

I

*(Säädökset, jotka on julkaistava)***NEUVOSTON ASETUS N:o 718/1999,****annettu 29 päivänä maaliskuuta 1999,****yhteisön sisävesiliikenteen aluskapasiteettia koskevista toimintalinjoista sisävesiliikenteen edistämiseksi**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,
noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsoo, että

- 1) sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1101/89 ⁽⁴⁾ säädettiin toimenpiteistä sisävesiliikenteen rakenteelliseksi parantamiseksi Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin, Alankomaiden ja Itävallan toisiinsa yhteydessä olevissa sisävesiverkoissa liikennöivien aluskalustojen osalta; asetuksella pyrittiin vähentämään sisävesiliikenteen aluskapasiteettia yhteisön tasolla yhteen sovitulla romutusohjelmalla; asetuksen voimassaolo päättyy 28 päivänä huhtikuuta 1999,
- 2) tähän rakenteellisen parantamisen ohjelmaan liittyvistä toimenpiteistä, joilla pyritään välttämään olemassa olevan ylikapasiteetin paheneminen tai uuden ylikapasiteetin syntyminen, "vanha uudesta" -järjestelmä on osoittautunut välttämättömäksi sisävesiliikenteen markkinoiden tasapainoiselle toiminnalle; järjestelmä on myös keskeinen väline puuttua kyseisillä markkinoilla ilmenevään, direktiivin 96/75/EY ⁽⁵⁾ 1 artiklassa määriteltyyn vakavaan häiriöön; lisäksi on estettävä se, että vuodesta 1990 lähtien toteutettujen romutustoimien vaikutukset mitätöidään ottamalla käyttöön uutta kapasiteettia heti järjestelmän voimassaolon päätyttyä; on siis tarpeen pitää "vanha uudesta" -järjestelmä voimassa enintään neljän vuoden ajan ja pienentää suhdelukuja asteittain kohti nollassa, niin että varmistetaan siirtyminen ja voidaan lopettaa yhteisön puuttuminen markkinoiden toimintaan; on myös tärkeää säilyttää "vanha uudesta" -järjestelmä yhteisön aluskapasiteetin hallitsemisen välineenä näiden neljän vuoden kuluttuakin mutta nollassa ja valvontamekanismina, joka voidaan ottaa uudelleen käyttöön ainoastaan direktiivin 96/75/EY 7 artiklassa tarkoitetun vakavan markkinahäiriön ilmetessä,

- 3) on tarpeen varmistaa, että uuden ylikapasiteetin syntyminen hallitaan tehokkaasti sisävesiliikenteen markkinoiden kaikilla lohkoilla, joten säädettävien toimenpiteiden on oltava yleisiä ja niiden on katettava kaikki kuljetusalukset ja työntöalukset; asetuksen ulkopuolelle on jätettävä alukset, jotka liikennöivät ainoastaan kansallisilla markkinoilla tai suljetuilla kansainvälisillä markkinoilla ja jotka eivät näin ollen aiheuta ylikapasiteettia toisiinsa yhteydessä olevien sisävesiväylien verkossa ja asetuksen ulkopuolelle on oltava mahdollista jättää alukset, joiden kuollut paino on alle 450 tonnia ja jotka eivät näin ollen myöskään aiheuta mainitunlaista ylikapasiteettia; sen sijaan on tärkeää, että toimenpiteiden ulkopuolelle ei jätetä kuljetuksia omaan lukuun harjoitettavia yksityisiä aluksia niiden kuljetusmarkkinoihin kohdistuvan vaikutuksen vuoksi,

⁽¹⁾ EYVL C 320, 17.10.1998, s. 4 ja EYVL C 15, 20.1.1999, s. 15

⁽²⁾ Lausunto annettu 2. joulukuuta 1998 (EYVL C 40, 15.2.1999, s. 47).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto annettu 3. joulukuuta 1998 (EYVL C 398, 21.12.1998), neuvoston yhteinen kanta 21. joulukuuta 1998 (EYVL C 55, 25.2.1999), ja Euroopan parlamentin päätös 25. helmikuuta 1999 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL L 116, 28.4.1989, s. 25, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 2 päivänä huhtikuuta 1998 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 742/98 (EYVL L 103, 3.4.1998, s. 3).

⁽⁵⁾ Neuvoston direktiivi 96/75/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 1996, rahtausta ja hinnanmuodostusta koskevista yksityiskohtaisista säännöistä tavaroiden kansallisissa tai kansainvälisissä sisävesikuljetuksissa yhteisössä (EYVL L 304, 27.11.1996, s. 12).

- 4) yhteinen toimintaperiaate, jonka mukaan jäsenvaltiot toteuttavat yhteisiä toimenpiteitä yhteisen päämäärän saavuttamiseksi, on olennainen edellytys yhteisön koko aluskapasiteetin sääntelemiselle; sen vuoksi niissä jäsenvaltioissa, joita sisävesiliikenne koskee, on ylläpidettävä asetuksessa (ETY) N:o 1101/89 tarkoitettuja romutusrahastoja uudella nimellä ja

varmistettava ”vanha uudesta” -järjestelmän hallinto näiden rahastojen kautta; 28 päivään huhtikuuta 1999 mennessä toteutettujen rakenteellisten parannustoimien mahdolliset rahoitusylijäämät, jotka koostuvat ammattikunnan rahoitusosuuksista, on sijoitettava vararahastoon, joka liitetään edellä mainittuihin rahastoihin,

5) kuivalasti- ja nestelastimarkkinoiden sekä työntöalushenkilöiden peruserojen takia on suotavaa perustaa kuhunkin rahastoon erilliset tilit kuivalastialuksille, säiliöaluksille ja työntöaluksille,

6) perustamissopimuksen mukaisessa talouspolitiikassa aluskannan sääntely kuuluu ensisijaisesti alan toiminnan harjoittajille; toteuttavista toimista aiheutuvat kustannukset lankeavat siis sisävesiliikenteen alalla toimivien yritysten maksettaviksi; tässä asetuksessa määritellään ehdot, joita sovelletaan tietyn uuden kapasiteetin käyttöönottoon siten, että markkinoille pääsyä ei kuitenkaan kokonaan estetä; ehtoja voidaan rajoittaa keston ja vaikutuksen suhteen, ja niitä voidaan muuttaa joustavasti markkinoiden kehittymisen myötä, mutta suhdeluvut on saatettava asteittain nollassolle huhtikuun 29 päivää 1999 seuraavien neljän vuoden kuluessa; ”vanha uudesta” -järjestelmän nimellä tunnettu sääntelymekanismi olisi pidettävä voimassa valvontamekanismina siitä lähtien, kun suhdeluku on saavuttanut nollasson; ”vanha uudesta” -järjestelmän perusteella maksetut erityisrahoitusosuudet olisi sijoitettava vararahastoihin ja niitä olisi voitava käyttää romutuskorvausten myöntämiseen silloin, kun markkinoihin puuttuminen on välttämätöntä,

7) on varmistettava, että tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ja niiden soveltaminen eivät väärinä kilpailua tai uhkaa väärinä sitä erityisesti suosimalla tiettyjä yrityksiä yhteisen edun vastaisesti; jotta asianomaisten yritysten kilpailuedellytykset olisivat yhtäläiset, uusien alusten rakentamisen yhteydessä rahastoihin suoritettavien erityisosoitusten ja romutuskorvausten määrien ja ehtojen on oltava samanlaiset, mikäli sellaiset korvaukset osoittautuvat välttämättömiksi vakavan markkinahäiriön ilmetessä ja direktiivin 96/75/EY 8 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti,

8) aluskaluston sääntelyä koskevan mekanismin toimimiseksi tarvittavat päätökset on tehtävä yhteisön tasolla, sillä sisävesiliikenteen aluskanta on koko yhteisöä koskeva asia; toimivalta näiden päätösten tekemiseen ja niiden täytäntönnöpanon sekä tässä asetuksessa tarkoitettujen kilpailuedellytysten ylläpitämisen valvontaan on annettava komissiolle; komissio tekee päätöksensä kuultuaan jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä, ja

9) nykyaikaistaessa ja parannettaessa yhteisön aluskantaa ympäristötekijät ja turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen olisi suunniteltava työmarkkina-alan toimia niiden henkilöiden auttamiseksi, jotka haluavat siirtyä sisävesiliikenteen alalta muualle tai kouluttautua työhön toisella alalla; samoin olisi suunniteltava toimenpiteitä, joilla pyritään kannustamaan yritysyhmittymien perustamista, lisäämään alalla toimivien pätevyyttä ja edistämään alusten teknistä mukauttamista,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tässä asetuksessa vahvistetut yhteisön aluskannan kapasiteettiin liittyvät toimenpiteet koskevat sisävesialuksia, joita käytetään kahden tai useamman paikan välisiin tavaroiden kuljetuksiin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä.

Enintään neljän vuoden ajanjakson aikana huhtikuun 29 päivästä 1999 näihin kapasiteettiin liittyviin toimenpiteisiin sisältyy tämän asetuksen mukaisesti uuden kapasiteetin käyttöönottoa koskevia ehtoja.

2 artikla

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

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

2. Tätä asetusta ei sovelleta seuraaviin:

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

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

c) alukset, jotka liikennöivät yksinomaan Tonavan (ja sen sivujokien) Kelheimiin asti poistumatta sieltä koskaan;

d) työntöalukset, joiden käyttövoima on enintään 300 kilowattia;

- e) merenkulkukelpoiset sisävesialukset ja laivaproomit, jos niitä käytetään yksinomaan kansainvälisiin tai kansallisiin kuljetuksiin matkoilla, joihin sisältyy merisuus;
- f) alukset, joita käytetään yksinomaan tavaroiden varastointiin, toisin sanoen alukset, joihin tavara lastataan ja joista se puretaan samassa paikassa;
- g) ruoppauskalusto, kuten ruoppausalukset ja ponttonit, sekä rakennusyritysten koneita kuljetettavat lautat, jotka eivät ole tällä kalustolla tarkoitettuihin tavaroiden kuljetuksiin;
- h) lautat;
- i) alukset, jotka tarjoavat voittoa tuottamattomia julkisia palveluja.

3. Jäsenvaltio voi jättää tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle aluksensa, joiden kuollut paino on alle 450 tonnia. Jäljempänä 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua asianomaisen jäsenvaltion käyttäessä tätä mahdollisuutta sen on ilmoitettava siitä kuuden kuukauden kuluessa komissiolle, joka ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

3 artikla

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

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

3. Kullakin rahastolla on vararahasto, jossa on kolme erillistä tiliä: yksi kuivalastialuksille, yksi säiliöaluksille ja yksi työntöaluksille.

Vararahastoon sijoitetaan:

- 28 päivään huhtikuuta 1999 mennessä toteutettujen rakenteellisten parannustoimien mahdolliset rahoitusylijäämät, jotka koostuvat ainoastaan ammattikunnan rahoitusosuuksista,
 - 4 artiklassa tarkoitettujen erityisrahoitusosuudet,
 - varat, jotka voidaan asettaa käyttöön direktiivin 96/75/EY 7 artiklassa tarkoitettua vakavan markkinahäiriön ilmetessä.
4. Vararahastoa voidaan käyttää direktiivin 96/75/EY 7 artiklassa tarkoitettuihin aiheellisiin toimenpiteisiin ja erityisesti tämän asetuksen 3 artiklan 6 kohdassa ja 6 artiklassa esitettyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti yhteisön tasolla toteutettujen parannustoimenpiteiden yhteydessä.

5. Vararahastoa voidaan käyttää esimerkiksi 8 artiklassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin, jos sisävesiliikennettä edustavat järjestöt pyytävät sitä yksimielisesti. Tässä tapauksessa kyseiset toimenpiteet on toteutettava yhteisön laajuisesti.

6. Rahastojen välille luodaan vastavuoroinen rahoitustukijärjestelmä 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen erillisten tilien osalta. Järjestelmää sovelletaan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin rahastojen kaikkiin menoihin ja kaikkiin varoihin yhdenvertaisen kohtelun takaamiseksi kaikille liikenteenharjoittajille, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan, riippumatta siitä, mihin rahastoon alus kuuluu.

7. Asianomaiset jäsenvaltiot jatkavat asetuksen (ETY) N:o 1101/89 3 artiklassa tarkoitettua rahaston hoitamista siihen asti, kunnes edellä 1 kohdassa tarkoitettu uusi rahasto on perustettu.

4 artikla

1. Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia uusia tai yhteisön ulkopuolisista maista tuotuja aluksia tai sellaisia aluksia, jotka poistuvat 2 artiklan 2 kohdan a, b tai c alakohdassa tarkoitetuilta reiteiltä, saadaan ottaa käyttöön sillä edellytyksellä (”vanha uudesta” -sääntö), että käyttöön otettavan aluksen omistaja

- romuttaa ilman romutuskorvausta sellaisen tonniluvun aluskalustoa, joka vastaa komission määräämää vanhan ja uuden tonniluvun välistä suhdetta, josta tässä käytetään nimitystä ”suhdeluku”, tai
- suorittaa rahastoon, johon uusi alus kuuluu tai jonka hän on valinnut 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti, mainitun suhdeluvun perusteella määräytyvän erityisrahoitusosuuden, tai jos hän romuttaa aluskalustoa vähemmän kuin suhdeluku edellyttää, maksaa uuden aluksen tonniluvun ja romutettua aluskaluston tonniluvun välisen erotuksen.

2. Suhdeluku voidaan määrittää eri tasolle eri markkinahäiriöillä eli kuivalastialusten, säiliöalusten ja työntöalusten osalta.

Suhdeluku saatetaan mahdollisimman nopeasti ja vaiheittain nollatasolle viimeistään 29 päivänä huhtikuuta 2003.

Kun suhdeluku on nolla, järjestelmä muuttuu valvontamekanismiksi, ja se voidaan ottaa uudelleen käyttöön ainoastaan 6 artiklan mukaisen vakavan markkinahäiriön ilmetessä.

3. Aluksen omistajan on valittava, maksaako se erityisrahoitusosuutensa vai romuttaako se vanhaa aluskalustoa:

- joko vahvistaessaan rakennettavan uuden aluksen tilauksen tai tehdessään tuontihakemuksen, mikäli alus otetaan käyttöön seuraavien 12 kuukauden kuluessa,
- tai ottaessaan uuden aluksen tai maahantuodun aluksen tosiasiallisesti käyttöön.

Valinnasta on ilmoitettava tilausta tai tuontihakemusta tehtäessä.

Alus, jota tarjotaan romutettavaksi vastikkeena uudesta aluksesta, on romutettava ennen uuden aluksen käyttöönottoa.

Käyttöön otettavan aluksen omistaja, joka on romuttanut aluskalustoa vaadittua enemmän, ei saa korvausta ylimääräisestä osuudesta.

Jokainen asianomainen jäsenvaltio voi antaa luvan käyttää kompensatioaluksina, toisin sanoen rinnastaa ne romutettuihin aluksiin, aluksia, jotka on poistettu lopullisesti markkinoilta ja joita on tarkoitettu käyttää muuhun kuin tavaroiden kuljetuksiin, esimerkiksi humanitäärisiin tarkoituksiin käytettävät alukset, museoalukset, Euroopan ulkopuolelle kehitysmaihin lähetettävät alukset tai voittoa tavoittelemattomien instituutioiden käyttöön tarkoitettut alukset. Asianomainen jäsenvaltio ilmoittaa tästä komissiolle, joka tiedottaa asiasta muille asianomaisille jäsenvaltioille.

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

5. Edellä 1 kohdassa mainittuja edellytyksiä sovelletaan myös kapasiteetin lisäykseen, joka johtuu alusten pidentämisestä ja työntöaluksen moottorin vaihtamisesta.

6. Komissio voi jättää erikoisalukset jäsenvaltioita ja yhteisön tasolla sisävesiliikennettä edustavia järjestöjä kuultuaan 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle.

Erikoisalusten on oltava erityisesti ja teknisesti suunniteltuja ainoastaan yhdenlaisen lastin kuljetukseen, ne eivät saa teknisesti soveltua muunlaisen lastin kuljetukseen, kyseisenlaista lastia ei voi kuljettaa aluksissa, joissa ei ole teknisiä erityislaitteita, ja alusten omistajien on annettava kirjallinen vakuutus siitä, että heidän aluksillaan ei kuljeteta muunlaista lastia niin kauan kuin ”vanha uudesta” -sääntöä sovelletaan.

5 artikla

1. Erityisrahoitusosuus asianomaisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyistä aluksista on suoritettava sen jäsenvaltion rahastoon, jossa alus on rekisteröity. Erityisrahoitusosuus rekisteröimättömistä aluksista, joilla liikennöi johonkin asianomaisista jäsenvaltioista sijoittautunut yritys, on suoritettava sen jäsenvaltion rahastoon, johon yritys on sijoittautunut.

2. Erityisrahoitusosuus muussa kuin asianomaisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyistä aluksista tai rekisteröimättömistä aluksista, joilla liikennöi muuhun kuin asianomaiseen jäsenvaltioon sijoittautunut yritys, on suoritettava johonkin asianomaisessa jäsenvaltiossa perustetuista rahastoista aluksen omistajan valinnan mukaan.

6 artikla

Direktiivin 96/75/EY 7 artiklassa määritellyn vakavan markkinahäiriön ilmetessä komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä sekä mainitun direktiivin 8 artiklassa tarkoitettujen komitean lausunnon saatuaan ja kyseisessä 8 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen ottaa ”vanha uudesta” -järjestelmän uudelleen käyttöön mainitun direktiivin 7 artiklan mukaisesti rajoitetuksi ajaksi ja toteuttaa tai olla toteuttamatta sen lisäksi rakenteellisia parannustoimia.

Näiden rakenteellisten parannustoimien nojalla 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen aluksen omistaja voi aluksen romuttaessaan, toisin sanoen jos hän särkee aluksen rungon täysin tai jos hän tuhoaa työntöaluksen rungon ja moottorin, saada romutuskorvauksen rahastosta, johon hänen aluksensa kuuluu, käytettävissä olevien varojen rajoissa. Korvauksen määrästä päättää komissio 7 artiklassa esitettyjen ehtojen mukaisesti.

Korvaus voidaan myöntää ainoastaan aluksesta, jonka omistaja osoittaa aluksen olevan osa hänen aktiivista aluskalustoaan, toisin sanoen:

- alus on hyvässä käyttökunnossa,
- aluksella on joko voimassa olevat katsastustodistukset ja mittakirjat tai asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antama lupa harjoittaa kansallista liikennettä, ja
- alus on tehnyt vähintään kymmenen matkaa romutuskorvaushakemusta edeltäneiden 24 kuukauden aikana. ”Matkalla” tarkoitetaan tässä kaupallista kuljetusta, jonka välimatka on tavanomainen samantyyppisten tavaroiden kuljetuksessa (yli 50 kilometriä) ja kuljetettujen lastin volyymi on järkevässä suhteessa laivan lastauskapasiteettiin (vähintään 70 prosenttia).

Korvausta ei myönnetä eikä makseta aluksista, jotka haaksirikon tai muun vaurioitumisen vuoksi eivät ole enää korjauskelpoisia tai joiden korjauskustannukset ovat suuremmat kuin romutuskorvaus.

Jos toimivaltaisilla viranomaisilla on perusteltu syy epäillä sellaisen aluksen hyvää toimintakuntoa, josta on tehty romutuskorvaushakemus, he voivat pyytää asiantuntijoiden antamaa todistusta siitä, että kyseinen alus on teknisesti sellaisessa kunnossa, että se voi hoitaa kuljetuksia. Romutuskorvaus evätään, jos alus ei vastaa näitä vaatimuksia.

7 artikla

1. Komissio vahvistaa jäsenvaltioita ja yhteisön tasolla sisävesiliikennettä edustavia järjestöjä kuultuaan erikseen kuivalastialusten, säiliöalusten ja työntöalusten osalta:

- ”vanha uudesta” -järjestelmän suhdeluvut 2 artiklassa tarkoitettujen alusten osalta,
- erityisrahoitusosuuksien määrät,
- 6 artiklassa tarkoitettujen romutuskorvausten ajanjakson, myöntämisehdot ja määrät,
- tasoituskertoimet (vastaavat tonniluvut) jokaiselle sisävesialustyypille ja -luokalle.

2. Erityisrahoitusosuudet ja romutuskorvaukset on ilmaistava euroina. Niiden on oltava yhtä suuret joka rahastossa.

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

4. Komissio vahvistaa jäsenvaltioita ja yhteisön tasolla sisävesiliikennettä edustavia järjestöjä kuultuaan yksityiskohtaiset säännöt 3 artiklan 6 kohdassa tarkoitettulle vasta- vuoroiselle rahoitustuelle.

5. Päätöksiä tehdessään komissio ottaa huomioon myös yhteisön kuljetusmarkkinoiden tarkkailun tulokset ja markkinoiden todennäköiset muutokset sekä tarpeen välttää kilpailun vääristymiä, jotka olisivat yhteisen edun vastaisia. Markkinoiden tarkkailun helpottamiseksi rakenteilla olevien tai maahan tuotujen alusten omistajien on ilmoitettava niistä rahastoille kuusi kuukautta ennen alusten käyttöönottoa.

8 artikla

Jäsenvaltiot voivat totetuttaa erityisesti toimenpiteitä

- helpottaakseen toimialan jättävien sisävesiliikenteen harjoittajien varhaiseläkkeen saamista tai muuhun taloudelliseen toimintaan siirtymistä,

- järjestääkseen ammatillista koulutusta tai uudelleen- koulutusta työntekijöille, jotka siirtyvät toimialalta muualle,
- kannustaakseen sisävesiliikenteen pienyrittäjiä muodostamaan kaupallisia yhdistyksiä,
- edistääkseen alusten teknistä mukauttamista työolojen ja teknisten turvallisuusvaatimusten parantamiseksi ja
- parantaakseen ammattikunnan pätevyyttä toimialan kehittämiseksi ja sen tulevaisuuden turvaamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 artiklan 5 kohdan soveltamista.

9 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tämän asetuksen soveltamisen edellyttämät toimenpiteet ja ilmoitettava niistä komissiolle.

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

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle vuosittain kaikki asiaan kuuluvat tiedot ”vanha uudesta” -järjestelmän tuloksista sekä rahastojen ja niiden vararahastojen taloudellisesta tilanteesta.

3. Komissio tekee päätökset, jotka sen on 7 artiklan nojalla tehtävä.

4. Komissio valvoo, että rahastot soveltavat tätä asetusta yhdenmukaisesti, ja vastaa niiden koordinoinnista.

10 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 29 päivänä huhtikuuta 1999.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsen- valtioissa.

Tehty Brysselissä 29 päivänä maaliskuuta 1999.

Neuvoston puolesta

F. MÜNTEFERING

Pubeenjohtaja