

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

ISSN 0378-701X

C 320

41° anno

17 ottobre 1998

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	<u>Sommario</u>	<u>Pagina</u>
	I Comunicazioni	
	Consiglio	
98/C 320/01	Decisione del Consiglio, del 12 ottobre 1998, relativa alla nomina di un membro del comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom	1
98/C 320/02	Decisione del Consiglio, del 12 ottobre 1998, relativa alla nomina di un membro del Comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom	2
	Commissione	
98/C 320/03	ECU	3
	II Atti preparatori	
	Commissione	
98/C 320/04	Proposta di regolamento (CE) del Consiglio relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie della navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile (¹)	4
98/C 320/05	Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione n. 1254/96/CE che stabilisce un insieme di orientamenti relativi alle reti trans-europee nel settore dell'energia (¹)	12

IT

1

(¹) Testo rilevante ai fini del SEE

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 12 ottobre 1998

relativa alla nomina di un membro del comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom

(98/C 320/01)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 54, secondo e terzo comma,

visto l'articolo X dello statuto dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom ⁽¹⁾, modificato da ultimo dalla decisione 95/1/CE, Euratom, CECA del 1° gennaio 1995 ⁽²⁾,vista la decisione del Consiglio, del 27 giugno 1997, relativa alla nomina dei membri del comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom ⁽³⁾,

visto il parere della Commissione,

considerando che un seggio di membro del suddetto comitato è divenuto vacante in seguito alle dimissioni della sig.ra Elaine DRAGE, notificate al Consiglio il 12 febbraio 1998;

considerando che occorre pertanto provvedere all'occupazione di tale seggio;

considerando la candidatura presentata dal governo britannico il 12 febbraio 1998,

DECIDE:

Articolo unico

Il sig. Ian HOLT è nominato membro del comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom, per la restante durata del mandato di tale comitato, ossia fino al 28 marzo 1999.

Fatto a Lussemburgo, addì 12 ottobre 1998.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

R. EDLINGER

⁽¹⁾ GU 27 del 6.12.1958, pagg. 534/58.⁽²⁾ GU L 1 dell'1.1.1995, pag. 1.⁽³⁾ GU C 210 dell'11.7.1997, pag. 3.

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 12 ottobre 1998

relativa alla nomina di un membro del Comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom

(98/C 320/02)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 54, secondo e terzo comma,

visto l'articolo X dello statuto dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom ⁽¹⁾, modificato da ultimo dalla decisione 95/1/CE, Euratom, CECA del 1° gennaio 1995 ⁽²⁾,

vista la decisione del Consiglio, del 27 giugno 1997, relativa alla nomina dei membri del comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom ⁽³⁾,

visto il parere della Commissione,

considerando che un seggio di membro del suddetto comitato è divenuto vacante in seguito alle dimissioni del sig. Thierry DUJARDIN, notificate al Consiglio il 30 giugno 1998;

considerando che occorre pertanto provvedere all'occupazione di tale seggio;

considerando la candidatura presentata dal governo francese il 30 giugno 1998,

DECIDE:

Articolo unico

Il sig. Eric PROUST è nominato membro del comitato consultivo dell'Agenzia di approvvigionamento dell'Euratom, per la restante durata del mandato di tale comitato, ossia fino al 28 marzo 1999.

Fatto a Lussemburgo, addì 12 ottobre 1998.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

R. EDLINGER

⁽¹⁾ GU 27 del 6.12.1958, pag. 534/58.

⁽²⁾ GU L 1 dell'1.1.1995, pag. 1.

⁽³⁾ GU C 210 dell'11.7.1997, pag. 3.

COMMISSIONE

ECU (¹)

16 ottobre 1998

(98/C 320/03)

Importo in moneta nazionale per una unità:

Franco belga e lussemborghese	40,3046	Marco finlandese	5,94401
Corona danese	7,42908	Corona svedese	9,48842
Marco tedesco	1,95367	Sterlina inglese	0,710818
Dracma greca	336,033	Dollaro USA	1,21180
Peseta spagnola	166,065	Dollaro canadese	1,87042
Franco francese	6,55101	Yen giapponese	137,988
Sterlina irlandese	0,783375	Franco svizzero	1,58322
Lira italiana	1933,37	Corona norvegese	9,06004
Fiorino olandese	2,20366	Corona islandese	82,0269
Scellino austriaco	13,7455	Dollaro australiano	1,89730
Scudo portoghese	200,444	Dollaro neozelandese	2,24491
		Rand sudafricano	6,85274

La Commissione ha installato una telescrivente con meccanismo di risposta automatica capace di trasmettere ad ogni richiedente, su semplice chiamata per telex, i tassi di conversione nelle principali monete. Questo servizio opera ogni giorno dalle ore 15,30 alle ore 13 del giorno dopo.

Il richiedente deve procedere nel seguente modo:

- chiamare il numero di telex 23789 a Bruxelles;
- trasmettere il proprio indicativo di telex;
- formare il codice «cccc» che fa scattare il meccanismo di risposta automatica che produce l'iscrizione sulla propria telescrivente dei tassi di conversione dell'ecu;
- non interrompere la comunicazione prima della fine del messaggio che è segnalata dall'iscrizione «ffff».

Nota: Presso la Commissione sono altresì in servizio fax a risposta automatica (ai n. 296 10 97 e n. 296 60 11) che forniscono dati giornalieri concernenti il calcolo dei tassi di conversione applicabili nel quadro della politica agricola comune.

(¹) Regolamento (CEE) n. 3180/78 del Consiglio (GU L 379 del 30.12.1978, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1971/89 (GU L 189 del 4.7.1989, pag. 1).

Decisione 80/1184/CEE del Consiglio (convenzione di Lomé) (GU L 349 del 23.12.1980, pag. 34).

Decisione n. 3334/80/CECA della Commissione (GU L 349 del 23.12.1980, pag. 27).

Regolamento finanziario, del 16 dicembre 1980, applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU L 345 del 20.12.1980, pag. 23).

Regolamento (CEE) n. 3308/80 del Consiglio (GU L 345 del 20.12.1980, pag. 1).

Decisione del consiglio dei governatori della Banca europea per gli investimenti del 13 maggio 1981 (GU L 311 del 30.10.1981, pag. 1).

II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di regolamento (CE) del Consiglio relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie della navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile

(98/C 320/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(1998) 541 def. — 98/0281(SYN)

(Presentata dalla Commissione il 28 settembre 1998)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato,

considerando che il regolamento (CEE) n. 1101/89⁽¹⁾ ha istituito un regime di risanamento strutturale del settore della navigazione interna per le flotte operanti sulla rete delle vie navigabili intercollegate di Austria, Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo e Paesi Bassi; che tale regolamento si proponeva di ridurre le sovraccapacità con azioni di demolizione di battelli coordinate a livello comunitario; che tale regolamento scade il 28 aprile 1999;

considerando che fra le misure di accompagnamento di tale meccanismo di risanamento strutturale, intese ad evitare l'aumento delle sovraccapacità strutturali esistenti o la comparsa di nuove sovraccapacità, il regime «vecchio

per nuovo» è risultato indispensabile per il funzionamento equilibrato del mercato della navigazione interna [relazione della Commissione COM(97) 555 def. del 3.11.1997]; che tale regime rappresenta tuttora lo strumento essenziale per intervenire in caso di grave turbativa del mercato, come definita nell'articolo 1 della direttiva 96/75/CE⁽²⁾; che è opportuno evitare che gli effetti delle azioni di demolizione condotte dal 1990 siano annullati dall'entrata in servizio di nuove capacità di stiva immediatamente dopo la scadenza di tale regime; che è pertanto necessario mantenere il regime «vecchio per nuovo» per un periodo limitato a cinque anni al massimo, diminuendo progressivamente il coefficiente fino a zero, per garantire la transizione e por termine alla fase di interventi della Comunità sui mercati; che è altresì essenziale mantenere il regime «vecchio per nuovo», in qualità di strumento di gestione della capacità delle flotte comunitarie oltre tale periodo quinquennale, però a livello zero, con funzioni di meccanismo di vigilanza, riattivabile esclusivamente in caso di grave turbativa del mercato e secondo il disposto dell'articolo 7 della direttiva 96/75/CE;

considerando che il controllo delle nuove sovraccapacità deve essere efficace in tutti i settori del mercato dei trasporti per via navigabile; che le misure da prendere devono di conseguenza avere carattere generico ed essere applicabili a tutti i battelli da trasporto e agli spintori; che si potrebbe prevedere che non siano applicabili ai battelli adibiti esclusivamente ai mercati nazionali o internazionali chiusi, che in quanto tali non contribuiscono alla sovraccapacità sulla rete delle vie navigabili intercollegate; che è invece essenziale che siano applicabili alle flotte private, che effettuano trasporti per conto proprio;

⁽¹⁾ GU L 116 del 28.4.1989, pag. 25. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 742/98 della Commissione, del 2 aprile 1998 (GU L 103 del 3.4.1998, pag. 3).

⁽²⁾ GU L 304 del 27.11.1996, pag. 12.

considerando che un'impostazione comune, con la quale gli Stati membri prendono di concerto misure intese a realizzare il medesimo obiettivo, costituisce una delle condizioni essenziali per garantire la regolazione delle capacità di stiva; che a tal fine è opportuno che i fondi di demolizione istituiti dal regolamento (CEE) n. 1101/89 siano mantenuti negli Stati membri interessati dalla navigazione interna con la denominazione «fondi di coordinazione e di promozione delle flotte comunitarie» e che essi amministrino il regime «vecchio per nuovo»; che i residui finanziari delle azioni di risanamento strutturale organizzate fino al 28 aprile 1999 siano versati in un fondo di riserva attribuito a detti fondi;

considerando che, a causa delle fondamentali differenze esistenti fra i mercati del trasporto di carichi secchi, del trasporto di liquidi e degli spintori, è opportuno istituire nei fondi una contabilità distinta per i battelli adibiti al trasporto di carichi secchi, le navi cisterna e gli spintori;

considerando che nel contesto di una politica economica conforme al trattato, la regolazione delle capacità incombe in primo luogo agli operatori del settore; che i costi delle misure saranno pertanto a carico delle imprese che operano nel settore della navigazione interna; che tale regolazione consiste nella determinazione delle condizioni che si applicano all'entrata in servizio di talune capacità nuove, senza pervenire al blocco totale dell'accesso al mercato; che tali condizioni possono essere limitate nel tempo, quanto all'impatto e flessibili in funzione dell'evoluzione del mercato, ma che i coefficienti devono essere gradualmente ricondotti a zero entro cinque anni a decorrere dal 28 aprile 1999; che il summenzionato regime di regolazione «vecchio per nuovo» può essere mantenuto a livello zero oltre il periodo quinquennale decorrente dal 28 aprile 1999, come meccanismo di vigilanza; che i contributi speciali versati a titolo del regime «vecchio per nuovo» sono versati nel fondo di riserva e possono essere utilizzati per erogare premi di demolizione in caso di necessità di intervento sul mercato;

considerando che è opportuno garantire che le misure previste dal presente regolamento e la loro applicazione non falsino o non rischino di falsare le regole di concorrenza, segnatamente favorendo talune imprese in misura contraria all'interesse comune; che, per porre le imprese interessate in condizioni di concorrenza uguali, devono essere uniformi le aliquote e le condizioni relative ai contributi speciali da versarsi ai fondi per le nuove costruzioni nonché ai premi di demolizione, qualora questi fossero necessari in caso di grave turbativa del mercato, e secondo la procedura prevista dall'articolo 8 della direttiva 96/75/CE;

considerando che, a causa del carattere comunitario delle flotte della navigazione interna, le decisioni relative al funzionamento di tale regime di regolazione della capa-

cità devono essere prese al livello comunitario, che la Commissione deve essere competente a prendere tali decisioni, sorveglierne l'applicazione e garantire il mantenimento delle condizioni di concorrenza di cui al presente regolamento;

considerando che nel contesto dell'ammodernamento e della ristrutturazione delle flotte comunitarie, che operano in condizioni favorevoli per l'ambiente e la sicurezza, è opportuno prevedere misure sociali a favore di coloro che intendono abbandonare il settore dei trasporti per vie navigabili o riconvertirsi in un altro settore di attività; che è opportuno prevedere misure intese a promuovere la creazione di associazioni o cooperative di imprese, a migliorare la qualificazione professionale dei battellieri e a promuovere l'adeguamento tecnico dei battelli;

considerando che per prevenire distorsioni di concorrenza sui mercati e aumentare l'efficacia delle misure, è auspicabile che la Svizzera adotti provvedimenti analoghi per la sua flotta, operante sulla rete delle vie navigabili intercollegate degli Stati membri interessati; che la Comunità è disposta ad avviare con la Svizzera i negoziati che si riveleranno necessari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I battelli della navigazione interna adibiti al trasporto di merci tra due o più punti sulle vie navigabili degli Stati membri sono soggetti alla politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie alle condizioni stabilite dal presente regolamento. Per un periodo di cinque anni al massimo a decorrere dal 28 aprile 1999, detta politica di regolazione delle capacità comporta condizioni di entrata in servizio di nuovi battelli, conformemente al presente regolamento.

Articolo 2

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

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

2. Non sono soggetti al presente regolamento:

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

- b) i battelli che, a causa delle dimensioni, non possono uscire dalle idrovie nazionali in cui operano e non possono accedere alle altre vie navigabili della Comunità, purché non possano fare concorrenza ai battelli cui si applica il presente regolamento;
- c) i battelli che operano esclusivamente nel mercato chiuso del Danubio (e dei suoi affluenti), fino a Kelheim, senza mai uscirne;
- d) gli spintori la cui potenza di propulsione non superi i 300 kW;
- e) le unità di navigazione fluvio-marittime e le chiatte di nave, a condizione che effettuino esclusivamente trasporti internazionali o nazionali nel corso di viaggi che comportano un percorso marittimo;
- f) i battelli adibiti esclusivamente al magazzinaggio di merci, sui quali cioè le merci vengono caricate, quindi scaricate nel medesimo luogo;
- g) le attrezzature di dragaggio, come le barche con valvola, i pontoni e i mezzi galleggianti delle imprese di costruzioni;
- h) i traghetti;
- i) i battelli adibiti ad un servizio pubblico di carattere non commerciale.

Articolo 3

1. Ciascuno degli Stati membri le cui vie navigabili sono collegate con quelle di un altro Stato membro e la cui flotta dispone di un tonnellaggio superiore a 100 000 tonnellate, in appresso denominati «Stati membri interessati», istituisce, nel quadro della propria legislazione nazionale e con propri strumenti amministrativi, un «fondo di coordinazione e di promozione delle flotte comunitarie», in appresso denominato «fondo».
2. La gestione del fondo è affidata alle autorità competenti dello Stato membro interessato. Quest'ultimo associa alla gestione del fondo le organizzazioni rappresentative nazionali della navigazione interna.
3. Ciascun fondo deve prevedere tre contabilità distinte, una per i battelli da carico secco, una per le navi cisterna e una per gli spintori.
4. Ciascun fondo è dotato di un fondo di riserva, alimentato da:
 - i residui delle azioni di risanamento strutturale organizzate fino al 28 aprile 1999, costituiti dai contributi degli Stati membri interessati, della Comunità e degli operatori del settore,

— i contributi speciali di cui all'articolo 4 del presente regolamento,

— i fondi che potrebbero essere messi a disposizione in caso di grave turbativa del mercato, secondo il disposto dell'articolo 7 della direttiva 96/75/CE.

5. Il fondo di riserva può essere utilizzato per misure adeguate, quali quelle previste dall'articolo 7 della direttiva 96/75/CE, e segnatamente per misure di risanamento organizzate a livello comunitario, secondo le modalità definite dall'articolo 6 del presente regolamento.

6. Il fondo di riserva può essere utilizzato per misure di cui all'articolo 8 del presente regolamento esclusivamente a richiesta unanime delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario.

Articolo 4

1. L'entrata in servizio dei battelli soggetti al presente regolamento, tanto nuovi che importati da un paese terzo o che escano dalle idrovie nazionali di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a), b) o c), è soggetta alla condizione (regime «vecchio per nuovo») che il proprietario del battello che entra in servizio:

— proceda alla demolizione, senza riscuotere il relativo premio, di un tonnellaggio di stiva equivalente a un rapporto di tonnellaggio denominato «coefficiente», determinato dalla Commissione, fra il tonnellaggio precedente e quello nuovo,

— versi al fondo dal quale dipende il nuovo battello, o che egli ha scelto ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, un contributo speciale il cui importo è determinato in funzione del suddetto coefficiente, ovvero, se procede alla demolizione di un tonnellaggio inferiore al coefficiente di cui sopra, versi la differenza tra il tonnellaggio del nuovo battello e il tonnellaggio della capacità demolita.

2. Il coefficiente può essere fissato a livelli differenti a seconda dei settori del mercato: i battelli da carico secco, le cisterne e gli spintori; dev'essere gradualmente ricondotto a zero entro cinque anni a decorrere dal 28 aprile 1999. Non appena il coefficiente è ricondotto a zero il regime si trasforma in meccanismo di vigilanza, riattivabile esclusivamente in caso di grave turbativa del mercato, ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 96/75/CE.

3. Il proprietario del battello può scegliere se versare il contributo speciale o procedere alla demolizione di un tonnellaggio di capacità vecchia al momento dell'ordinazione effettiva di costruzione del nuovo battello o della domanda di importazione, a condizione che il battello sia messo in servizio entro 18 mesi, oppure al momento dell'effettiva entrata in servizio del nuovo battello o del battello importato. La scelta deve essere formulata al momento dell'ordinazione o della domanda di importazione del battello. Il battello da demolire in qualità di tonnel-

laggio di compensazione deve essere stato demolito prima dell'entrata in servizio del nuovo battello. Il proprietario del battello che entra in servizio, il quale ha proceduto alla demolizione di un tonnellaggio superiore a quello necessario, non riceve un compenso finanziario. Per decisione della Commissione i battelli definitivamente ritirati dal mercato per essere utilizzati a fini diversi dal trasporto di merci, come i battelli usati a fini umanitari o le navi-museo, i battelli destinati a paesi in via di sviluppo non situati sul continente europeo o quelli messi a disposizione di istituzioni senza fini di lucro, possono essere utilizzati come tonnellaggio di compensazione, cioè trattati come se fossero stati demoliti.

4. Per gli spintori il concetto di tonnellaggio è sostituito da quello di potenza di propulsione.

5. Le condizioni di cui al paragrafo 1 si applicano anche agli aumenti di capacità dovuti all'allungamento del battello o alla sostituzione dei motori dello spintore.

6. La Commissione può escludere dal campo d'applicazione del paragrafo 1 taluni battelli specializzati. I battelli specializzati sono progettati specificamente per il trasporto di un tipo unico di merci, devono essere tecnicamente inadeguati al trasporto di altre merci e il predetto unico tipo di merci non deve essere trasportabile da battelli che non dispongono degli impianti tecnici speciali; i proprietari devono impegnarsi per iscritto a non trasportare su tali battelli nessun altro tipo di merce mentre è in applicazione il regime «vecchio per nuovo».

Articolo 5

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

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

Articolo 6

1. In caso di grave turbativa del mercato, ai sensi della definizione dell'articolo 7 della direttiva 96/75/CE, a domanda di uno Stato membro, previo parere del Comitato di cui all'articolo 8 della direttiva 96/75/CE e seguendo la procedura ivi prevista, la Commissione può

riattivare il regime «vecchio per nuovo», per un periodo limitato nel tempo, come disposto dall'articolo 7 della direttiva 96/75/CE, o prendere misure di risanamento, grazie alle quali il proprietario di uno dei battelli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, qualora proceda alla demolizione del battello, ovvero alla rottamazione integrale dello scafo del battello o rispettivamente alla distruzione del motore, trattandosi di uno spintore, può ottenere dal fondo da cui dipende e nei limiti dei mezzi finanziari disponibili, un premio di demolizione la cui aliquota è determinata dalla Commissione alle condizioni previste dell'articolo 7. Tale premio potrà essere versato esclusivamente per un battello il cui proprietario possa provare che appartiene alla flotta attiva, cioè:

— che è in buone condizioni di funzionamento e

— che è munito di certificato di navigabilità e certificato di stazza validi oppure di autorizzazione a compiere trasporti nazionali rilasciata dall'autorità competente di uno degli Stati membri interessati e

— che ha compiuto almeno dieci viaggi nei 24 mesi precedenti la presentazione della domanda di premio di demolizione. Per «viaggio» si intende un'operazione di trasporto commerciale su una distanza consueta per il trasporto di merci della medesima natura (superiore a 50 km), con un volume di carico ragionevolmente correlato alla capacità di carico del battello (almeno 70 %).

Non è accordato alcun premio per i battelli che, in seguito ad avaria o ad altro danno, non sono più riparabili o il cui costo di riparazione è superiore all'importo del premio di demolizione.

Se hanno fondate ragioni di dubitare delle buone condizioni di funzionamento del battello oggetto di una domanda di premio di demolizione, le autorità competenti hanno facoltà di chiedere una perizia che attesti che il battello è in condizioni tecniche tali da permettergli di effettuare operazioni di trasporto. Il premio di demolizione può essere rifiutato se il battello non soddisfa tale requisito.

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

Articolo 7

1. La Commissione stabilisce, separatamente per i battelli da carico secco, per le navi cisterna, nonché per gli spintori:

- i coefficienti del regime «vecchio per nuovo» per i battelli di cui all'articolo 2,
- l'aliquota dei contributi speciali,
- il periodo dell'azione di demolizione, le condizioni alle quali i premi di demolizione di cui all'articolo 6 sono corrisposti, e l'aliquota degli stessi,
- i coefficienti di valorizzazione (tonnellaggi equivalenti) per i diversi tipi e le diverse categorie di attrezature fluviali.

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

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

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

Nelle sue decisioni, la Commissione tiene conto anche dei risultati dell'osservazione dei mercati dei trasporti nella Comunità e della loro prevedibile evoluzione, nonché della necessità di evitare che la concorrenza sia falsata in misura contraria all'interesse comune. Per contribuire all'osservazione dei mercati i proprietari dei battelli in costruzione o importati devono informare i fondi sei mesi prima dell'entrata in servizio dei battelli.

Articolo 8

Gli Stati membri interessati possono adottare le opportune misure per:

- facilitare ai trasportatori per via navigabile che si ritirano dalla professione il conseguimento del prepensionamento oppure la riqualificazione professionale in un altro ramo;
- organizzare corsi di formazione o di riqualificazione professionale per i lavoratori che i settori della navi-

gazione interna in seguito alla demolizione del battello sul quale lavoravano;

- promuovere il raggruppamento dei battellieri-artigiani in cooperative;
- incoraggiare l'adeguamento tecnico dei battelli per migliorare le condizioni di lavoro e rispettare le esigenze tecniche di sicurezza;
- migliorare la qualificazione professionale dei battellieri, per garantire l'evoluzione ed il futuro della professione.

Articolo 9

La Comunità avvierà con la Svizzera e con altri paesi terzi i negoziati che si riveleranno necessari ai fini dell'applicazione del presente regolamento.

Articolo 10

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento e le comunicano alla Commissione.

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

2. Gli Stati membri trasmettono annualmente alla Commissione tutte le informazioni utili riguardanti i risultati del regime «vecchio per nuovo» nonché la situazione finanziaria dei fondi e del fondo di riserva.

3. Anteriormente al 29 aprile 1999 la Commissione adotta le decisioni ad essa incombenti in virtù dell'articolo 7.

4. La Commissione controlla che i fondi applichino uniformemente il presente regolamento e ne garantisce il coordinamento.

Articolo 11

Il presente regolamento entra in vigore il 29 aprile 1999.

ALLEGATO PER INFORMAZIONE

Progetto di regolamento (CE) della Commissione che fissa talune misure d'applicazione del regolamento (CE) n. .../99 del Consiglio relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie della navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. .../99 del Consiglio relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie della navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile, e segnatamente l'articolo 11, paragrafo 3,

considerando che, in virtù dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. .../99, la Commissione fissa le modalità pratiche per l'esecuzione della politica di regolazione della capacità delle flotte comunitarie definita da detto regolamento;

considerando che è opportuno mantenere i tassi di contributi speciali fissati dal regolamento (CE) n. 241/97 della Commissione ⁽¹⁾ che si sono dimostrati efficaci;

considerando che è opportuno mantenere i vari coefficienti di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. .../99 del Consiglio, ai livelli fissati rispettivamente dal regolamento (CE) n. 2812/94 della Commissione ⁽²⁾, del 18 novembre 1994, per quanto concerne le navi cisterna, n. 2310/96 ⁽³⁾, del 2 dicembre 1996, per quanto concerne gli spintori e n. 742/98 ⁽⁴⁾, del 2 aprile 1998, per quanto concerne i battelli da carico secco;

considerando che, per far agire la solidarietà finanziaria fra i fondi di coordinazione e di promozione delle flotte comunitarie, è opportuno che la Commissione, di concerto con le autorità dei fondi, proceda, all'inizio di ogni anno, alla contabilizzazione delle risorse disponibili nel fondo di riserva e alla perequazione dei conti in caso di una nuova azione di risanamento;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono state discusse con gli Stati membri interessati e le organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento determina, fra l'altro, l'aliquota dei contributi speciali di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. .../99, i coefficienti del regime «vecchio per nuovo», di cui all'articolo 7 di detto regolamento nonché le modalità pratiche per l'esecuzione della politica di capacità delle flotte comunitarie, per versare, se necessario, premi di demolizione.

Articolo 2

Contributi speciali

1. L'importo dei contributi speciali per i vari tipi e categorie di battelli si situa in una forcella che va dal 70 % al 115 % delle seguenti aliquote ^(*):

— Battelli da carico secco:

- Automotori: [120] ^(*) euro/t
- Chiatte a spinta: 60 euro/t

⁽¹⁾ GU L 40 dell'11.2.1997, pag. 11.

⁽²⁾ GU L 298 del 29.11.1994, pag. 22.

⁽³⁾ GU L 313 del 3.12.1996, pag. 8.

⁽⁴⁾ GU L 103 del 3.4.1998, pag. 3.

^(*) Tassi attualmente indicativi.

- Chiatte rimorchiate: [43] (*) euro/t
 - Navi cisterna:
 - Automotri: [216] (*) euro/t
 - Chiatte a spinta: 108 euro/t
 - Chiatte rimorchiate: [39] (*) euro/t
 - Spintori:
 - 180 euro/kilowatt con aumento lineare fino a 240 euro/kilowatt per una forza motrice pari o superiore a 1 000 kW.
2. — Per i battelli di portata lorda inferiore a 450 t, le aliquote massime dei contributi speciali di cui al paragrafo 1 sono ridotte del 30 %.
- Per i battelli di portata lorda da 450 a 650 t, le aliquote massime dei contributi speciali sono ridotte dello 0,15 % per ciascuna tonnellata di portata lorda al di sotto delle 650 tonnellate.
- Per i battelli di portata lorda da 650 a 1 650 t, le aliquote massime dei contributi speciali subiscono un aumento lineare da 100 a 115 %; per i battelli di portata lorda superiore a 1 650 t restano pari al 115 %.
3. La conversione dei contributi annui, espressi in euro, nella moneta nazionale del fondo interessato si effettua secondo il corso dei cambi vigente alla data della pubblicazione della prima *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* dell'anno in questione nella quale sono indicati i tassi di interesse applicati dall'Istituto monetario europeo per le operazioni in euro condotte nel mese di gennaio.

Articolo 3

Coefficienti del regime «vecchio per nuovo»

A decorrere dal 29 aprile 1999 l'entrata in servizio dei battelli è subordinata alla condizione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. . . . /99:

1. Trattandosi di battelli da carico secco il coefficiente è fissato a [1,25:1] (*) (rapporto fra il tonnellaggio vecchio e quello nuovo).
2. Trattandosi di navi cisterna il coefficiente è fissato a [1,50:1] (*) .
3. Trattandosi di spintori, il coefficiente è fissato a [1:1] (*) .

Articolo 4

Solidarietà finanziaria

1. Per contabilizzare le risorse disponibili nel fondo di riserva e per attuare la solidarietà finanziaria fra i conti dei diversi fondi di cui all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. . . . /99, all'inizio di ogni anno ciascun fondo comunica alla Commissione le seguenti informazioni:

- le entrate del fondo nel corso dell'anno precedente (R_{dn}), purché queste siano destinate al versamento dei premi di demolizione o ad azioni di promozione;
- gli obblighi finanziari assunti dal fondo nel corso dell'anno precedente e relativi ai premi di demolizione o alle azioni di promozione (P_n);
- le rimanenze in data 1º gennaio dell'anno precedente, provenienti dalle entrate destinate al versamento dei premi di demolizione o alle azioni di promozione (S_n).

(*) Tassi attualmente indicativi.

2. La Commissione determina, in collaborazione con le autorità dei fondi e in base ai dati di cui al paragrafo 1:

- l'importo totale degli obblighi finanziari assunti da tutti i fondi nel corso dell'anno precedente per il versamento di premi di demolizione o per azioni di promozione (P_t);
- l'importo totale delle entrate realizzate da tutti i fondi nel corso dell'anno precedente (R_{dt});
- la somma dei disavanzi di tutti i fondi al 1º gennaio dell'anno precedente (S_t);
- gli impegni annui normalizzati (P_{nn}) dei singoli fondi, calcolati secondo la seguente formula:

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

- per ciascun fondo, la differenza fra gli impegni annui (P_n) e gli impegni annui normalizzati (P_{nn});
- gli importi che ciascun fondo i cui impegni annui siano inferiori agli impegni annui normalizzati ($P_n < P_{nn}$) versa ad un fondo i cui impegni annui siano superiori agli impegni annui normalizzati ($P_n > P_{nn}$).

3. Anteriormente al 1º marzo dell'anno in corso ogni fondo versa agli altri fondi gli importi di cui al quinto trattino del paragrafo 2, lettera a), e al sesto trattino del paragrafo 2, lettera b).

Articolo 5

Tonnellaggio equivalente

1. Quando un proprietario mette in servizio un battello di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. .../99 e presenta alla demolizione un altro tipo di attrezature fluviali, il tonnellaggio equivalente da prendere in considerazione è determinato, nell'ambito di ciascuna delle due specie di battelli in appresso indicate, in base ai seguenti coefficienti di valutazione:

- Battelli da carico secco:
 - automotori di oltre 650 t: 1,00
 - chiatte a spinta di oltre 650 t: 0,50
 - chiatte rimorchiare di oltre 650 t: 0,36
- Navi cisterna:
 - automotori di oltre 650 t: 1,00
 - chiatte a spinta di oltre 650 t: 0,50
 - chiatte rimorchiare di oltre 650 t: 0,18

2. Per i battelli di portata lorda inferiore a 450 t, i coefficienti di cui al paragrafo 1 sono ridotti del 30 %. Per i battelli di portata lorda da 450 e 650 t, detti coefficienti sono ridotti dello 0,15 % per ciascuna tonnellata di portata lorda al di sotto delle 650 t.

Articolo 6

Consultazioni

1. La Commissione consulta gli Stati membri ogni volta che intende modificare il presente regolamento.
2. Per tutte le questioni concernenti la politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie, la Commissione si avvale del parere di un gruppo composto di esperti delle organizzazioni professionali che rappresentano il settore della navigazione interna a livello comunitario e degli Stati membri interessati. Il gruppo è denominato «Gruppo di esperti — Politica di regolazione delle capacità e di promozione delle flotte comunitarie».

*Articolo 7***Disposizioni finali**

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

Il regolamento (CEE) n. 1102/89 resta applicabile fino alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione n. 1254/96/CE che stabilisce un insieme di orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia

(98/C 320/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(1998) 542 def. — 98/0284(COD)

(Presentata dalla Commissione il 30 settembre 1998)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 129 D, primo comma,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 B del trattato,

considerando che l'elenco dei progetti di interesse comune stabilito dalla decisione n. 1254/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, modificata con decisione n. 1047/97/CE⁽²⁾ deve essere aggiornato periodicamente in funzione dello sviluppo delle reti interconnesse all'interno e all'esterno della Comunità europea e alla luce del processo di ampliamento e, più in generale, del rafforzamento delle relazioni energetiche con i paesi terzi;

considerando che è necessario adeguare la descrizione di alcuni progetti di interesse comune figuranti su questo elenco;

considerando che bisogna aggiungere nuovi progetti all'elenco,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'elenco indicativo dei progetti di interesse comune figurante nell'allegato alla decisione n. 1254/96/CE è modificato come segue:

1. I punti c 8, f 1, g 7 e h 11 sono modificati conformemente all'allegato I della presente decisione.
2. Sono inseriti i punti figuranti nell'allegato II della presente decisione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il terzo giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

⁽¹⁾ GU L 161 del 29.6.1996, pag. 147.

⁽²⁾ GU L 152 dell'11.6.1997, pag. 12.

*ALLEGATO I***RETI TRANSEUROPEE DELL'ENERGIA****RETI DI ELETTRICITÀ****c) Sviluppo dei collegamenti interni necessari a valorizzare le interconnessioni tra Stati membri**

Il punto c 8 è sostituito dal seguente testo:

«c 8) *Grecia:*

Rafforzamento e sviluppo delle connessioni interne»

RETI DEL GAS NATURALE**f) Collegamento delle reti del gas isolate alle reti interconnesse europee, compresi i necessari rafforzamenti delle reti esistenti, nonché collegamento delle reti di gas naturale separate**

Il punto f 1 è sostituito dal seguente testo:

«f 1) *Irlanda — Regno Unito:*

Rafforzamento della capacità di trasporto del gas tra i due paesi»

g) Aumento delle capacità ricettive (GNL) e di deposito necessarie a soddisfare la domanda, nonché diversificazione delle fonti e dei percorsi di incanalamento del gas naturale

Il punto g 7 è sostituito dal seguente testo:

«g 7) *Francia:*

Sviluppo di impianti di deposito del gas in sotterraneo»

h) Aumento delle capacità di trasporto (gasdotti di afflusso) necessarie per soddisfare la domanda e la diversificazione delle fonti e dei percorsi di incanalamento del gas naturale

Il punto h 11 è sostituito dal seguente testo:

«h 11) *Russia — Ucraina — Moldova — Romania — Bulgaria — Grecia — Altri paesi balcanici:*

Miglioramenti delle reti di trasporto del gas per garantire l'approvvigionamento, a partire dalle risorse russe, della nuova rete del gas in Grecia e in altri paesi balcanici»

*ALLEGATO II***RETI TRANSEUROPEE DELL'ENERGIA**

I punti da 1 a 15 seguenti sono opportunamente inseriti secondo l'ordine alfabetico e numerico dell'elenco:

RETI DI ELETTRICITÀ**a) Raccordo delle reti di elettricità isolate alle reti interconnesse europee**1. «a 2) *Irlanda — Regno Unito (Galles):*

Connessione mediante cavo sottomarino della rete della Repubblica di Irlanda alla rete del Regno Unito (Galles)»

2. «a 8) *Regno Unito (Scozia):*

Connessione mediante cavo sottomarino delle isole Shetland»

b) Sviluppo delle interconnessioni tra gli Stati membri3. «b 16) *Danimarca — Germania:*

Rafforzamento delle connessioni aeree tra i due paesi»

c) Sviluppo dei collegamenti interni necessari per valorizzare le interconnessioni tra gli Stati membri4. «c 13) *Regno Unito (Irlanda del Nord):*

Rafforzamento delle connessioni interne nell'Irlanda del Nord, con riferimento alle interconnessioni con la Repubblica di Irlanda»

RETI DEL GAS**f) Collegamento delle reti del gas isolate alle reti interconnesse europee, compresi i necessari rafforzamenti delle reti esistenti, nonché collegamento delle reti di gas naturale separate**5. «f 13) *Italia — Grecia — Altri paesi balcanici:*

Costruzione di un gasdotto per l'approvvigionamento della Grecia e di altri paesi balcanici attraverso l'Italia meridionale»

6. «f 14) *Austria — Repubblica ceca:*

Costruzione di gasdotti per collegare le reti dei due paesi»

7. «f 16) *Austria:*

Interconnessione di reti del gas isolate»

8. «f 17) *Austria — Slovenia — Croazia:*

Rafforzamento delle capacità di trasporto del gas tra i tre paesi»

g) Aumento delle capacità ricettive (GNL) e di deposito necessarie a soddisfare la domanda, nonché diversificazione delle fonti e dei percorsi di incanalamento del gas naturale9. «g 6) *Germania:*

Sviluppo di un impianto di deposito del gas in sotterraneo»

-
10. «g 14) *Italia:*
Costruzione di un terminale GNL offshore»
11. «g 15) *Regno Unito:*
Sviluppo di impianti di deposito del gas in sotterraneo»
- h) **Aumento delle capacità di trasporto (gasdotto di afflusso) necessarie per soddisfare la domanda e diversificazione delle fonti e dei percorsi di incanalamento del gas naturale**
12. «h 10) *Paesi del Mar Caspio — UE:*
Costruzione di nuovi gasdotto per consentire l'approvvigionamento dell'Unione europea a partire dalle risorse dei paesi del Mar Caspio»
13. «h 15) *Paesi Bassi — Germania — Svizzera — Italia:*
Aumento della capacità di trasporto del gasdotto TENP dai Paesi Bassi attraverso la Germania fino all'Italia»
14. «h 16) *Belgio — Francia — Svizzera — Italia:*
Aumento della capacità di trasporto del gas dall'Europa nordoccidentale attraverso la Francia fino in Italia»
15. «h 17) *Danimarca — Polonia:*
Costruzione di un gasdotto dalla Danimarca alla Polonia»
-