



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.2.2003
COM(2003) 48 τελικό

2001/0004 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις μηχανές και για τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ

(υποβλήθηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2
της συνθήκης ΕΚ)

Τροποποιημένη πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις μηχανές και για τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Διαβίβαση της πρότασης στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο [COM(2000) 899 - 2001/0004 (COD)] σύμφωνα με το άρθρο 95 της Συνθήκης 26 Ιανουαρίου 2001

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής 12 Σεπτεμβρίου 2001

Γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου - πρώτη ανάγνωση 4 Ιουλίου 2002.

2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Σκοπός της αρχικής πρότασης ήταν η εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προϊόντων που καλύπτει, διασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο προστασίας στους τομείς της υγείας, της ασφάλειας και της προστασίας του καταναλωτή. Τα προϊόντα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της είναι κυρίως μηχανές και προϊόντα που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τις εν λόγω μηχανές.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έκθεσης Molitor του 1994, στόχος της αρχικής πρότασης ήταν ο καλύτερος ορισμός διαφόρων εννοιών, η διασαφήνιση ορισμένων πτυχών και η καλύτερη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής της. Για το σκοπό αυτό, βελτιώθηκαν οι επεξηγήσεις των διαδικασιών για την αξιολόγηση της πιστότητας και την εποπτεία της αγοράς, ώστε να αποφεύγονται αποκλίνουσες ερμηνείες των εν λόγω διαδικασιών.

Η αρχική πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας εκπονήθηκε βάσει προτάσεων που κατήρτισε μια ομάδα ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων υψηλού επιπέδου από διάφορους κλάδους. Λήφθηκε επίσης υπόψη η πείρα που έχει αποκτηθεί από την πρακτική εφαρμογή της τροποποιημένης οδηγίας 89/392/ΕΟΚ¹.

Τα κύρια στοιχεία της αρχικής πρότασης ήταν τα εξής:

- Καλύτερος ορισμός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, διασαφήνιση των ορίων με άλλες οδηγίες, ιδίως τις οδηγίες για τον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό χαμηλής τάσης και για τους ανελκυστήρες, και σαφέστερη περιγραφή της έννοιας «Οιονεί μηχανή».

¹ Οδηγία 89/392/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1989 για την προσέγγιση της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τις μηχανές/* Κωδικοποιημένη έκδοση CF 398L0037 */ Επίσημη Εφημερίδα L 183, 29/06/1989, σ. 0009 - 0032. Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 19 σ. 0023. Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 19 σ. 0023. CONSLEG - 89L0392 - 30/08/1993 - 78 σ.

- Ενίσχυση των διατάξεων σχετικά με την εποπτεία της αγοράς και την κοινοποίηση των οργανισμών αξιολόγησης της πιστότητας.
- Καθιέρωση μιας διαδικασίας πλήρους διασφάλισης της ποιότητας για ορισμένες κατηγορίες μηχανών.

Στην τροποποιημένη της πρόταση, η Επιτροπή έχει ενσωματώσει πολλές από τις υποδείξεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με στόχο την περαιτέρω βελτίωση της οδηγίας.

Λόγω αποκλίσεων μεταξύ των γλωσσικών εκδόσεων της έκθεσης Wieland, διάφορες τροποποιήσεις στο εγκριθέν κείμενο έχουν αλλάξει σε σύγκριση με την έκθεση Wieland στην οποία βάσισε η Επιτροπή τις δηλώσεις της στη σύνοδο ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Εξαιτίας των αποκλίσεων αυτών, οι τροπολογίες 23, 47, 59 και 63 γίνονται αποδεκτές εν μέρει, όπως περιγράφεται στα επόμενα κεφάλαια.

3. ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΕΝΕΚΡΙΝΕ ΤΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

3.1. Τροπολογίες που έγιναν πλήρως αποδεκτές από την Επιτροπή (2, 3, 16, 18, 42, 66, 69, 72, 74, 75, 76)

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως τις τροπολογίες 2 και 3, με τις οποίες εισάγονται χρήσιμες αιτιολογικές που διασαφηνίζουν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 16, σχετικά με το άρθρο 3 παράγραφος 2, η οποία προτείνει τη διαγραφή του άρθρου 3 παράγραφος 2. Η εν λόγω παράγραφος δεν είναι πλέον αναγκαία, δεδομένου ότι η αναθεωρημένη έκδοση της οδηγίας 2001/95/EC² για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων, διασαφηνίζει τα όρια με την παρούσα οδηγία.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 18, σχετικά με το άρθρο 6, παράγραφος 1, η οποία απλουστεύει το κείμενο.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 42, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.1.2, παράγραφος (α), δεύτερο εδάφιο, η οποία εισαγάγει μια σαφέστερη παρουσίαση των διαφόρων φάσεων του κύκλου ζωής ενός προϊόντος.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 66, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 4.3.1, δεύτερο εδάφιο, η οποία αποτελεί συντακτική βελτίωση.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 69, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 6.4, η οποία βελτιώνει το κείμενο.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 72, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 8.2, η οποία βελτιώνει το επίπεδο ασφάλειας για τους ανελκυστήρες εργοταξίων.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 74, σχετικά με το παράρτημα II, Μέρος Α, σημείο 1, η οποία βελτιώνει το κείμενο.

² Οδηγία 2001/95/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 2001, για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ). Επίσημη Εφημερίδα L 011, 15/01/2002, σ. 0004 - 0017.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 75, σχετικά με το παράρτημα II, Μέρος Α, σημεία 4 και 5, η οποία αποτελεί συντακτική βελτίωση σε σύγκριση με την πρόταση.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί πλήρως την τροπολογία 76, σχετικά με το παράρτημα III, τέταρτο εδάφιο, η οποία απλουστεύει την τοποθέτηση της σήμανσης «CE».

3.2. Τροπολογίες που γίνονται αποδεκτές κατ' αρχήν από την Επιτροπή (22, 30, 41, 51, 62, 64)

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί κατ' αρχήν την τροπολογία 22, σχετικά με το άρθρο 12, παράγραφος 1, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Συνεπεία της ανάλυσης των κινδύνων που πραγματοποιείται με γνώμονα τις αρχές για την ενσωμάτωση του στοιχείου της ασφάλειας (Παράρτημα I, σημείο I.1.2.), ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του εφαρμόζουν μία από τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας που περιγράφονται στις παραγράφους 2 έως 5.»

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί κατ' αρχήν το περιεχόμενο της τροπολογίας 30, σχετικά με το άρθρο 17 β (νέο) ή μάλλον το άρθρο 14 της πρότασης της Επιτροπής, το οποίο εισαγάγει σημαντικές βελτιώσεις για τον ορισμό των γνωστοποιημένων οργανισμών, υπό την προϋπόθεση ότι το άρθρο θα παραμείνει στην αρχική του θέση ως άρθρο 14 και ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Άρθρο 14

Γνωστοποιημένοι οργανισμοί

1. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη τους οργανισμούς στους οποίους έχουν αναθέσει τη διενέργεια της αξιολόγησης της πιστότητας ενόψει της διάθεσης στην αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφοι 4 και 5, καθώς και τα ειδικά καθήκοντα που τους έχουν αναθέσει· επίσης, γνωστοποιούν τους αριθμούς αναγνώρισης που έχουν εκ των προτέρων χορηγηθεί από την Επιτροπή στους εν λόγω οργανισμούς. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ενδεχόμενες μεταγενέστερες τροποποιήσεις.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την τακτική εποπτεία των γνωστοποιημένων οργανισμών όσον αφορά τη διαρκή τήρηση των κριτηρίων του παραρτήματος XII. Εφόσον του ζητηθεί, ο γνωστοποιημένος οργανισμός παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των δημοσιονομικών φακέλων, προκειμένου τα κράτη μέλη να μπορούν να ελέγξουν αν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος XII.

3. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα XII για την αξιολόγηση των οργανισμών που πρόκειται να γνωστοποιηθούν και των ήδη γνωστοποιημένων οργανισμών.

4. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ενημερωτικά, κατάλογο των γνωστοποιημένων οργανισμών με τους αριθμούς αναγνώρισής τους καθώς και με τα καθήκοντα για τα οποία έχουν γνωστοποιηθεί. Φροντίζει επίσης για την ενημέρωση του ανωτέρω καταλόγου.

5. Οι οργανισμοί οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης που προβλέπονται στα συναφή εναρμονισμένα πρότυπα, των οποίων τα στοιχεία δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δυνάμει της παρούσας οδηγίας, θεωρείται ότι ανταποκρίνονται στα εν λόγω κριτήρια.

6. Αν ένας γνωστοποιημένος οργανισμός διαπιστώσει ότι ο κατασκευαστής δεν πληροί ή έπαψε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, ή ότι δεν θα έπρεπε να έχει εκδοθεί ένα πιστοποιητικό, αναστέλλει - τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας - το εκδοθέν πιστοποιητικό ή το ανακαλεί ή επιβάλλει περιορισμούς, εκτός αν ο κατασκευαστής λάβει διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωσή του προς τις απαιτήσεις. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός ενημερώνει την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 4, σε περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης του πιστοποιητικού ή επιβολής περιορισμών, ή αν κριθεί αναγκαία η παρέμβαση της αρμόδιας αρχής. Το κράτος μέλος ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση.

7. Η Επιτροπή οργανώνει την ανταλλαγή πείρας μεταξύ: (α) των αρμόδιων για τον ορισμό, τη γνωστοποίηση και την εποπτεία αρχών των κρατών μελών και (β) των γνωστοποιημένων οργανισμών, για την ενιαία εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

8. Το κράτος μέλος που έχει γνωστοποιήσει συγκεκριμένο οργανισμό, οφείλει να ανακαλέσει τη γνωστοποίησή του, εφόσον διαπιστώσει:

(α) ότι ο οργανισμός αυτός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα XII, ή

(β) ότι ο οργανισμός παραλείπει σοβαρά την εκπλήρωση των καθηκόντων του.

Ενημερώνει αμέσως σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.»

Η τροπολογία 41, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.1.1, μπορεί να γίνει αποδεκτή κατ' αρχήν από την Επιτροπή, λόγω της ανάγκης εισαγωγής του όρου «κίνδυνος», υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Σύμφωνα με το παρόν παράρτημα, νοείται ως:

1. «κίνδυνος»: η ενδεχόμενη επέλευση τραυματισμού ή προσβολής της υγείας ενός προσώπου·

2. «διακινδύνευση» (σωστότερη απόδοση του αγγλικού όρου *risk* που στην αρχική πρόταση μεταφράζεται ως κίνδυνος): συνδυασμός της πιθανότητας και της σοβαρότητας τραυματισμού ή προσβολής της υγείας, που μπορεί να συμβεί σε μια επικίνδυνη κατάσταση·

3. «επικίνδυνη ζώνη»: κάθε ζώνη εντός ή/και πέριξ μηχανής, στην οποία η παρουσία ενός εκτιθέμενου ατόμου δημιουργεί για το άτομο αυτό κίνδυνο όσον αφορά την ασφάλειά του ή την υγεία του·

4. «επικίνδυνη κατάσταση»: μια συγκυρία σε άμεση συνάρτηση με την οποία μπορεί να υλοποιηθεί μια διακινδύνευση·

5. «εκτιθέμενο άτομο»: κάθε άτομο ευρισκόμενο εξ ολοκλήρου ή μερικώς σε επικίνδυνη ζώνη·

6. «χειριστής»: το (τα) άτομο(α) που είναι επιφορτισμένο(α) με την εγκατάσταση, λειτουργία, ρύθμιση, συντήρηση, καθαρισμό, επισκευή ή μεταφορά μιας μηχανής·

7. «προφυλακτήρας»: στοιχείο της μηχανής που χρησιμοποιείται ειδικά για να διασφαλίζει την προστασία μέσω ενός υλικού φράγματος·

8. «προστατευτική διάταξη»: διάταξη (εκτός από προφυλακτήρα) που εξαλείφει ενδεχόμενο κίνδυνο ή μειώνει τη διακινδύνευση σε ανεκτό επίπεδο, είτε μόνη της είτε σε συνδυασμό με προφυλακτήρα.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 51, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.6.1, δεύτερη παράγραφος, κατ' αρχήν, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Για τη μηχανή πρέπει να ισχύουν οι απαιτήσεις ασφάλειας οι οποίες προβλέπονται στην οδηγία 73/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο ηλεκτρολογικό υλικό (1) που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσεως. Η συμμόρφωση της μηχανής όσον αφορά τους κινδύνους λόγω ηλεκτρικού ρεύματος αξιολογείται αποκλειστικά με βάση τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.»

(1) (ΕΕ L 77, 26.3.1973, σ.29). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/68/ΕΟΚ (ΕΕ L 220, 30.8.1993, σ. 1)

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 62, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 4.1.2.2, παράγραφοι 6 και 7, κατ' αρχήν, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Οι στατικές και οι δυναμικές δοκιμές μπορούν, σε περίπτωση εν σειρά παραγωγής, να πραγματοποιούνται επί μηχανής τεχνικά συγκρίσιμης και η οποία αντιπροσωπεύει την προβλεπόμενη παραγωγή.

Σε περίπτωση παραγωγής μεμονωμένων προϊόντων, οι στατικές και δυναμικές δοκιμές πρέπει να διεξάγονται σε κάθε μηχανή που είναι έτοιμη προς χρήση.

Οι δοκιμές αυτές πραγματοποιούνται, κατά γενικό κανόνα, με τις προβλεπόμενες ονομαστικές ταχύτητες που ορίζει ο κατασκευαστής. Σε περίπτωση που το κύκλωμα χειρισμού του μηχανήματος επιτρέπει πολλές ταυτόχρονες κινήσεις, οι δοκιμές πρέπει να διεξάγονται υπό τις δυσμενέστερες δυνατές συνθήκες, ήτοι, κατά γενικό κανόνα, με συνδυασμό των κινήσεων.»

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 64, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 4.2.2, Εισαγωγή, κατ' αρχήν, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Οι μηχανές μέγιστου φορτίου χρήσης άνω των 1.000 kg ή των οποίων η ροπή ανατροπής είναι άνω των 40.000 Nm, πρέπει να είναι εξοπλισμένες με συστήματα ειδοποίησης του οδηγού, τα οποία να εμποδίζουν τις επικίνδυνες μετατοπίσεις του φορτίου σε περίπτωση:»

3.3. Τροπολογίες που γίνονται αποδεκτές εν μέρει από την Επιτροπή(14, 15, 17 και 82, 23, 27, 45 και 36, 47, 49, 56, 57, 59, 61 και 38, 63, 80)

Η τροπολογία 14, σχετικά με το άρθρο 1, εισαγάγει διάφορες απλουστεύσεις και βελτιώσεις στο άρθρο 1 το οποίο αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Η Επιτροπή μπορεί επομένως να αποδεχθεί την τροπολογία 14 εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα ακόλουθα προϊόντα που ορίζονται στο άρθρο 2:

- (α) μηχανές·*
- (β) εναλλάξιμοι εξοπλισμοί·*
- (γ) δομικά στοιχεία ασφαλείας·*
- (δ) ανυψωτικά εξαρτήματα·*
- (ε) κινητές διατάξεις μηχανικής μετάδοσης·*
- (στ) οιονεί μηχανές.*

2. Από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας εξαιρούνται:

- (α) τα δομικά στοιχεία, περιλαμβανομένων των στοιχείων ασφάλειας, ή οι εξοπλισμοί, περιλαμβανομένων των εναλλάξιμων, που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως ανταλλακτικά για την αντικατάσταση πανομοιότυπων δομικών στοιχείων ή εξοπλισμών και τα οποία παρέχει είτε ο κατασκευαστής της αρχικής μηχανής, είτε τρίτος σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή·*
 - (β) ο ειδικός εξοπλισμός πανηγύρεων και πάρκων αναψυχής·*
 - (γ) οι μηχανές οι οποίες έχουν σχεδιασθεί ειδικά ή λειτουργούν για χρήση σχετική με την πυρηνική ενέργεια και των οποίων η βλάβη μπορεί να προκαλέσει εκπομπή ραδιενέργειας·*
 - (δ) τα πυροβόλα όπλα·*
 - (ε) τα ακόλουθα μεταφορικά μέσα:*
 - γεωργικοί και δασικοί ελκυστήρες που καλύπτονται από την οδηγία 74/150/ΕΟΚ (1)·*
 - οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους που καλύπτονται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ (2)·*
 - οχήματα που καλύπτονται από την οδηγία 92/61/ΕΟΚ (3)·*
 - οχήματα με κινητήρα που προορίζονται αποκλειστικά για αγώνες και τα μέσα αεροπορικής μεταφοράς, ή μεταφοράς επί πλωτών και σιδηροδρομικών δικτύων.*
- Δεν εξαιρούνται οι μηχανές που είναι στερεωμένες σ' αυτά τα μέσα.*

(1) Επίσημη Εφημερίδα L 084, 28/03/1974, σ. 0010 - 0024 Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 3 σ. 0227 Ελληνική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 2 σ. 0209 Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 3 σ. 0227 Ισπανική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 3 σ. 0183 Πορτογαλική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 3 σ. 0183 .

(2) Επίσημη Εφημερίδα L 042, 23/02/1970 σ. 0001 - 0015 Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 1 σ. 0120 Δανική ειδική έκδοση: Σειρά I Κεφάλαιο 1970(I) σ. 0082 Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 1 σ. 0120 Αγγλική ειδική έκδοση: Σειρά I Κεφάλαιο 1970(I) σ. 0096 Ελληνική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 1 σ. 0046 Ισπανική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 1 σ. 0174 Πορτογαλική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 1 σ. 0174

(3) Επίσημη Εφημερίδα L 225, 10/08/1992 σ. 0072 - 0100 Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 23 σ. 0154 Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 23 σ. 0154.

(στ) τα θαλάσσια σκάφη και οι κινητές μονάδες ανοικτής θαλάσσης καθώς και οι μηχανές που είναι εγκατεστημένες επί των εν λόγω μονάδων·

(ζ) οι μηχανές που είναι ειδικά σχεδιασμένες και κατασκευασμένες για τις ένοπλες δυνάμεις ή για τις δυνάμεις τήρησης της δημόσιας τάξης·

(η) οι ανελκυστήρες φρεάτων ορυχείων·

(θ) οι μηχανές που προορίζονται για τη μετακίνηση καλλιτεχνών κατά τη διάρκεια παραστάσεων·

(ι) τα ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά προϊόντα που σχετίζονται με τους ακόλουθους τομείς, εάν και εφόσον καλύπτονται από την οδηγία 73/23/ΕΟΚ(1) του Συμβουλίου της 19ης Φεβρουαρίου 1973 για το ηλεκτρολογικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσεως:

- (i) οικιακές συσκευές,
- (ii) οπτικοακουστικός εξοπλισμός,
- (iii) εξοπλισμός της τεχνολογίας των πληροφοριών,
- (iv) μηχανές και εξοπλισμός γραφείου,
- (v) γενικές ασφάλειες και διακόπτες·

(ια) οι ακόλουθοι ηλεκτρικοί εξοπλισμοί υψηλής τάσεως:

- (i) συσκευές σύνδεσης και ελέγχου,
- (ii) μετασχηματιστές·

(ιβ) οι κινητήρες παντός τύπου·

(ιγ) οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις στο σύνολό τους·

(ιδ) τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα.»

(1) Επίσημη Εφημερίδα L 077, 26/03/1973, σ. 0029 - 0033 Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 2 σ. 0167 Ελληνική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 2 σ. 0058 Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 2 σ. 0167 Ισπανική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 2 σ. 0182 Πορτογαλική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 13 τόμος 2 σ. 0182.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 15, σχετικά με το άρθρο 2, παράγραφοι 1 και 2, εισαγωγή και σημεία (α) έως (ια), εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας με τον όρο «μηχανή» νοούνται τα προϊόντα που ορίζονται στα σημεία (α) έως (η).

Ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

(α) «μηχανή υπό τη στενή έννοια»:

- (i) σύνολο, εξοπλισμένο ή το οποίο πρόκειται να εξοπλισθεί με σύστημα μεταδόσεως της κίνησης εκτός από την άμεσα εφαρμοζόμενη ανθρώπινη ή ζωική δύναμη, απαρτιζόμενο από συνδεδεμένα μεταξύ τους τμήματα ή όργανα, από τα οποία ένα τουλάχιστον είναι κινητό και τα οποία είναι συνενωμένα συμπαγώς, με σκοπό συγκεκριμένη εφαρμογή,

- (ii) μηχανή που μνημονεύεται στο σημείο (i), από την οποία λείπουν μόνο τα στοιχεία σύνδεσης στο χώρο χρήσης ή ένωσης με πηγές ενέργειας και κίνησης,
- (iii) μηχανή που μνημονεύεται στο σημείο (i), έτοιμη προς εγκατάσταση, η οποία δεν μπορεί να λειτουργήσει όπως έχει παρά μόνο μετά τη συναρμογή της σε όχημα ή την εγκατάστασή της σε κτίριο ή σε κατασκευή,
- (iv) ανυψωτικό μηχανήμα, του οποίου πηγή ενέργειας είναι η άμεσα εφαρμοζόμενη ανθρώπινη δύναμη.

(β) «σύνολο μηχανών»: σύνολο μηχανών ή/και οιονεί μηχανών οι οποίες έχουν διαταχθεί και ο χειρισμός τους γίνεται κατά τρόπο ώστε να λειτουργούν σε συσχέτιση μεταξύ τους, με σκοπό την επίτευξη ενός και του αυτού αποτελέσματος.

(γ) «εναλλάξιμος εξοπλισμός»: εξοπλισμός ο οποίος, μετά την έναρξη χρήσεως μηχανής ή ελκυστήρα, συναρμολογείται επ' αυτών από τον ίδιο το χειριστή προκειμένου να τροποποιηθεί η λειτουργία τους ή να προστεθεί μια νέα λειτουργία, εφόσον ο εν λόγω εξοπλισμός δεν αποτελεί ανταλλακτικό ή εργαλείο.

(δ) «δομικό στοιχείο ασφαλείας»: δομικό στοιχείο που περιλαμβάνεται στον ακόλουθο κατάλογο

- το οποίο εξυπηρετεί τη λειτουργία ενός χαρακτηριστικού ασφαλείας και

- διατίθεται ξεχωριστά στην αγορά και

- του οποίου η αστοχία ή βλάβη συνεπάγεται κίνδυνο για την ασφάλεια των προσώπων στην επικύνδινή ζώνη της μηχανής, και

- δεν είναι απαραίτητο για τη λειτουργία της μηχανής ή μπορεί να αντικατασταθεί από συνηθισμένα δομικά στοιχεία για τη λειτουργία της μηχανής:

- (i) δομικά στοιχεία που μνημονεύονται στα σημεία 19 και 20 του παραρτήματος IV,
- (ii) λογικές ενότητες ασφαλείας του κυκλώματος πεδήσεως ανάγκης ή ελέγχου των κινητών προφυλακτών,
- (iii) ηλεκτροβαλβίδες ελέγχου επικινδύνων κινήσεων των μηχανών,
- (iv) συστήματα απαγωγής καπνού και σκόνης που προορίζονται για μηχανές,
- (v) προφυλακτήρες και προστατευτικές διατάξεις, καθώς και οι διατάξεις μανδάλωσής τους που προορίζονται για μηχανές,
- (vi) διατάξεις ελέγχου καταπονήσεως των ανυψωτικών μηχανημάτων και διατάξεις κατά της πτώσεως βαρούλκων,
- (vii) διατάξεις κατά της σύγκρουσης ανυψωτικών μηχανημάτων,
- (viii) ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης προσώπων στο κάθισμά τους,
- (ix) βαλβίδες αντεπιστροφής προς τοποθέτηση στα υδραυλικά κυκλώματα,
- (x) προφυλακτήρες κινητών διατάξεων μηχανικής μετάδοσης.

(ε) «ανυψωτικό εξάρτημα»: δομικό στοιχείο ή στοιχείο εξοπλισμού το οποίο δεν συνδέεται με τη μηχανή ανύψωσης, επιτρέπει τη συγκράτηση του φορτίου και τοποθετείται είτε μεταξύ της μηχανής και του φορτίου, είτε επί του ιδίου του

φορτίου, είτε προορίζεται να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του φορτίου και διατίθεται ξεχωριστά στην αγορά. Θεωρούνται επίσης ως ανυψωτικά εξαρτήματα οι αρτάνες και τα δομικά τους στοιχεία·

(στ) «κινητή διάταξη μηχανικής μετάδοσης»: κινητό δομικό στοιχείο που προορίζεται για τη μετάδοση ισχύος μεταξύ κινητήριας μηχανής ή ελκυστήρα και μηχανής υποδοχής, το οποίο τα συνδέει με το πρώτο σταθερό έδρανο. Τουλάχιστον μία από τις δύο εν λόγω μηχανές πρέπει να είναι κινητή·

(ζ) «προφυλακτήρας των κινητών διατάξεων μηχανικής μετάδοσης»: διάταξη που διασφαλίζει την προστασία των προσώπων τα οποία διατρέχουν κίνδυνο να παρασυρθούν από κινητή διάταξη μηχανικής μετάδοσης·

(η) «φορητό μηχάνημα με εκρηκτικό φορτίο»: φορητό μηχάνημα που προορίζεται για βιομηχανικούς ή τεχνικούς σκοπούς χρησιμοποιώντας εκρηκτικό φορτίο υπό μορφή φυσιγγίου, όπου η ενέργεια δεν μεταδίδεται άμεσα από το φυσίγγιο στο κινητήριο μέρος αλλά μέσω ενός ενδιάμεσου εξαρτήματος, για:

- (i) τη στερέωση μεταλλικού τμήματος σε εξάρτημα, ή
- (ii) τη σφαγή ζώων, ή
- (iii) τη σήμανση αντικειμένου με χάραξη εν ψυχρώ, ή
- (iv) τη σύνδεση καλωδίων με σύνθλιψη·

(θ) "οιονεί μηχανή": σύνολο, εξοπλισμένο ή το οποίο πρόκειται να εξοπλισθεί με σύστημα μετάδοσης της κίνησης, που απαρτίζεται από τμήματα ή μηχανικά στοιχεία συνδεδεμένα μεταξύ τους, τα οποία σχεδόν αποτελούν μηχανή, αλλά δεν μπορούν να διασφαλίσουν μόνα τους συγκεκριμένη εφαρμογή. Η οιονεί μηχανή προορίζεται να ενσωματώνεται ή να συναρμολογείται σε μια ή περισσότερες μηχανές ή σε άλλες οιονεί μηχανές, προκειμένου να αποτελούν ενιαία μηχανή στην οποία εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία·

(ι) «διάθεση στην αγορά»: διάθεση για πρώτη φορά στην Κοινότητα, έναντι πληρωμής ή δωρεάν, μηχανής που προορίζεται για τους τελικούς χρήστες·

(ια) «κατασκευαστής»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο αρμόδιο για το σχεδιασμό και την κατασκευή μηχανής που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, με σκοπό τη διάθεσή της στην αγορά υπό την επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του. Θεωρείται επίσης ως κατασκευαστής:

- (i) οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο σχεδιάζει ή αναθέτει τη σχεδίαση, κατασκευάζει ή αναθέτει την κατασκευή, για δική του χρήση, μηχανής που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας,
- (ii) οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, όταν μια μηχανή η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας διατίθεται στην αγορά ή τίθεται σε λειτουργία, αναλαμβάνει την ευθύνη συμμόρφωσης της προς την παρούσα οδηγία·"

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί τις τροπολογίες 17 και 82, σχετικά με το άρθρο 5, εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθούν ως εξής:

«1. Ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του, πριν από τη διάθεση στην αγορά ή/και την έναρξη χρήσεως μιας μηχανής, πρέπει:

(α) να βεβαιώνεται ότι αυτή πληροί τις βασικές απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας που παρατίθενται στο παράρτημα I·

(β) να εφαρμόζει τη σχετική διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας σύμφωνα με το άρθρο 12·

(γ) να συντάσσει και να επιθέτει στη μηχανή τη δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος II·

(δ) να επιθέτει τη σήμανση «CE» σύμφωνα με το άρθρο 16, και

(ε) να διαθέτει, ιδιαίτερα, τις αναγκαίες πληροφορίες, όπως οι οδηγίες χρήσης.

2. Ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του, πριν από τη διάθεση στην αγορά οιονεί μηχανής, πρέπει να βεβαιώνεται ότι έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 13.

3. Ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του, πριν να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 12, οφείλει να διαθέτει τα απαραίτητα μέσα ή να έχει πρόσβαση σε αυτά, προκειμένου να είναι σε θέση να διασφαλίζει τη συμμόρφωση της μηχανής προς τις βασικές απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας του παραρτήματος I.

4. Εάν οι μηχανές αποτελούν επίσης αντικείμενο άλλων κοινοτικών οδηγιών, οι οποίες αφορούν άλλα θέματα και προβλέπουν την επίθεση της σήμανσης "CE", η εν λόγω σήμανση υποδηλώνει τη συμμόρφωση των μηχανών προς τις διατάξεις και αυτών των άλλων οδηγιών.

Αν, ωστόσο, μια ή περισσότερες από τις ανωτέρω οδηγίες επιτρέπουν στον κατασκευαστή ή στον εντολοδόχο του να επιλέξει, κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής περιόδου, το σύστημα που θα εφαρμόζει, η σήμανση "CE" υποδηλώνει τη συμμόρφωση μόνο προς τις διατάξεις των οδηγιών που εφαρμόζει ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του.

Τα στοιχεία των εφαρμοζόμενων οδηγιών, όπως αυτά δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, αναγράφονται στη δήλωση πιστότητας ΕΚ που συνοδεύει τη μηχανή.»

Το προτεινόμενο κείμενο που απορρέει από την τροπολογία 82, σχετικά με τον αρμόδιο για τη διάθεση της μηχανής στην αγορά, δεν είναι αποδεκτό δεδομένου ότι ο ορισμός του κατασκευαστή καλύπτει το θέμα αυτό. Επιπλέον, το άρθρο 5 ορίζει τις υποχρεώσεις του κατασκευαστή και όχι ποιος θεωρείται ως κατασκευαστής.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί εν μέρει την τροπολογία 23, σχετικά με το άρθρο 12 παράγραφος 4, εισαγωγή και σημείο (α) (νέο), υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«4. Όταν η ανάλυση των κινδύνων δεν επιτρέπει να συναχθεί ότι δεν υπάρχει πρακτικό αποτέλεσμα της οδηγίας και η μηχανή μνημονεύεται στο παράρτημα IV και έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με τα εναρμονισμένα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 2, και καθόσον τα πρότυπα αυτά καλύπτουν το σύνολο των συναφών κινδύνων, ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του, προκειμένου να βεβαιώσει την πιστότητα της μηχανής προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζει μία από τις ακόλουθες διαδικασίες:

(α) τη διαδικασία αξιολόγησης πιστότητας που προβλέπεται στο Παράρτημα VII με εσωτερικό έλεγχο του τελικού προϊόντος·"

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 27, σχετικά με το άρθρο 16, παράγραφος 3, εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

"3. Απαγορεύεται η επίθεση στις μηχανές σημάτων, σημάτων ή επιγραφών που θα μπορούσαν να παραπλανήσουν τους τρίτους ως προς τη σημασία ή τη γραφική απεικόνιση της σήμανσης «CE».

Οποιαδήποτε άλλη σήμανση μπορεί να τοποθετείται στις μηχανές υπό την προϋπόθεση ότι δεν καθιστά λιγότερο ευδιάκριτη, ευανάγνωστη ή κατανοητή τη σήμανση «CE».»

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί τις τροπολογίες 45 και 36, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.2.1, εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθούν ως εξής:

«Τα συστήματα χειρισμού πρέπει να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί έτσι ώστε να είναι ασφαλή και αξιόπιστα. Ειδικότερα, πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπο ώστε:

- αναμενόμενες καταπονήσεις κατά τη λειτουργία τους καθώς και στις εξωτερικές επιδράσεις,

- ανθρώπινα σφάλματα κατά τους χειρισμούς και

- βλάβες ή διακοπές των συστημάτων χειρισμού,

να μη δημιουργούν επικίνδυνες καταστάσεις.»

Το μέρος που προκύπτει από την τροπολογία 36, η οποία αντικαθιστά την έκφραση «επικίνδυνη κατάσταση» με την έκφραση «κατάσταση κινδύνου» σε όλη την οδηγία, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό, καθώς η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος «επικίνδυνη κατάσταση» είναι ενδεδειγμένος.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 47, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.3.1 παράγραφοι 1 και 2, εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Η μηχανή, καθώς και τα μέρη της και ο εξοπλισμός της, πρέπει να έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί έτσι ώστε η ευστάθεια της μηχανής να είναι αρκετή για να επιτρέπει τη χρήση της χωρίς κίνδυνο ανατροπής, πτώσης ή άκαιρης μετατόπισής της.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ως χρήση θεωρείται επίσης η μεταφορά, η συναρμολόγηση, η αποσυναρμολόγηση, η θέση σε αχρηστία και κάθε άλλη ενέργεια η οποία αφορά τη μηχανή.»

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 49, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.4.2.1, εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Πρέπει να στερεώνονται με συστήματα τα οποία καθιστούν απαραίτητη τη χρήση εργαλείων για το άνοιγμά τους. Τα μέσα στερέωσης πρέπει κατά την αποσυναρμολόγησή τους να παραμένουν ενσωματωμένα στους προφυλακτήρες ή στη μηχανή.»

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 56, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.9, εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Κάθε μηχανή πρέπει να φέρει τουλάχιστον τις ακόλουθες ενδείξεις, κατά τρόπο ευκρινή και ανεξίτηλο:

- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή, και, ενδεχομένως, του εντολοδόχου του (1),*
- ενδεχομένως, το όνομα και τη διεύθυνση του φυσικού ή νομικού προσώπου που φέρει την ευθύνη συμμόρφωσης της μηχανής προς την παρούσα οδηγία,*
- την περιγραφή της μηχανής,*
- τη σήμανση «CE»,*
- την περιγραφή της σειράς ή του τύπου,*
- τον αριθμό σειράς εάν υπάρχει,*
- το έτος κατασκευής (2).*

Επίσης, την εν λόγω ένδειξη πρέπει να φέρει και η μηχανή που έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για να χρησιμοποιείται σε εκρηκτική ατμόσφαιρα.

Ανάλογα με τη φύση της, η μηχανή πρέπει επίσης να φέρει όλες τις ενδείξεις που είναι απαραίτητες για την ασφαλή χρήση της.

Εάν ένα στοιχείο της μηχανής πρέπει να μετακινείται κατά τη διάρκεια της χρήσης της με ανυψωτικό μέσο, η μάζα του πρέπει να αναγράφεται κατά τρόπο ευανάγνωστο, ανεξίτηλο και σαφή.»

(1) Εταιρική επωνυμία και πλήρης διεύθυνση· όταν η σήμανση πραγματοποιείται από τον εντολοδόχο, πρέπει επίσης να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η διεύθυνση του κατασκευαστή.

*(2) Το έτος κατασκευής είναι η ημερομηνία με την οποία πρέπει να συμπίπτει *stricto sensu* το τέλος της διαδικασίας παραγωγής. Η δήλωση πιστότητας ΕΚ πρέπει να συντάσσεται κατά την ως άνω ημερομηνία. Ως εκ τούτου, απαγορεύεται ρητώς η προχρονολόγηση ή η μεταχρονολόγηση της μηχανής κατά την επίθεση της σήμανσης «CE».*

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 57, σχετικά με το παράρτημα I, σημεία 1.10 και 1.10.1 παράγραφοι (α) και (β), εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

"1.10. Οδηγίες χρήσης

Κάθε μηχανή πρέπει να συνοδεύεται από οδηγίες χρήσης στην (στις) επίσημη(ες) κοινοτική(ές) γλώσσα(ες) που μπορεί(ούν) να καθορισθεί(ούν) από το κράτος μέλος στο οποίο η μηχανή διατίθεται στην αγορά ή/και τίθεται σε λειτουργία.

Οι οδηγίες χρήσης που συνοδεύουν τη μηχανή πρέπει να είναι το «Πρωτότυπο οδηγιών χρήσης» ή η «Μετάφραση του πρωτοτύπου των οδηγιών χρήσης»· σε αυτή την περίπτωση, η εν λόγω μετάφραση συνοδεύεται υποχρεωτικά από το «Πρωτότυπο οδηγιών χρήσης».

Οι οδηγίες χρήσης πρέπει να συντάσσονται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται κατωτέρω.

1.10.1. Γενικές αρχές σύνταξης

(α) Το περιεχόμενο των οδηγιών χρήσης πρέπει να περιορίζεται στην εν λόγω μηχανή και να λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τη συνήθη χρήση της μηχανής, αλλά επίσης και κάθε λογικά αναμενόμενη χρήση της.

(β) Ο κατασκευαστής πρέπει να συντάσσει τις οδηγίες χρήσης σε μια από τις επίσημες κοινοτικές γλώσσες. Θέτει την ένδειξη «Πρωτότυπο οδηγιών χρήσης» στις εν λόγω οδηγίες χρήσης, για τις οποίες και αναλαμβάνει την ευθύνη. Αν ο κατασκευαστής αναλάβει την ευθύνη γλωσσικών εκδόσεων και σε άλλες επίσημες κοινοτικές γλώσσες, οι εκδόσεις αυτές θα φέρουν επίσης την ένδειξη «Πρωτότυπο οδηγιών χρήσης».

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί εν μέρει την τροπολογία 59, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 2.2.2, παράγραφος 4, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Εφόσον δεν υπάρχουν σχετικοί αναγνωρισμένοι κανόνες ελέγχου, πρέπει ο κατασκευαστής να δηλώνει τις μεθόδους μέτρησης που έχει εφαρμόσει και τις συνθήκες υπό τις οποίες πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις.»

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί τις τροπολογίες 61 και 38, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 4.1.1, παράγραφοι (β) έως (η) εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθούν ως εξής:

«(β) «Αρτάνη»: διάταξη που δεν ανήκει στα ανυψωτικά μηχανήματα με την οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί, χωρίς ή με ενδιάμεση χρήση ανυψωτικής διάταξης, σύνδεση μεταξύ διάταξης ανάρτησης φορτίου και φορτίου.

(γ) «Εξάρτημα αρτάνης»: ανυψωτικό εξάρτημα που χρησιμεύει στην κατασκευή ή στη χρήση αρτάνης.

(δ) «Οδηγούμενο φορτίο»: φορτίο του οποίου η μετατόπιση διενεργείται καθ' ολοκληρία κατά μήκος άκαμπτων ή εύκαμπτων υλικών οδηγών, των οποίων η θέση στο χώρο προσδιορίζεται από σταθερά σημεία.

(ε) «Συντελεστής χρήσης»: αριθμητική τιμή του λόγου του εγγυημένου από τον κατασκευαστή ή τον εντολοδόχο φορτίου μέχρι το οποίο μια μηχανή, ένας εξοπλισμός ή ένα ανυψωτικό εξάρτημα μπορεί να συγκρατεί το εν λόγω φορτίο, προς το μέγιστο φορτίο χρήσης το οποίο αναγράφεται πάνω στη μηχανή, στον εξοπλισμό ή στο ανυψωτικό εξάρτημα αντιστοίχως.

(στ) «Συντελεστής δοκιμής»: αριθμητική τιμή του λόγου του χρησιμοποιούμενου φορτίου για τις στατικές ή δυναμικές δοκιμές μηχανής, εξοπλισμού ή ανυψωτικού εξαρτήματος, προς το μέγιστο φορτίο χρήσης το οποίο αναγράφεται πάνω στη μηχανή, στον εξοπλισμό ή στο ανυψωτικό εξάρτημα αντιστοίχως.

(ζ) «Στατική δοκιμή»: δοκιμή που συνίσταται στην επιθεώρηση της μηχανής ή του ανυψωτικού εξαρτήματος και, εν συνεχεία, στην επιβολή δύναμης που αντιστοιχεί στο μέγιστο φορτίο χρήσης πολλαπλασιαζόμενο επί τον κατάλληλο συντελεστή στατικής δοκιμής, μετά δε την αποφόρτιση στην εκ νέου επιθεώρηση της μηχανής ή του ανυψωτικού εξαρτήματος, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν έχουν υποστεί ζημιές.

(η) «Δυναμική δοκιμή»: δοκιμή που συνίσταται στη θέση σε λειτουργία της μηχανής ή του ανυψωτικού εξαρτήματος σε όλες τις δυνατές διατάξεις, με το μέγιστο φορτίο χρήσης πολλαπλασιαζόμενο επί τον κατάλληλο συντελεστή δυναμικής δοκιμής, λαμβανομένης υπόψη της δυναμικής συμπεριφορά της

μηχανής, προκειμένου να εξακριβωθεί η καλή λειτουργία αυτής ή του ανυψωτικού εξαρτήματος.

(θ) «Ονομαστικό φορτίο»: το φορτίο το οποίο λαμβάνεται ως βάση για τον ορισμό εξαρτήματος ανύψωσης προς χρήση σύμφωνα με τον προορισμό του·

Το μέρος που προκύπτει από την τροπολογία 38, η οποία αντικαθιστά το «ανώτατο φορτίο» με το «ονομαστικό φορτίο» σε όλη την οδηγία δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό, καθώς η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος «ανώτατο φορτίο» είναι μια σαφέστατη και πλήρως κατανοητή έννοια που χρησιμοποιείται ήδη στην ισχύουσα οδηγία για τις μηχανές.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί εν μέρει την τροπολογία 63, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 4.2.1, υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«Τα όργανα ελέγχου των κινήσεων της μηχανής ή του εξοπλισμού της πρέπει να επανέρχονται στο νεκρό σημείο αφού ο χειριστής πάψει να επενεργεί. Ωστόσο, εάν δεν υφίσταται κίνδυνος πρόσκρουσης του φορτίου ή της μηχανής, τα εν λόγω όργανα μπορούν να αντικαθίστανται από όργανα ελέγχου που επιτρέπουν κινήσεις με αυτόματες στάσεις σε προεπιλεγμένα επίπεδα χωρίς να εξακολουθεί να επενεργεί ο χειριστής.»

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί εν μέρει την τροπολογία 80 υπό την προϋπόθεση ότι θα διατυπωθεί ως εξής:

«(2α) Ο οργανισμός πρέπει να συμμετέχει στο συντονισμό της ενιαίας εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο 14.»

3.5. Τροπολογίες που δεν γίνονται αποδεκτές από την Επιτροπή (1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 19, 20, 24, 25, 26, 28, 29, 31, 32, 33 και 37, 34, 35, 40, 44, 48, 50, 55, 58, 60, 65, 67, 70, 71, 73, 77, 78, 79, 83)

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 1, σχετικά με αιτιολογική σκέψη, η οποία προσθέτει στην αιτιολογική σκέψη επιδόσεις από περιβαλλοντική άποψη, δεδομένου ότι αυτό δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις μηχανές.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 4, σχετικά με αιτιολογική σκέψη, η οποία εισαγάγει ειδικούς όρους σχετικά με τις μηχανές που είναι ακίνδυνες ή συνιστούν έστω και ελάχιστο κίνδυνο. Η οδηγία αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας για όλα τα είδη μηχανών, συμπεριλαμβανομένων και των προϊόντων που είναι ακίνδυνα ή εμπεριέχουν ελάχιστο κίνδυνο. Ωστόσο, σύμφωνα με την πρόταση, για τα προϊόντα αυτά ισχύουν ηπιότερες απαιτήσεις.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 5, σχετικά με αιτιολογική σκέψη, η οποία ζητεί από την Επιτροπή να λάβει μέτρα σχετικά με τον εξοπλισμό πανηγύρεων και πάρκων αναψυχής, δεδομένου ότι δεν ενδείκνυται να υπάρχει τέτοιος όρος στις αιτιολογικές σκέψεις. Η Επιτροπή είναι ωστόσο ενήμερη του νομοθετικού κενού που υπάρχει στην Κοινοτική νομοθεσία για τον τομέα αυτό.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί τις τροπολογίες 6, 7, 8 και 11, σχετικά με τις αιτιολογικές σκέψεις για τη σήμανση «CE» και άλλες εκούσιες σημάνσεις, διότι θεωρεί την προσέγγιση αυτή πολύ περιοριστική. Επιπλέον, η Επιτροπή εξετάζει μέτρα για την αντιμετώπιση του θέματος αυτού σε οριζόντιο επίπεδο εξασφαλίζοντας την κοινή εφαρμογή για όλες τις οδηγίες νέας προσέγγισης.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί τις τροπολογίες 9, 20 και 32, σχετικά με την «επιτροπολογία». Η ανάθεση αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή είναι αναγκαία για τους τομείς που προσδιορίζονται στην αρχική της πρόταση. Επιπλέον, οι τροπολογίες είναι αντίθετες με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999³, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 10, σχετικά με αιτιολογική σκέψη, με την οποία καλείται η Επιτροπή να διευκρινίσει εάν για τους εξοπλισμούς υψηλής τάσης πρέπει να εκπονηθεί ξεχωριστή οδηγία. Δεν ενδείκνυται να υπάρχει τέτοιος όρος στις αιτιολογικές σκέψεις.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 12, η οποία εισαγάγει μια αιτιολογική σκέψη για τον πεπαλαιωμένο εξοπλισμό, δεδομένου ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας η οποία καλύπτει τις μηχανές που διατίθενται στην αγορά ή/και τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 13, σχετικά με αιτιολογική σκέψη, η οποία ζητεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση να εξασφαλίσει ενοποιημένες δημοσιεύσεις των νομοθετικών κειμένων, δεδομένου ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις μηχανές. Επιπλέον, στον ιστότοπο της Επιτροπής διατίθενται συχνά ενοποιημένα κείμενα.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 19, σχετικά με το άρθρο 7, παράγραφος 2, όσον αφορά εναρμονισμένα πρότυπα για τις μηχανές, δεδομένου ότι δεν βελτιώνει σαφώς το κείμενο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 24, σχετικά με το άρθρο 12, παράγραφος 5, εισαγωγή, για την αξιολόγηση της πιστότητας, διότι δεν υπάρχει σαφής βελτίωση του κειμένου.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 25, σχετικά με τη διαγραφή του άρθρου 13 το οποίο αφορά τις διαδικασίες για τις οιονεί μηχανές. Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι σημαντικό για λόγους σαφήνειας να περιλαμβάνονται όλες οι διατάξεις σχετικά με τις οιονεί μηχανές σ' ένα ξεχωριστό άρθρο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 26, η οποία διαγράφει το άρθρο 14 σχετικά με τους γνωστοποιημένους οργανισμούς και το επανεγγράφει ως άρθρο 17β, δεδομένου ότι η μεταφορά του εν λόγω άρθρου δεν προσθέτει καμία αξία στο κείμενο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί τις τροπολογίες 28 και 29, σχετικά με ένα νέο άρθρο 17α για την εποπτεία της αγοράς το οποίο αντικαθιστά το άρθρο 4, δεδομένου ότι αποκλίνουν από την καθιερωμένη διάρθρωση των περισσότερων οδηγιών νέας προσέγγισης.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 31, σχετικά με το άρθρο 18, η οποία τροποποιεί το άρθρο σχετικά με την εχεμύθεια, δεδομένου ότι δεν υπάρχει σαφής προστιθέμενη αξία από τις αλλαγές.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί τις τροπολογίες 33 και 37, σχετικά με το άρθρο 24, σημείο 1, το οποίο αφορά το άρθρο 1, παράγραφοι 2 και 3 της οδηγίας 95/16/EC⁴ για τους ανελκυστήρες, δεδομένου ότι δεν επιφέρουν σαφείς βελτιώσεις στο κείμενο.

³ Επίσημη Εφημερίδα L 184, 17/07/1999, σ. 0023 - 0026.

⁴ Επίσημη Εφημερίδα L 213, 07/09/1995, σ. 0001 - 0031.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 34, σχετικά με το άρθρο 26 α (νέο), η οποία εισαγάγει ένα νέο άρθρο που ζητεί από την Επιτροπή να λάβει ορισμένα μέτρα όσον αφορά τη γενική αξιολόγηση της έννοιας της νέας προσέγγισης. Αυτό βρίσκεται σαφώς εκτός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για τις μηχανές και δεν έχει θέση στην παρούσα οδηγία. Ωστόσο, η Επιτροπή εκπονεί επί του παρόντος μια ανακοίνωση για την έννοια της νέας προσέγγισης η οποία εξετάζει πολλούς από τους προβληματισμούς του Κοινοβουλίου.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 35, σχετικά με το άρθρο 27, το οποίο αφορά την έναρξη ισχύος της μελλοντικής οδηγίας, δεδομένου ότι δεν ευθυγραμμίζεται με τις διατάξεις της συνθήκης στον τομέα αυτό.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 40, σχετικά με το παράρτημα I, Εισαγωγικές παρατηρήσεις, σημείο 3, δεδομένου ότι δεν προσθέτει καμία αξία στο κείμενο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 44, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.1.6, παράγραφος 2, για το χειρισμό και τη μεταφορά της μηχανής, δεδομένου ότι η προτεινόμενη σύνταξη δεν προσθέτει καμία αξία και επιπλέον είναι αντίθετη με την κοινή αρχή σύνταξης που χρησιμοποιείται στο παράρτημα I, με την οποία επιβάλλονται απαιτήσεις στη μηχανή και όχι στον κατασκευαστή.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 48, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.4.1, εδάφιο 5, όπου διαγράφεται η απαίτηση ότι οι προφυλακτήρες και οι προστατευτικές διατάξεις «δεν πρέπει να μπορούν να συγκρατούνται στη θέση τους χωρίς τα μέσα στερέωσής τους». Είναι σημαντικό να εφαρμόζεται η ειδική αυτή απαίτηση σε όλους τους προφυλακτήρες και τις προστατευτικές διατάξεις.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 50, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.5.2, παράγραφοι 3 και 4, όσον αφορά τις απαιτήσεις για τα καθίσματα στις μηχανές, δεδομένου ότι δεν υπάρχει σαφής προστιθέμενη αξία.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 55, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.7.2, παράγραφος 2, για την απρόσκοπτη κυκλοφορία των εκτιθέμενων ατόμων, η οποία προσθέτει τις λάξεις «στο μέγιστο μέτρο του δυνατού», δεδομένου ότι η αρχή αυτή δαιτυπώνεται ήδη, γενικά, στην τρίτη εισαγωγική παρατήρηση του παραρτήματος I.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 58, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 1.10.2, για το περιεχόμενο των οδηγιών χρήσης, δεδομένου ότι δεν βελτιώνει σαφώς το κείμενο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 60, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 3.6.3.1, για τις απαιτήσεις όσον αφορά τις δονήσεις, δεδομένου ότι δεν βελτιώνει το κείμενο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 65, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 4.2.4, για τη διάταξη ανύψωσης, δεδομένου ότι δεν βελτιώνει σαφώς το κείμενο και αποσκοπεί στη διόρθωση γλωσσικής δυσκολίας.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 67, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 6.2, παράγραφοι 2 και 3, όσον αφορά το σχεδιασμό των οργάνων χειρισμού για την ανύψωση ή μετακίνηση ανθρώπων, δεδομένου ότι δεν βελτιώνει το κείμενο. Είναι σημαντικό να απαιτούνται όργανα ελέγχου που επιτρέπουν κινήσεις χωρίς να εξακολουθεί να επενεργεί ο χειριστής. Το μέρος σχετικά με το σχεδιασμό ώστε «να είναι εύκολα προσιτά σε ανάπηρους χρήστες» καλύπτεται ήδη από το παράρτημα I, σημείο 7.2.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 70, σχετικά με το παράρτημα I, σημεία 7.2 έως 7.4, όσον αφορά τις μηχανές ανέλκυσης που προορίζονται για πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα, δεδομένου ότι δεν συντρέχει λόγος να προβλέπεται χαμηλότερο επίπεδο ασφάλειας για τα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται σε οικιακό περιβάλλον.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 71, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 8.1, παράγραφος 1, και την τροπολογία 73, σχετικά με το παράρτημα I, σημείο 8.5, παράγραφος 1, για τους ανελκυστήρες εργοταξίων, δεδομένου ότι δεν βελτιώνουν το κείμενο. (Σημ. μεταφρ.: δεν αφορούν το ελληνικό κείμενο).

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 77, σχετικά με το παράρτημα VI, σημείο 2, όσον αφορά τη διαθεσιμότητα του τεχνικού φακέλου, δεδομένου ότι δεν προσθέτει καμιά αξία στο κείμενο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 78, σχετικά με το παράρτημα IX, σημείο 9, εδάφιο 4, και την τροπολογία 79, σχετικά με το παράρτημα X, σημείο 9, εδάφιο 4, για την παραγωγή εν σειρά πανομοιωτύπων μηχανών, δεδομένου ότι δεν βελτιώνουν σαφώς το κείμενο.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 83, σχετικά με αιτιολογική σκέψη, η οποία αφορά τη δημιουργία βάσεων δεδομένων για την τήρηση των απαιτήσεων υγείας και ασφάλειας που εφαρμόζονται στις μηχανές, δεδομένου ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή τροποποιεί την πρότασή της όπως παρουσιάζεται ανωτέρω.