

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 718/1999

z dnia 29 marca 1999 r.

w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej

(Dz.U. L 90 z 2.4.1999, s. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

nr	strona	data
----	--------	------

► **M1**

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 546/2014 z dnia 15 maja 2014 r.	L 163	15	29.5.2014
--	-------	----	-----------



ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 718/1999

z dnia 29 marca 1999 r.

w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾ a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (EWG) nr 1101/89 ⁽⁴⁾ wprowadziło ustalenia dla ulepszeń strukturalnych w sektorze żeglugi śródlądowej dotyczące flot działających na połączonej sieci dróg wodnych śródlądowych między Belgią, Niemcami, Francją, Luksemburgiem, Niderlandami i Austrią; celem tego rozporządzenia było zredukowanie nadwyżki zdolności przewozowych w sektorze żeglugi śródlądowej przez zastosowanie koordynowanych na szczeblu wspólnotowym programów złomowania jednostek pływających; powyższe rozporządzenie wygasa z dniem 28 kwietnia 1999 r.
- (2) Spośród środków wspomagających te ulepszenia strukturalne, mające na celu zapobieżenie zwiększeniu istniejących lub powstaniu w przyszłości nadwyżek zdolności przewozowych, zasada „stary za nowy” okazała się nieodzowna dla utrzymania równowagi na rynku statków żeglugi śródlądowej; zasada ta pozostaje nadal zasadniczym instrumentem interwencji w przypadku wystąpienia na tym rynku poważnych zakłóceń, jak zdefiniowano w art. 1 dyrektywy 96/75/WE ⁽⁵⁾; należy podjąć kroki dla zapobieżenia zaprzepaszczeniu pozytywnych skutków akcji złomowania realizowanej od 1990 r. bezpośrednio po wygaśnięciu tej zasady przez wprowadzanie nowych zdolności przewozowych statku; dlatego jest niezbędne zachowanie zasady „stary za nowy” przez ograniczony okres, nie dłuższy niż cztery lata, przy jednoczesnej stopniowej redukcji do zera stosunku „stary za nowy” w celu ochrony przejścia oraz zakończenia interwencji na

⁽¹⁾ Dz.U. C 320 z 17.10.1998, str. 4, oraz Dz.U. C 15 z 20.1.1999, str. 15.

⁽²⁾ Opinia wydana dnia 2 grudnia 1998 r. (Dz.U. C 40 z 15.2.1999, str. 47).

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 grudnia 1998 r. (Dz.U. C 398 z 21.12.1998), wspólne stanowisko Rady z dnia 21 grudnia 1998 r. (Dz.U. C 55 z 25.2.1999) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 lutego 1999 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 116 z 28.4.1989, str. 25. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 742/98 z dnia 2 kwietnia 1998 r. (Dz.U. L 103 z 3.4.1998, str. 3).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Rady 96/75/WE z dnia 18 listopada 1996 r. w sprawie systemu charterowania i ustalania cen w krajowych i międzynarodowych przewozach transportem wodnym śródlądowym we Wspólnocie (Dz.U. L 304 z 27.11.1996, str. 12).

▼B

rynku Wspólnoty; ponadto istotne jest również utrzymanie poza wspomnianym czteroletnim okresem uregulowania „stary za nowy” ze stawką zerową, jako służącego utrzymaniu zdolności przewozowych floty wspólnotowej, będącego jednak jedynie mechanizmem rezerwowym, który mógłby zostać ponownie uaktywniony tylko w przypadku wystąpienia poważnych zakłóceń rynkowych rodzaju określonego w art. 7 dyrektywy 96/75/WE.

- (3) Konieczne jest skuteczne zahamowanie nowych nadwyżek we wszystkich działach rynku żeglugi śródlądowej; dlatego ważne jest, aby podejmowane środki były powszechnie stosowane i obejmowały wszystkie statki towarowe i pchacze; stosowania takich środków powinny zostać wyłączone statki eksploatowane wyłącznie na zamkniętym rynku krajowym lub międzynarodowym i nieprzyczyniające się w ten sposób do powstawania nadwyżek w zdolnościach przewozowych w połączonej ze sobą sieci śródlądowych dróg wodnych; należy ponadto zapewnić możliwość wyłączenia statków, które — z uwagi na to, że ich nośność jest mniejsza niż 450 ton — nie przyczyniają się do powstawania nadwyżek zdolności przewozowych; prywatne floty, świadczące usługi w zakresie transportu zakładowego, należy ze względu na ich wpływ na rynki transportowe włączyć do systemu.
- (4) Wspólne podejście, pozwalające Państwom Członkowskim podejmować wspólne środki dla osiągnięcia tego samego celu, stanowi warunek sine qua non dla regulacji zdolności przewozowych; w tym celu zaleca się utrzymanie funduszy złomowania, wprowadzonych w Państwach Członkowskich uczestniczących w żegludze śródlądowej rozporządzeniem (EWG) nr 1101/89, ale nowo nazwanych i zapewniających użycie zasady „stary za nowy”; nadwyżki funduszy ze składek branżowych do programów modyfikacji strukturalnych realizowanych do dnia 28 kwietnia 1999 r. powinny zostać ulokowane w funduszu rezerwowym wobec wspomnianych funduszy.
- (5) W związku z zasadniczymi różnicami istniejącymi między rynkiem przewozu ładunków suchych, ładunków płynnych oraz pchaczy wskazane jest prowadzenie w każdym funduszu oddzielnych rachunków dla jednostek przewożących ładunki suche, zbiornikowców i pchaczy.
- (6) W kontekście zgodnej z Traktatem polityki gospodarczej odpowiedzialność za regulację zdolności przewozowych spoczywa w pierwszym rzędzie na właściwych podmiotach w tym sektorze; z tego też względu koszty wprowadzenia środków powinny być poniesione przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej; regulacja zdolności przewozowej ma określić warunki wprowadzenia do eksploatacji określonych nowych zdolności przewozowych bez powodowania całkowitego zablokowania dostępu do rynku; warunki te mogą być ograniczone w zakresie okresu stosowania i ich wpływu, mogą być ponadto elastycznie dostosowywane do tendencji rynkowych, jednak stosunek „stary za nowy” musi zostać stopniowo, w ciągu czterech lat poczynając od dnia 29 kwietnia 1999 r., zredukowany do zera; mechanizm regulacji, określany jako zasada „stary za nowy”, powinien zostać utrzymany jako mechanizm zapasowy, kiedy tylko stosunek „stary za

▼B

nowy” osiągnie zero; specjalne składki płacone według zasady „stary za nowy” powinny zostać ulokowane w funduszu rezerwowym i mogą być wykorzystywane do przyznawania premii za złomowanie, jeśli interwencja na rynku okaże się niezbędna.

- (7) Pożądane jest zapewnienie, aby środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu i ich wdrożenie nie zniekształcały oraz nie zagrażały zniekształceniem konkurencji, w szczególności poprzez uprzywilejowanie pewnych przedsiębiorstw w stopniu, który jest sprzeczny ze wspólnym interesem; w celu zapewnienia przedsiębiorstwom podobnych warunków konkurencji wymaga się określenia, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 8 dyrektywy nr 96/75/WE, według jednolitych stawek i na jednolitych warunkach, tej samej wysokości specjalnych składek płaconych do funduszy na pokrycie kosztów budowy nowych statków i premie za złomowanie, jeśli premie te okażą się niezbędne w przypadku poważnych zakłóceń na rynku.
- (8) Ponieważ flota żeglugi śródlądowej jest flotą Wspólnoty, decyzje dotyczące działania mechanizmu regulującego zdolność przewozową floty powinny być podejmowane na szczeblu wspólnotowym; uprawnienia do podejmowania takich decyzji, nadzoru nad ich wdrażaniem oraz ochrony warunków konkurencji, ustalonej w niniejszym rozporządzeniu, należy przyznać Komisji; istotne jest, aby Komisja podejmowała takie decyzje po konsultacji z Państwami Członkowskimi oraz organizacjami reprezentującymi żeglugę śródlądową na szczeblu Wspólnoty.
- (9) W związku z modernizacją oraz restrukturyzacją flot Wspólnoty, zmierzającą do stworzenia korzystnych warunków dla środowiska i bezpieczeństwa, należy przewidzieć środki socjalne w celu pomocy pracownikom chcącym opuścić przemysł żeglugi śródlądowej lub przekwalifikować się do pracy w innym sektorze oraz środki zachęcające do łączenia przedsiębiorstw, doskonalenia umiejętności szyprów śródlądowych i popierania technicznego dostosowywania statków,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Statki żeglugi śródlądowej wykorzystywane do transportu rzeczy drogą wodną śródlądową między dwoma lub więcej miejscami w Państwach Członkowskich podlegają wspólnotowej polityce w zakresie zdolności przewozowej floty, ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu.

Przez okres czterech lat, począwszy od dnia 29 kwietnia 1999 r., ta polityka w zakresie zdolności przewozowej obejmuje warunki wprowadzania nowych zdolności przewozowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do statków towarowych oraz pchaczy wykonujących usługi transportowe na rachunek własny lub jako wynajęte, lub odpłatnie i zarejestrowanych w Państwie Członkowskim lub, jeśli nie są zarejestrowane, eksploatowanych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Państwie Członkowskim.

▼B

Do celów niniejszego rozporządzenia „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną prowadzącą działalność gospodarczą na skalę nieprzemysłową lub przemysłową.

2. Z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia wyłączone są:

- a) statki pływające wyłącznie na krajowych drogach wodnych niepołączonych z innymi drogami wodnymi we Wspólnocie;
- b) statki, które ze względu na swoje wymiary nie mogą opuścić krajowych dróg wodnych, na których pływają, i nie mogą wypłynąć na pozostałe drogi wodne Wspólnoty (statki na uwięzi), pod warunkiem, że jednostki te nie stwarzają konkurencji dla statków objętych niniejszym rozporządzeniem;
- c) statki pływające wyłącznie na Dunaju (oraz jego dopływach) do Kelheim, bez jego opuszczania;
- d) pchacze o mocy napędowej nie przekraczającej 300 kilowatów;
- e) morskie statki żeglugi śródlądowej i lichtugi statkowe nosiciela używane wyłącznie do przewozów międzynarodowych lub krajowych podczas podróży obejmujących przepłynięcie morza;
- f) statki używane wyłącznie do magazynowania towarów, tzn. statki używane do załadunku i późniejszego rozładunku towarów w tym samym miejscu;
- g) urządzenia do bagrowania, takie jak barki i pontony oraz mosty na podporach pływających i pływające urządzenia budowlane, pod warunkiem, że urządzenia te nie są używane do przewozu towarów w rozumieniu art. 1;
- h) promy;
- i) statki świadczące nieodpłatnie usługi publiczne.

3. Każde dane Państwo Członkowskie w rozumieniu art. 3 ust. 1 może wyłączyć swoje statki o nośności mniejszej niż 450 ton z zakresu niniejszego rozporządzenia. Jeżeli Państwo Członkowskie skorzysta z tej możliwości, zobowiązane jest powiadomić o tym w ciągu sześciu miesięcy Komisję; Komisja informuje pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 3

1. Każde Państwo Członkowskie, którego śródlądowe drogi wodne mają połączenie ze śródlądowymi drogami wodnymi innego Państwa Członkowskiego i którego flota posiada tonaż przekraczający 100 000 ton, zwane dalej „danym Państwem Członkowskim”, utworzy na mocy swojego prawa i z własnych źródeł administracyjnych fundusz wodnych dróg śródlądowych, zwany dalej „funduszem”.

2. Funduszem będą administrowały właściwe władze danego Państwa Członkowskiego. Każde Państwo Członkowskie włączy do administracji funduszu krajowe organizacje reprezentujące przewoźników żeglugi śródlądowej.

3. Każdy fundusz musi posiadać fundusz rezerwowy składający się z trzech oddzielnych rachunków jeden dla przewoźników ładunków suchych, drugi dla zbiornikowców i trzeci dla pchaczy.

▼B

Fundusz rezerwowy finansowany będzie z:

- nadwyżek z przeprowadzonych do dnia 28 kwietnia 1999 r. programów modyfikacji strukturalnych, realizowanych wyłącznie ze składek branżowych,
- specjalnych składek, określonych w art. 4,
- środków, które mogłyby być dostępne w przypadku poważnych zakłóceń na rynku, określonych w art. 7 dyrektywy 96/75/WE.

4. Fundusz rezerwowy może być wykorzystywany dla odpowiednich środków określonych w art. 7 dyrektywy 96/75/WE, w szczególności przy stosowaniu środków ulepszeń strukturalnych na poziomie Wspólnoty, zgodnie z procedurą zdefiniowaną ust. 6 oraz art. 6 niniejszego rozporządzenia.

5. Fundusz rezerwowy może być wykorzystywany dla odpowiednich środków określonych w art. 8, jeśli jednomyślnie zażądata tego organizacje reprezentujące transport wodny śródlądowy. W takim przypadku środki muszą być przedmiotem działania na szczeblu Wspólnoty.

6. Fundusze stanowią dla siebie wzajemnie wsparcie w odniesieniu do oddzielnych rachunków wymienionych w ust. 3 akapit pierwszy. Dotyczy to wszelkich wydatków i wszelkich funduszy wymienionych w ust. 3 akapit drugi i zapewnia równe traktowanie wszystkich przedsiębiorstw transportowych podlegających niniejszemu rozporządzeniu, niezależnie od funduszu, do którego dany statek należy.

7. Dane Państwa Członkowskie do czasu utworzenia nowego funduszu, określonego w ust. 1, kontynuują zarządzanie funduszem określonym w art. 3 rozporządzenia (EWG) nr 1101/89.

Artykuł 4

1. Statki objęte niniejszym rozporządzeniem, zbudowane w całości od nowa, przywożone z państwa trzeciego lub opuszczające drogi wodne wymienione w art. 2 ust. 2 lit. a), b) lub c), mogą zostać wprowadzone do eksploatacji jedynie pod warunkiem (zasada „stary za nowy”), że armator statku wprowadzanego do eksploatacji:

- albo złomuje tonaż, zgodnie z ustanowionym przez Komisję stosunkiem między starym a nowym tonażem, bez otrzymania premii za złomowanie,
- albo płaci funduszowi, do którego jest zgłoszony jego nowy statek, lub funduszowi wybranemu zgodnie z art. 5 ust. 2 specjalną składkę opartą na wyżej wspomnianym stosunku lub, jeśli armator złomuje statek o tonażu niższym niż wymagany przez wyżej wspomniany stosunek, płaci różnicę między tonażem nowego statku a złomowanym tonażem.

▼B

2. Stosunek może być ustalony na różnych poziomach dla sektorów rynku, tzn. dla przewoźników ładunków suchych, zbiornikowców i pchaczy.

Stosunek będzie stale zmniejszany tak, aby jak najszybciej i regularnie został sprowadzony do zera, nie później niż do dnia 29 kwietnia 2003 r.

Kiedy stosunek osiągnie zero, powyższe ustalenia powinny stać się mechanizmem rezerwowym, który może być uaktywniony tylko w przypadku poważnych zakłóceń na rynku, jak przewidziano w art. 6.

3. Właściciel statku musi mieć możliwość wyboru między wniesieniem specjalnej składki a złomowaniem starego tonażu:

— albo w momencie złożenia zamówienia na budowę nowego statku lub złożenia wniosku przywózowego pod warunkiem, że statek zostanie wprowadzony do eksploatacji w ciągu dwunastu miesięcy od tego momentu,

— albo w momencie wprowadzenia nowego lub przywiezionego statku do eksploatacji.

O wyborze terminu należy poinformować przy zamawianiu lub składaniu wniosku o przywóz statku.

Statek przeznaczony do złomowania jako tonaż kompensacyjny musi zostać poddany złomowaniu zanim nowy statek zostanie wprowadzony do eksploatacji.

Właściciel statków wprowadzanych do eksploatacji, których złomowany tonaż jest wyższy od wymaganego, nie otrzyma żadnego odszkodowania finansowego za posiadaną nadwyżkę.

Dane Państwo Członkowskie może dopuścić wycofane ostatecznie z rynku statki do wykorzystania ich w celach innych niż przewóz towarów, jak na przykład statki wykorzystywane do celów humanitarnych, statki muzealne, statki dla krajów rozwijających się spoza obszaru Europy lub przeznaczone do dyspozycji organizacji niedochodowych, które będą zaliczane do tonażu kompensacyjnego, tzn. traktowane tak, jakby zostały poddane złomowaniu. Informacja o takim dopuszczeniu zostanie przez zaangażowane Państwo Członkowskie przekazana Komisji, która poinformuje pozostałe dane Państwa Członkowskie.

4. W przypadku pchaczy pojęcie „tonaż” jest zastąpione terminem „moc napędowa”.

5. Warunki ustanowione w ust. 1 dotyczą również zwiększenia zdolności przewozowych wynikających z wydłużania statku lub wymiany silników pchaczy.

6. Po konsultacji z Państwami Członkowskimi oraz z organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na poziomie Wspólnoty Komisja może wyłączyć statki specjalistyczne z zakresu stosowania ust. 1.

Statki specjalistyczne muszą być szczególnie i technicznie przystosowane do przewozu jednego rodzaju towaru i technicznie nieprzydatne do przewozu innych towarów; należy wykluczyć możliwość przewiezienia tego danego rodzaju towaru statkiem bez specjalnego wyposażenia technicznego, a właściciele statków muszą podjąć pisemne zobowiązanie, że żadne inne towary nie będą przewożone ich statkami tak długo, jak długo obowiązuje zasada „stary za nowy”.



Artykuł 5

1. W odniesieniu do statków zarejestrowanych w jednym z danych Państw Członkowskich specjalna składka musi zostać wpłacona do funduszu tego Państwa Członkowskiego, w którym dany statek jest zarejestrowany. W odniesieniu do statków niezarejestrowanych, eksploatowanych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w jednym z Państw Członkowskich, specjalna składka musi zostać wpłacona do funduszu tego Państwa Członkowskiego, w którym to przedsiębiorstwo ma siedzibę.

2. Specjalne składki za statki zarejestrowane w Państwie Członkowskim innym niż dane Państwo Członkowskie lub za niezarejestrowane statki eksploatowane przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Państwie Członkowskim innym niż dane Państwo Członkowskie, wpłacane będą do jednego z funduszy ustanowionych w danym Państwie Członkowskim według wyboru właściciela statku.

Artykuł 6

W przypadku poważnych zakłóceń na rynku, jak je zdefiniowano w art. 7 dyrektywy 96/75/WE, na wniosek Państwa Członkowskiego Komisja może, po zajęciu stanowiska przez Komitet określony w art. 8 wspomnianej dyrektywy i zgodnie z przewidzianą tam procedurą, ponownie wprowadzić w życie zasadę „stary za nowy” na ograniczony okres, zgodnie z art. 7 wspomnianej dyrektywy, i w razie potrzeby uzupełnić poprzez środki ulepszeń strukturalnych.

W ramach wspomnianych środków ulepszeń strukturalnych właściciel statku określony w art. 2 ust. 1 może otrzymać od właściwego funduszu i w ramach dostępnych środków finansowych premię za złomowanie, według stawki ustalonej przez Komisję na warunkach ustanowionych w art. 7, w przypadku złomowania statku, to znaczy całkowitego złomowania kadłuba lub, w przypadku pchaczy, zniszczenia kadłuba i silnika.

Jednakże premia ta może być przyznana jedynie w odniesieniu do statków, co do których właściciel udowodni, że stanowią one składniki jego czynnej floty, tzn.:

- statki są w dobrym stanie technicznym, i
- może przedłożyć ważny atest i ważne świadectwo pomiarowe statku lub wydane przez upoważnioną instytucję jednego z danych Państw Członkowskich zezwolenie na transport krajowy, i
- statki, które w ciągu 24 miesięcy poprzedzających zgłoszenie do premii za złomowanie wykonały co najmniej dziesięć rejsów. „Rejs” oznacza transport o charakterze handlowym na odległość zwykłą dla przewozu towarów tego samego rodzaju (ponad 50 km) oraz przewożenie ilości ładunku będącej w rozsądnej proporcji do zdolności ładunkowej statku (przynajmniej 70 %).

W odniesieniu do statków, które w wyniku awarii lub uszkodzenia nie nadają się już do naprawy lub których koszty naprawy przewyższają wysokość premii za złomowanie, premia nie będzie przyznawana.

Gdy właściwe władze mają dobrze uzasadnione powody, aby poddać w wątpliwość dobry stan techniczny statku objętego wnioskiem o premię za złomowanie, mogą zwrócić się do rzeczoznawcy z prośbą o zaświadczenie, że stan techniczny danego statku jest odpowiedni do przewozu towarów. Premia za złomowanie nie zostanie wydana w przypadku, jeżeli statek nie spełni tego wymogu.

▼B*Artykuł 7*

1. Po konsultacji z Państwami Członkowskimi i organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na szczeblu Wspólnoty Komisja ustanowi oddzielnie dla przewoźników ładunków suchych, zbiornikowców oraz pchaczy:

- stosunek w ramach zasady „stary za nowy” dla statków określonych w art. 2,
- stawkę składek specjalnych,
- okres, w którym będą wypłacane premie za złomowanie określone w art. 6, ich wysokość i warunki przyznawania,
- współczynniki korekcyjne (tonaż równoważny) dla każdego rodzaju i kategorii statku żeglugi śródlądowej.

2. Specjalne składki i premie za złomowanie są wyrażane w euro. Stosuje się te same stawki dla każdego funduszu.

3. Specjalne składki i premie za złomowanie obliczane są dla statków towarowych na podstawie ich nośności, dla pchaczy — na podstawie mocy napędowej.

4. Po konsultacji z Państwami Członkowskimi i organizacjami reprezentującymi transport wodny śródlądowy na poziomie Wspólnoty Komisja ustala szczegółowe zasady wzajemnego wsparcia finansowego określonego w art. 3 ust. 6.

5. Przy podejmowaniu decyzji Komisja weźmie również pod uwagę wyniki obserwacji rynku transportowego we Wspólnocie i jego przewidywalny rozwój, a także potrzebę uniknięcia zniekształcenia warunków konkurencji, o ile przeszkadzałoby ono wspólnemu interesowi. W celu przyczynienia się do obserwacji rynku właściciele budowanych lub przywożonych statków mają obowiązek poinformować fundusz na sześć miesięcy przed wprowadzeniem tych statków do eksploatacji.

▼M1*Artykuł 8*

Bez uszczerbku dla art. 3 ust. 5, każde państwo członkowskie może podejmować środki mające na celu w szczególności:

- ułatwienie przewoźnikom śródlądowym opuszczania branży w celu wcześniejszego przejścia na emeryturę lub przekwalifikowania się do pracy w innej dziedzinie, między innymi dzięki dostarczaniu jak najpełniejszych informacji,
- organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania członków załogi, w tym pracowników i właścicieli-szyprów, odchodzących z sektora oraz dostarczanie odpowiednich informacji o tych programach,
- doskonalenie umiejętności w zakresie żeglugi śródlądowej i wiedzy na temat logistyki w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości branży,

▼ M1

- zachęcanie właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych oraz wzmacnianie organizacji reprezentujących sektor śródlądowego transportu wodnego na poziomie Unii,
- zachęcanie do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy, w tym ochrony zdrowia, oraz zwiększenia bezpieczeństwa,
- zachęcanie do innowacji w odniesieniu do statków oraz ich dostosowywania do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska, w tym w odniesieniu do statków ekologicznych,
- zachęcanie do uzupełniania korzystania z tych funduszy rezerwowych poprzez jednoczesne korzystanie z dostępnych instrumentów finansowych, w tym w stosownych przypadkach w ramach programu „Horyzont 2020” oraz instrumentu „Łącząc Europę”, a także instrumentów finansowych Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

▼ B*Artykuł 9*

1. Państwa Członkowskie podejmują środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia oraz powiadamiają o nich Komisję.

Środki te przewidują między innymi stałą i skuteczną weryfikację wypełniania obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwa niniejszym rozporządzeniem oraz krajowymi przepisami wydanymi w celu jego wykonania, jak i odpowiednie kary w przypadku naruszania przepisów.

2. Państwa Członkowskie corocznie przekazują Komisji wszystkie istotne informacje na temat postępów w realizacji zasady „stary za nowy” oraz sytuacji finansowej funduszy i ich funduszy rezerwowych.

3. Komisja podejmuje decyzje, do których podjęcia zobowiązuje ją art. 7.

4. Komisja zapewnia jednolite i skoordynowane stosowanie niniejszego rozporządzenia przez fundusze.

Artykuł 10

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 kwietnia 1999 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.