Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B**

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 1101/89
av den 27 april 1989
om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten

(EGT L 116, 28.4.1989, s. 25)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Rådets förordning (EEG) nr 3572/90 av den 4 december 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Rådets förordning (EG) nr 844/94 av den 12 april 1994	L 98	1	16.4.1994
►**M3**	Kommissionens förordning (EG) nr 2812/94 av den 18 november 1994	L 298	22	19.11.1994
►**M4**	Rådets förordning (EG) nr 3314/94 av den 22 december 1994	L 350	8	31.12.1994
►**M5**	Rådets förordning (EG) nr 2819/95 av den 5 december 1995	L 292	7	7.12.1995
►**M6**	Rådets förordning (EG) nr 2254/96 av den 19 november 1996	L 304	1	27.11.1996
►**M7**	Kommissionens förordning (EG) nr 2310/96 av den 2 december 1996	L 313	8	3.12.1996
►**M8**	Kommissionens förordning (EG) nr 742/98 av den 2 april 1998	L 103	3	3.4.1998

▼B

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 1101/89
av den 27 april 1989
om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ([2]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([3]), och

med beaktande av följande:

Den strukturella överkapaciteten, som sedan en tid tillbaka är uppenbar inom de flottor som trafikerar de inbördes förbundna systemen av inre vattenvägar i Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna, påverkar i dessa länder märkbart transportekonomin, särskilt då det gäller godstransporter på inre vattenvägar.

Prognoserna visar inga tecken på att efterfrågan inom denna sektor skulle öka tillräckligt för att kunna suga upp överkapaciteten de närmaste åren. Den andel av den totala transportmarknaden som utgörs av transport på inre vattenvägar fortsätter att minska till följd av gradvisa förändringar inom de basindustrier som främst får sin tillförsel via inre vattenvägar.

En nedskrotningsplan, samordnad på gemenskapsnivå, är den enda möjligheten att inom en nära framtid få till stånd en väsentlig minskning av överkapaciteten och därmed en för bättring av inlandssjöfartens struktur.

De nationella fartygsskrotningsplaner som organiserats av vissa medlemsstater har givit gynnsamma men otillräckliga resultat, särskilt på grund av bristande internationell samordning av dessa planer.

Ett gemensamt tillvägagångssätt som låter medlemsstaterna vidta gemensamma åtgärder för att nå samma mål är ett oundgängligt villkor för att effektivt kunna minska överkapaciteten. Skrotningsfonder bör därför inrättas i de medlemsstater som särskilt berörs av inlandssjöfart och dessa medlemsstater bör förvalta fonderna. Företag som är etablerade i andra medlemsstater men utför transporter på de inbördes förbundna inre vattenvägarna i de berörda medlemsstaterna skall bidra till någon av dessa fonder.

Överkapacitet påverkar i allmänhet alla sektorer av transportmarknaden på inre vattenvägar. De åtgärder som skall vidtas skall därför vara allmänt tillämpliga och omfatta alla lastfartyg och skjutbogserare. Emellertid kan undantag göras för fartyg som inte på något sätt bidrar till överkapaciteten på dessa system av inre vattenvägar, antingen på grund av sin storlek eller på grund av att de endast är verksamma på slutna nationella marknader. Flottor som utför transport för ägarnas räkning skall däremot omfattas av systemet på grund av deras betydelse för transportmarknaderna.

Med anledning av den oroande ekonomiska och sociala situationen för den sektor som omfattar fartyg med en dödvikt om mindre än 450 ton, särskilt fartygsägarnas ekonomiska situation och begränsade möjligheter till byte av verksamhetsområde, behövs speciella åtgärder, t.ex. särskilda anpassningskoefficienter för fartyg avsedda för inlandssjöfart eller speciella förbättringsåtgärder för de hårdast drabbade systemen. I

([1]) EGT nr C 297, 22.11.1988, s. 13 och EGT nr 31, 7.2.1989, s. 14.
([2]) EGT nr C 326, 19.12.1988, s. 54.
([3]) EGT nr C 318, 12.12.1988, s. 58.

▼B

det senare fallet skall medlemsstaterna ges möjlighet att utesluta dessa fartyg från förordningens räckvidd, under förutsättning att de omfattas av en nationell förbättringsplan som inte ger upphov till snedvridning av konkurrensen och som är förenlig med fördragets föreskrifter om stödåtgärder.

Med hänsyn till de grundläggande skillnaderna mellan torrlastmarknaden och tankmarknaden är det välbetänkt att räkenskaperna i varje fond förs separat för torrlastfartyg och tankfartyg.

Med en ekonomisk politik som är förenlig med fördraget ligger ansvaret för strukturella förbättringar inom en given sektor av ekonomin främst hos aktörerna inom denna sektor. Därför skall kostnaderna för det system som införs bäras av de företag som utför transporter på inre vattenvägar. För att få igång ett system som fungerar fullt ut från början bör åtgärder vidtas för att berörda medlemsstater skall kunna betala ut förskott i form av återbetalningspliktiga lån. På grund av dessa företags svåra ekonomiska situation bör lånen vara räntefria.

I enlighet med artikel 74 i fördraget skall fördragets syften då det gäller transport fullföljas inom ramen för en gemensam politik. Artikel 77 klargör att denna politik får innefatta stödåtgärder, särskilt om de påkallas av samordningsbehovet inom transportväsendet. Gemenskapens agerande på detta område, inklusive stödåtgärder, skall emellertid ta hänsyn till de olika allmänna målen i artikel 3 i fördraget och särskilt i artikel 3 f beträffande konkurrens. I likhet med vad som gäller för varje form av stöd enligt reglerna i artikel 92 och följande i fördraget är det önskvärt att säkerställa att de åtgärder som föreskrivs i denna förordning och tillämpningen av dem inte snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, särskilt genom att gynna vissa företag i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset. För att konkurrensvillkoren för de berörda företagen skall vara likartade bör de bidrag som skall betalas till skrotningsfonderna och skrotningspremierna bestämmas enligt enhetliga tariffer. Skrotningsprogrammet bör också inledas samtidigt, pågå lika länge och omfattas av samma villkor i alla berörda medlemsstater.

Det bör förhindras att vinsterna av den samordnade skrotningsplanen utplånas genom att ytterligare kapacitet samtidigt tas i bruk. Tillfälliga åtgärder skall vidtas för att bromsa investeringarna utan att emellertid helt stoppa tillträdet till marknaden för transport på inre vattenvägar eller införa kvotering av medlemsstaternas flottor.

Som en del av det föreslagna systemet bör sociala åtgärder vidtas för att hjälpa sådan arbetskraft som vill lämna inlandssjöfarten eller omskola sig för arbete inom något annat område.

Eftersom systemet är ett gemenskapssystem skall beslut som rör dess drift fattas på gemenskapsnivå, efter samråd med medlemsstaterna och de organisationer som företräder inlandssjöfarten. Kommissionen skall få de befogenheter som behövs för att fatta sådana beslut samt säkerställa att de genomförs och för att upprätthålla de konkurrensvillkor som fastställs i denna förordning.

För att förhindra snedvridning av konkurrensen på marknaderna i fråga och för att göra det föreslagna systemet mer effektivt är det önskvärt att Schweiz beslutar om liknande åtgärder för de av landets fartyg som trafikerar de inbördes förbundna vattenvägarna i de berörda medlemsstaterna. Det har visat sig att man från schweizisk sida är villig att besluta om sådana åtgärder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Fartyg som är avsedda för inlandssjöfart och som används för transport av gods mellan två eller flera punkter på inre vattenvägar i medlemsstaterna skall omfattas av åtgärder för strukturell förbättring av inlandssjöfarten enligt de villkor som fastställs i denna förordning.

▼B

2. De åtgärder som avses i punkt 1 skall omfatta

— minskning av strukturell överkapacitet genom skrotningsplaner som är samordnade på gemenskapsnivå,

— stödåtgärder för att undvika att den befintliga överkapaciteten förvärras eller att ytterligare överkapacitet uppstår.

Artikel 2

1. Denna förordning skall gälla lastfartyg och skjutbogserare som utför transporttjänster för egen räkning eller mot hyra eller vederlag och som är inregistrerade i en medlemsstat eller, om de inte är inregistrerade, drivs av ett företag som är etablerat i en medlemsstat.

I denna förordning avses med ”företag” varje fysisk eller juridisk person som utövar ekonomisk verksamhet i icke-industriell eller industriell omfattning.

2. Denna förordning skall inte gälla för följande fartyg:

a) Fartyg som enbart trafikerar inrikes vattenvägar utan förbindelse med andra vattenvägar i gemenskapen.

b) Fartyg som på grund av sin storlek inte kan lämna de inrikes vattenvägar som de trafikerar och som inte kan komma in på övriga vattenvägar i gemenskapen (”fångna skepp”), förutsatt att sådana fartyg inte kan tänkas konkurrera med fartyg som omfattas av denna förordning.

c) — skjutbogserare med en maskinstyrka på högst 300 kW,

— havsgående fartyg avsedda även för inre vattenvägar och skeppsburna pråmar, vilka enbart används för internationella eller nationella transporter under resor som delvis äger rum till havs,

— färjor,

— fartyg som utför icke-vinstgivande allmännyttig trafik.

3. Varje medlemsstat får undanta sina fartyg på mindre än 450 ton dödvikt från denna förordnings räckvidd om den ekonomiska och sociala situationen för dessa fartyg kräver det.

I sådana fall skall medlemsstaterna inom sex månader efter det att denna förordning antagits till kommissionen överlämna en nationell förbättringsplan enligt stödplanen. Om kommissionen finner att förbättringsplanen är oförenlig med den gemensamma marknaden skall punkt 1 gälla för fartygen ifråga.

Artikel 3

1. Sådana medlemsstater som har inre vattenvägar som är förbundna med vattenvägarna i en annan medlemsstat och som har en flotta på mer än 100 000 ton, i det följande kallade *berörda medlemsstater*, skall i enlighet med nationell lagstiftning och med egna förvaltningsresurser upprätta en skrotningsfond som i det följande kallas *fonden*.

2. De behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten skall förvalta fonden. Varje medlemsstat skall göra de inhemska organisationer som företräder fraktförarna på de inre vattenvägarna delaktiga i denna förvaltning.

3. Varje fond skall bestå av två separata konton, det ena för torrlastfartyg och skjutbogserare och det andra för tankfartyg.

▼M5

4. Varje fond skall finasieras genom

— det bidrag som avses i artikel 4

— de särskilda bidrag som avses i artikel 8,

— de ekonomiska resurser som de berörda medlemsstaterna skulle kunna ställa till förfogande som del i en skrotningsplan som organiseras på gemenskapsnivå genom harmoniserade förfaranden som skall fastställas,

▼M5

— de gemenskapsbidrag som avses i artikel 4a.

▼B

Artikel 4

1. För varje fartyg som omfattas av denna förordning skall ägaren betala ett bidrag som fastställts i enlighet med artikel 6 till någon av de fonder som upprättats enligt artikel 3.

2. För fartyg som är registrerade i någon av de berörda medlemsstaterna skall bidraget betalas in till fonden i den medlemsstat där fartyget är registrerat. För icke-registrerade fartyg som drivs av ett företag som är etablerat i någon av dessa stater skall bidraget betalas in till fonden i den medlemsstat där företaget är etablerat.

3. Bidraget för fartyg som är registrerade i en annan medlemsstat eller för icke-registrerade fartyg, som drivs av ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat, skall betalas till någon av de fonder som upprättats i de berörda medlemsstaterna, enligt fartygsägarens val.

Valet får endast göras en gång och skall gälla alla fartyg som tillhör samma ägare eller som drivs av samma företag.

▼M5

Artikel 4a

1. För år 1995 ►M6 och år 1996 ◄ får de fonder som avses i artikel 3 finasieras genom bidrag från gemenskapen.

2. För år 1995 ►M6 och år 1996 ◄ skall kommissionen, i linje med de mål som skall uppnås och enligt de olika fartygsslagen och -kategorierna, fördela de anslag som har införts i gemenskapens allmänna budget mellan fonderna på grundval av de ansökningar om skrotningspremier som i vederbörlig ordning har införts på den gemensamma väntelistan.

▼M6

3. De berörda medlemsstaterna skall gemensamt till sina fonders förfogande ställa belopp som, tillsammans med gemenskapens bidrag som utgår endast under 1996, är tillräckliga för att uppnå de mål som fastställts för strukturella förbättringar under åren 1996, 1997 och 1998. Varje berörd medlemsstats andel skall beräknas proportionellt utifrån storleken på dess aktiva flotta i förhållande till medlemsstaternas totala flotta. Dessa belopp skall fastställas av kommissionen i samarbete med de olika skrotningsfondernas myndigheter.

4. Under 1996, 1997 och 1998 års skrotningsprogram skall kommissionen inom ramen för denna förordning vid början av varje år fastställa villkoren för det löpande årets skrotningsprogram, med hänsyn tagen både till den tillgängliga finansieringen, utvecklingen av marknaden och vidtagna liberaliseringsåtgärder.

▼B

Artikel 5

1. Varje ägare som skrotar ett sådant fartyg som avses i artikel 2.1 skall få en skrotningspremie från den fond fartyget tillhör, i den mån ekonomiska resurser är tillgängliga, enligt de villkor som anges i artikel 6. Denna premie får bara erbjudas för fartyg som av ägaren visas ingå i hans aktiva flotta.

Skrotning innebär att fartygets skrov förstörs i sin helhet.

▼M2

Den aktiva flottan skall omfatta fartyg i väl fungerande skick för vilka det årliga bidraget enligt artikel 4.1 har betalats minst tre gånger och som har

▼B

— ett sjövärdighetscertifikat, utfärdat av behörig nationell myndighet eller med dennas tillstånd, eller

— ett tillstånd att utföra inrikes transporter, utfärdat av en myndighet i någon av de berörda medlemsstaterna,

▼B

och som har gjort åtminstone en resa under det år som föregår ansökan om skrotningspremie,

— eller som har gjort minst 10 resor under det år som föregår ansökan om skrotningspremie.

▼M4

De betalningsvillkor som anges i inledningen till artikel 5.1 tredje strecksatsen skall, under en period av tre år efter en ny medlemsstats anslutning, inte gälla de fartyg som tillhör denna stats aktiva flotta, vilka den 28 april 1994 var registrerade och nyttjades av ett där etablerat företag. Det bidrag som anges i artikel 4.1 skall dock betalas för dessa fartyg från och med anslutningen.

▼B

Premie skall inte ges för fartyg som, till följd av haveri eller annan skada, inte kan repareras och därför skrotas.

2. Det skall finnas ett ömsesidigt ekonomiskt stöd mellan fonderna då det gäller de separata konton som omnämns i artikel 3.3. ►M5 Dettta skall beaktas i samband med fondernas samtliga utgifter och resurser som avses i artikel 3.4 så att alla rederier garanteras lika behandling i samband med de skrotningsåtgärder som omfattas av denna förordning, oavsett till vilken fond fartyget hör. ◄

Artikel 6

1. Då det gäller torrlastfartyg, tankfartyg och skjutbogserare skall kommissionen separat fastställa

— tariffen för de årliga bidragen till fonden för varje fartyg,

— tariffen för skrotningspremierna,

— den tid som skrotningsplanerna omfattar och under vilken skrotningspremier betalas ut samt de villkor enligt vilka premierna kan erhållas,

— anpassningskoefficienter för varje typ och kategori av fartyg avsedda för inlandssjöfart. Dessa koefficienter skall ta hänsyn till den särskilda sociala och ekonomiska situationen i fråga om fartyg med en dödvikt som understiger 450 ton.

2. Bidragen och skrotningspremierna skall anges i ecu. Samma tariffer skall gälla för varje fond.

3. Bidrag och premier skall beräknas antingen efter dödvikt, för lastfartyg, eller efter fartygets maskinstyrka, för skjutbogserare.

4. Tariffer för bidrag skall fastställas på en nivå som ger fonderna tillräckliga ekonomiska resurser för att effektivt kunna medverka till att minska den strukturella obalans mellan utbud och efterfrågan som råder inom inlandssjöfarten, med hänsyn till sektorns svåra ekonomiska situation.

Bidragen är årliga och skall betalas vid årets början mot intyg om betalning. De får inte betalas för längre perioder än 10 år.

Från den 1 mars det aktuella året skall intyget finnas ombord på fartyget eller, om fartyget är obemannat, ombord på skjutbogseraren. För det första året systemet är i bruk skall kommissionen fastställa från vilket datum intyget skall finnas ombord.

▼M1

För sådana tyska fartyg som var registrerade på den förutvarande Tyska Demokratiska Republikens territorium den dag då Tyskland enades skall bidraget vara obligatoriskt från och med den 1 januari 1991.

▼B

5. Kommissionen skall fastställa under vilken tidsperiod skrotningspremier kan erhållas och villkoren för beviljande av premierna på grundval av de mål som skall uppnås, typ eller kategori av fartyg och fondernas ekonomiska resurser.

6. Kommissionen skall fastställa detaljerade bestämmelser för det ömsesidiga ekonomiska stöd som nämns i artikel 5.2.

▼B

7. Efter samråd med medlemsstaterna och de organisationer som på gemenskapsnivå företräder fraktförarna på de inre vattenvägarna, skall kommissionen fastställa ett datum då en väsentlig minskning av överkapaciteten skall ha genomförts, samt fatta de beslut som anges i punkterna 1-6.

De beslut som kommissionen fattar skall också ta hänsyn till vad som framkommit vid iakttagande av gemenskapens transportmarknader och till alla förutsägbara förändringar av dessa, samt till behovet av att undvika att konkurrensen snedvrids i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset.

▼M1

8. Om den tyska regeringen inom sex månader från det tyska enandet föreslår skrotning av de fartyg som före enandet var registrerade på den förutvarande Tyska Demokratiska Republikens territorium, skall den underrätta kommissionen om detta förslag. Kommissionen fastställer regler för skrotningsåtgärderna i enlighet med punkt 7 och på grundval av samma principer som de som angivits i kommissionens förordning (EEG) nr 1102/89 ([1]).

▼B

Artikel 7

1. Utan att det påverkar tillämpningen av föreskrifterna i fördraget om stöd och de regler som antagits för tillämpningen av dessa skall berörda medlemsstater göra förskottsinbetalningar, i form av lån, till respektive lands fond, så att en samordnad skrotningsplan kan genomföras omedelbart. De summor som anslås på detta sätt skall fonden betala tillbaka, utan ränta, enligt en i förväg fastställd tidsplan.

Fonderna får också finansieras i förhand genom lån med statlig garanti som tas upp på kapitalmarknaden, förutsatt att den berörda staten står för räntan på lånet.

2. De förpliktelser som åvilar en nationell fond som redan finns då denna förordning träder i kraft skall övertas av fonden i den berörda medlemsstaten.

Fartygsägare som inte berörs av denna förordning och som har rättigheter i enlighet med existerande nationella skrotningsplaner får hävda dessa rättigheter gentemot de fonder som nämns i artikel 3.1 under en period av sex månader, räknat från slutet av den skrotningsperiod som avses i artikel 6.5.

Artikel 8

1. a) Under en period av ►M2 tio år ◄ från denna förordnings ikraftträdande får fartyg som omfattas av denna förordning och är nybyggda, importerade från tredje land eller lämnar de inhemska vattenvägar som anges i artikel 2.2 a och 2.2 b, sättas i trafik på de inre vattenvägar som avses i artikel 3 endast om

▼M3

— ägaren till det fartyg som skall sättas i trafik skrotar fartyg med en lastkapacitet som är en och en halv gång så stor som det nya fartygets, eller

— om ägaren inte skrotar något fartyg, men till den fond som hans nya fartyg sorterar under eller till den fond som han valt i enlighet med artikel 4 betalar ett särskilt bidrag som motsvarar den skrotningspremie som fastställts för en dräktighet som motsvarar en och en halv gånger det nya fartygets dräktighet, eller

— om ägaren skrotar fartyg med en dräktighet som är mindre än en och en halv gång dräktigheten hos det nya fartyget som skall sättas in i trafik och till den aktuella fonden betalar ett särskilt bidrag som är lika stort som den skrotningspremie som vid denna tid motsvarar skillnaden mellan en och en halv

([1]) EGT nr L 116, 28.4.1989, s. 30.

▼M3

gång det nya fartygets dräktighet och den dräktighet som skrotats

▼M8

— Utan hinder av vad som framgår av första stycket skall, då det gäller torrlastfartyg som avses i artikel 3.1 i förordning nr 1102/89, orden ”en och en halv gång” ersättas med ”en och en kvarts gång” från och med den 1 april 1998.

▼M7

Då det gäller skjutbogserare skall begreppet dräktighet ersättas med motorstyrka. Utan hinder av vad som framgår av första strecksatsen skall för denna typ av fartyg förhållandet mellan motorstyrka för en skjutbogseraren som nyligen tagits i drift och motorstyrkan för den skrotade äldre skjutbogseraren vara 1:1.

▼B

Fartyg från ett tredje land som till följd av ett internationellt dokument beslutat om likartade åtgärder som de som anges i denna förordning skall likställas med fartyg som tillhör medlemsstaterna.

b) Under sådan tid när denna förordning trätt i kraft men motsvarande nationella fond ännu inte inrättats skall det särskilda bidrag som ägaren skall betala enligt a, för fartyg som sätts i trafik på inre vattenvägar enligt artikel 3, sättas in på ett speciellt konto som skall anges av nationella myndigheter i de berörda medlemsstaterna. Bidraget skall överföras till fonden så snart den inrättats.

c) Tre år efter det att förordningen trätt i kraft får kommissionen, om utvecklingen på transportmarknaden fordrar det och efter samråd med medlemsstaterna och de organisationer som på gemenskapsnivå företräder inlandssjöfarten, anpassa fördelningen mellan nytt och gammalt tonnage enligt a.

2. De villkor som fastställts i punkt 1 skall också gälla vid kapacitetsökningar som beror på att ett fartyg förlängs eller att motorerna i en skjutbogserare byts ut.

3. a) Villkoren i punkterna 1 och 2 skall inte gälla fartyg för vilka ägaren kan visa att

— de höll på att byggas vid det datum då denna förordning trädde i kraft och att

— de arbeten som redan utförts minst motsvarar 20 procent av stålets vikt eller 50 ton och att

— de skall levereras och tas i bruk inom sex månader efter denna förordnings ikraftträdande.

▼M1

De villkor som föreskrivs i punkt 1 och 2 skall inte heller gälla för fartyg som före den 1 september 1990 var under byggnad i den förutvarande Tyska Demokratiska Republiken, om tidpunkten för deras leverans och tagande i bruk infaller senast den 31 januari 1991.

▼B

b) Villkoren i punkterna 1 och 2 skall inte gälla fartyg som, då denna förordning trädde i kraft, var undantagna från denna förordning i enlighet med artikel 2.2 a och som på grund av en nyöppnad farbar förbindelseled kan använda gemenskapens övriga inre vattenvägar.

▼M1

De villkor som föreskrivs i punkt 1 och 2 skall tillämpas på fartyg som har blivit en del av den tyska handelsflottan efter det tyska enandet men som den 1 september 1990 inte var registrerade i den förutvarande Tyska Demokratiska Republiken.

▼B

c) Kommissionen får, efter samråd med medlemsstaterna och de organisationer som på gemenskapsnivå företräder fraktförarna på inre vattenvägar, undanta specialfartyg från tillämpningsområdet för punkt 1.

▼B

4. Ett sådant fartyg som avses i punkterna 1 och 2 får inte sättas i trafik förrän ägaren har uppfyllt kraven i punkt 1. Om förbudet överträds får de nationella myndigheterna vidta åtgärder för att hindra fartyget från att trafikera traden.

5. Rådet får, på grundval av ett förslag från kommissionen åtföljt av en väl underbyggd rapport, besluta att förlänga den tidsperiod som avses i punkt 1 med högst fem år.

Rådet skall besluta om förslaget i enlighet med villkoren i fördraget.

Artikel 9

De berörda medlemsstaterna får vidta åtgärder

— för att göra det lättare för fraktförare på inre vattenvägar som lämnar näringen att få förtidspension eller att övergå till annan ekonomisk verksamhet,

— för att bevilja förtidspension till arbetstagare som lämnar inlandssjöfarten på grund av skrotningsplanerna och för att anordna yrkesutbildning eller omskolning.

Artikel 10

1. Medlemsstaterna skall besluta om de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning före den 1 januari 1990 och anmäla detta till kommissionen.

Åtgärderna skall bl.a. ha till syfte att stadigvarande och effektivt kontrollera att företagen uppfyller såväl de förpliktelser som ålagts dem enligt denna förordning som de nationella tillämpningsföreskrifterna samt att inrätta lämpliga påföljder om överträdelse sker.

2. Under den tid som skrotningsplanen pågår skall medlemsstaterna var sjätte månad till kommissionen överlämna all information av vikt om hur planen framskrider, särskilt om fondens ekonomiska situation, antalet ansökningar om skrotning av fartyg och den dräktighet som faktiskt skrotats.

▼M5

3. Kommissionen skall säkerställa att skrotningsfonderna tillämpar denna förordning enhetligt och skall ansvara för samordningen därav.

▼B

4. Två år efter det att denna förordning trätt i kraft skall kommissionen utvärdera effekten av de åtgärder som avses i punkt 1 i en rapport som överlämnas till Europaparlamentet och rådet.

▼M1

5. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa föreskrifterna i artikel 6.4 fjärde stycket och i artikel 8.3 a andra stycket och 8.3 b andra stycket före den 1 januari 1991 och underrätta kommissionen om detta.

▼M2

5. Kommissionen skall senast den 31 december 1996 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport som utvärderar den samlade effekten av de åtgärder som föreskrivs i denna förordning, tillsammans med förslag om så är lämpligt.

▼B

Artikel 11

Denna förordning träder i kraft den dag den offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den skall gälla från och med den 1 maj 1989.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.