Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B

REGOLAMENTO (CEE) N. 1101/89 DEL CONSIGLIO
del 27 aprile 1989
relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna

(GU L 116 del 28.4.1989, pag. 25)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (CEE) n. 3572/90 del Consiglio del 4 dicembre 1990	L 353	12	17.12.1990
►M2	Regolamento (CE) n. 844/94 del Consiglio del 12 aprile 1994	L 98	1	16.4.1994
►M3	Regolamento (CE) n. 2812/94 della Commissione del 18 novembre 1994	L 298	22	19.11.1994
►M4	Regolamento (CE) n. 3314/94 del Consiglio del 22 dicembre 1994	L 350	8	31.12.1994
►M5	Regolamento (CE) n. 2819/95 del Consiglio del 5 dicembre 1995	L 292	7	7.12.1995
►M6	Regolamento (CE) n. 2254/96 del Consiglio del 19 novembre 1996	L 304	1	27.11.1996
►M7	Regolamento (CE) n. 2310/96 della Commissione del 2 dicembre 1996	L 313	8	3.12.1996
►M8	Regolamento (CE) n. 742/98 della Commissione del 2 aprile 1998	L 103	3	3.4.1998

▼B

REGOLAMENTO (CEE) N. 1101/89 DEL CONSIGLIO

del 27 aprile 1989

relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Parlamento europeo ([2]),

visto il parere del Comitato economico e sociale ([3]),

considerando che le sovraccapacità strutturali di stiva che si manifestano già da qualche tempo nelle flotte operanti sulla rete delle vie navigabili intercollegate di Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi incidono in misura notevole sull'economia dei trasporti, segnatamente dei trasporti di merci per via navigabile;

considerando che per i prossimi anni le previsioni relative a tale settore non lasciano scorgere un aumento della domanda sufficiente ad assorbire le sovraccapacità; che, di fatto, la quota della navigazione interna nel mercato globale dei trasporti continua a diminuire a causa dei graduali mutamenti in corso nelle industrie di base che provvedono al proprio approvvigionamento essenzialmente per via navigabile;

considerando che soltanto un'azione di demolizione coordinata a livello comunitario consente di attuare a breve termine una riduzione sostanziale delle sovraccapacità e di risanare pertanto le strutture della navigazione interna;

considerando che le azioni di demolizione di battelli organizzate a livello nazionale da taluni Stati membri hanno registrato risultati senz'altro positivi, ma ancora insufficienti, mancando, in particolare, un coordinamento di tali azioni su scala internazionale;

considerando che per garantire un'effettiva riduzione delle eccedenze di stiva è condizione indispensabile definire un approccio comune affinché gli Stati membri adottino congiuntamente provvedimenti volti alla realizzazione di uno stesso obiettivo; che è opportuno a tal fine che negli Stati membri particolarmente interessati alla navigazione interna si istituiscano «fondi di demolizione» e che detti Stati ne assicurino l'amministrazione; che le imprese stabilite in altri Stati membri, ma che effettuano operazioni di trasporto sulle idrovie intercollegate degli Stati membri interessati devono partecipare ad uno di tali fondi;

considerando che le sovraccapacità si manifestano in generale in tutti i settori del mercato dei trasporti per via navigabile; che i provvedimenti da adottare devono quindi avere carattere generale e riguardare tutti i battelli da carico e gli spintori; che si potrebbe tuttavia prevedere un'esenzione per i battelli che, a motivo delle loro dimensioni o della loro esclusiva destinazione a mercati nazionali chiusi, non contribuiscono ad alimentare le sovraccapacità della summenzionata rete delle vie navigabili intercollegate; che occorre invece inglobare nel sistema, per la loro influenza sui mercati dei trasporti, le flotte private che effettuano trasporti per conto proprio;

considerando che la preoccupante situazione economica e sociale del settore dei battelli di portata lorda inferiore a 450 tonnellate ed in particolare la situazione finanziaria e le limitate possibilità di riconversione dei battellieri esigono misure specifiche, ad esempio, coefficienti speciali di valorizzazione del materiale fluviale o misure di risanamento

([1]) GU n. C 297 del 22.11.1988, pag. 13.
GU n. C 31 del 7. 2. 1989, pag. 14.
([2]) GU n. C 326 del 19. 12. 1988, pag. 54.
([3]) GU n. C 318 del 12. 12. 1988, pag. 58.

▼B

specifiche per le reti più colpite; che in quest'ultimo caso è necessario permettere agli Stati membri di escludere questi battelli dal campo d'applicazione del regolamento purché siano fatti rientrare in un piano di risanamento nazionale che non crei distorsioni di concorrenza e sia conforme alle disposizioni del trattato in materia di aiuti;

considerando che a causa delle differenze fondamentali tra i mercati dei trasporti di carichi secchi e dei trasporti di carichi liquidi è auspicabile istituire, all'interno dello stesso fondo, una contabilità distinta per i battelli adibiti al trasporto di carichi secchi e le navi cisterna;

considerando che, nel quadro di una politica economica rispondente al trattato, il risanamento strutturale di un determinato settore economico spetta in primo luogo agli operatori del settore medesimo; che spetta pertanto alle imprese operanti nel settore della navigazione interna sostenere i costi del sistema che verrà instaurato; che, per garantire l'avvio del sistema e per renderlo immediatamente operativo, è tuttavia necessario prevedere un prefinanziamento da parte degli Stati membri interessati sotto forma di prestiti rimborsabili; che a motivo della difficile situazione economica di dette imprese è opportuno che tali prestiti siano concessi senza interessi;

considerando che secondo l'articolo 74 del trattato gli Stati membri perseguono gli obiettivi di quest'ultimo, per quanto riguarda i trasporti, nel quadro di una politica comune; che risulta dall'articolo 77 che questa politica può richiedere aiuti, specialmente nel caso in cui questi rispondano alle necessità del coordinamento dei trasporti; che l'azione della Comunità in questo settore, compresi gli aiuti, deve tuttavia tener conto dei diversi obiettivi generali dell'articolo 3 del trattato ed in particolare di quello enunciato all'articolo 3, lettera f) in materia di concorrenza; che, così come per gli aiuti sottoposti alle regole degli articoli 92 e seguenti del trattato, conviene accertarsi che le misure previste dal presente regolamento e la loro applicazione non falsino o non minaccino di falsare la concorrenza, segnatamente favorendo certe imprese, in misura contraria all'interesse comune; che per assicurare così la parità delle condizioni di concorrenza alle imprese interessate, i contributi da versare ai fondi di demolizione e i premi di demolizione devono essere calcolati secondo aliquote uniformi; che occorre altresì che le azioni di demolizione siano avviate contemporaneamente e condotte per la stessa durata e alle medesime condizioni in tutti gli Stati membri interessati;

considerando che occorre evitare che gli effetti dell'azione coordinata di demolizione siano annullati dalla concomitante entrata in servizio di materiale fluviale supplementare; che risulta necessario prevedere temporaneamente misure volte a frenare tali investimenti, evitando tuttavia che le stesse possano determinare un blocco completo dell'accesso al mercato dei trasporti per via navigabile o indurre all'introduzione di un contingentamento delle flotte nazionali;

considerando che, nel quadro del sistema previsto, è auspicabile prevedere misure sociali a favore delle persone che desiderano lasciare il settore dei trasporti per via navigabile oppure inserirsi in un altro ramo di attività;

considerando che, dato il carattere comunitario del sistema, le decisioni da prendere per il suo funzionamento devono essere adottate a livello della Comunità, previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni professionali dei trasporti per via navigabile; che la competenza per adottare le suddette decisioni e a sorvegliarne l'applicazione ed il mantenimento delle condizioni di concorrenza cui mira il presente regolamento deve essere conferita alla Commissione;

considerando che, per prevenire distorsioni di concorrenza sui mercati in questione e per migliorare l'efficacia del sistema previsto, è auspicabile che la Svizzera adotti misure analoghe per la propria flotta che opera sulla rete di vie navigabili intercollegate degli Stati membri interessati; che la Svizzera si è mostrata disposta ad adottare tali misure,

▼B

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. I battelli della navigazione interna adibiti al trasporto di merci tra due o più punti sulle vie navigabili degli Stati membri sono soggetti a misure di risanamento strutturale nel settore della navigazione interna alle condizioni stabilite dal presente regolamento.

2. Le misure di cui al paragrafo 1 comprendono:

— la riduzione delle sovraccapacità strutturali mediante azioni di demolizione coordinate a livello comunitario;

— misure accompagnatorie volte ad evitare l'aggravarsi delle sovraccapacità esistenti o l'insorgere di nuove sovraccapacità.

Articolo 2

1. Il presente regolamento si applica ai battelli da carico ed agli spintori che effettuano trasporti per conto terzi o trasporti per conto proprio, immatricolati in uno Stato membro oppure, se non immatricolati, gestiti da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

Ai fini del presente regolamento, per «impresa» si intende qualsiasi persona fisica o giuridica che esercita un'attività economica artigianale o industriale.

2. Non sono soggetti al presente regolamento:

a) i battelli che navigano esclusivamente su idrovie nazionali non collegate alle altre vie navigabili della Comunità;

b) i battelli che per le loro dimensioni non possono uscire dalle idrovie nazionali in cui operano e non possono accedere alle altre vie navigabili della Comunità, purché non possano fare concorrenza ai battelli cui si applica il presente regolamento;

c) — gli spintori la cui potenza di propulsione non superi i 300 kW;
— le unità di navigazione fluvio-marittime e le chiatte di nave, a condizione che effettuino esclusivamente trasporti internazionali o nazionali nel corso di viaggi che comportano un percorso marittimo;
— i traghetti;
— i battelli adibiti ad un servizio pubblico di carattere non commerciale.

3. Ciascuno Stato membro può escludere dal campo di applicazione del presente regolamento i propri battelli di portata lorda inferiore a 450 tonnellate, qualora la situazione economica e sociale del settore di questi battelli lo esiga.

Se fa uso di tale facoltà, lo Stato membro interessato notifica alla Commissione, entro sei mesi dall'adozione del presente regolamento, un piano di risanamento nazionale ai sensi del regime degli aiuti. Se la Commissione ritiene che il piano di risanamento è incompatibile con il mercato comune, a detti battelli si applica il paragrafo 1.

Articolo 3

1. Ciascuno degli Stati membri le cui vie navigabili sono collegate con quelle di un altro Stato membro e la cui flotta dispone di un tonnellaggio superiore a 100 000 tonnellate, in appresso denominati «Stati membri interessati», istituisce, nel quadro della propria legislazione nazionale e con propri strumenti amministrativi, un fondo di demolizione, in appresso denominato «fondo».

2. La gestione del fondo è affidata alle autorità competenti dello Stato membro interessato. Quest'ultimo associa alla gestione del fondo le organizzazioni rappresentative nazionali della navigazione interna.

3. Ciascun fondo deve prevedere due contabilità distinte, una per i battelli da carico secco e gli spintori, l'altra per le navi cisterna.

▼M5

4. Ciascun fondo è alimentato:

— dai contributi di cui all'articolo 4;

— dai contributi speciali di cui all'articolo 8;

— dai mezzi finanziari che potrebbero essere messi a disposizione dagli Stati membri interessati nel quadro di un'azione di demolizione organizzata a livello comunitario, in base a modalità armonizzate da stabilirsi;

— dai contributi comunitari di cui all'articolo 4 bis.

▼B

Articolo 4

1. Per ciascun natante soggetto al presente regolamento il proprietario versa a uno dei fondi istituiti in virtù dell'articolo 3 un contributo stabilito in conformità dell'articolo 6.

2. Per i battelli immatricolati in uno degli Stati membri interessati, il contributo è versato al fondo dello Stato membro di immatricolazione del battello. Per i battelli non immatricolati, gestiti da un'impresa stabilita in uno degli Stati membri interessati, il contributo è versato al fondo dello Stato membro di stabilimento dell'impresa.

3. Per i battelli immatricolati in un altro Stato membro e per i battelli non immatricolati gestiti da un'impresa stabilita in un altro Stato membro, il contributo è versato, a scelta del proprietario del battello, ad uno dei fondi istituiti negli Stati membri interessati.

Tale scelta è effettuata una volta per tutte e vale per tutti i battelli appartenenti al medesimo proprietario oppure gestiti dalla medesima impresa.

▼M5

Articolo 4 bis

1. Per l'anno 1995 ►M6 e l'anno 1996 ◄ i fondi di cui all'articolo 3 possono essere alimentati da contributi finanziari della Comunità.

2. Per l'anno 1995 ►M6 e l'anno 1996 ◄, gli importi iscritti nel bilancio generale delle Comunità europee sono ripartiti dalla Commissione in funzione degli obiettivi da conseguire e in base ai diversi tipi e categorie di navi e sono attribuiti ai fondi in base alle richieste di premi di demolizione validamente iscritte nella lista di attesa comune.

▼M6

3. Gli Stati membri interessati mettono congiuntamente a disposizione dei loro fondi importi sufficienti per realizzare, con il contributo della Comunità unicamente per il 1996, gli obiettivi di risanamento strutturale fissati per il 1996, 1997 e 1998. La quota parte di ciascuno Stato membro interessato è calcolato proporzionalmente alla capacità della sua flotta attiva rispetto a quella della flotta totale degli altri Stati membri. Tali importi sono determinati dalla Commissione in cooperazione con le autorità dei vari fondi di demolizione.

4. Durante l'azione di demolizione dal 1996 al 1998, all'inizio di ciascun anno la Commissione determina, nell'ambito del presente regolamento, le modalità dell'azione di demolizione per l'anno in corso, in funzione sia delle disponibilità finanziarie, sia dell'andamento del mercato, sia infine delle misure di liberalizzazione attuate.

▼B

Articolo 5

1. Il proprietario di uno dei battelli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, qualora proceda alla demolizione del battello, ottiene dal fondo da cui dipende, nei limiti dei mezzi finanziari disponibili, un premio di demolizione alle condizioni previste all'articolo 6. Tale premio è concesso solo per un battello per il quale il proprietario possa provare l'appartenenza alla flotta attiva.

▼B

La demolizione è la rottamazione integrale dello scafo del battello.

▼M2

Fanno parte della flotta attiva i battelli in buone condizioni di funzionamento per i quali sia stato versato almeno tre volte il contributo annuo di cui all'articolo 4, paragrafo 1 e:

▼B

— muniti:
  — di certificato di navigabilità rilasciato dall'autorità nazionale competente o d'accordo con essa, oppure
  — di autorizzazione a compiere trasporti nazionali rilasciata dall'autorità di uno degli Stati membri interessati,

  che abbiano compiuto almeno un viaggio nell'anno precedente la presentazione della domanda di premio di demolizione;
— o che abbiano compiuto almeno dieci viaggi nell'anno precedente la presentazione della domanda di premio di demolizione.

▼M4

La condizione di pagamento indicata nella parte introduttiva del terzo comma non è applicabile, per un periodo di tre anni a decorrere dall'adesione di un nuovo Stato membro, per i battelli che fanno parte della flotta attiva di questo Stato che, alla data del 28 aprile 1994, erano immatricolati e utilizzati da un'impresa ivi stabilita. Il contributo di cui all'articolo 4, paragrafo 1 deve tuttavia essere stato versato per questi battelli a decorrere dall'adesione.

▼B

Non è accordato alcun premio per i battelli che, in seguito ad una avaria o ad altri danni, non sono più riparabili e vengono demoliti.

2. Una solidarietà finanziaria è stabilita tra i fondi per quanto riguarda le contabilità distinte di cui all'articolo 3, paragrafo 3. ►M5 Essa interviene per tutte le spese e tutte le risorse dei fondi di cui all'articolo 3, paragrafo 4, per garantire, nell'azione di demolizione, la parità di trattamento per tutti i trasportatori soggetti al presente regolamento, indipendentemente dal fondo da cui la nave dipende. ◄

Articolo 6

1. La Commissione stabilisce, separatamente per i battelli da carico secco e per le navi cisterna, nonché per gli spintori:
— l'aliquota dei contributi annuali che devono essere versati al fondo per ciascun natante,
— l'aliquota dei premi di demolizione,
— il periodo dell'azione di demolizione durante il quale sono corrisposti i premi di demolizione e le condizioni alle quali gli stessi possono essere ottenuti,
— i coefficienti di valorizzazione per i diversi tipi e le diverse categorie di materiale fluviale. Tali coefficienti terranno conto della situazione socio-economica speciale del settore dei battelli di portata lorda inferiore a 450 tonnellate.

2. I contributi ed i premi di demolizione sono espressi in ecu; le loro aliquote sono identiche per tutti i fondi.

3. I contributi e i premi sono calcolati in funzione del tonnellaggio di portata lorda per i battelli da carico, ovvero della potenza di propulsione per gli spintori.

4. Le aliquote dei contributi sono stabilite ad un livello che consenta ai fondi di disporre dei mezzi finanziari sufficienti per contribuire efficacemente alla riduzione degli squilibri strutturali tra l'offerta e la domanda nel settore della navigazione interna, tenuto conto della sua difficile situazione economica.

I contributi sono annuali e devono essere versati all'inizio dell'anno dietro rilascio di un attestato che comprova il pagamento. Il pagamento non può superare un periodo di dieci anni.

▼B

A decorrere dal 1. marzo dell'anno considerato tale attestato deve essere tenuto a bordo del battello, oppure a bordo dello spintore quando si tratta di materiale fluviale senza equipaggio. Per il primo anno di funzionamento del regime, la Commissione fissa la data a partire dalla quale l'attestato deve essere tenuto a bordo.

▼M1

Nel caso dei battelli tedeschi già registrati nell'ex Repubblica democratica tedesca alla data dell'unificazione, il pagamento della quota sarà obbligatorio a decorrere dal 1. gennaio 1991.

▼B

5. Il periodo di demolizione durante il quale possono essere concessi i premi, nonché le condizioni per la loro attribuzione, sono stabiliti dalla Commissione in funzione degli obiettivi da raggiungere, secondo i diversi tipi o categorie di natanti e tenendo conto delle disponibilità finanziarie dei fondi.

6. La Commissione stabilisce le modalità della solidarietà finanziaria prevista all'articolo 5, paragrafo 2.

7. Dopo aver consultato gli Stati membri e le organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna a livello comunitario, la Commissione stabilisce una data limite per il conseguimento di una riduzione sostanziale delle sovraccapacità e adotta le decisioni di cui ai paragrafi da 1 a 6.

Nelle sue decisioni, la Commissione tiene conto anche dei risultati dell'osservazione dei mercati dei trasporti nella Comunità e della loro prevedibile evoluzione, nonché della necessità di evitare che la concorrenza sia falsata in misura contraria all'interesse comune.

▼M1

8. Qualora, entro un termine di sei mesi dall'unificazione tedesca, il governo tedesco desideri che venga organizzata un'azione di demolizione anche per i battelli della sua flotta registrati, prima dell'unificazione, nell'ex Repubblica democratica tedesca, esso comunica la propria richiesta alla Commissione che determina le modalità dell'azione di demolizione secondo le disposizioni di cui al paragrafo 7 del presente articolo e secondo principi uguali a quelli stabiliti nel regolamento (CEE) n. 1102/89 della Commissione [1].

▼B

Articolo 7

1. Fatte salve le disposizioni del trattato e le misure di esecuzione adottate nel settore degli aiuti, gli Stati membri interessati prefinanziano, sotto forma di prestiti, il fondo istituito sul proprio territorio, onde consentire l'avvio immediato di un'azione di demolizione coordinata. Gli importi in tal modo concessi devono essere rimborsati senza interesse dal fondo, secondo un programma preliminarmente stabilito.

I fondi possono essere prefinanziati anche mediante prestiti garantiti dallo Stato, contratti sul mercato dei capitali, a condizione che gli interessi del prestito siano a carico dello Stato interessato.

2. Gli obblighi a carico di un fondo nazionale esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento sono ripresi dal fondo dello Stato membro interessato.

I proprietari dei battelli non soggetti al presente regolamento e che hanno diritti derivanti da azioni nazionali di demolizione esistenti possono far valere tali diritti nei confronti dei fondi di cui all'articolo 3, paragrafo 1 per un periodo di sei mesi a decorrere dalla fine del periodo di demolizione di cui all'articolo 6, paragrafo 5.

[1] GU n. L 116 del 28. 4. 1989, pag. 30.

▼B

Articolo 8

1. a) Per un periodo di ►M2 dieci anni ◄ dall'entrata in vigore del presente regolamento, la messa in servizio, sulle vie navigabili di cui all'articolo 3, di battelli soggetti al presente regolamento che siano di recente costruzione o che siano importati da un paese terzo o che escano dalle idrovie nazionali di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a) e b), è subordinata alla condizione che:

▼M3

— il proprietario del battello da mettere in servizio proceda alla demolizione, senza riscuotere il relativo premio, di un tonnellaggio di stiva equivalente ad una volta e mezza quello del battello in questione, oppure

— qualora egli non proceda a demolizione, versi al fondo da cui dipende il suo nuovo battello, oppure al fondo che egli ha scelto in conformità dell'articolo 4, un contributo speciale di importo pari a quello del premio di demolizione stabilito per un tonnellaggio pari ad una volta e mezza quello del nuovo battello, oppure

— qualora egli provveda alla demolizione di un tonnellaggio inferiore ad una volta e mezza quello del nuovo battello da mettere in servizio, versi al fondo considerato un contributo speciale d'importo equivalente a quello del premio di demolizione corrispondente, in quel momento, alla differenza tra una volta e mezza il tonnellaggio del nuovo battello e il tonnellaggio della stiva demolita,

▼M8

— in deroga al primo comma, qualora si tratti di battelli a carico secco di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1102/89, le parole «una volta e mezzo» sono sostituite da «una volta e venticinque» a decorrere dal 1º aprile 1998.

▼M7

Nel caso degli spintori, la nozione di «tonnellaggio» è sostituita da quella di «potenza di propulsione». In deroga al primo comma, per questo tipo di battelli il rapporto tra la potenza di propulsione di uno spintore recentemente messo in servizio e quella del vecchio spintore demolito è pari a 1:1.

▼B

I battelli di paesi terzi che, in applicazione di uno strumento internazionale, abbiano adottato misure analoghe a quelle previste dal presente regolamento, sono assimilati ai battelli degli Stati membri.

b) Per i battelli di cui alla lettera a), messi in servizio, sulle vie navigabili di cui all'articolo 3, tra l'entrata in vigore del presente regolamento e l'istituzione del fondo nazionale corrispondente, il contributo speciale che il proprietario deve pagare in conformità della lettera a) è versato su un conto speciale che sarà indicato dalle autorità nazionali dello Stato membro interessato. Il contributo sarà trasferito al fondo non appena questo sarà stato istituito.

c) Dopo tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione, se lo richiede l'evoluzione del mercato dei trasporti e previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario, può adattare il rapporto tra il nuovo e il vecchio tonnellaggio, di cui alla lettera a).

2. Le condizioni di cui al paragrafo 1 si applicano anche agli aumenti di capacità derivanti dall'allungamento dei battelli e dalla sostituzione dei motori degli spintori.

3. a) Non sono soggetti alle condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 i battelli per i quali il proprietario possa dimostrare:

— che erano già in costruzione al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento,

— che i lavori realizzati rappresentino almeno il 20 % del peso acciaio necessario o almeno 50 tonnellate,

▼B

— e che la consegna e l'entrata in servizio avranno luogo entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

▼M1

Le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 non sono più applicabili ai battelli in fase di costruzione nell'ex Repubblica democratica tedesca anteriormente al 1. settembre 1990, a condizione che la data di consegna e di entrata in servizio non sia posteriore al 31 gennaio 1991.

▼B

b) Non sono soggetti alle condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 i battelli che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, non erano soggetti al presente regolamento a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a) e che, grazie ad una via navigabile di collegamento recentemente aperta, possono percorrere altre vie navigabili della Comunità.

▼M1

Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 sono applicabili ai battelli che sono stati integrati nella flotta tedesca a seguito dell'unificazione tedesca ma che non erano registrati nell'ex Repubblica democratica tedesca alla data del 1. settembre 1990.

▼B

c) Dopo aver consultato gli Stati membri e le organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna a livello comunitario, la Commissione può escludere taluni battelli specializzati dal campo di applicazione del paragrafo 1.

4. La messa in servizio di un battello di cui ai paragrafi 1 e 2 è vietata finché il proprietario non abbia soddisfatte le condizioni previste al paragrafo 1. In caso di infrazione a questo divieto, le autorità nazionali possono prendere misure al fine di impedire che il battello in questione partecipi al traffico.

5. In base ad una proposta della Commissione, corredata di una relazione motivata, il Consiglio può decidere di prorogare di cinque anni al massimo il periodo di cui al paragrafo 1.

Il Consiglio delibera su tale proposta alle condizioni stabilite dal trattato.

Articolo 9

Gli Stati membri interessati possono adottare le opportune misure per:

— facilitare ai trasportatori per via navigabile che si ritirano dalla professione il conseguimento del prepensionamento oppure la riqualificazione professionale in un altro ramo di attività economica;

— accordare ai lavoratori che lasciano il settore della navigazione interna in seguito ad un'azione di demolizione, il prepensionamento ed organizzare corsi di formazione professionale o di riqualificazione.

Articolo 10

1. Anteriormente al 1. gennaio 1990 gli Stati membri adottano le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento e le comunicano alla Commissione.

Tali misure devono prevedere segnatamente un controllo permanente ed efficace dell'osservanza degli obblighi spettanti alle imprese in virtù del presente regolamento e delle relative disposizioni nazionali d'esecuzione, nonché sanzioni appropriate in caso di infrazione.

2. Per tutta la durata dell'azione di demolizione, gli Stati membri trasmettono semestralmente alla Commissione tutte le informazioni utili riguardanti lo svolgimento dell'azione in corso e, in particolare, la situazione finanziaria del fondo, il numero di domande di demolizione presentate e il tonnellaggio effettivamente demolito.

▼M5

3. La Commissione controlla che i fondi di demolizione applichino le disposizioni del presente regolamento in maniera uniforme e garantisce il coordinamento tra i fondi.

▼B

4. Due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione redige una relazione in cui valuta l'effetto delle misure di cui al paragrafo 1 e ne riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio.

▼M1

5. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per conformarsi all'articolo 6, paragrafo 4, quarto comma ed all'articolo 8, paragrafo 3, lettera a), secondo comma e lettera b), secondo comma anteriormente al 1. gennaio 1991. Essi ne informano la Commissione.

▼M2

5. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, prima del 31 dicembre 1996, formulando se necessario delle proposte, una relazione per valutare l'effetto complessivo delle misure previste dal presente regolamento.

▼B

Articolo 11

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso è applicabile a decorrere dal 1. maggio 1989.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.