



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 22.2.2019
COM(2019) 87 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την εφαρμογή και τη λειτουργία της οδηγίας 2014/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των
νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά
στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες**

{SWD(2019) 26 final}

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή και τη λειτουργία της οδηγίας 2014/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδηγία 2014/33/ΕΕ σχετικά με τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες¹ («η οδηγία») εκδόθηκε στις 26 Φεβρουαρίου 2014. Το ενωσιακό νομικό πλαίσιο σχετικά με τους ανελκυστήρες αρχικά εφαρμόστηκε μέσω δύο οδηγιών: της οδηγίας 84/528/ΕΟΚ για τα ανυψωτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα διακίνησης φορτίων², της 17ης Σεπτεμβρίου 1984, και της οδηγίας 84/529/ΕΟΚ σχετικά με τους ηλεκτροκίνητους, τους υδραυλικούς ή τους ελαιοηλεκτροκίνητους ανελκυστήρες³, της 17ης Σεπτεμβρίου 1984. Από την 1η Ιουλίου 1999, και οι δύο οδηγίες καταργήθηκαν από την οδηγία 95/16/ΕΚ σχετικά με τους ανελκυστήρες⁴, της 29ης Ιουνίου 1995, η οποία αργότερα αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2014/33/ΕΕ.

Στόχος της οδηγίας είναι:

- να επιτύχει υψηλό επίπεδο προστασίας όσων χρησιμοποιούν, εγκαθιστούν και συντηρούν τους ανελκυστήρες σε ολόκληρη την ΕΕ· και
- να συμβάλει στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς με την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με θέματα υγείας και ασφάλειας που αφορούν τον τομέα των ανελκυστήρων.

Το άρθρο 46 της οδηγίας απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τη λειτουργία της. Η έκθεση βασίζεται σε διαβούλευση με τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη και συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση για αναθεώρηση της οδηγίας.

Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή αξιολόγησε την οδηγία, με βάση εξωτερική μελέτη σχετικά με την αξιολόγηση της οδηγίας⁵, η οποία περιελάμβανε διάφορες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη⁶· και άλλες πηγές δεδομένων⁷.

¹ Οδηγία 2014/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες, ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 251.

² Οδηγία 84/528/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1984, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις κοινές διατάξεις για τα ανυψωτικά μηχανήματα ή τα μηχανήματα διακίνησης φορτίων, ΕΕ L 300 της 19.11.1984, σ. 72.

³ Οδηγία 84/529/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1984, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τους ηλεκτροκίνητους ανελκυστήρες, ΕΕ L 300 της 19.11.1984, σ. 86.

⁴ Οδηγία 95/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1995, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τους ανελκυστήρες, ΕΕ L 213 της 7.9.1995, σ. 1.

⁵ Εκπονήθηκε από κοινοπραξία με επικεφαλής την Technopolis Consulting Group Belgium· η τελική έκθεση είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9f1a5907-e539-11e7-9749-01aa75ed71a1/>

Η αξιολόγηση έχει συνταχθεί σε έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής (εφεξής «έγγραφο εργασίας»)⁸, το οποίο συνοδεύει την παρούσα έκθεση. Καθώς η οδηγία αξιολογήθηκε πριν καν συμπληρωθούν 3 έτη από την προβλεπόμενη ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή των εθνικών μέτρων μεταφοράς της οδηγίας, η βάση τεκμηρίωσης της αξιολόγησης ήταν σχετικά περιορισμένη. Ωστόσο, δεδομένου ότι η οδηγία 2014/33/ΕΕ είναι το αποτέλεσμα μιας καθαρής ευθυγράμμισης της οδηγίας 95/16/ΕΚ με το νέο νομοθετικό πλαίσιο της απόφασης 768/2008/ΕΚ⁹ χωρίς σημαντικές αλλαγές ως προς την ουσία, η αξιολόγηση κάλυψε επίσης την περίοδο πριν από τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας, δηλαδή από την 1η Ιουλίου 1999 έως τις 19 Απριλίου 2014, περίοδο που καλύπτει η οδηγία 95/16/ΕΚ.

Η αξιολόγηση εξέτασε την εκτέλεση της οδηγίας για τους ανελκυστήρες με βάση τον βαθμό στον οποίο πληροί τους στόχους της (αποτελεσματικότητα), την αποδοτικότητά της (με έμφαση στην εξέταση των ρυθμιστικών –συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών– δαπανών και των οφελών και των δυνατοτήτων απλούστευσης), τη συνοχή της με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ, τη συνάφειά της προς τις ανάγκες των ενδιαφερομένων μερών και την προστιθέμενη αξία της για την ΕΕ.

2. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Η οδηγία θεσπίζει το νομικό πλαίσιο για τη διάθεση στην αγορά ανελκυστήρων και κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας για ανελκυστήρες, καθώς και για τη θέση σε λειτουργία ανελκυστήρων.

Οι δύο κύριοι στόχοι της οδηγίας είναι:

- να εξασφαλίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των ανελκυστήρων και των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας για ανελκυστήρες σε όλη την ΕΕ, συμβάλλοντας στη δημιουργία, ανάπτυξη και αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς για τα εν λόγω προϊόντα. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη πρέπει να επιτρέπουν στο έδαφός τους τη διάθεση στο εμπόριο ανελκυστήρων και των

⁶ Διαβουλεύσεις που διενεργήθηκαν από τον εξωτερικό σύμβουλο που εκπόνησε τη μελέτη:

- διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση (μεταξύ Ιουνίου 2016 και Ιανουαρίου 2017)·
- διάφορες στοχοθετημένες έρευνες·
- σεμινάριο που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας των κρατών μελών για τους ανελκυστήρες· και
- συνεντεύξεις με εκπροσώπους της βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των ΜΜΕ, με κοινοποιημένους οργανισμούς και τις αρχές.

Η αξιολόγηση συζητήθηκε σε συνεδριάσεις της διυπηρεσιακής διευθύνουσας ομάδας της Επιτροπής.

⁷ Ανάλυση των διαθέσιμων επίσημων στατιστικών στοιχείων (Eurostat, Prodcom και βάση δεδομένων Amadeus), μελέτες και πληροφορίες που υπέβαλαν οι ενώσεις του κλάδου, ετήσιες εκθέσεις των οικονομικών φορέων, πληροφορίες σχετικά με ατυχήματα από εθνικές μελέτες και εθνικές εκθέσεις σχετικά με την εποπτεία της αγοράς.

⁸ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Evaluation of the Lift Directive 2014/33/EU (αξιολόγηση της οδηγίας 2014/33/ΕΕ για τους ανελκυστήρες), SWD(2019)26 Final.

⁹ Απόφαση αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 82.

κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας για ανελκυστήρες που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας·

- να διασφαλίζει ότι οι ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας είναι ασφαλή για τους χρήστες και το προσωπικό συντήρησης, βελτιώνοντας έτσι την υγεία και την ασφάλεια των εν λόγω ομάδων.

Η οδηγία εναρμονίζει τις διατάξεις σχετικά με τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες και βασίζεται στις αρχές της «νέας προσέγγισης» υπό την έννοια ότι περιορίζεται στην έκφραση των βασικών απαιτήσεων υγείας και ασφάλειας στις οποίες υπόκεινται και τις οποίες πρέπει να πληρούν οι ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας στην αγορά.

Οι κύριες διατάξεις σχετίζονται με το πεδίο εφαρμογής και τους ορισμούς, τις υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων, τις διαδικασίες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, τις ουσιώδεις απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας και την εποπτεία της αγοράς, συγκεκριμένα:

- για το πεδίο εφαρμογής και τους ορισμούς: αφορούν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, τον ορισμό του εγκαταστάτη του ανελκυστήρα και του κατασκευαστή των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας αυτού, τη διάθεση στην αγορά και τη διαθεσιμότητα στην αγορά, κ.λπ.
- για τις γενικές υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων: αφορούν, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 768/2008/EK για το ΝΝΠ, τον ορισμό των υποχρεώσεων των εγκαταστατών, των κατασκευαστών, των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων, των εισαγωγέων και των διανομέων, καθώς και τις ειδικές διατάξεις σχετικά με π.χ. την αμφίδρομη ροή πληροφοριών μεταξύ του υπεύθυνου για την κατασκευή του κτιρίου και του εγκαταστάτη του ανελκυστήρα·
- για τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης: αφορούν τις διατάξεις σχετικά με τις διαδικασίες κοινοποίησης κοινοποιημένων οργανισμών, τα κριτήρια που ισχύουν για τους κοινοποιημένους οργανισμούς και διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης·
- για τις ουσιώδεις απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας: αφορούν τον ορισμό των στόχων υγείας και ασφαλείας που πρέπει να επιτευχθούν, συμπεριλαμβανομένων διατάξεων σχετικά με την προσβασιμότητα των ανελκυστήρων από άτομα με αναπηρία και σχετικά με την πρόληψη του κινδύνου σύνθλιψης·
- για την εποπτεία της αγοράς: αφορούν τις διατάξεις, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 768/2008/EK για το ΝΝΠ, που περιλαμβάνουν την εποπτεία της ενωσιακής αγοράς και τον έλεγχο των ανελκυστήρων ή των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας για ανελκυστήρες που εισέρχονται στην ενωσιακή αγορά, τις διαδικασίες αντιμετώπισης των ανελκυστήρων και των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας για ανελκυστήρες που παρουσιάζουν κίνδυνο σε εθνικό επίπεδο, την ενωσιακή διαδικασία διασφάλισης, κ.λπ.

3. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η επίτευξη των στόχων, η οδηγία εναρμόνισε ορισμένες πτυχές των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας αυτών. Οι διατάξεις της οδηγίας πρέπει να μεταφερθούν στο εθνικό δίκαιο και να εφαρμοστούν από τα κράτη μέλη.

Η οδηγία έχει μεταφερθεί με ομοιόμορφο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για τυχόν δυσκολίες όσον αφορά τη μεταφορά, με εξαίρεση ένα θέμα που διαπιστώθηκε στη μελέτη αξιολόγησης σε σχέση με τη μεταφορά της διάταξης περί «προηγούμενης σύμφωνης γνώμης» που προβλέπεται από τις ουσιώδεις απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας, σημείο 2.2 τρίτο εδάφιο. Το σημείο αυτό εξετάζεται περαιτέρω στο τμήμα 4.2. κατωτέρω.

Όσον αφορά την εφαρμογή της, προσδιορίστηκαν ορισμένες ήσσονος σημασίας αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών σε σχέση με τους ορισμούς που χρησιμοποιούνται, τον τρόπο υλοποίησης της αμφίδρομης ροής πληροφοριών μεταξύ του εγκαταστάτη και του υπεύθυνου για τη δημιουργία του κτιρίου, τις διατάξεις για την προσβασιμότητα των ανελκυστήρων από άτομα με αναπηρία, τη δυνατότητα προηγούμενης σύμφωνης γνώμης για την αποφυγή του κινδύνου πιθανής σύνθλιψης, την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ΕΚ, καθώς και τις πρακτικές εποπτείας της αγοράς.

Ο **ορισμός του «εγκαταστάτη»**, όπως προβλέπεται από την οδηγία, μεταφέρθηκε από 26 κράτη μέλη. Η εσθονική νομοθεσία αρχικά περιείχε ένα διαφορετικό ορισμό, αναφερόμενη στον εγκαταστάτη ως «κατασκευαστή». Η χρήση του όρου «κατασκευαστής» αντί του «εγκαταστάτης» δεν είχε καμία επίπτωση στην εφαρμογή της οδηγίας. Επιπλέον, η εσθονική νομοθεσία για τη μεταφορά της οδηγίας 2014/33/ΕΕ αναφέρει πλέον και τον όρο «κατασκευαστής».

Το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας ορίζει την **αμφίδρομη ροή πληροφοριών** εξασφαλίζοντας ότι ο υπεύθυνος για τη δημιουργία του κτιρίου και ο εγκαταστάτης γνωστοποιούν και οι δύο αμοιβαίως τις αναγκαίες πληροφορίες και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του ανελκυστήρα. Το εν λόγω άρθρο μεταφέρεται όπως ακριβώς έχει στην εθνική νομοθεσία 26 κρατών μελών. Τόσο η αυστριακή όσο και η ουγγρική νομοθεσία προβλέπουν ειδικούς μηχανισμούς που εγγυώνται την εν λόγω ροή των πληροφοριών. Αυτές οι μικρές διαφορές δεν επηρεάζουν την εφαρμογή της οδηγίας.

Είκοσι κράτη μέλη έχουν συμπεριλάβει στην εθνική τους νομοθεσία διατάξεις σχετικά με την **προσβασιμότητα των ανελκυστήρων από άτομα με αναπηρία**, οι οποίες μεταφέρουν τις διατάξεις ακριβώς όπως έχουν στην οδηγία. Τα υπόλοιπα οκτώ κράτη μέλη έχουν συμπεριλάβει τις διατάξεις προσβασιμότητας στους ανελκυστήρες κατά κύριο λόγο στους εθνικούς οικοδομικούς τους κανονισμούς. Η πλειονότητα των κρατών μελών έχει ορίσει πρόσθετες ή πιο συγκεκριμένες διατάξεις στους εθνικούς οικοδομικούς τους κανονισμούς οι

οποίες ρυθμίζουν την προσβασιμότητα των κτιρίων. Το ζήτημα αυτό εμπίπτει στο πεδίο της εθνικής αρμοδιότητας¹⁰.

Είκοσι κράτη μέλη έχουν μεταφέρει αυτούσιο το σημείο 2.2 τρίτο εδάφιο των ουσιαστών απαιτήσεων ασφάλειας και υγείας¹¹ της οδηγίας δίνοντας στα κράτη μέλη, σε ειδικές περιπτώσεις, τη δυνατότητα «προηγούμενης σύμφωνης γνώμης», ιδίως όσον αφορά υφιστάμενα κτίρια, ώστε να εγκρίνουν άλλα κατάλληλα μέσα για την αποφυγή του κινδύνου σύνθλιψης εκτός από την πρόβλεψη ελεύθερου χώρου ή καταφυγίου πέραν των οριακών θέσεων του θαλαμίσκου του ανελκυστήρα. Σε τέσσερα κράτη μέλη, η δυνατότητα της «προηγούμενης σύμφωνης γνώμης» μπορεί να εφαρμοστεί μόνο στην περίπτωση τοποθέτησης ανελκυστήρων σε «υφιστάμενα κτίρια» όπου υπάρχουν δομικοί περιορισμοί. Στην πράξη, η σύμφωνη γνώμη εφαρμόζεται με διαφορετικό τρόπο στα κράτη μέλη. Λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων σχεδιαστικών λύσεων που βασίζονται σε διαφορετικές τεχνολογίες, η διαδικασία της «προηγούμενης σύμφωνης γνώμης» επιτρέπει στους εγκαταστάτες να χρησιμοποιούν εναλλακτικά μέσα για να αποφευχθεί ο κίνδυνος σύνθλιψης. Ωστόσο, οι διαφορές στα κριτήρια που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη καθιστά δυσκολότερη την αναζήτηση πληροφοριών σχετικά με την εθνική εφαρμογή των πρακτικών για τους εγκαταστάτες. Ο αντίκτυπος των εν λόγω πρακτικών σχετικά με τη λειτουργία της οδηγίας εξετάζεται στο τμήμα 4.2 κατωτέρω.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που πρέπει να εφαρμόζονται από τους κατασκευαστές των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας και εγκαταστάτες ανελκυστήρων, όπως ορίζονται στα άρθρα 15 και 16 της οδηγίας, έχουν μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία και εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη. Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη ανέφεραν ότι κάποιες φορές είχε ζητηθεί από εγκαταστάτες να παρέχουν περαιτέρω αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση του ανελκυστήρα πέραν των **πιστοποιητικών εξέτασης τύπου «ΕΚ»**. Τα εν λόγω ζητήματα εφαρμογής έπαψαν να υφίστανται, καθώς η νέα οδηγία 2014/33/ΕΕ τροποποίησε το περιεχόμενο των πιστοποιητικών εξέτασης τύπου.

Η εποπτεία της αγοράς αποτελεί βασικό εργαλείο για την επιβολή της νομοθεσίας και βασίζεται σε μέτρα προκειμένου να εξακριβώνεται ότι τα προϊόντα πληρούν τις σχετικές ουσιαστικές απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας και ότι τα μη συμμορφούμενα προϊόντα τίθενται

¹⁰ Για παράδειγμα, όσον αφορά τους οικοδομικούς κανονισμούς της Γαλλίας, της Ιρλανδίας, της Ισπανίας, της Σουηδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι «προσβάσιμοι» ανελκυστήρες προσώπων πρέπει να συμμορφώνονται με το εναρμονισμένο πρότυπο EN 81-70. Στην Πολωνία, οι εθνικοί οικοδομικοί κανονισμοί περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις για την προσβασιμότητα των ανελκυστήρων από άτομα με αναπηρία, ευθυγραμμισμένοι με τις συστάσεις της Δήλωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής. Στην Κύπρο, την Ιταλία και τη Λετονία οι οικοδομικοί κανονισμοί προβλέπουν ειδικές απαιτήσεις για τις διαστάσεις του θαλαμίσκου του ανελκυστήρα, την παρουσία τηλεφωνικών συσκευών και την ακριβή τοποθεσία εγκατάστασης των πινάκων ελέγχου του ανελκυστήρα. Στην Ισπανία, τη Λετονία και την Ιταλία τοπικές ρυθμίσεις επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις, όπως η χρήση συστήματος γραφής Μπράιγ.

¹¹ «Ο ανελκυστήρας πρέπει να κατασκευάζεται και να σχεδιάζεται ούτως ώστε να εμποδίζεται τυχόν σύνθλιψη όταν ο θαλαμίσκος βρίσκεται σε μια από τις οριακές θέσεις της διαδρομής του. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί εφόσον προβλεφθεί ελεύθερος χώρος ή καταφύγιο πέραν των οριακών θέσεων. Σε ειδικές περιπτώσεις, ενώ επαφίεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα προηγούμενης σύμφωνης γνώμης τους, ιδίως όσον αφορά υφιστάμενα κτίρια, όταν δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί η προαναφερόμενη λύση μπορούν να προβλέπονται άλλα κατάλληλα μέσα για την αποφυγή του κινδύνου αυτού.»

σε συμμόρφωση ή αποσύρονται/ανακαλούνται από την αγορά. Η οδηγία 95/16/EK δεν προβλέπει ειδικές διαδικασίες. Το πλαίσιο εποπτείας της αγοράς έχει θεσπιστεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και η οδηγία 2014/33/ΕΕ περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την εποπτεία της αγοράς βάσει του κανονισμού. Η αξιολόγηση κατέδειξε ότι η εποπτεία της αγοράς έχει εφαρμοστεί με διαφορετικό τρόπο στα διάφορα κράτη μέλη όσον αφορά τις στρατηγικές, την έκταση των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και τη συχνότητα και το είδος των ελέγχων.

Οι διαδικασίες κοινοποίησης των κοινοποιημένων οργανισμών, όπως ορίζονται στο άρθρο 28 της οδηγίας, εφαρμόζονται με διαφορετικό τρόπο από τα κράτη μέλη. Η διαπίστευση είναι το προτιμώμενο μέσο απόδειξης της τεχνικής ικανότητας των κοινοποιημένων οργανισμών¹² και τα 19 κράτη μέλη έχουν μεταφέρει το συγκεκριμένο άρθρο, καθιστώντας υποχρεωτική τη διαπίστευση¹³. Όταν δεν χρησιμοποιείται διαπίστευση, οι κοινοποιημένοι οργανισμοί υποβάλλουν στην κοινοποιούσα αρχή όλη την τεκμηρίωση που είναι αναγκαία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις σχετικές απαιτήσεις. Οι διαφορές στην εφαρμογή των διαδικασιών κοινοποίησης δεν έχουν αντίκτυπο στην εφαρμογή της οδηγίας.

4. ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

4.1. Καταλληλότητα

Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι αρχικοί στόχοι της οδηγίας εξακολουθούν να ισχύουν και σήμερα, όπως όταν η οδηγία προτάθηκε για πρώτη φορά. Ειδικότερα, οι στόχοι για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των χρηστών, των εγκαταστατών και του προσωπικού συντήρησης, καθώς και της ελεύθερης κυκλοφορίας των ανελκυστήρων και των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας αυτών εξακολουθούν να είναι πλήρως επίκαιροι.

Συνολικά, η οδηγία θεωρείται ότι είναι σαφής. Ωστόσο, η αξιολόγηση κατέδειξε ότι υπάρχει ανάγκη να διερευνηθεί κατά πόσον μπορεί να βελτιωθεί η σαφήνεια του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά τις σημαντικές τροποποιήσεις σε εν λειτουργία ανελκυστήρες οι οποίες θα ενεργοποιούσαν την εφαρμογή της οδηγίας αντί των εθνικών κανονιστικών ρυθμίσεων, τον ορισμό του όρου «εγκαταστάτης» που χρησιμοποιείται στην οδηγία αντί του «κατασκευαστή» του ανελκυστήρα και τις έννοιες «θέση σε λειτουργία» και «διάθεση στην αγορά». Όσον αφορά τις διατάξεις για την «προηγούμενη σύμφωνη γνώμη» εκφράστηκαν ανησυχίες, αφενός, όσον αφορά τα μη εναρμονισμένα κριτήρια που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για την απαίτηση ή μη προηγούμενης σύμφωνης γνώμης, με αποτέλεσμα αποκλίνουσες πρακτικές, και, αφετέρου, όσον αφορά την πιθανότητα να εμφανιστούν διαφορετικές προδιαγραφές ασφάλειας ανά την ΕΕ. Εντοπίστηκαν επίσης ορισμένες ανησυχίες όσον αφορά τη σαφήνεια των διατάξεων προσβασιμότητας των ανελκυστήρων από άτομα με αναπηρία λόγω του γεγονότος ότι για ολόκληρο το κτίριο ισχύουν διαφορετικές εθνικές απαιτήσεις

¹² http://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/building-blocks/accreditation_en

¹³ Σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού 765/2008, "«διαπίστευση»: βεβαίωση από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης ότι ένας οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης πληροί τις απαιτήσεις που έχουν τεθεί με εναρμονισμένα πρότυπα και, όπου είναι εφαρμοστέο, τις τυχόν πρόσθετες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που καθορίζονται στα αντίστοιχα τομεακά συστήματα, για να εκτελεί μια συγκεκριμένη δραστηριότητα αξιολόγησης της συμμόρφωσης».

προσβασιμότητας, ενώ η προσβασιμότητα των ανελκυστήρων εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Εκτός από τη συνάφειά της με την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, η αξιολόγηση κατέδειξε ότι η οδηγία αποτελεί το κατάλληλο εργαλείο πολιτικής και για τη συνολική αντιμετώπιση νέων κινδύνων που απορρέουν από τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των ανελκυστήρων. Σύμφωνα με τη «νέα προσέγγιση», η οδηγία ορίζει μόνο τους κινδύνους που πρέπει να αντιμετωπιστούν και τους στόχους ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθούν, αφήνοντας στην ευχέρεια των κατασκευαστών και εγκαταστατών την επιλογή των τεχνικών λύσεων για τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία. Αυτό επιτρέπει να υπάρχει καινοτομία στον τομέα των ανελκυστήρων.

4.2. Αποτελεσματικότητα

Η σταθερή αύξηση της αξίας των ενδοενωσιακών και εξωενωσιακών συναλλαγών αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι η οδηγία έχει συμβάλει αποτελεσματικά στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς για τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας αυτών, μέσω της εναρμόνισης της σχετικής εθνικής νομοθεσίας. Η αποτελεσματικότητα της οδηγίας ενισχύεται περαιτέρω με την ασφάλεια δικαίου και τη διαφάνεια που αυτή προσφέρει. Τα στοιχεία για τα ατυχήματα που έχουν να κάνουν με ανελκυστήρες στην ΕΕ είναι σποραδικά και όχι ιδιαιτέρως λεπτομερή. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω στοιχεία μπορούν να παράσχουν μόνο ανεπίσημες ενδείξεις σχετικά με τον αριθμό και τις τάσεις των ατυχημάτων με την πάροδο του χρόνου. Συνολικά, μπορεί να συναχθεί ότι η οδηγία κατάφερε να συμβάλει στην αύξηση της ασφάλειας των ανελκυστήρων, αφού ο αριθμός των ατυχημάτων που σχετίζονται με το προσωπικό συντήρησης ανά αριθμό ανελκυστήρων σε λειτουργία μειώθηκε. Όσον αφορά τους χρήστες, τα στοιχεία που παρέχονται από τις διαθέσιμες εθνικές εκθέσεις δείχνουν ότι ο αντίκτυπος της οδηγίας δεν είναι σε καμία περίπτωση δυσμενής και η οδηγία φαίνεται ότι έχει κάπως συνεισφέρει στη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των ανελκυστήρων.

Η αξιολόγηση κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι οι **διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης** έχουν αποδειχθεί επαρκείς για να διασφαλίζεται το υψηλότερο επίπεδο υγείας και ασφάλειας για τους χρήστες και το προσωπικό συντήρησης. Αυτό αναγνωρίζεται ευρέως από τα ενδιαφερόμενα μέρη και συνδέεται με τον μεταγενέστερο έλεγχο που διενεργούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί.

Μεταξύ άλλων, ο **ορισμός του όρου «εγκαταστάτης»**, οι έννοιες **«διάθεση στην αγορά»** και **«θέση σε λειτουργία»** των ανελκυστήρων, η διάταξη για την **αμφίδρομη ροή πληροφοριών** που ορίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 και οι **διαδικασίες κοινοποίησης των κοινοποιημένων οργανισμών** που αναλύονται στην ενότητα 3 ανωτέρω διευκρινίζονται περαιτέρω στον αναθεωρημένο «Οδηγό για την εφαρμογή της οδηγίας 2014/33/ΕΕ περί ανελκυστήρων»¹⁴ (εφεξής «ο οδηγός για τους ανελκυστήρες»), η σαφήνεια του οποίου αναγνωρίζεται ευρέως από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Επιπλέον, ο «Γαλάζιος Οδηγός»¹⁵

¹⁴ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/29961>

¹⁵ Ο «Γαλάζιος Οδηγός» σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τα προϊόντα, 2016· 2016/C 272/01.

παρέχει διευκρινίσεις σχετικά με την εναρμονισμένη εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας εναρμόνισης όσον αφορά τα προϊόντα, όπως η οδηγία 2014/33/ΕΕ.

Ωστόσο, η αξιολόγηση ανέδειξε επίσης ορισμένους παράγοντες που περιόρισαν την αποτελεσματικότητα της οδηγίας. Όσον αφορά τη διαδικασία της «**προηγούμενης σύμφωνης γνώμης**», τα κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει αποκλίνουσες εθνικές πρακτικές, καθιστώντας έτσι δύσκολο για τους εγκαταστάτες να βρουν πληροφορίες σχετικά με τις εθνικές διαδικασίες έγκρισης και τα κριτήρια που εφαρμόζονται. Η οδηγία αφήνει «περιθώριο ελιγμών» για τους εγκαταστάτες ανελκυστήρων προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο σύνθλιψης, ενώ το πρόβλημα είναι η έλλειψη διαφάνειας και ασφάλειας όσον αφορά τη δυνατότητα οι αρχές των κρατών μελών να εκφράσουν την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη τους. Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, παρά το γεγονός ότι η δυνατότητα «προηγούμενης σύμφωνης γνώμης» συνάδει με τη νέα προσέγγιση, ο οδηγός για τους ανελκυστήρες επί του παρόντος δεν παρέχει επαρκώς λεπτομερή καθοδήγηση σχετικά με τη διαδικασία αυτή.

Όσον αφορά την **προσβασιμότητα των ανελκυστήρων από άτομα με αναπηρία**, οι σχετικές διατάξεις έχουν εφαρμοστεί με διαφορετικό τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Ωστόσο, οι απαιτήσεις προσβασιμότητας για τους ανελκυστήρες εναρμονίζονται από την εν λόγω οδηγία, ενώ η προσβασιμότητα των κτιρίων εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Αν και τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη δεν θεωρούν ότι οι εθνικές διατάξεις σχετικά με την προσβασιμότητα είναι επαχθείς ή ότι εμποδίζουν την εσωτερική αγορά για τους ανελκυστήρες, ο οδηγός για τους ανελκυστήρες θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την περαιτέρω αποσαφήνιση της κατανομής των αρμοδιοτήτων.

Εντοπίστηκαν διαφορές στην εφαρμογή της **εποπτείας της αγοράς** μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις στρατηγικές, την έκταση των δραστηριοτήτων παρακολούθησης, τη συχνότητα και το είδος των ελέγχων και το επίπεδο των κυρώσεων, με αρνητικό αντίκτυπο στη συνολική αποτελεσματικότητα της οδηγίας. Ωστόσο, τα στοιχεία που συλλέχθηκαν δείχνουν ότι το επίπεδο μη συμμόρφωσης των ανελκυστήρων και των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας αυτών που διατίθενται στην αγορά είναι πράγματι εξαιρετικά μικρό. Το γεγονός αυτό σχετίζεται με τον σημαντικό και θετικό ρόλο των κοινοποιημένων οργανισμών στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης, οι οποίοι δρουν ως «τελικοί ελεγκτές» για τη συμμόρφωση του προϊόντος με την οδηγία. Επιπλέον, η νέα οδηγία 2014/33/ΕΕ, ευθυγραμμισμένη με το ΝΝΠ, έχει βελτιώσει σημαντικά το πλαίσιο εποπτείας της αγοράς για τους ανελκυστήρες λόγω της καθιέρωσης πολύ πιο ολοκληρωμένων διατάξεων σχετικά με την εποπτεία της αγοράς.

Η ανάπτυξη **εναρμονισμένων προτύπων** έχει καίρια σημασία προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας. Όντως, τα πρότυπα αυτά χρησιμοποιούνται σε μεγάλο βαθμό ως το συνηθέστερο μέσο απόδειξης της συμμόρφωσης με τις βασικές αρχές υγείας και ασφάλειας. Μέσω του μηχανισμού του τεκμηρίου συμμόρφωσης, τα εναρμονισμένα πρότυπα επιτρέπουν σε κατασκευαστές και εγκαταστάτες να αποφύγουν το επιπλέον κόστος για τη δοκιμή της συμμόρφωσης εναλλακτικών λύσεων σε σχέση με εκείνες που παρέχουν τα πρότυπα. Γι' αυτόν τον λόγο κυρίως, τα μη υποχρεωτικά εναρμονισμένα πρότυπα θεωρούνται *de facto* δεσμευτικά από τους οικονομικούς φορείς. Αυτό ισχύει

ιδιαίτερα για τις ΜΜΕ, οι οποίες δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους για τη δοκιμή τεχνικών εναλλακτικών λύσεων σε σχέση με εκείνες που παρέχουν τα πρότυπα. Ένα άλλο ζήτημα είναι η ενίοτε χρονοβόρα διαδικασία που απαιτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (CEN) για την ανάπτυξη εναρμονισμένων προτύπων, γεγονός που σημαίνει ότι τα πρότυπα ενδέχεται να μην είναι πάντοτε σε θέση να ανταποκριθούν στην ταχύτητα της τεχνολογικής προόδου. Οι ΜΜΕ μπορεί επίσης δυνητικά να βρεθούν σε μειονεκτική θέση λόγω του τρόπου με τον οποίο αναπτύσσονται τα πρότυπα, καθώς η διαδικασία δεν είναι επαρκώς διαφανής και χωρίς αποκλεισμούς. Παρόλο που η Επιτροπή έχει δεσμευτεί για τη συμμετοχή του ευρύτερου δυνατού φάσματος ενδιαφερόμενων μερών στις δραστηριότητες τυποποίησης, το ζήτημα της εκπροσώπησης των ΜΜΕ στη διαδικασία ανάπτυξης εναρμονισμένων ευρωπαϊκών προτύπων αφορά την εσωτερική οργάνωση των ΕΟΤ, που είναι ανεξάρτητοι ιδιωτικοί φορείς.

4.3. Αποδοτικότητα

Δεν υπάρχει σαφής εικόνα του συνολικού αντικτύπου της οδηγίας στο κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων, καθώς δεν κατέστη δυνατόν να εξακριβωθεί ένα βασικό σενάριο ή να εντοπιστούν άλλα σημεία σύγκρισης. Επιπλέον, πολύ περιορισμένα στοιχεία είναι διαθέσιμα για την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς στο πλαίσιο της αξιολόγησης δεν παρείχε ποσοτικές εκτιμήσεις των επιπτώσεων της οδηγίας και κατέστη αδύνατο να καθοριστεί άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της θέσης της σε εφαρμογή και της αύξησης των πωλήσεων. Ως εκ τούτου, η ανάλυση βασίστηκε σε ποιοτικά στοιχεία.

Με βάση τα διαθέσιμα ποιοτικά στοιχεία, φαίνεται ότι συνολικά η οδηγία εξισορροπεί κόστος και οφέλη για όλες τις κατηγορίες των άμεσα ενδιαφερόμενων. Επιπλέον, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το κόστος συμμόρφωσης που συνεπάγεται η οδηγία αυξήθηκε σε σύγκριση με την περίοδο πριν από το 1999. Σε κάθε περίπτωση, η οδηγία, μέσω της εναρμόνισης των διαφορετικών εθνικών καθεστώτων, απλουστεύει τις διοικητικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις συμμόρφωσης για την πώληση στο εξωτερικό ανελκυστήρων και των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας αυτών. Στο πλαίσιο αυτό, δεν φαίνεται ότι υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω απλούστευσης. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι τα οφέλη από την εύκολη πρόσβαση στην εσωτερική αγορά δεν φαίνεται να έχουν κατανεμηθεί ομοιόμορφα, με τις μεγαλύτερες εταιρείες να επωφελούνται περισσότερο από τις ΜΜΕ από την εναρμόνιση λόγω του προσανατολισμού τους προς τις ενδοενοσιακές εξαγωγές. Αυτό ισχύει τόσο για τους οικονομικούς φορείς που είναι ΜΜΕ όσο και για τους κοινοποιημένους οργανισμούς που είναι ΜΜΕ.

Τέλος, από τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία προκύπτει μείωση τα τελευταία χρόνια των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκεται προσωπικό συντήρησης και σχετίζονται με ανελκυστήρες, γεγονός που θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως αύξηση της ασφάλειας των ανελκυστήρων. Δυστυχώς, τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία δεν παρέχουν τη δυνατότητα να καθοριστεί άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της οδηγίας και της αύξησης της ασφάλειας των ανελκυστήρων, δεδομένου ότι τα στατιστικά στοιχεία δεν κάνουν διάκριση μεταξύ των παλαιών ανελκυστήρων σε λειτουργία και αυτών που διατέθηκαν στην αγορά σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, ενώ συνήθως δεν αναφέρουν την αιτία των ατυχημάτων.

4.4. Συνέπεια

Συνολικά, η οδηγία θεωρείται ότι συνάδει με τη λοιπή νομοθεσία της ΕΕ και δεν έχουν διαπιστωθεί προβλήματα εν προκειμένω. Δεν έχουν εντοπιστεί αποδεικτικά στοιχεία για ασυνέπειες μεταξύ της οδηγίας και της λοιπής ενωσιακής νομοθεσίας σχετικά με τους ανελκυστήρες, ιδίως όσον αφορά την οδηγία 2006/42/EK σχετικά με τα μηχανήματα¹⁶, τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/424 σχετικά με τις εγκαταστάσεις με συρματόσχοινα¹⁷ και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 305/2011 για τα προϊόντα κατασκευών¹⁸. Ωστόσο, οι διεπαφές μεταξύ αυτών των οδηγιών δεν είναι πάντοτε απολύτως σαφείς.

Δεν προέκυψαν σημαντικές αντιφάσεις μεταξύ της οδηγίας και της εθνικής νομοθεσίας περί οικοδομών. Όσον αφορά την εσωτερική συνοχή της οδηγίας, οι απαιτήσεις για τους εγκαταστάτες ανελκυστήρων και τους κατασκευαστές των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας μπορούν να θεωρηθούν ως, κατά κανόνα, σαφείς, ενώ δεν έχει εντοπιστεί αλληλεπικάλυψη κανόνων.

4.5. Προστιθέμενη αξία για την ΕΕ

Η ενωσιακή προσέγγιση παραμένει η πλέον ενδεδειγμένη και είναι πιο πιθανό να επιτύχει τους στόχους που ορίζει η οδηγία σε σχέση με τις εθνικές προσεγγίσεις. Στην πραγματικότητα, η οδηγία μείωσε τον ρυθμιστικό κατακερματισμό μεταξύ των κρατών μελών μέσω της εναρμόνισης της εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τον τομέα των ανελκυστήρων, γεγονός που ωφέλησε τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αλλά και συνέβαλε θετικά στην ασφάλεια των ανελκυστήρων. Η συντριπτική πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων μερών αναγνωρίζουν την προστιθέμενη αξία της οδηγίας, ιδίως όσον αφορά την ενίσχυση της ελεύθερης κυκλοφορίας των ανελκυστήρων και των κατασκευαστικών στοιχείων ασφάλειας αυτών, καθώς και την ενισχυμένη τους ασφάλεια.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

Το αποτέλεσμα της αξιολόγησης είναι θετικό. Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν επιβεβαιώνουν ότι η οδηγία λειτουργεί ομαλά και ότι οι στόχοι της έχουν εν γένει επιτευχθεί. Η οδηγία θεωρείται, επίσης, ως αποτελεσματικό μέσο για τη θέσπιση ενός ενωσιακού εναρμονισμένου πλαισίου για τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας αυτών. Δεν προσδιορίστηκε κάποια ανεπάρκεια ή δυνατότητα απλούστευσης που να απαιτούν νομοθετικές αλλαγές. Η οδηγία θεωρείται επίσης συνεκτική, συναφής και αποφέρει σαφή προστιθέμενη αξία σε επίπεδο ΕΕ.

Ωστόσο, εντοπίστηκαν λίγα ευρήματα που επηρεάζουν τη λειτουργία της οδηγίας. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ, αφενός, των πτυχών που σχετίζονται με την

¹⁶ Οδηγία 2006/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/EK (αναδιατύπωση), ΕΕ L 157 της 9.6.2006, σ. 24.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/424 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, σχετικά με τις εγκαταστάσεις με συρματόσχοινα και την κατάργηση της οδηγίας 2000/9/EK, ΕΕ L 81 της 31.3.2016, σ. 1.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 305/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2011, για τη θέσπιση εναρμονισμένων όρων εμπορίας προϊόντων του τομέα των δομικών κατασκευών και για την κατάργηση της οδηγίας 89/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 88 της 4.4.2011, σ. 5.

εφαρμογή της οδηγίας και που ως εκ τούτου απαιτούν τη βελτίωση της εφαρμογής της και, αφετέρου, τους παράγοντες που θα απαιτούσαν αλλαγή του πεδίου εφαρμογής της και/ή των απαιτήσεων του προϊόντος μέσω νομοθετικής διαδικασίας.

Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία για να συναχθεί ότι η οδηγία θα πρέπει να αναθεωρηθεί. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά τη διαδικασία αξιολόγησης θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με την περαιτέρω ενίσχυση της ομοιόμορφης εφαρμογής της οδηγίας, ειδικότερα μέσω της εφαρμογής ήπιων μέτρων όπως ο καλύτερος συντονισμός και η βελτιωμένη καθοδήγηση.

Θα ήταν επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι καθίστανται διαθέσιμες για όλους τους οικείους οικονομικούς φορείς και κοινοποιημένους οργανισμούς αφενός επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις των κρατών μελών όσον αφορά την προσβασιμότητα για το δομημένο περιβάλλον και αφετέρου σχετικά με τις προσεγγίσεις για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της διαδικασίας «προηγούμενης σύμφωνης γνώμης».

Επιπλέον, για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην αγορά, υπογραμμίζοντας παράλληλα τον προαιρετικό χαρακτήρα της εφαρμογής εναρμονισμένων προτύπων που παρέχουν το τεκμήριο της συμμόρφωσης με τις ουσιώδεις απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας της οδηγίας, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλιστεί η έγκαιρη διαθεσιμότητα των προτύπων για τους κατασκευαστές και εγκαταστάτες, ιδίως για τις MME.

Ο τομέας των ανελκυστήρων διαθέτει καθιερωμένα φόρουμ, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη λήψη μέτρων με στόχο να βελτιωθεί η εφαρμογή και η λειτουργία της οδηγίας, συγκεκριμένα

- την ομάδα εργασίας για τους ανελκυστήρες·
- την ομάδα διοικητικής συνεργασίας των αρχών εποπτείας της αγοράς για τους ανελκυστήρες· και
- την ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών για τους ανελκυστήρες.

Κατά συνέπεια, ως απόκριση στα πορίσματα της αξιολόγησης, η Επιτροπή θα λάβει τα ακόλουθα μέτρα:

- Όσον αφορά την ασάφεια κάποιων ορισμών: Η Επιτροπή θα εντείνει τις προσπάθειες συντονισμού στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας για τους ανελκυστήρες ώστε να αποσαφηνιστεί η ορολογία της οδηγίας, π.χ. «εγκαταστάτης», «διάθεση στην αγορά» και «θέση σε λειτουργία», όπως ζητήθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- Όσον αφορά την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη: η Επιτροπή θα φέρει το θέμα ενώπιον της ομάδας διοικητικής συνεργασίας για τους ανελκυστήρες ώστε να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών, με στόχο να δημιουργηθεί μια πιο συνεκτική και ομοιόμορφη εφαρμογή της διαδικασίας «προηγούμενης σύμφωνης γνώμης» που προβλέπεται στο σημείο 2.2 τελευταία παράγραφος του παραρτήματος I της οδηγίας προκειμένου να εξασφαλιστεί πλήρης διαφάνεια και να αυξηθεί η ασφάλεια δικαίου,

- όσον αφορά την προσβασιμότητα των ανελκυστήρων από άτομα με αναπηρία: Η Επιτροπή θα αποσαφηνίσει περαιτέρω τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας όσον αφορά την προσβασιμότητα των ανελκυστήρων σε σχέση με την εθνική νομοθεσία αναφορικά με την προσβασιμότητα των κτιρίων και κατασκευών, θέτοντας το ζήτημα στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας για τους ανελκυστήρες. Ειδικότερα, θα δοθεί προσοχή στις διαφορετικές συνθήκες εγκατάστασης και χρήσης των ανελκυστήρων, π.χ. ανάλογα με το είδος του κτιρίου και της λειτουργίας του, το επίπεδο των δαπέδων, κ.λπ.

Αφού εγκριθούν από την ομάδα εργασίας για τους ανελκυστήρες, οι βελτιωμένες και οι νέες κατευθύνσεις σχετικά με τις διατάξεις για τις οποίες η αξιολόγηση θεωρεί ότι στερούνται σαφήνειας, θα εισαχθούν ως τροποποιήσεις στον οδηγό για τους ανελκυστήρες ο οποίος αποτελεί το κύριο έγγραφο αναφοράς προς στήριξη της ερμηνείας και εφαρμογής της οδηγίας.

- Όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς: Η Επιτροπή θα παρακολουθεί προσεκτικά την εφαρμογή της οδηγίας σε όλα τα κράτη μέλη, καθώς και τις δραστηριότητες της ομάδας διοικητικής συνεργασίας για τους ανελκυστήρες. Επίσης, θα προτείνει συντονισμένες δράσεις στο πλαίσιο της συνεργασίας των αρμόδιων αρχών εποπτείας της αγοράς (ΑΕΑ).

Η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τα μέλη της διοικητικής συνεργασίας για τους ανελκυστήρες να διαδώσουν στις αρμόδιες ΑΕΑ αναλυτικότερες πληροφορίες σχετικά με τα αντίστοιχα εθνικά τους προγράμματα εποπτείας της αγοράς, πληροφορίες σχετικά με τις πηγές των στατιστικών για τα ατυχήματα και θα καλέσει την ομάδα να διερευνήσει ενδεχόμενες συνεργίες. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να επικεντρώνεται στη διευκόλυνση της ομαλής συνεργασίας μεταξύ των αρχών εποπτείας της αγοράς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι στην αγορά διατίθενται μόνο συμμορφούμενοι ανελκυστήρες και κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες και διατηρείται ο θεμιτός ανταγωνισμός.

Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η πρότασή της¹⁹ για «δέσμη μέτρων για τα προϊόντα» περιλαμβάνει πρόταση για έναν νέο κανονισμό στον τομέα της εποπτείας της αγοράς, ο οποίος, μεταξύ άλλων, αποσκοπεί στην ενίσχυση των ελέγχων εκ μέρους των ΑΕΑ και των τελωνειακών υπαλλήλων με σκοπό την πρόληψη της διάθεσης μη ασφαλών προϊόντων στην ενωσιακή αγορά.

¹⁹ Δέσμη μέτρων για τα προϊόντα: Πρόταση κανονισμού σχετικά με τη συμμόρφωση και την επιβολή της ενωσιακής νομοθεσίας για τα προϊόντα - ενωσιακό δίκτυο για τη συμμόρφωση των προϊόντων, COM (2017) 795.

- Όσον αφορά τη διαδικασία τυποποίησης: για να εξασφαλιστεί ότι η έγκαιρη διαθεσιμότητα των εναρμονισμένων προτύπων στα οποία βασίζεται το τεκμήριο της συμμόρφωσης με τις ουσιώδεις απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας της οδηγίας, η Επιτροπή έχει ήδη λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε να στηρίζει και να αυξήσει τη συμμετοχή της στις διαδικασίες ανάπτυξης προτύπων. Η νέα αίτηση τυποποίησης M/549²⁰ παρέχει τα απαραίτητα εργαλεία για την παρακολούθηση και κατευθύνει την προετοιμασία των εναρμονισμένων προτύπων προς στήριξη της οδηγίας. Θα καταβληθούν ιδιαίτερες προσπάθειες για την αποτελεσματική εφαρμογή των δράσεων με σκοπό τη βελτίωση της διαφάνειας, την ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου και την ταχύτητα έκδοσης των προτύπων σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα εναρμονισμένα πρότυπα²¹.

²⁰ Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 21ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με αίτημα τυποποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης όσον αφορά τους ανελκυστήρες και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας για ανελκυστήρες προς στήριξη της οδηγίας 2014/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, C(2016) 5884 final.

²¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή - Εναρμονισμένα πρότυπα: ενίσχυση της διαφάνειας και της ασφάλειας δικαίου για μια πλήρως λειτουργική ενιαία αγορά, COM(2018) 764 final.