

II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου σχετικά με μία πολιτική ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων εσωτερικής ναυσιπλοΐας για την προώθηση των μεταφορών διά της πλωτής οδού

(98/C 320/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(1998) 541 τελικό — 98/0281(SYN)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 28 Σεπτεμβρίου 1998)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για των ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89⁽¹⁾ καθιέρωνε ένα καθεστώς διαρθρωτικής εξυγίανσης στον κλάδο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τους στόλους που κινούνται στο δίκτυο πλωτών οδών, συνδεδεμένων μεταξύ τους, της Γερμανίας, Αυστρίας, Βελγίου, Γαλλίας, Λουξεμβούργου και Ολλανδίας· ότι ο εν λόγω κανονισμός απέβλεπε στη μείωση του πλεονάσματος μεταφορικής ικανότητας των στόλων εσωτερικής ναυσιπλοΐας προσφεύγοντας σε δράσεις διάλυσης πλοίων συντονισμένες σε κοινοτικό επίπεδο· ότι η ισχύς του κανονισμού αυτού λήγει στις 28 Απριλίου 1999·

ότι, κατά την εφαρμογή των συνοδευτικών μέτρων διαρθρωτικής εξυγίανσης που αποβλέπουν στην αποφυγή επιδείνωσης των υπαρχόντων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανό-

τητας ή στην εμφάνιση νέων, ο κανόνας «παλιό για νέο» απεδείχθη απαραίτητος για τη σωστή λειτουργία της αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας [έκθεση της Επιτροπής COM(97) 555 τελικό, της 3.11.1997]· ότι ο κανόνας αυτός παραμένει βασικό εργαλείο παρέμβασης σε περίπτωση σοβαρών αναταραχών της αγοράς αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 96/75/ΕΚ⁽²⁾· ότι επιβάλλεται, εξάλλου, να αποφευχθεί η εξουδετέρωση των αποτελεσμάτων των δράσεων διάλυσης πλοίων που πραγματοποιήθηκαν μετά το 1990 από τη νηολόγηση νέων πλοίων αμέσως μετά τη λήξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού· ότι, συνεπώς, καθίσταται αναγκαία η διατήρηση του κανόνα «παλιό για νέο» για χρονική περίοδο περιορισμένη σε πέντε χρόνια, ενώ θα ελαττώνονται βαθμιαία οι ποσοστάσεις μέχρι μηδενικής στάθμης ώστε να εξασφαλίζεται η μεταβατική φάση και η απεμπλοκή από το στάδιο κοινοτικού παρεμβατισμού στην αγορά· ότι επίσης αποδεικνύεται σημαντικό να διατηρηθεί αυτό το εργαλείο ρύθμισης των μεταφορικών δυνατοτήτων των κοινοτικών στόλων που είναι ο κανόνας «παλιό για νέο» πέρα από τα πέντε χρόνια, αλλά σε επίπεδο μηδέν και ως μηχανισμός επαγρύπνησης ο οποίος δεν μπορεί να επανενεργοποιηθεί παρά μόνον σε περίπτωση σοβαρών αναταραχών της αγοράς, κατά την έννοια του άρθρου 7 της οδηγίας 96/75/ΕΚ·

ότι πρέπει να καταστεί αποτελεσματικός ο έλεγχος των νέων μεταφορικών δυνατοτήτων σε όλους τους τομείς της αγοράς μεταφορών στις πλωτές οδούς· ότι τα λαμβανόμενα μέτρα πρέπει κατά συνέπεια να είναι γενικού χαρακτήρα και να εφαρμόζονται σε όλα τα φορτηγά πλοία, καθώς και όλα τα ρυμουλκά· ότι θα μπορούσαν να εξαιρεθούν τα πλοία τα οποία λόγω της αποκλειστικής τους χρησιμοποίησης σε εθνικές αγορές ή σε διεθνείς κλειστές αγορές δεν συμβάλλουν στη δημιουργία πλεονασματικών μεταφορικών δυνατοτήτων του δικτύου διασυνδεδεμένων πλωτών οδών· ότι, αντιθέτως, λόγω της επίδρασης των ιδιωτικών στόλων, εκτελούν τις μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, επί των αγορών μεταφοράς επιβάλλεται να μην εξαιρεθούν των μέτρων·

⁽¹⁾ ΕΕ L 116 της 28.4.1989, σ. 25· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 742/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 103 της 3.4.1998, σ. 3).

⁽²⁾ ΕΕ L 304 της 27.11.1996, σ. 12.

ότι μια κοινή προσέγγιση του ζητήματος με την οποία τα κράτη μέλη λαμβάνουν από κοινού μέτρα για την επίτευξη κοινού στόχου αποτελεί βασική προϋπόθεση για να εξασφαλιστεί η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας· ότι πρέπει για τον σκοπό αυτό να διατηρηθούν τα ταμεία διάλυσης πλοίων που συστήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89, στα ενδιαφερόμενα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα κράτη μέλη με την ονομασία «ταμείο συντονισμού και αναβάθμισης των κοινοτικών στόλων» και ότι το ταμείο διαχειρίζεται την εφαρμογή του κανόνα «παλιό για νέο»· ότι τα χρηματοδοτικά υπόλοιπα των δράσεων διαρθρωτικής εξυγίανσης που δρομολογήθηκαν μέχρι τις 28 Απριλίου 1999 πρέπει να τοποθετηθούν σε κάποιο αποθεματικό προοριζόμενο για το προαναφερόμενο ταμείο·

ότι, λόγω των ουσιωδών διαφορών που υπάρχουν μεταξύ αγορών μεταφοράς ξηρού φορτίου και αγορών μεταφοράς υγρού φορτίου και ρυμουλκών, κρίνεται σκόπιμο να συσταθούν χωριστοί λογαριασμοί στα πλαίσια του ίδιου ταμείου για πλοία ξηρού φορτίου, για δεξαμενόπλοια και για ρυμουλκά·

ότι στα πλαίσια μίας οικονομικής πολιτικής συμμορφούμενης με τη συνθήκη, η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας εναποτίθεται κατά κύριο λόγο στους επιχειρηματίες του κλάδου αυτού· ότι κατά συνέπεια το κόστος των λαμβανόμενων μέτρων πρέπει να επιβαρύνει τις επιχειρήσεις του κλάδου εσωτερικής ναυσιπλοΐας· ότι η εν λόγω ρύθμιση συνίσταται στον καθορισμό των προϋποθέσεων που ισχύουν για τη νηολόγηση ορισμένων νέων μεταφορικών, χωρίς να δημιουργείται ολική απαγόρευση πρόσβασης στην αγορά· ότι οι εν λόγω προϋποθέσεις μπορούν να έχουν περιορισμένη χρονική ισχύ, περιορισμένες συνέπειες και να κυμαίνονται ευέλικτα ανάλογα με τις εξελίξεις της αγοράς αλλά ότι οι ποσοτώσεις πρέπει να οδηγηθούν βαθμιαία σε επίπεδο μηδέν, σε πέντε χρόνια από 28 Απριλίου 1999· ότι αυτός ο μηχανισμός ρύθμισης που αποκαλείται «παλιό για νέο» μπορεί να διατηρηθεί σε μηδενικό επίπεδο πέρα από τα πέντε χρόνια μετά τις 28 Απριλίου 1999 ως μηχανισμός επαγρύπνησης· ότι οι ειδικές εισφορές που καταβάλλονται δυνάμει του κανόνα «παλιό για νέο» τοποθετούνται σε αποθεματικό ταμείο και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χορήγηση, σε περίπτωση ανάγκης για παρέμβαση στην αγορά, πριμοδοτήσεων διάλυσης πλοίων·

ότι επιβάλλεται να εξασφαλιστεί ότι τα προβλεπόμενα στον παρόντα κανονισμό μέτρα καθώς και η εφαρμογή τους δεν στρεβλώνουν ή δεν διακινδυνεύουν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό, ευνοώντας κυρίως ορισμένες επιχειρήσεις κατά τρόπο αντιβαίνοντα στο κοινό συμφέρον· ότι για να τεθούν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις σε ανάλογες συνθήκες ανταγωνισμού πρέπει οι ειδικές εισφορές που καταβάλλονται στο ταμείο για τις νέες ναυπηγήσεις και οι πριμοδοτήσεις διάλυσης, αν αυτές αποδεικνύονταν απαραίτητες σε περιπτώσεις σοβαρών αναταραχών της αγοράς και σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 της οδηγίας 96/75/ΕΚ, να χαρακτηρίζονται από όμοια ποσοστά και προϋποθέσεις·

ότι οι λαμβανόμενες αποφάσεις για τη λειτουργία του μηχανισμού ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας πρέπει, έχοντας υπόψη τον κοινοτικό χαρακτήρα των στόλων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, να θεσπίζονται σε επίπεδο Κοινό-

τητας· ότι η Επιτροπή πρέπει να έχει την αρμοδιότητα λήψης των εν λόγω αποφάσεων και τη μέριμνα για την εφαρμογή τους και για τη διατήρηση των όρων ανταγωνισμού που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό·

ότι, στα πλαίσια του εκμοντερνισμού και της αναδιάρθρωσης των κοινοτικών στόλων που κινούνται σε ευνοϊκές περιβαλλοντικές και ασφαλείς συνθήκες, είναι ευκαταίετο να προβλεφθεί η λήψη κοινωνικών μέτρων υπέρ των ατόμων που επιθυμούν να εγκαταλείψουν τον κλάδο μεταφορών στις πλωτές οδούς ή να απασχοληθούν σε άλλον τομέα δραστηριότητας· ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα ενθάρρυνσης για τη δημιουργία ομίλων επιχειρήσεων, για τη βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών του κλάδου και για την αρτιότερη τεχνολογική προσαρμογή των σκαφών·

ότι, για να προληφθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις υπόψη αγορές και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα των σχεδιαζόμενων μέτρων, κρίνεται σκόπιμο να θεσπίσει και η Ελβετία ανάλογα μέτρα για το στόλο της που κινείται στο δίκτυο πλωτών οδών διασυνδεδεμένων με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη· ότι η Κοινότητα είναι διατεθειμένη να προχωρήσει με την Ελβετία σε διαπραγματεύσεις, που κρίνονται απαραίτητες για τον σκοπό αυτόν,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας που μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων στις πλωτές οδούς των κρατών μελών υπόκεινται στην πολιτική ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων, όπως καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για χρονικό διάστημα πέντε ετών το ανώτερο μετά τις 28 Απριλίου 1999 η εν λόγω πολιτική ρύθμιση συνεπάγεται, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, προϋποθέσεις για τη νηολόγηση νέων πλοίων.

Άρθρο 2

1. Ο παρών κανονισμός αφορά τα πλοία μεταφοράς και τα ρυμουλκά που πραγματοποιούν μεταφορές για λογαριασμό τρίτων ή για ίδιο λογαριασμό, τα οποία και είναι εγγεγραμμένα σε κάποιο κράτος μέλος ή ελλείψει αυτού αξιοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κάποιο κράτος μέλος.

Για τους σκοπούς που παρόντος κανονισμού, με τον όρο «επιχείρηση» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασκεί βιοτεχνική ή βιομηχανική οικονομική δραστηριότητα.

2. Δεν υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού:

α) τα πλοία που αποκλειστικά κινούνται σε εθνικές πλωτές οδούς μη συνδεδεμένες με τις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας·

- β) τα πλοία που λόγω των διαστάσεών τους δεν μπορούν να εξέλθουν των εθνικών οδών στις οποίες κινούνται και δεν έχουν πρόσβαση στις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας (εγκλωβισμένα σκάφη), με τον όρο ότι τα πλοία αυτά δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός·
- γ) τα πλοία που κινούνται αποκλειστικά στην κλειστή αγορά του Δούναβη (και στους παραποτάμους του) μέχρι το Kelheim, χωρίς ποτέ να εξέλθουν από αυτόν·
- δ) τα ρυμουλκά των οποίων η προωθητική ισχύς δεν ξεπερνά τα 300 kW·
- ε) τα πλοία ποταμού-θαλάσσης και οι φορτηγίδες σκαφών, εφόσον πραγματοποιούν αποκλειστικά διεννήσεις ή εθνικές μεταφορές σε πλώες που περιλαμβάνουν και θαλάσσιες διαδρομές·
- στ) τα πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την αποθήκευση εμπορευμάτων, δηλαδή αυτά που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και κατόπιν την εκφόρτωση εμπορευμάτων στο ίδιο σημείο·
- ζ) ο εξοπλισμός θυθοκώρησης όπως σκάφη με κλαπέτα και οι πλωτές αποβάθρες, καθώς και πλωτά μηχανήματα κατασκευαστικών εταιρειών·
- η) τα πορθμεία·
- θ) τα πλοία που εκτελούν δημόσιες αποστολές μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

Άρθρο 3

- Κάθε κράτος μέλος του οποίου οι πλωτές οδοί συνδέονται με αυτές άλλου κράτους μέλους και το εκτόπισμα του στόλου υπερβαίνει τους 100 000 τόνους, στη συνέχεια δε αποκαλούμενου «ενδιαφερόμενο κράτος μέλος», συνιστά στα πλαίσια της εθνικής νομοθεσίας και με ίδια διοικητικά μέσα ένα «ταμείο συντονισμού και αναβάθμισης κοινωτικών στόλων», στο εξής αποκαλούμενου «ταμείο».
- Η διαχείριση κάθε ταμείου εξασφαλίζεται από τις αρμόδιες αρχές κάθε ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, συμμετέχουν δε σε αυτήν και αντιπροσωπευτικοί εθνικοί οργανισμοί εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- Κάθε ταμείο θα περιλαμβάνει τρεις χωριστούς λογαριασμούς. Έναν για πλοία ξηρού φορτίου, έναν για δεξαμενόπλοια και έναν για ρυμουλκά.
- Κάθε ταμείο διαθέτει και αποθεματικό που τροφοδοτείται από:
 - χρηματοδοτικά υπόλοιπα των δράσεων διαρθρωτικής εξυγίανσης που πραγματοποιήθηκαν μέχρι τις 28 Απριλίου 1999, αποτελούμενα από εισφορές των ενδιαφερομένων κρατών μελών, της Κοινότητας και του επαγγελματικού κλάδου,

- τις ειδικές εισφορές που αναφέρονται στο άρθρο 4 του παρόντος κανονισμού,
- τα χρηματοδοτικά μέσα που μπορεί να διατεθούν σε περίπτωση σοβαρής αναταραχής στην αγορά, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 96/75/EK.

5. Το αποθεματικό ταμείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί στα πλαίσια ενδεδειγμένων μέτρων, όπως αναφέρονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 96/75/EK, και ιδίως στο πλαίσιο των μέτρων εξυγίανσης που λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του παρόντος κανονισμού.

6. Το αποθεματικό ταμείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί στα πλαίσια των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού μόνον αν οι αντιπροσωπευτικοί οργανισμοί εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο διατυπώσουν ομόφωνα σχετικό αίτημα.

Άρθρο 4

1. Η νηολόγηση πλοίων που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό, πρόσφατης ναυπήγησης ή εισαχθέντα από κάποια τρίτη χώρα ή εξερχόμενα των εθνικών πλωτών οδών, που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 (στοιχεία α), β) ή γ), προϋποθέτει τον όρο (κανόνας «παλιό για νέο») ότι ο ιδιοκτήτης του πλοίου που πρόκειται να τεθεί σε κυκλοφορία:

- είτε παραδίδει για διάλυση, χωρίς τη σχετική πριμοδότηση, σκάφη εκτοπίσματος τέτοιου ώστε να λαμβάνεται ως βάση μία αναλογία αποκαλούμενη «ποσοστό» (ratio) μεταξύ παλιού και νέου εκτοπίσματος, που καθορίζεται από την Επιτροπή,
- είτε καταβάλλει στο ταμείο στο οποίο υπάγεται το νέο σκάφος του ή σε αυτό που ο ίδιος επέλεξε σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2, μία ειδική εισφορά ύψους καθοριζόμενου με βάση το παραπάνω ποσοστό, ή αν παραδώσει για διάλυση πλοίο μικρότερου εκτοπίσματος από το αναφερόμενο ποσοστό να καταβάλει τη διαφορά μεταξύ εκτοπίσματος του νέου σκάφους και εκτοπίσματος του διαλυθέντος.

2. Το ποσοστό μπορεί να καθοριστεί σε διάφορο ύψος ανάλογα με τους τομείς της αγοράς: πλοία ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοια και ρυμουλκά. Το ποσοστό πρέπει βαθμιαία να οδηγηθεί στο μηδέν το πολύ πέντε χρόνια μετά από τις 28 Απριλίου 1999. Από τη στιγμή που το ποσοστό φτάσει στο μηδέν, το καθεστώς αυτό μετατρέπεται σε μηχανισμό επαγρύπνησης και δεν μπορεί να επανενεργοποιηθεί παρά μόνον σε περίπτωση σοβαρής αναταραχής στην αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 7 της οδηγίας 96/75/EK.

3. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου μπορεί να διαλέξει να πληρώσει την ειδική του εισφορά ή να δώσει για διάλυση παλιό πλοίο κατά τη στιγμή της στην πράξη παραγγελίας του νέου πλοίου ή της αίτησης εισαγωγής, με τον όρο ότι το πλοίο θα νηολογηθεί στους επόμενους 18 μήνες, δηλαδή κατά τη στιγμή που πράγματι τίθεται σε κυκλοφορία το νέο ή το εισαγόμενο σκάφος. Η επιλογή αυτή θα πρέπει να διατυ-

πρωθεί κατά τη στιγμή της παραγγελίας ή της αίτησης εισαγωγής του σκάφους. Το πλοίο που παραδίδεται για διάλυση εν είδει αντιστάθμισης θα πρέπει να έχει διαλυθεί πριν τεθεί σε κυκλοφορία το νέο πλοίο. Ο ιδιοκτήτης πλοίου που τίθεται σε κυκλοφορία και που παρέδωσε για διάλυση πλοίο μεγαλύτερου εκτοπίσματος, δεν εισπράτει χρηματική αποζημίωση για το πλεόνασμα. Τα πλοία που αποσύρονται οριστικά από την αγορά για να χρησιμοποιηθούν σε σκοπούς άλλους από τη μεταφορά εμπορευμάτων, ως πλοία ανθρωπιστικών σκοπών, πλοία-μουσεία, πλοία προοριζόμενα για τις αναπτυσσόμενες χώρες εκτός ευρωπαϊκής ηπείρου ή που πρόκειται να διατεθούν σε μη κερδοσκοπικά ιδρύματα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μεταφορικά αντιστάθμισης, δηλαδή να εκληφθούν ως εάν είχαν διαλυθεί, μετά από απόφαση της Επιτροπής.

4. Όταν πρόκειται για ρυμουλκά, η έννοια του εκτοπίσματος αντικαθίσταται από την προωθητική ισχύ.

5. Οι όροι που διαλαμβάνονται στην παράγραφο 1 ισχύουν επίσης και κατά την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας λόγω επιμήκυνσης των πλοίων και λόγω αντικατάστασης των κινητήρων στα ρυμουλκά.

6. Η Επιτροπή μπορεί να εξαιρεί τα πλοία ειδικών χρήσεων από το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1. Τα πλοία ειδικών χρήσεων πρέπει να είναι ειδικά και τεχνολογικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά ενός μόνο τύπου εμπορευμάτων, να μην είναι σε θέση από τεχνική άποψη να μεταφέρουν άλλα εμπορεύματα, ο τύπος αυτός των εμπορευμάτων δεν μπορεί να μεταφερθεί από πλοία που δεν διαθέτουν ειδικές τεχνικές εγκαταστάσεις, ενώ οι πλοιοκτήτες τους δεσμεύονται γραπτώς ότι δεν θα μεταφέρονται άλλου είδους εμπορεύματα με τα πλοία τους, όσο θα ισχύει ο κανόνας «παλιό για νέο».

Άρθρο 5

1. Για πλοία νηολογημένα σε κάποιο από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, η ειδική εισφορά καταβάλλεται στο ταμείο του κράτους μέλους νηλόγησης. Για τα πλοία που δεν είναι νηολογημένα και βρίσκονται υπό την εκμετάλλευση μίας επιχείρησης εγκατεστημένης σε κάποιο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, η ειδική εισφορά καταβάλλεται στο ταμείο του κράτους μέλους όπου έχει την έδρα της η επιχείρηση.

2. Για πλοία νηολογημένα σε κάποιο άλλο κράτος μέλος και για μη νηολογημένα πλοία που βρίσκονται στην εκμετάλλευση επιχείρησης της οποίας η έδρα βρίσκεται σε άλλο κράτος μέλος, η ειδική εισφορά καταβάλλεται κατ' επιλογή του πλοιοκτήτη σε ένα από τα ταμεία των ενδιαφερομένων κρατών μελών.

Άρθρο 6

1. Σε περίπτωση σοβαρών αναταραχών στην αγορά, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 96/75/EK, μετά από αίτημα κράτους μέλους και γνωμοδότηση της επιτροπής του

άρθρου 8 της ίδιας οδηγίας και σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται σε αυτήν, η Επιτροπή μπορεί να επανενεργοποιήσει τον κανόνα «παλιό για νέο» για περιορισμένο χρονικό διάστημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 96/75/EK ή να λάβει μέτρα εξυγίανσης βάσει των οποίων ο πλοιοκτήτης κάθε σκάφους που εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 2 παράγραφος 1 μπορεί να εισπράξει, αν δώσει για διάλυση το πλοίο του, αν δηλαδή διαλύσει σε παλιοσίδερα το σκάφος του ή αν καταστρέψει τη μηχανή του στα ρυμουλκά, από το ταμείο στο οποίο υπάγεται το πλοίο και ανάλογα με τα υπάρχοντα οικονομικά μέσα, πριμ διάλυσης του οποίου το ύψος καθορίζεται από την Επιτροπή, με τους όρους που αναφέρονται στο άρθρο 7. Η πριμοδότηση αυτή δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί παρά μόνο για πλοίο του οποίου ο ιδιοκτήτης είναι σε θέση να αποδείξει ότι ανήκει σε «ενεργό στόλο», δηλαδή:

— ότι βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση λειτουργίας

— ότι μπορεί είτε να προσκομίσει ισχύον πιστοποιητικό πλοιομότητας και χωρητικότητας, είτε άδεια εκτέλεσεως εθνικών μεταφορών εκδοθείσα από την αρμόδια αρχή ενός των ενδιαφερομένων κρατών μελών και

— ότι εκτέλεσε κατά τους τελευταίους 24 μήνες πριν από την κατάθεση της αίτησης για πριμοδότηση διάλυσης, τουλάχιστο δέκα ταξίδια. Με την έννοια «ταξίδι» νοείται η εκτέλεση μεταφοράς εμπορικής φύσεως σε απόσταση συνήθη για μεταφορές εμπορευμάτων αυτής της μορφής (ανώτερη των 50 km) και όγκο μεταφερόμενου φορτίου ευλόγου ποσού σε σχέση με τη χωρητικότητα του πλοίου (τουλάχιστον 70 %).

Δεν χορηγείται ούτε καταβάλλεται πριμ για πλοία που λόγω αβαριών ή άλλων ζημιών δεν μπορούν να επισκευαστούν ή το κόστος της επισκευής τους είναι ανώτερο της πριμοδότησης για διάλυση.

Αν οι αρμόδιες αρχές έχουν βάσιμους λόγους να αμφιβάλλουν για την καλή κατάσταση λειτουργίας του πλοίου για το οποίο ζητείται πριμοδότηση διάλυσης, μπορούν να ζητήσουν από κάποιο γραφείο εμπειρογνομόνων να θεβαιώσει ότι το υπόψη σκάφος βρίσκεται σε κατάσταση που του επιτρέπει να συνεχίσει να εκτελεί μεταφορές. Το πριμ διάλυσης μπορεί να μη χορηγηθεί αν το σκάφος δεν ικανοποιεί αυτή την απαίτηση.

2. Καθιερώνεται μία οικονομικής φύσεως αλληλεγγύη μεταξύ ταμείων, σε ό,τι αφορά τους χωριστούς λογαριασμούς που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 3, η οποία κινητοποιείται σε όλες τις δαπάνες και τους πόρους των ταμείων που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 4, ώστε να εξασφαλίζεται η ισότιμη αντιμετώπιση όλων των μεταφορέων που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό, ανεξάρτητα από το ταμείο στο οποίο υπάγεται το πλοίο.

Άρθρο 7

1. Η Επιτροπή προσδιορίζει χωριστά για τα πλοία ξηρού φορτίου, τα δεξαμενόπλοια και τα ρυμουλκά:

- τα ποσοστά του κανόνα «παλιό για νέο» των πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 2,
- το ύψος των ειδικών εισφορών,
- την περίοδο, τους όρους χορήγησης και το ύψος των πριμοδοτήσεων διάλυσης του άρθρου 6,
- τους συντελεστές αξιοποίησης (ισοδύναμο εκτόπισμα) για τους διάφορους τύπους και κατηγορίες εξοπλισμού των ποταμίων οδών.

2. Οι ειδικές εισφορές και τα πριμ διάλυσης εκφράζονται σε ευρώ. Το ύψος τους είναι το ίδιο για όλα τα ταμεία.

3. Οι ειδικές εισφορές και τα πριμ διάλυσης καθορίζονται ανάλογα με τη χωρητικότητα νεκρού φορτίου των πλοίων μεταφοράς ή ανάλογα με την ισχύ των ρυμουλκών.

4. Η Επιτροπή προσδιορίζει τις διαδικασίες οικονομικής αλληλεγγύης, που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

Κατά τη λήψη των αποφάσεών της η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη της τα αποτελέσματα των παρατηρήσεων της κοινοτικής αγοράς μεταφορών και των ορατών εξελίξεών της, καθώς και την ανάγκη να αποφευχθεί η νόθευση του ανταγωνισμού που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον. Για να συμβάλουν στην παρατήρηση της αγοράς, οι ιδιοκτήτες πλοίων υπό κατασκευή ή πλοίων προς εισαγωγή, ενημερώνουν σχετικά τα ταμεία έξι μήνες πριν να τα θέσουν σε κυκλοφορία.

Άρθρο 8

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα προκειμένου:

- να διευκολύνουν τους μεταφορείς πλωτών οδών που αποσύρονται από το επάγγελμα να συνταξιοδοτηθούν πρόωρα ή να απασχοληθούν σε άλλον τομέα οικονομικής δραστηριότητας,
- να οργανώσουν για τους εργαζομένους που εγκαταλείπουν το επάγγελμα, λόγω διάλυσης του πλοίου τους,

δράσεις επαγγελματικής κατάρτισης ή επαγγελματικής αναπροσαρμογής,

- να ενθαρρύνουν τη συσπείρωση σε ενώσεις εμπορικής φύσεως των εργαζομένων πληρωμάτων,
- να ενθαρρύνουν την τεχνολογική προσαρμογή των σκαφών ώστε να βελτιωθούν οι όροι εργασίας καθώς και οι τεχνικές συνθήκες ασφαλείας,
- να βελτιωθεί η επαγγελματική κατάρτιση των πληρωμάτων ώστε να εξασφαλιστεί η εξέλιξη και οι προοπτικές του επαγγελματικού κλάδου.

Άρθρο 9

Η Κοινότητα θα ξεκινήσει με την Ελβετία καθώς και με άλλα κράτη μη μέλη διαπραγματεύσεις που κρίνονται αναγκαίες για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού και τα γνωστοποιούν στην Επιτροπή.

Τα εν λόγω μέτρα πρέπει συγκεκριμένα να προβλέπουν διαρκή και αποτελεσματικό έλεγχο σε ό,τι αφορά την τήρηση των υποχρεώσεων που επιφορτίζονται οι επιχειρήσεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των εθνικών διατάξεων που έχουν ληφθεί για την εκτέλεσή του, καθώς και τις ενδεδειγμένες ποινές σε περίπτωση παραβάσεων.

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή κάθε χρόνο όλα τα στοιχεία που κρίνονται χρήσιμα σχετικά με τα αποτελέσματα του κανόνα «παλιό για νέο» καθώς και σε ό,τι αφορά την πορεία των οικονομικών και του αποθεματικού ταμείου.

3. Η Επιτροπή εκδίδει πριν από τις 29 Απριλίου 1999 τις αποφάσεις που πρέπει να λάβει δυνάμει του άρθρου 7.

4. Η Επιτροπή μεριμνά για την εκ μέρους των ταμείων εφαρμογή με ενιαίο τρόπο του παρόντος κανονισμού και εξασφαλίζει το συντονισμό τους.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ από τις 29 Απριλίου 1999.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Σχέδιο κανονισμού (ΕΚ) της Επιτροπής με τον οποίο καθορίζονται ορισμένα μέτρα εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../99 του Συμβουλίου σχετικά με μία πολιτική ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων εσωτερικής ναυσιπλοΐας για προώθηση των μεταφορών διά της πλωτής οδού

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../99 του Συμβουλίου σχετικά με μία πολιτική ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων για την προώθηση των μεταφορών δια της πλωτής οδού, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι, δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../99, η Επιτροπή καθορίζει τις πρακτικές διαδικασίες για την εφαρμογή της πολιτικής ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων, όπως ορίζεται στον ως άνω κανονισμό·

ότι κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί το ύψος των ειδικών εισφορών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 241/97 της Επιτροπής⁽¹⁾ δεδομένου ότι κατεδείχθη η αποτελεσματικότητά τους·

ότι κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί το ύψος των διαφόρων ποσοστών, που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../99 του Συμβουλίου, σύμφωνα με τους κανονισμούς της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 2812/94 της 18ης Νοεμβρίου 1994⁽²⁾ σε ό,τι αφορά τα δεξαμενόπλοια, (ΕΚ) αριθ. 2310/96 της 2ας Δεκεμβρίου 1996⁽³⁾ σε ό,τι αφορά τα ρυμουλκά και (ΕΚ) αριθ. 742/98 της 2ας Απριλίου 1998⁽⁴⁾ σε ό,τι αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου·

ότι, για να μπορέσει να κινητοποιηθεί η οικονομική αλληλεγγύη μεταξύ ταμείων συντονισμού και αναβάθμισης κοινοτικών στόλων, κρίνεται σκόπιμο να προχωρήσει η Επιτροπή σε συνεργασία με τις αρχές των ταμείων, αρχές κάθε χρόνου, στην καταγραφή των διαθέσιμων πόρων των αποθεματικών ταμείων και στην εξίσωση των λογαριασμών σε περιπτώσεις νέας δράσεως εξυγίανσης·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό απετέλεσαν αντικείμενο διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Με τον παρόντα κανονισμό καθορίζεται, μεταξύ άλλων, το ύψος των ειδικών εισφορών που αναφέρονται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../99, τα ποσοστά του κανόνα «παλιό για νέο» που αναφέρονται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, καθώς και οι πρακτικές διαδικασίες για την εφαρμογή της πολιτικής ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων, για τη χορήγηση όπου χρειάζεται πριμοδοτήσεων διάλυσης.

*Άρθρο 2***Ειδικές εισφορές**

1. Το ύψος των ειδικών εισφορών για διάφορους τύπους και κατηγορίες πλοίων κυμαίνεται μέσα σε μία ψαλίδα από 70 μέχρι 115 % των ακόλουθων ποσοστών (*):

— Πλοία ξηρού φορτίου:

— αυτοκινούμενα: [120](*) ευρώ ανά τόνο,

— φορτηγίδες: 60 ευρώ ανά τόνο,

(¹) ΕΕ L 40 της 11.2.1997, σ. 11.

(²) ΕΕ L 298 της 19.11.1994, σ. 22.

(³) ΕΕ L 313 της 3.12.1996, σ. 8.

(⁴) ΕΕ L 103 της 3.4.1998, σ. 3.

(*) Ενδεικτικά ποσά επί του παρόντος.

- μαούνες: [43] (*) ευρώ ανά τόνο.
- Δεξαμενόπλοια:
 - αυτοκινούμενα: [216] (*) ευρώ ανά τόνο,
 - φορτηγίδες: 108 ευρώ ανά τόνο,
 - μαούνες: [39] (*) ευρώ ανά τόνο.
- Ρυμουλκά:
 - 180 ευρώ ανά kilowatt με γραμμική αύξηση μέχρι 240 ευρώ ανά kilowatt και για κινητήρια δύναμη ίση ή ανώτερη των 100 kilowatt.
- 2. — Για πλοία νεκρού φορτίου κατώτερου των 450 τόνων, το ανώτερο ύψος των ειδικών εισφορών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μειώνεται στο 30 %.
 - Για πλοία νεκρού φορτίου μεταξύ 650 και 450 τόνων, το ανώτερο ύψος των ειδικών εισφορών μειώνεται κατά 0,15 % για κάθε τόνο όταν το μεικτό φορτίο του πλοίου είναι κατώτερο των 650 τόνων.
 - Για πλοία νεκρού φορτίου μεταξύ 650 τόνων και 1 650 τόνων, το ανώτερο ύψος των ειδικών εισφορών αυξάνει γραμμικά από 100 έως 115 % μέχρι τα πλοία νεκρού φορτίου ανώτερου των 1 650 τόνων, το ανώτερο ύψος των ειδικών εισφορών παραμένει στο 115 %.
- 3. Η μετατροπή των ειδικών εισφορών που εκφράζονται σε ευρώ στο εθνικό νόμισμα του ενδιαφερόμενου ταμείου πραγματοποιείται ανάλογα με τις ισχύουσες τιμές κατά την ημερομηνία δημοσίευσης της πρώτης *Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* του υπόψη έτους, κατά το οποίο αναφέρεται το ύψος των επιτοκίων που εφαρμόζεται από το Ευρωπαϊκό Νομισματικό Ινστιτούτο κατά τις πράξεις του σε ευρώ για τον μήνα Ιανουάριο.

Άρθρο 3

Ποσοστά του κανόνα «παλιό για νέο»

Από τις 29 Απριλίου 1999, η θέση σε κυκλοφορία πλοίων εξαρτάται από την προϋπόθεση του άρθρου παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../99:

1. Όταν πρόκειται για πλοία ξηρού φορτίου, το ποσοστό ορίζεται σε [1,25:1] (*) (σχέση μεταξύ παλιού και νέου εκτοπίσματος).
2. Όταν πρόκειται για δεξαμενόπλοια, το ποσοστό ορίζεται σε [1,50:1] (*).
3. Όταν πρόκειται για ρυμουλκά, το ποσοστό ορίζεται σε [1:1] (*).

Άρθρο 4

Οικονομική αλληλεγγύη

1. Για να καταγραφούν οι πόροι οι διαθέσιμοι στο αποθεματικό ταμείο ή για να λειτουργήσει μεταξύ λογαριασμών διαφόρων ταμείων η οικονομική αλληλεγγύη που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../99, κάθε ταμείο γνωστοποιεί στην Επιτροπή, στις αρχές κάθε έτους, τα παρακάτω στοιχεία:

- τα έσοδα του ταμείου κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, εφόσον αυτά προορίζονται για την καταβολή πριμοδοτήσεων διάλυσης ή δράσεων προώθησης (R_{dn}),
- τις οικονομικές υποχρεώσεις του ταμείου, που ανελήφθησαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, σχετικές με τις πριμοδοτήσεις διάλυσης ή με τις δράσεις προώθησης (P_n),
- τα πλεονάσματα του ταμείου κατά την 1η Ιανουαρίου του προηγούμενου έτους που προέρχονται από έσοδα προοριζόμενα για την καταβολή πριμοδοτήσεων διάλυσης ή δράσεων προώθησης (S_n).

(*) Ενδεικτικά ποσά επί του παρόντος.

2. Σε συνεννόηση με τις αρχές του ταμείου, η Επιτροπή προσδιορίζει, με βάση τις ενδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1:

- το συνολικό ποσό των οικονομικών υποχρεώσεων που ανελήφθησαν από τα ταμεία, κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, για την πληρωμή πρωτογενών δαπάνων ή δράσεων προώθησης (P_t),
- το συνολικό ποσό των εσόδων όλων των ταμείων κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους (R_{dt}),
- το συνολικό πλεόνασμα όλων των ταμείων, την 1η Ιανουαρίου του προηγούμενου έτους (S_t),
- τις ετήσιες τυποποιημένες οικονομικές υποχρεώσεις (P_{nn}) κάθε ταμείου, που υπολογίζονται σύμφωνα με την παρακάτω εξίσωση:

$$P_{nn} = \frac{P_t}{(R_{dt} + S_t)} \times (R_{dn} + S_n)$$

- για κάθε ταμείο, τη διαφορά μεταξύ ετήσιων οικονομικών υποχρεώσεων (P_n) και ετήσιων τυποποιημένων οικονομικών υποχρεώσεων (P_{nn}),
- τα ποσά που κάθε ταμείο, μαζί με τις ετήσιες οικονομικές υποχρεώσεις κατώτερες των ετήσιων τυποποιημένων οικονομικών υποχρεώσεων ($P_n < P_{nn}$), καταβάλλει σε ένα ταμείο με ετήσιες οικονομικές υποχρεώσεις ανώτερες των ετήσιων τυποποιημένων οικονομικών υποχρεώσεων ($P_n > P_{nn}$).

3. Κάθε ταμείο καταβάλλει, πριν από την 1η Μαρτίου τρέχοντος έτους, στα άλλα ταμεία τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) πρώτη περίπτωση και στην παράγραφο 2 στοιχείο β) έκτη περίπτωση.

Άρθρο 5

Ισοδύναμο εκτόπισμα

1. Όταν ένας πλοιοκτήτης θέτει σε κυκλοφορία πλοίο που υπάγεται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../99 και παραδίδει για διάλυση πλοίο μεταφορικής ικανότητας άλλου τύπου πλωτού εξοπλισμού, το ισοδύναμο εκτόπισμα που πρέπει να ληφθεί υπόψη καθορίζεται, και εντός του πλαισίου καθενός από τους δύο τομείς πλοίων που αναφέρονται παρακάτω, ανάλογα με τους ακόλουθους συντελεστές αξιοποίησης:

— Πλοία ξηρού φορτίου:

- αυτοκινούμενα άνω των 650 τόνων: 1,00,
- φορτηγίδες άνω των 650 τόνων: 0,50,
- μαούνες άνω των 650 τόνων: 0,36.

— Δεξαμενόπλοια:

- αυτοκινούμενα άνω των 650 τόνων: 1,00,
- φορτηγίδες άνω των 650 τόνων: 0,50,
- μαούνες άνω των 650 τόνων: 0,18.

2. Για τα πλοία νεκρού φορτίου κατώτερου των 450 τόνων, οι συντελεστές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μειώνονται κατά 30 %. Για τα πλοία νεκρού φορτίου μεταξύ 650 και 450 τόνων, οι συντελεστές αυτοί μειώνονται κατά 0,15 % για κάθε τόνο για τον οποίο το νεκρό φορτίο του πλοίου είναι κατώτερο των 650 τόνων.

Άρθρο 6

Διαβουλεύσεις

1. Η Επιτροπή συμβουλευέται τα κράτη μέλη κάθε φορά που προτίθεται να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό.

2. Η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη, για όλα τα θέματα που αφορούν την πολιτική ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας των κοινοτικών στόλων, ομάδας αποτελούμενης από εμπειρογνώμονες αντιπροσωπευτικών επαγγελματικών οργανώσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο και των ενδιαφερομένων κρατών μελών. Η εν λόγω ομάδα αποκαλείται «ομάδα εμπειρογνώμωνων για την πολιτική ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας και αναβάθμισης των κοινοτικών στόλων».

*Άρθρο 7***Τελικές διατάξεις**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει σε ισχύ την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1102/89 παραμένει σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1254/96/ΕΚ για καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας

(98/C 320/05)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(1998) 542 τελικό — 98/0284(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 30 Σεπτεμβρίου 1998)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 129 Δ πρώτο εδάφιο,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών,

αποφασίζοντας συμφώνως με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 189 Β της συνθήκης,

Εκτιμώντας ότι:

υπάρχει ανάγκη περιοδικής αναθεώρησης του πίνακα σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος που θεσπίζονταν με την απόφαση αριθ. 1254/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1047/97/ΕΚ⁽²⁾, ανάλογα με την εξέλιξη των διασυνδεδεμένων ενεργειακών δικτύων, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις διαδικασίες διεύρυνσης και γενικότερα τις ενισχυμένες ενεργειακές σχέσεις με τρίτες χώρες·

επιβάλλεται να προσαρμοστεί η περιγραφή ορισμένων σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος που σήμερα περιλαμβάνονται στον πίνακα·

πρέπει να προστεθούν νέα σχέδια στον εν λόγω πίνακα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Ο ενδεικτικός πίνακας σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος, ο οποίος παρατίθεται στο παράρτημα της απόφασης αριθ. 1254/96/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Τα σημεία γ 8, στ 1, ζ 7 και η 11 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης.
2. Ενσωματώνονται τα σημεία που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση τίθεται σε ισχύ την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ ΕΕ L 161 της 29.6.1996, σ. 147.

⁽²⁾ ΕΕ L 152 της 11.6.1997, σ. 12.