rahavarat.

6. Komissio vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulle vastavuoroiselle rahoitustuelle.

7. Jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä kuultuaan komissio asettaa määräpäivän ylikapasiteetin huomattavan vähentämisen toteuttamiseksi ja tekee 1—6 kohdassa tarkoitetut päätökset.

Päätöksiä tehdessään komissio ottaa huomioon myös yhteisön kuljetusmarkkinoiden tarkkailun tulokset ja markkinoiden todennäköiset muutokset sekä tarpeen välttää kaikkia niin suuria kilpailun vääristymiä, että ne olisivat yleisen edun vastaisia.

▼M1

8. Jos Saksan hallitus kuuden kuukauden kuluessa Saksan yhdistymisestä ehdottaa, että sen laivastoon kuuluvia aluksia, jotka ennen yhdistymistä oli rekisteröity entisessä Saksan demokraattisessa tasavallassa, romutetaan, sen on ilmoitettava pyyntö komissiolle. Komissio antaa säännöt romuttamisesta 7 artiklan mukaisesti ja noudattaen komission asetuksessa (ETY) N:o 1102/89 ([1]) säädettyjä periaatteita.

([1]) EYVL N:o L 116, 28.4.1989, s. 30.

▼B

7 artikla

1. Asianomaisten jäsenvaltioiden on maksettava ennakkoa lainoina alueellaan perustettuun rahastoon, jotta yhteensovitettu romutusohjelma voidaan heti aloittaa, edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta tukea koskevien perustamissopimuksen määräysten ja niiden täytäntöönpanoa koskevien toimenpiteiden soveltamista. Rahastojen on maksettava tällä tavalla myönnetyt rahasummat korottomina takaisin etukäteen vahvistetun aikataulun mukaan.

Rahastot voidaan myös ennalta rahoittaa valtion takaamin ja rahoitusmarkkinoilta otetuin lainoin, jos lainan koron maksaa asianomainen valtio.

2. Asianomaisen jäsenvaltion rahaston on sitouduttava velvoitteisiin, jotka ovat tämän asetuksen voimaan tullessa jo olemassa olevalla kansallisella rahastolla.

Ne alusten omistajat, joita tämä asetus ei koske, mutta joilla on kansallisten romutusohjelmien mukaisia oikeuksia, voivat säilyttää nuo oikeudet 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin rahastoihin kuuden kuukauden ajan 6 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun romutusmääräajan päättymisestä.

8 artikla

1. a) ►M2 kymmenen vuoden ◄ ajan tämän asetuksen voimaantulosta aluksia, joita tämä asetus koskee, voidaan laskea liikkeelle 3 artiklassa tarkoitetuilla sisävesiväylillä, jos alukset on äskettäin rakennettu, jos ne on tuotu maahan kolmannesta maasta tai jos ne poistuvat 2 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuilta kansallisilta vesiväyliltä, edellyttäen, että:

▼M3

— liikkeelle laskettavan aluksen omistaja romuttaa kantokykyistä tonnilukua puolitoista kertaa uuden aluksen tonniluvun verran eikä saa romutuskorvausta;

— omistaja ei romuta mitään alusta, mutta maksaa rahastoon, johon hänen uusi aluksensa kuuluu, tai rahastoon, jonka hän on valinnut 4 artiklan mukaisesti, puolitoista kertaa uuden aluksen tonniluvun mukaiselle tonniluvulle vahvistetun romutuskorvauksen suuruisen maksun; tai

— omistaja romuttaa liikkeelle laskettavan uuden aluksen puolitoistakertaista tonnilukua pienemmän tonniluvun, mutta maksaa kyseiseen rahastoon sen romutuskorvauksen suuruisen erityisen maksun, joka sillä hetkellä vastaa uuden aluksen puolitoistakertaisen tonniluvun ja romutetun aluksen tonniluvun erotusta.

▼B

Jos kyseessä on työntöalus, käsite ”tonniluku”korvataan käsitteellä ”käyttövoima”.

Sellaiset kolmansien maiden alukset, joiden osalta on kansainvälisen sopimuksen mukaisesti otettu käyttöön tätä asetusta vastaavat toimenpiteet, rinnastetaan jäsenvaltioiden aluksiin.

b) Edellä a alakohdassa tarkoitettujen, 3 artiklassa tarkoitetuilla sisävesiväylillä tämän asetuksen voimaantulon ja vastaavan kansallisen rahaston perustamisen välillä liikkeelle laskettujen alusten osalta omistajan on suoritettava a alakohdan mukaisesti erityinen maksu erityiselle tilille, jonka asianomaisen jäsenvaltion kansalliset viranomaiset osoittavat. Maksu siirretään rahastolle heti, kun se on perustettu.

c) Kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta komissio voi jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä kuultuaan, jos kuljetusmarkkinoiden kehitys sitä vaatii, muuttaa a alakohdassa tarkoitettua uuden ja vanhan tonniston välistä suhdetta.

▼B

2. Edellä 1 kohdassa asetettuja edellytyksiä sovelletaan myös aluksen pidentämisestä tai työntöaluksen moottorien uusimisesta johtuviin kapasiteetin lisäyksiin.

3. a) Edellä 1 ja 2 kohdassa asetettuja edellytyksiä; ei sovelleta aluksiin, joiden osalta omistaja osoittaa, että:

— rakentaminen oli käynnissä tämän asetuksen voimaantulopäivänä;

— tehty työ vastaa ainakin 20 prosenttia teräksen painosta tai 50 tonnia; ja

— luovutuksen ja käyttöönoton on määrä tapahtua kuuden kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta.

▼M1

Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut ehdot eivät koske myöskään aluksia, jotka olivat rakenteilla entisessä Saksan demokraattisessa tasavallassa ennen 1 päivää syyskuuta 1990, jos niiden luovutus- ja kulkuunasettamispäivä on viimeistään 31 päivä tammikuuta 1991.

▼B

b) Edellä 1 ja 2 kohdan säännökset eivät koske aluksia, jotka 2 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan eivät tämän asetuksen voimaan tullessa kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan ja jotka äskettäin avatun purjehduskelpoisen yhteyden vuoksi voivat käyttää yhteisön muita sisävesiväyliä.

▼M1

Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut ehdot koskevat myös aluksia, joista tuli osa Saksan laivastoa Saksan yhdentyessä, mutta joita ei ollut rekisteröity entisessä Saksan demokraattisessa tasavallassa 1 päivänä syyskuuta 1990.

▼B

c) Komissio voi jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä kuultuaan jättää erikoisaluksia 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle.

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua alusta ei saa laskea liikkeelle ennen kuin omistaja on täyttänyt 1 kohdassa asetetut vaatimukset. Jos tätä kieltoa rikotaan, kansalliset viranomaiset voivat toteuttaa toimenpiteitä estääkseen kyseisen aluksen osallistumisen liikenteeseen.

5. Neuvosto voi komission ehdotuksesta, johon liittyy perusteltu kertomus, tehdä päätöksen 1 kohdassa tarkoitetun ajan pidentämisestä enintään viidellä vuodella.

Neuvosto käsittelee tämän ehdotuksen perustamissopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti.

9 artikla

Asianomaiset jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä:

— helpottaakseen toimialan jättävien sisävesiliikenteenharjoittajien varhaiseläkkeen saamista tai muuhun taloudelliseen toimintaan siirtymistä;

— myöntääkseen varhaiseläkkeitä työntekijöille, jotka jättävät sisävesiliikenteen alan romutusohjelmien vuoksi, ja järjestääkseen ammatillista koulutusta tai uudelleenkoulutusta.

10 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tämän asetuksen soveltamisen edellyttämät toimenpiteet ennen 1 päivää tammikuuta 1990 ja ilmoitettava tästä komissiolle.

Näissä toimenpiteissä on erityisesti säädettävä tässä asetuksessa ja sen soveltamiseksi annetuissa kansallisissa säännöksissä yrityksille asetettujen velvoitteiden noudattamisen jatkuvasta ja tehokkaasta valvonnasta sekä aiheelliset seuraamukset rikkomisesta.

▼B

2. Koko romutusohjelman ajan jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle joka kuudes kuukausi kaikki asiaan kuuluvat tiedot tämän ohjelman toimivuudesta ja erityisesti rahaston taloudellisesta tilanteesta, alusten romutusta koskevien hakemusten määrästä ja jo romutetun tonniston määrästä.

▼M5

3. Komissio valvoo, että romutusrahastot soveltavat tätä asetusta yhdenmukaisesti, ja varmistaa rahastojen välisen yhteistoiminnan järjestämisen.

▼B

4. Kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta komissio laatii kertomuksen 1 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden vaikutuksista ja antaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

▼M1

5. Jäsenvaltioiden on toteutettava 6 artiklan 4 kohdan 4 alakohdan ja 8 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdan toisten alakohtien noudattamisen edellyttämät toimenpiteet ennen 1 päivää tammikuuta 1991 ja ilmoitettava tästä komissiolle.

▼M2

5. Komissio antaa 31 päivään joulukuuta 1996 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan tällä asetuksella säädettyjen toimenpiteiden yleistä vaikutusta, ja annetaan tarvittaessa ehdotuksia.

▼B

11 artikla

Tämä asetus tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä toukokuuta 1989 alkaen.

Tämä asetus on kaikilta osin velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.