

ΟΔΗΓΙΑ 2003/44/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 16ης Ιουνίου 2003****για τροποποίηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽³⁾, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 9 Απριλίου 2003,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι εξελίξεις μετά την έκδοση της οδηγίας 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής⁽⁴⁾, καθιστούν αναγκαία την τροποποίηση της εν λόγω οδηγίας.
- (2) Η οδηγία 94/25/ΕΚ δεν καλύπτει τα ατομικά σκάφη, ενώ, μετά την έκδοσή της, ορισμένα κράτη μέλη θέσπισαν νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τα σκάφη αυτά.
- (3) Οι πρωτογενείς κινητήρες των σκαφών αναψυχής και των ατομικών σκαφών εκπέμπουν καυσαέρια με μονοξείδιο του άνθρακα (CO), υδρογονάνθρακες (HC) και οξείδια του αζώτου (NO_x), εκπομπές θορύβου και σωματιδίων που επηρεάζουν τόσο την ανθρώπινη υγεία όσο και το περιβάλλον.
- (4) Οι εκπομπές καυσαερίων που παράγονται από τους κινητήρες των σκαφών αναψυχής και των ατομικών σκαφών καθώς και οι εκπομπές θορύβου δεν καλύπτονται ούτε και αυτές από την οδηγία 94/25/ΕΚ.
- (5) Είναι πλέον αναγκαίο να ενσωματωθούν απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος στις διάφορες δραστηριότητες της Κοινότητας, προκειμένου να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη. Οι διατάξεις αυτές, οι οποίες ήδη αποτέλεσαν αντικείμενο του ψηφίσματος του Συμβουλίου της 3ης Δεκεμβρίου 1992, όσον αφορά τη σχέση μεταξύ ανταγωνιστικότητας της

βιομηχανίας και προστασίας του περιβάλλοντος⁽⁵⁾, τονίζονται εκ νέου στα συμπεράσματα του Συμβουλίου Βιομηχανίας της 29ης Απριλίου 1999.

- (6) Σε ορισμένα κράτη μέλη ισχύουν νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που προβλέπουν τον περιορισμό των εκπομπών θορύβου και καυσαερίων από σκάφη αναψυχής και κινητήρες με στόχο την προστασία της υγείας του ανθρώπου, του περιβάλλοντος και, όπου ενδείκνυται, της υγείας των οικιακών ζώων. Οι εν λόγω διατάξεις διαφέρουν και ενδέχεται να επηρεάσουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εν λόγω προϊόντων και να δημιουργήσουν εμπόδια στο εμπόριο εντός της Κοινότητας.
- (7) Στο πλαίσιο της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών⁽⁶⁾, τα κράτη μέλη έχουν γνωστοποιήσει σχέδια εθνικών κανονιστικών διατάξεων για τη μείωση των εκπομπών θορύβου και καυσαερίων από τους κινητήρες σκαφών αναψυχής. Όπως οι εθνικές διατάξεις που ήδη ισχύουν, οι εν λόγω τεχνικές κανονιστικές διατάξεις μπορούν να επηρεάσουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων αυτών ή να δημιουργήσουν εμπόδια στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Για τον λόγο αυτόν, είναι αναγκαία η εκπόνηση ενός δεσμευτικού κοινοτικού μέσου.
- (8) Η εναρμόνιση των εθνικών νομοθετικών διατάξεων αποτελεί το μόνο μέσο για την εξάλειψη τόσο των εμποδίων στο εμπόριο όσο και του αθέμιτου ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Ο στόχος του περιορισμού των εκπομπών θορύβου και καυσαερίων δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά με τη μεμονωμένη δράση των κρατών μελών. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία περιλαμβάνουν μόνον τις βασικές απαιτήσεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των σκαφών αναψυχής, των ατομικών σκαφών και όλων των τύπων κινητήρων στους οποίους εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία.
- (9) Τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στο ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 για νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης⁽⁷⁾, με αναφορά σε εναρμονισμένα ευρωπαϊκά πρότυπα.

⁽¹⁾ ΕΕ C 62 Ε της 27.2.2001, σ. 139 και ΕΕ C 51 Ε της 26.2.2002, σ. 339.

⁽²⁾ ΕΕ C 155 της 29.5.2001, σ. 1.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Ιουλίου 2001 (ΕΕ C 65 Ε της 14.3.2002, σ. 310), κοινή θέση του Συμβουλίου της 22ας Απριλίου 2002 (ΕΕ C 170 Ε της 16.7.2002, σ. 1) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2002 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Μαΐου 2003 και απόφαση του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2003.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 164 της 30.6.1994, σ. 15.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 331 της 16.12.1992, σ. 5.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/48/ΕΚ (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

⁽⁷⁾ ΕΕ C 136 της 4.6.1985, σ. 1.

- (10) Οι διατάξεις για τις εκπομπές καυσαερίων και θορύβου που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει να έχουν εφαρμογή σε όλους τους κινητήρες (εσωλέμβιους, εξωλέμβιους ή εσω-εξωλέμβιους με ή χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση) και στα ατομικά σκάφη, προκειμένου να εξασφαλιστούν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Οι κινητήρες που υφίστανται σημαντικές μετατροπές θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών καυσαερίων. Τα σκάφη με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου πρωωστικού κινητήρα, τα οποία έχουν υποστεί σημαντική μετασκευή, θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου, όταν διατίθενται στην κοινοτική αγορά εντός 5 ετών από τη μετασκευή τους.
- (11) Η συμμόρφωση των εν λόγω κινητήρων προς τις βασικές απαιτήσεις για τις εκπομπές έχει θεμελιώδη σημασία για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Θα πρέπει να καθοριστούν ανώτατα επιτρεπτά επίπεδα για τις εκπομπές καυσαερίων όσον αφορά το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), τους υδρογονάνθρακες (HC), τα οξείδια του αζώτου (NO_x) και τους σωματιδιακούς ρύπους. Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου, τα ανώτατα επίπεδα θα πρέπει να ορίζονται σε συνάρτηση με την ισχύ των εν λόγω κινητήρων και τον αριθμό κινητήρων κάθε σκάφους. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να είναι σύμφωνα με όλα τα άλλα μέτρα που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών των κινητήρων προκειμένου να προστατεύονται οι άνθρωποι και το περιβάλλον.
- (12) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο καθιέρωσης εθνικών μέτρων στήριξης για την ενθάρρυνση της χρήσης συνθετικών βιοαποικοδομήσιμων λιπαντικών ουσιών για τη μείωση της ρύπανσης των υδάτων από τα σκάφη αναψυχής. Κατά την αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η καθιέρωση μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο.
- (13) Τα σκάφη αναψυχής, τα ατομικά σκάφη ή οι κινητήρες θα πρέπει πάντα να συνοδεύονται από τα στοιχεία που πιστοποιούν τη συμμόρφωσή τους όσον αφορά τα δύο αυτά είδη εκπομπών.
- (14) Τα εναρμονισμένα ευρωπαϊκά πρότυπα, ιδίως όσον αφορά τις μετρήσεις και τις μεθόδους δοκιμών, διευκολύνουν τη διαπίστωση της συμμόρφωσης προς τις βασικές απαιτήσεις, πράγμα που ισχύει και στην περίπτωση των εκπομπών από σκάφη αναψυχής και ατομικά σκάφη που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.
- (15) Λαμβανομένης υπόψη της φύσης των κινδύνων, είναι αναγκαία η θέσπιση διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης ώστε να εξασφαλίζεται το αναγκαίο επίπεδο προστασίας. Ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του ή, εάν δεν πληρούν τις υποχρεώσεις τους, το άτομο που διαθέτει το προϊόν στην αγορά ή το θέτει σε λειτουργία, θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα προϊόντα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία τηρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις όταν διατίθενται στην αγορά ή τίθενται σε λειτουργία. Θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες διαδικασίες που να επιτρέπουν την επιλογή μεταξύ διαφόρων διαδικασιών ισοδύναμης αυστηρότητας. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να είναι σύμφωνες με την απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE», που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης ⁽¹⁾.
- (16) Όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων, όλοι οι τύποι κινητήρων, συμπεριλαμβανομένων των ατομικών σκαφών και άλλων παρόμοιων μηχανοκίνητων σκαφών, θα πρέπει να φέρουν το σήμα «CE» που τοποθετεί ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του στην Κοινότητα, εκτός από τους εσωλέμβιους κινητήρες και τους εσω-εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, τους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τη φάση II της οδηγίας 97/68/ΕΚ ⁽²⁾ και τους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 88/77/ΕΚ ⁽³⁾, οι οποίοι θα πρέπει να συνοδεύονται από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του κατασκευαστή. Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου, μόνο οι εξωλέμβιοι κινητήρες και οι εσω-εξωλέμβιοι κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση πρέπει να φέρουν το σήμα CE που τοποθετεί ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του ή το άτομο που διαθέτει το προϊόν στην αγορά και/ή το θέτει σε λειτουργία εντός της Κοινότητας. Για τις εκπομπές θορύβου και για όλα τα είδη κινητήρων, εκτός από τους εξωλέμβιους κινητήρες και τους εσω-εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση, το σήμα CE που τοποθετείται στο σκάφος πιστοποιεί τη συμμόρφωση προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.
- (17) Η οδηγία 94/25/ΕΚ θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες των κατασκευαστών για ευρύτερο φάσμα διαδικασιών πιστοποίησης.
- (18) Για λόγους ασφάλειας του δικαίου και προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφαλής χρήση των σκαφών αναψυχής, είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστούν ορισμένα τεχνικά ζητήματα σχετικά με τις βασικές κατασκευαστικές προδιαγραφές των σκαφών αναψυχής που αφορούν τις κατηγορίες σχεδιασμού σκαφών, το μέγιστο συνιστώμενο φορτίο, τον αναγνωριστικό αριθμό σκάφους, τις δεξαμενές καυσίμου, τον πυροσβεστικό εξοπλισμό και την πρόληψη έκχυσης ρύπων.
- (19) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την εξέλιξη της τεχνολογίας των κινητήρων και την ανάγκη να πληρούνται οι μελλοντικές προδιαγραφές προστασίας του περιβάλλοντος, ούτως ώστε να εξετάσει τη δυνατότητα περαιτέρω μείωσης των ανωτάτων τιμών των εκπομπών θορύβου και καυσαερίων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 220 της 30.8.1993, σ. 23.

⁽²⁾ ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/63/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 227 της 23.8.2001, σ. 41).

⁽³⁾ ΕΕ L 36 της 9.2.1988, σ. 33· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/27/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 107 της 18.4.2001, σ. 10).

- (20) Προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή των μέτρων όσον αφορά την αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας, θα πρέπει να διατηρηθεί και ενισχυθεί η διαδικασία στενής συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών στο πλαίσιο μιας επιτροπής.
- (21) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽¹⁾.
- (22) Είναι ανάγκη να προβλεφθεί μεταβατική ρύθμιση που θα επιτρέψει σε ορισμένα προϊόντα που συμμορφούνται προς τις ισχύουσες εθνικές διατάξεις κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας να διατεθούν στην αγορά και να τεθούν σε λειτουργία,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 94/25/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

- α) όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατασκευή:
- i) στα σκάφη αναψυχής και στα ημιτελή σκάφη αναψυχής,
 - ii) στα ατομικά σκάφη,
 - iii) στα συστατικά μέρη που αναφέρονται στο παράρτημα II όταν διατίθενται στην κοινοτική αγορά ως μεμονωμένα τεμάχια και όταν προορίζονται προς εγκατάσταση·
- β) όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων:
- i) στους πρωωστικούς κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι ή προορίζονται προς εγκατάσταση μέσα ή πάνω σε σκάφη αναψυχής και σε ατομικά σκάφη,
 - ii) στους πρωωστικούς κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι μέσα ή πάνω στα σκάφη αυτά και υφίστανται “σημαντική μετατροπή του κινητήρα”·
- γ) όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου:
- i) στα σκάφη αναψυχής με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου πρωωστικού κινητήρα,
 - ii) στα σκάφη αναψυχής με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου πρωωστικού κινητήρα, τα οποία υποβάλλονται σε σημαντική μετασκευή σκάφους και εν συνεχεία διατίθενται στην κοινοτική αγορά εντός πέντε ετών από τη μετασκευή τους,

- iii) στα ατομικά σκάφη,
 - iv) στους εξωλέμβιους κινητήρες και τους εσω/εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση που προορίζονται για εγκατάσταση σε σκάφη αναψυχής·
- δ) όσον αφορά τα προϊόντα που εμπίπτουν στο στοιχείο α) σημείο ii) και στα στοιχεία β) και γ), οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται μόνο μετά την πρώτη διάθεση στην αγορά ή/και λειτουργία μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

2. Τα ακόλουθα σκάφη εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας:

- α) σε σχέση με την παράγραφο 1 στοιχείο α):

- i) τα αποκλειστικώς αγωνιστικά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων των αγωνιστικών και εκπαιδευτικών σκαφών κωπηλασίας, εφόσον επισημαίνονται ως τοιαύτα από τον κατασκευαστή,
- ii) τα κανό και καγιάκ, οι γόνδολες και τα ποδήλατα σκάφη,
- iii) οι ιστιοσανίδες,
- iv) οι σανίδες κυματοδρομίας, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων,
- v) τα πρωτότυπα και τα μεμονωμένα ομοιώματα ιστορικών σκαφών σχεδιασμένων πριν από το 1950 που ναυπηγήθηκαν, κατά κύριο λόγο, με τα αρχικά υλικά και επισημαίνονται ως ομοιώματα από τον κατασκευαστή τους,
- vi) τα πειραματικά σκάφη, εφόσον δεν διατίθενται εν συνεχεία στην κοινοτική αγορά,
- vii) τα σκάφη που ναυπηγούνται για ίδια χρήση, εφόσον εν συνεχεία δεν διατίθενται στην κοινοτική αγορά επί πέντε έτη,
- viii) τα σκάφη που προορίζονται ειδικά να επανδρωθούν με πλήρωμα και να μεταφέρουν επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς, με την επιφύλαξη του στοιχείου α) της παραγράφου 3, και ιδίως εκείνων που ορίζονται στην οδηγία 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, για τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας (*), ασχέτως αριθμού επιβατών,
- ix) τα καταδυόμενα σκάφη,
- x) τα αερόστρωμνα,
- xi) τα υδροπτέρυγα,
- xii) ατμοκίνητα σκάφη εξωτερικής καύσεως που τροφοδοτούνται με άνθρακα, οπτάνθρακα, ξύλο, πετρέλαιο ή αέριο·

- β) σε σχέση με την παράγραφο 1 στοιχείο β):

- i) οι πρωωστικοί κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι ή προορίζονται ειδικά για εγκατάσταση σε:
- αποκλειστικώς αγωνιστικά σκάφη που επισημαίνονται ως τέτοια από τον κατασκευαστή,

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- τα πειραματικά σκάφη, εφόσον δεν διατίθενται ακολούθως στην κοινοτική αγορά,
 - σκάφη που προορίζονται ειδικά να επανδρωθούν με πλήρωμα και να μεταφέρουν επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς, με την επιφύλαξη του στοιχείου α) της παραγράφου 3, και ιδίως εκείνων που ορίζονται στην οδηγία 82/714/ΕΟΚ ασχέτως αριθμού επιβατών,
 - τα καταδυόμενα σκάφη,
 - τα αερόσπρωινα,
 - τα υδροπτερύγια,
- ii) τα πρωτότυπα και μεμονωμένα ομοιώματα ιστορικών πρωσοπικών κινητήρων, που βασίζονται σε σχέδια από πριν από το 1950 και δεν παράγονται μαζικά και προσαρμόζονται σε σκάφη που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) σημεία ν) και vii),
- iii) οι πρωσοπικοί κινητήρες που κατασκευάζονται για ιδία χρήση, υπό τον όρο ότι δεν διατίθενται εν συνεχεία στην αγορά της Κοινότητας επί πέντε έτη·
- γ) όσον αφορά την παράγραφο 1 στοιχείο γ):
- όλα τα σκάφη που αναφέρονται στο στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου,
 - τα σκάφη που κατασκευάζονται για ιδία χρήση, υπό τον όρο ότι δεν διατίθενται εν συνεχεία στην αγορά της Κοινότητας επί πέντε έτη.

3. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) “σκάφος αναψυχής”: σκάφος παντός τύπου που προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς και σκοπούς αναψυχής με μήκος κύτους από 2,5 έως 24 m, μετρούμενο σύμφωνα με το εναρμονισμένο πρότυπο, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης· εφόσον το σκάφος διατίθεται στην κοινοτική αγορά για σκοπούς αναψυχής, εμπίπτει στην παρούσα οδηγία, έστω και αν μπορεί να ναυλωθεί ή να χρησιμοποιηθεί για εκπαίδευση σε πλόες αναψυχής·
- β) “ατομικό σκάφος”: σκάφος μήκος μικρότερου των 4 m, το οποίο χρησιμοποιεί κινητήρα εσωτερικής καύσης με αντλία εκτόξευσης νερού ως κύριο μέσο πρόωσης και προορίζεται να χρησιμοποιείται από άτομο ή άτομα που είναι καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στο κύτος·
- γ) “πρωσοπικός κινητήρας”: κινητήρας εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται για πρόωση, στον οποίον η ανάφλεξη γίνεται είτε με ηλεκτρικό σπινθήρα είτε με συμπίεση, συμπεριλαμβανομένων των δίχρονων και τετράχρονων εσωλέμβιων, εσω/εξωλέμβιων με ή χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση και εξωλέμβιων κινητήρων·
- δ) “σημαντική μετατροπή του κινητήρα”: μετατροπή ενός κινητήρα η οποία:
- θα μπορούσε να τον κάνει να υπερβεί τα όρια εκπομπών που αναφέρονται στο παράρτημα I.B, εξαιρουμένης της κανονικής αλλαγής συστατικών μερών ενός κινητήρα που δεν αλλάζουν τα χαρακτηριστικά των εκπομπών, ή
 - αυξάνει την ισχύ του κινητήρα κατά περισσότερο από 15 %·
- ε) “σημαντική μετασκευή σκάφους” η μετασκευή σκάφους η οποία:
- μεταβάλλει το μέσο πρόωσης του σκάφους,

- συνεπάγεται σημαντική μετατροπή του κινητήρα,
- αλλοιώνει το σκάφος σε βαθμό τέτοιο που να θεωρείται νέο σκάφος·

στ) “μέσο πρόωσης”: μηχανική μέθοδος με την οποία προωθείται το σκάφος, ιδίως μηχανικό σύστημα πρόωσης με έλικα ή εκτόξευση νερού·

ζ) “οικογένεια κινητήρων”: σύνολο κινητήρων ομαδοποιημένων από τον κατασκευαστή οι οποίοι, βάσει του σχεδιασμού τους, αναμένεται ότι θα έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά εκπομπών καυσαερίων και οι οποίοι είναι σύμφωνοι προς τις απαιτήσεις εκπομπών καυσαερίων της παρούσας οδηγίας·

η) “κατασκευαστής”: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που σχεδιάζει και κατασκευάζει ένα προϊόν που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία ή που αναθέτει σε άλλους το σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ενός τέτοιου προϊόντος με σκοπό να το διαθέσει στην αγορά για δικό του λογαριασμό·

θ) “εντολοδόχος”: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι εγκατεστημένο στην Κοινότητα και έχει λάβει γραπτή εντολή από τον κατασκευαστή να ενεργεί εξ ονόματός του σε σχέση με τις υποχρεώσεις του τελευταίου στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας

(*) ΕΕ L 301 της 28.10.1982, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 1994·.

2. Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων του άρθρου 1 παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, ούτε περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά ή/και τη θέση σε λειτουργία στην επικράτειά τους των αναφερόμενων στο άρθρο 1 παραγράφου 1 προϊόντων που φέρουν την αναφερόμενη στο παράρτημα IV σήμανση “CE”, η οποία μαρτυρεί τη συμμόρφωσή τους προς όλες τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας που εκτίθενται στο κεφάλαιο II.

2. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαγορεύσουν, να περιορίσουν ή να παρεμποδίσουν τη διάθεση στην αγορά ημιτελών σκαφών τα οποία, κατά δήλωση του κατασκευαστή, του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του ή του υπευθύνου εμπορίας του σκάφους, η οποία αναφέρεται στο παράρτημα III στοιχείο α), πρόκειται να αποπερατωθούν από άλλους.

3. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, ούτε περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά ή/και τη θέση σε λειτουργία των συστατικών μερών που αναφέρονται στο παράρτημα II και φέρουν την αναφερόμενη στο παράρτημα IV σήμανση “CE”, η οποία μαρτυρεί τη συμμόρφωσή τους προς τις οικείες βασικές απαιτήσεις, όταν αυτά τα συστατικά μέρη συνοδεύονται από γραπτή δήλωση συμμόρφωσης όπως προβλέπεται στο παράρτημα XV και προορίζονται για εγκατάσταση σε σκάφος αναψυχής, σύμφωνα με την αναφερόμενη στο παράρτημα III στοιχείο β) δήλωση του κατασκευαστή, του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του ή, στην περίπτωση εισαγωγών από τρίτη χώρα, του προσώπου που διαθέτει αυτά τα συστατικά μέρη στην κοινοτική αγορά.

4. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν ούτε περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά ή/και τη θέση σε λειτουργία:

— εσωλέμβιων κινητήρων και εσω/εξωλέμβιων προωστικών κινητήρων χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση,

— κινητήρων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 97/68/EK (*) και οι οποίοι είναι σύμφωνοι με τη φάση II που προβλέπεται στο τμήμα 4.2.3 του παραρτήματος I της εν λόγω οδηγίας και

— κινητήρων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 88/77/ΕΟΚ (**),

όταν ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του δηλώνει, σύμφωνα με το παράρτημα XV.3, ότι ο κινητήρας θα πληροί τις απαιτήσεις εκπομπής καυσαερίων της παρούσας οδηγίας, όταν εγκαθίσταται σε σκάφος αναψυχής ή ατομικό σκάφος σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

5. Σε εμπορικές και άλλες εκθέσεις, επιδείξεις κ.λπ., τα κράτη μέλη δεν θέτουν προσκόμματα στην παρουσίαση προϊόντων του άρθρου 1 παράγραφος 1 που δεν είναι σύμφωνα προς τις διατάξεις της, υπό τον όρο ότι με ευδιάκριτο σήμα καθίσταται σαφές ότι τα προϊόντα αυτά δεν μπορούν να διατεθούν στην αγορά ή να τεθούν σε λειτουργία ενόσω δεν έχουν καταστεί σύμφωνα με την οδηγία.

6. Όταν τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 υπόκεινται στις διατάξεις άλλων οδηγιών που καλύπτουν άλλες πτυχές και προβλέπουν την τοποθέτηση της σήμανσης “CE”, η εν λόγω σήμανση δηλώνει ότι τα προϊόντα αυτά θεωρούνται επίσης σύμφωνα προς τις διατάξεις αυτών των άλλων οδηγιών. Η σήμανση “CE” μαρτυρεί τη συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες οδηγίες ή τα οικεία τμήματα αυτών. Στην περίπτωση αυτή, τα στοιχεία των εν λόγω οδηγιών που εφαρμόζονται από τον κατασκευαστή, όπως έχουν δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκής Ένωσης*, πρέπει να αναγράφονται στα έγγραφα, τη δήλωση συμμόρφωσης ή τις οδηγίες που απαιτούνται σύμφωνα με τις οδηγίες αυτές και που συνοδεύουν τα προαναφερθέντα προϊόντα.

(*) Οδηγία 97/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1997, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτικά μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα (ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/63/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 227 της 23.8.2001, σ. 41).

(**) Οδηγία 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1987, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα (ΕΕ L 36 της 9.2.1988, σ. 33)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/27/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 107 της 18.4.2001, σ. 10)».

3. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 6α

Διαδικασία της επιτροπής

1. Όταν, υπό το φως της εξέλιξης των τεχνικών γνώσεων και των νέων επιστημονικών ανακαλύψεων, καθίστανται αναγκαίες τροποποιήσεις των απαιτήσεων που ορίζονται από το παράρτημα I.B.2 και το παράρτημα I.C.1, εκτός από τις άμεσες ή έμμεσες τροποποιήσεις των οριακών τιμών εκπομπής καυσαερίων και θορύβου και των τιμών των αριθμών Froude και του λόγου P/D, αυτές εγκρίνονται από την Επιτροπή η οποία επικουρείται από τη μόνιμη επιτροπή που συνιστάται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 και ενεργεί ως κανονιστική επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 2. Μεταξύ των θεμάτων που θα εξετάζονται περιλαμβάνονται τα καύσιμα αναφοράς και τα πρότυπα που θα χρησιμοποιούνται κατά τους ελέγχους εκπομπών καυσαερίων και θορύβου.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της».

4. Στο άρθρο 7 παράγραφος 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι προϊόντα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 και φέρουν τη σήμανση CE που αναφέρεται στο παράρτημα IV, εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί, εγκατασταθεί και —όταν συντρέχει η περίπτωση— συντηρηθεί ορθά και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με το σκοπό για τον οποίο προορίζονται, μπορούν να προξενήσουν κινδύνους για την ασφάλεια και την υγεία προσώπων, τα πράγματα ή το περιβάλλον, λαμβάνει όλα τα δέοντα προσωρινά μέτρα για την απόσυρσή τους από την αγορά ή απαγορεύει ή περιορίζει τη διάθεσή τους στην αγορά ή/και τη θέση τους σε λειτουργία».

5. Στο άρθρο 7, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Όταν ένα προϊόν από τα αναφερόμενα στο άρθρο 1 φέρει τη σήμανση CE χωρίς να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις, το κράτος μέλος που έχει δικαιοδοσία επί του προσώπου που επέδωσε το σήμα λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη».

6. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

1. Πριν από τη διάθεση στην αγορά ή/και τη θέση σε λειτουργία προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει τις διαδικασίες που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3, και 4 του παρόντος άρθρου.

Σε περίπτωση αξιολόγησης μετά την κατασκευή για σκάφη αναψυχής, εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του είναι υπεύθυνοι για τη συμμόρφωση του προϊόντος προς την παρούσα οδηγία, υπεύθυνος για το προϊόν μπορεί να θεωρηθεί κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι εγκατεστημένο στην Κοινότητα, το οποίο διαθέτει το προϊόν στην αγορά ή/και το θέτει σε λειτουργία, υπό την ευθύνη του. Στην περίπτωση αυτή, το πρόσωπο που διαθέτει το προϊόν στην αγορά ή/και το θέτει σε λειτουργία πρέπει να υποβάλει σε κοινοποιημένο οργανισμό αίτηση για έκδοση συμμόρφωσης μετά την κατασκευή. Το πρόσωπο που διαθέτει το προϊόν στην αγορά ή/και το θέτει σε λειτουργία πρέπει να παράσχει στον κοινοποιημένο οργανισμό τα διαθέσιμα έγγραφα και τους τεχνικούς φακέλους που αφορούν την πρώτη διάθεση του προϊόντος στην αγορά στη χώρα καταγωγής. Ο κοινοποιημένος οργανισμός εξετάζει το συγκεκριμένο προϊόν και προβαίνει σε υπολογισμούς και αξιολόγηση προκειμένου να βεβαιωθεί για την αντίστοιχη συμμόρφωση του προϊόντος προς τις οικείες απαιτήσεις της οδηγίας. Εν προκειμένω, στην πινακίδα του κατασκευαστή που περιγράφεται στο παράρτημα I, 2.2, προστίθενται οι λέξεις "(Πιστοποιητικό μετά την κατασκευή)". Ο κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει έκδοση συμμόρφωσης σχετικά με την αξιολόγηση στην οποία προέβη και ενημερώνει το πρόσωπο που διαθέτει το προϊόν στην αγορά ή/και το θέτει σε λειτουργία για τις υποχρεώσεις του. Το εν λόγω πρόσωπο συντάσσει δήλωση συμμόρφωσης (βλέπε παράρτημα XV) και επιδιέχει ή φροντίζει να τεθεί στο προϊόν το σήμα "CE" συνοδευόμενο από τον αναγνωριστικό αριθμό του οικείου κοινοποιημένου οργανισμού.

2. Όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατασκευή προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α), ο κατασκευαστής του σκάφους ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει τις ακόλουθες διαδικασίες για τις κατηγορίες σχεδιασμού σκαφών Α, Β, Γ και Δ όπως αναφέρονται στο τμήμα 1 του παραρτήματος I.Α:

α) για τις κατηγορίες Α και Β:

- i) για τα σκάφη με μήκος κύτους από 2,5 μέχρι 12 m: τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις δοκιμές (ενότητα αξιολόγησης Αα) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, ή την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) όπως περιγράφεται στο παράρτημα VII, συμπληρούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η,
- ii) για τα σκάφη με μήκος κύτους από 12 έως 24 m: την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) που αναφέρεται στο παράρτημα VII, συμπληρούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η.

β) για την κατηγορία Γ:

- i) για τα σκάφη με μήκος κύτους από 2,5 έως 12 m:
 - όταν τηρούνται τα εναρμονισμένα πρότυπα που αφορούν τα τμήματα 3.2 και 3.3 του παραρτήματος I.Α: τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής (ενότητα αξιολόγησης Α) που αναφέρεται στο παράρτημα V, ή τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις δοκιμές (ενότητα αξιολόγησης Αα) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, ή την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) όπως περιγράφεται στο παράρτημα VII, συμπληρούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η,

— όταν δεν τηρούνται τα εναρμονισμένα πρότυπα που αφορούν τα τμήματα 3.2 και 3.3 του παραρτήματος I.Α: τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις δοκιμές (ενότητα αξιολόγησης Αα) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, ή την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) όπως περιγράφεται στο παράρτημα VII, συμπληρούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η,

- ii) για τα σκάφη με μήκος κύτους από 12 έως 24 m: την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) που αναφέρεται στο παράρτημα VII ακολουθούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η.

γ) για την κατηγορία Δ:

για τα σκάφη με μήκος κύτους από 2,5 έως 24 m: τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής (ενότητα αξιολόγησης Α) που αναφέρεται στο παράρτημα V, ή τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις δοκιμές (ενότητα αξιολόγησης Αα) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, ή την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) όπως περιγράφεται στο παράρτημα VII, συμπληρούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η.

δ) για τα ατομικά σκάφη:

τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής (ενότητα αξιολόγησης Α) που αναφέρεται στο παράρτημα V, ή τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις δοκιμές (ενότητα αξιολόγησης Αα) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, ή την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) όπως περιγράφεται στο παράρτημα VII ακολουθούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η.

ε) για τα συστατικά μέρη που αναφέρονται στο παράρτημα II: οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες αξιολόγησης: Β+Γ ή Β+Δ ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η.

3. Όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων:

για τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β), ο κατασκευαστής του κινητήρα ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει την εξέταση ΕΚ τύπου (ενότητα αξιολόγησης Β) όπως περιγράφεται στο παράρτημα VII, ακολουθούμενη από την πιστότητα προς τον τύπο (ενότητα αξιολόγησης Γ) που αναφέρεται στο παράρτημα VIII, ή οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενότητες: Β+Δ ή Β+Ε ή Β+ΣΤ ή Ζ ή Η.

4. Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου:

α) για τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημεία i) και ii), ο κατασκευαστής του σκάφους ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει:

- i) όταν οι δοκιμές πραγματοποιούνται με τη χρησιμοποίηση του εναρμονισμένου προτύπου (*) για τη μέτρηση του θορύβου: είτε τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις δοκιμές (ενότητα αξιολόγησης Αα) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, είτε την εξακρίβωση ανά μονάδα (ενότητα αξιολόγησης Ζ) που αναφέρεται στο παράρτημα XI, είτε την πλήρη διασφάλιση ποιότητας (ενότητα αξιολόγησης Η) που αναφέρεται στο παράρτημα XII,

- ii) όταν χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση η τιμή Froude και η μέθοδος του λόγου ισχύος/εκτοπίσματος: είτε τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής (ενότητα αξιολόγησης A) που αναφέρεται στο παράρτημα V, είτε τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις δοκιμές (ενότητα αξιολόγησης Aa) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, είτε την εξακρίβωση ανά μονάδα (ενότητα αξιολόγησης Z) που αναφέρεται στο παράρτημα XI, είτε την πλήρη διασφάλιση ποιότητας (ενότητα αξιολόγησης H) που αναφέρεται στο παράρτημα XII,
- iii) όταν χρησιμοποιούνται για αξιολόγηση στοιχεία πιστοποιημένου σκάφους αναφοράς που συγκεντρώθηκαν σύμφωνα με το σημείο i) : είτε τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής (A) που αναφέρεται στο παράρτημα V, είτε τον εσωτερικό έλεγχο παραγωγής και τις συμπληρωματικές απαιτήσεις (ενότητα αξιολόγησης Aa) που αναφέρονται στο παράρτημα VI, είτε την εξακρίβωση ανά μονάδα (ενότητα αξιολόγησης Z) που αναφέρεται στο παράρτημα XI, είτε την πλήρη διασφάλιση ποιότητας (ενότητα αξιολόγησης H) που αναφέρεται στο παράρτημα XII·
- β) για τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημεία iii) και iv), ο κατασκευαστής ατομικού σκάφους/κινητήρα ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει: τον εσωτερικό έλεγχο και τις συμπληρωματικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα VI (ενότητα αξιολόγησης Aa) ή τις ενότητες αξιολόγησης Z ή H.

(*) EN ISO 14509.»

7. Στο άρθρο 10, οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Όταν τα ακόλουθα προϊόντα διατίθενται στην αγορά, φέρουν τη σήμανση πιστότητας “CE”:
- α) τα σκάφη αναψυχής, τα ατομικά σκάφη και τα συστατικά μέρη που αναφέρονται στο παράρτημα II, τα οποία θεωρούνται ότι πληρούν τις αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα I·
- β) οι εξωλέμβιοι κινητήρες που θεωρούνται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα I.B και I.Γ·
- γ) οι εσω/εξωλέμβιοι κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση που θεωρούνται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα I.B και I.Γ.

2. Η σήμανση πιστότητας “CE”, όπως απεικονίζεται στο παράρτημα IV, τοποθετείται με ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη μορφή στο σκάφος και στο ατομικό σκάφος, όπως αναφέρεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος I.A, στα συστατικά μέρη που αναφέρονται στο παράρτημα II ή/και στη συσκευασία τους, καθώς και στους εξωλέμβιους κινητήρες και τους εσω-εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση, όπως αναφέρεται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I.B.

Η σήμανση “CE” συνοδεύεται από τον αριθμό αναγνώρισης του κοινοποιημένου οργανισμού που είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή των διαδικασιών που αναφέρονται στα παραρτήματα IX, X, XI, XII και XVI.

3. Απαγορεύεται η τοποθέτηση, επί των καλυπτόμενων από την παρούσα οδηγία προϊόντων, σημάτων ή επιγραφών που ενδέχεται να παραπλανήσουν τους τρίτους ως προς την έννοια ή την απεικόνιση της σήμανσης “CE”. Στα προϊόντα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία μπορεί να τίθεται οποιοδήποτε άλλο σήμα υπό την προϋπόθεση ότι δεν καθιστά τη σήμανση “CE” λιγότερο ευδιάκριτη ή ευανάγνωστη.

8. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

1. Η επικεφαλίδα αντικαθίσταται ως εξής:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ο όρος “σκάφος” αναφέρεται και στα σκάφη αναψυχής και στα ατομικά σκάφη.

A. Βασικές απαιτήσεις ασφαλείας για τη σχεδίαση και τη ναυπήγηση των σκαφών».

2. Ο πίνακας κάτω από «1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«1. Κατηγορία σχεδιασμού

Κατηγορία σχεδιασμού	Ισχύς ανέμου (Κλίμακα μποφόρ)	Σημαντικό ύψος κύματος (H 1/3, μέτρα)
A — “Ποντοπόρα”	> 8	> 4
B — “Ανοικτού πελάγους”	≤ 8	≤ 4
Γ — “Ακτοπλοϊκά”	≤ 6	≤ 2
Δ — “Προφυλαγμένων υδάτων”	≤ 4	≤ 0,3»

3. Ο ορισμός της κατηγορίας σχεδιασμού σκαφών Α αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:
- «Α. Ποντοπόρα: σχεδιασμένα για παρατεταμένα ταξίδια όπου μπορεί να επικρατούν συνθήκες ανέμου ισχύος άνω των 8 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους άνω των 4 μέτρων, χωρίς όμως να περιλαμβάνονται μη φυσιολογικές συνθήκες, και σκάφη εν γένει αυτοδύναμα.»
4. Ο ορισμός της κατηγορίας σχεδιασμού σκαφών Δ αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:
- «Δ. Προφυλαγμένων υδάτων: σχεδιασμένα για ταξίδια σε προφυλαγμένα παράκτια ύδατα, ορμίσκους, μικρές λίμνες, ποτάμια και διώρυγες, όπου μπορεί να εμφανισθούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 4 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους έως και 0,3 μέτρων, με ενίοτε κύματα μέγιστου ύψους 0,5 μέτρων, για παράδειγμα από περαστικά σκάφη.»
5. Το τελευταίο εδάφιο του τμήματος 1. «Κατηγορίες σχεδιασμού σκαφών» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- (Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο).
6. Το κείμενο του τμήματος 2. «Γενικές απαιτήσεις» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Τα προϊόντα που εμπίπτουν στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις βασικές απαιτήσεις στο βαθμό που ισχύουν για τα προϊόντα αυτά.»
7. Στο σημείο 2.1:
- α) ο τίτλος διαβάζεται ως εξής: «Αναγνωριστικά στοιχεία σκάφους»
- β) η εισαγωγική παράγραφος τροποποιείται ως εξής:
- «Κάθε σκάφος φέρει αναγνωριστικό αριθμό ο οποίος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:»
8. Στο σημείο 2.2 «Πινακίδα κατασκευαστή», η τέταρτη περίπτωση διαβάζεται ως εξής:
- «— μέγιστο συνιστώμενο από τον κατασκευαστή φορτίο, το οποίο προκύπτει από το σημείο 3.6, χωρίς να περιλαμβάνεται το βάρος των περιεχομένων των σταθερών δεξαμενών όταν αυτές είναι γεμάτες.»
9. Στο σημείο 3.6 «Μέγιστο συνιστώμενο από τον κατασκευαστή φορτίο» διαγράφεται η ακόλουθη φράση:
- «... όπως αναφέρεται στην πινακίδα του κατασκευαστή, ...»
10. Στο τμήμα 5. «Απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις του σκάφους» προστίθεται το ακόλουθο σημείο:
- «5.1.5. Ατομικό σκάφος χωρίς οδηγό
- Τα ατομικά σκάφη σχεδιάζονται είτε με αυτόματο διακόπτη λειτουργίας του κινητήρα είτε με αυτόματο διακόπτη που συνεπάγεται μειωμένη ταχύτητα και κυκλική προς τα εμπρός κίνηση όταν ο οδηγός κατέρχεται σκοπίμως από το σκάφος ή πέφτει στο νερό».
11. Το σημείο 5.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «5.2.2. Δεξαμενές καυσίμου
- Οι δεξαμενές καυσίμου, τα δίκτυα και οι εύκαμπτες σωληνώσεις πρέπει να είναι στερεωμένες και απομακρυσμένες ή προστατευμένες από κάθε σημαντική πηγή θερμότητας. Τα υλικά από τα οποία είναι κατασκευασμένες οι δεξαμενές και η μέθοδος κατασκευής τους πρέπει να είναι ανάλογα με την χωρητικότητά τους και τον τύπο του καυσίμου. Ο χώρος όλων των δεξαμενών καυσίμου πρέπει να αερίζεται καλά.
- Η βενζίνη πρέπει να διατηρείται σε δεξαμενές που δεν αποτελούν μέρος του κύτους και είναι:
- α) απομονωμένες από το μηχανοστάσιο και από κάθε άλλη πηγή ανάφλεξης·
- β) απομακρυσμένες από τους χώρους διαμονής.
- Το πετρέλαιο ντίζελ είναι δυνατόν να διατηρείται σε δεξαμενές ενσωματωμένες στο κύτος».

12. Το σημείο 5.6.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.6.2. Πυροσβεστικά μέσα

Τα σκάφη πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πυροσβεστικό εξοπλισμό ανάλογο με κίνδυνο πυρκαγιάς, ή να αναγράφεται η θέση και η δυναμικότητα πυροσβεστικού εξοπλισμού ανάλογου με τον κίνδυνο πυρκαγιάς. Το σκάφος δεν τίθεται σε λειτουργία μέχρις ότου εγκατασταθεί ο ανάλογος πυροσβεστικός εξοπλισμός. Ο χώρος του βενζινοκινητήρα πρέπει να προστατεύεται από σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς χωρίς άνοιγμα του χώρου. Στα σκάφη όπου υπάρχουν φορητοί πυροσβεστήρες, αυτοί πρέπει να είναι εύκολα προσπελάσιμοι και ο ένας από αυτούς πρέπει να είναι τοποθετημένος σε θέση ευπρόσβλητη από την κύρια θέση πηδαλιουχίας του σκάφους».

13. Το σημείο 5.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.8. Πρόληψη απόρριψης ρύπων στη θάλασσα και εγκαταστάσεις που διευκολύνουν την παράδοση των λυμάτων στην ξηρά.

Τα σκάφη πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται κάθε ακούσια απόρριψη ρύπων στη θάλασσα (λάδια, καύσιμα κ.λπ.).

Τα σκάφη που είναι εξοπλισμένα με τουαλέτες διαθέτουν:

- α) είτε δεξαμενές συγκράτησης λυμάτων·
- β) είτε πρόβλεψη για εγκατάσταση δεξαμενών λυμάτων.

Τα σκάφη με μονίμως εγκατεστημένες δεξαμενές λυμάτων διαθέτουν τυποποιημένη σύνδεση αποχέτευσης ώστε να είναι δυνατή η σύνδεση των σωλήνων των εγκαταστάσεων υποδοχής με τον αποχετευτικό αγωγό του σκάφους.

Επίσης, κάθε σωλήνας αποχέτευσης ανθρώπινων λυμάτων που διαπερνά τη γάστρα πρέπει να είναι εφοδιασμένος με επιστόμια που να μπορούν να σφραγιστούν στη θέση “κλειστό”.

14. Προστίθενται τα ακόλουθα μέρη:

«B. Βασικές απαιτήσεις για τις εκπομπές καυσαερίων από προωστικούς κινητήρες

Οι προωστικοί κινητήρες πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες βασικές απαιτήσεις για τις εκπομπές καυσαερίων.

1. Στοιχεία αναγνώρισης του κινητήρα

1.1. Σε κάθε κινητήρα πρέπει να αναγράφονται ευκρινώς οι ακόλουθες ενδείξεις:

- το εμπορικό σήμα ή η επωνυμία του κατασκευαστή του κινητήρα,
- ο τύπος ή η οικογένεια κινητήρων, εφόσον υπάρχει,
- ο μοναδικός αριθμός αναγνώρισης του κινητήρα,
- το σήμα “CE”, εφόσον απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 10.

1.2. Οι ενδείξεις αυτές πρέπει να διαρκούν σε όλο το συνήθη κύκλο ζωής του κινητήρα και να είναι ευανάγνωστες και ανεξίτηλες. Εάν χρησιμοποιούνται ετικέτες ή πινακίδες, πρέπει να είναι προσαρμοσμένες κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μένουν στερεωμένες καθ' όλη τη συνήθη διάρκεια ζωής του κινητήρα και οι ετικέτες/πινακίδες να μην μπορούν να αφαιρεθούν χωρίς να καταστραφούν ή να παραμορφωθούν.

1.3. Οι ενδείξεις αυτές πρέπει να τοποθετούνται σε τμήμα του κινητήρα που είναι απαραίτητο για την κανονική λειτουργία του και το οποίο, κατά κανόνα, δεν χρειάζεται αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της ζωής του κινητήρα.

1.4. Οι ενδείξεις αυτές πρέπει να είναι τοποθετημένες κατά τρόπο ώστε να είναι άμεσα ορατές από το μέσο άνθρωπο μετά τη συναρμολόγηση του κινητήρα με όλα τα συστατικά μέρη που είναι αναγκαία για τη λειτουργία του.

2. Απαιτήσεις για τις εκπομπές καυσαερίων

Οι προωστικοί κινητήρες πρέπει να είναι σχεδιασμένοι, κατασκευασμένοι και συναρμολογημένοι κατά τέτοιο τρόπο ώστε, με σωστή εγκατάσταση και κανονική χρήση, οι εκπομπές να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές που αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 1

Τύπος κινητήρα	Μονοξείδιο του άνθρακα $CO = A + B/P_N^n$			Υδρογονάνθρακες $HC = A + B/P_N^n$			Οξείδια του αζώτου NO_x	Σωματίδια PT
	A	B	n	A	B	n		
Δίχρονοι με ανάφλεξη με σπινθήρα	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Δεν ισχύει
Τετράχρονοι με ανάφλεξη με σπινθήρα	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Δεν ισχύει
Ανάφλεξη με συμπίεση	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

όπου A, B και n είναι σταθερές σύμφωνα με τον πίνακα, P_N είναι η ονομαστική ισχύς του κινητήρα σε kW και οι εκπομπές καυσαερίων μετρώνται σύμφωνα με το εναρμονισμένο πρότυπο (*). Η μονάδα μέτρησης είναι g σωματιδίων/kWh.

Για τους κινητήρες άνω των 130 kW, μπορούν να χρησιμοποιούνται οι κύκλοι δοκιμών E3 (IMO) ή E5 (σκάφη αναψυχής).

Για τις δοκιμές εκπομπών σε κινητήρες που τροφοδοτούνται με βενζίνη και ντίζελ, χρησιμοποιούνται τα καύσιμα αναφοράς που προβλέπονται στην οδηγία 98/69/EK (παράρτημα IX, πίνακας 1 και πίνακας 2), για τους δε κινητήρες που τροφοδοτούνται με υγραέριο χρησιμοποιούνται τα καύσιμα αναφοράς που προβλέπονται στην οδηγία 98/77/EK.

3. Ανθεκτικότητα κινητήρα

Ο κατασκευαστής του κινητήρα παρέχει οδηγίες εγκατάστασης και συντήρησης οι οποίες, εφόσον τηρούνται, εξασφαλίζουν ότι ο κινητήρας, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, θα εξακολουθήσει να τηρεί τα ανωτέρω όρια καθ' όλη τη συνήθη διάρκεια ζωής του και υπό κανονικές συνθήκες χρήσης.

Ο κατασκευαστής του κινητήρα λαμβάνει τις πληροφορίες αυτές από προηγούμενες δοκιμές αποχής βάσει κανονικών κύκλων λειτουργίας, και με υπολογισμό της καταπόνησης των συστατικών μερών, ώστε να μπορεί να εκπονήσει και να εκδώσει τις αναγκαίες οδηγίες συντήρησης μαζί με κάθε νέο κινητήρα που διατίθεται για πρώτη φορά στην αγορά.

Ο όρος “συνήθης διάρκεια ζωής του κινητήρα” θεωρείται ότι σημαίνει:

- για εσωλέμβιους ή έσω/εξωλέμβιους κινητήρες με ή χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση: 480 ώρες ή δέκα έτη, εάν η περίοδος αυτή είναι συντομότερη·
- για κινητήρες ατομικών σκαφών: 350 ώρες ή πέντε έτη, εάν η περίοδος αυτή είναι συντομότερη·
- για εξωλέμβιους κινητήρες: 350 ώρες ή δέκα έτη, εάν η περίοδος αυτή είναι συντομότερη.

4. Εγχειρίδιο ιδιοκτήτη

Κάθε κινητήρας πρέπει να συνοδεύεται από εγχειρίδιο ιδιοκτήτη στην κοινοτική γλώσσα ή γλώσσες που ορίζονται από το κράτος μέλος στην αγορά του οποίου πρόκειται να διατεθεί ο κινητήρας. Το εν λόγω εγχειρίδιο πρέπει:

- να περιέχει οδηγίες για την εγκατάσταση και τη συντήρηση που απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η ορθή λειτουργία του κινητήρα ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 3 (ανθεκτικότητα)·
- να ορίζει την ισχύ του κινητήρα όταν μετράται σύμφωνα με το εναρμονισμένο πρότυπο.

Γ. Βασικές απαιτήσεις για τις εκπομπές θορύβου

Τα σκάφη αναψυχής με εσωλέμβιους ή έσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, τα ατομικά σκάφη και οι εξωλέμβιοι κινητήρες, καθώς και οι έσω/εξωλέμβιοι κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες βασικές απαιτήσεις για τις εκπομπές θορύβου.

1. Στάθμες εκπομπών θορύβου

- 1.1. Τα σκάφη αναψυχής με εσωλέμβιους ή έσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, τα ατομικά σκάφη και οι εξωλέμβιοι κινητήρες, καθώς και οι έσω/εξωλέμβιοι κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση πρέπει να έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και συναρμολογηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι εκπομπές θορύβου που μετρώνται σύμφωνα με τις δοκιμές που ορίζονται στο εναρμονισμένο πρότυπο (**) να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές που αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2

Ισχύς μονού κινητήρα σε kW	Ανώτατη στάθμη ηχητικής πίεσης = L_{pASmax} σε dB
$P_N \leq 10$	67
$10 < P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

όπου P_N = ονομαστική ισχύς κινητήρα σε kW σε ονομαστικό αριθμό στροφών και L_{pASmax} = ανώτατη στάθμη ηχητικής πίεσης σε dB.

Για τις μονάδες με δίδυμους ή πολλαπλούς κινητήρες οιοδήποτε τύπου μπορεί να ισχύει ανοχή 3dB.

- 1.2. Ως εναλλακτική λύση για τις δοκιμές μέτρησης του ήχου, τα σκάφη αναψυχής με διάταξη εσωλέμβιου ή έσω/εξωλέμβιου κινητήρα, με ή χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, θεωρούνται ότι πληρούν τις εν λόγω απαιτήσεις για το θόρυβο εάν έχουν τιμή Froude $\leq 1,1$ και λόγο ισχύος/εκτοπίσματος ≤ 40 και εάν ο κινητήρας και το σύστημα εξάτμισης είναι εγκατεστημένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του κινητήρα.
- 1.3. Η τιμή Froude υπολογίζεται ως το πηλίκον της μέγιστης ταχύτητας του σκάφους V (m/s) δια της τετραγωνικής ρίζας του γινομένου του μήκους ισάλου $|wl|$ (m) επί τη σταθερά της βαρύτητας ($g = 9,8 \text{ m/s}^2$)

$$Fn = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot |wl|)}} .$$

Ο λόγος ισχύος/εκτοπίσματος υπολογίζεται ως το πηλίκον της ισχύος του κινητήρα P (kW) δια του εκτοπίσματος του σκάφους D (t) = $\frac{P}{D}$.

- 1.4. Ως εναλλακτική λύση για τις δοκιμές μέτρησης του ήχου, τα σκάφη αναψυχής με εσωλέμβιο ή έσω/εξωλέμβιο κινητήρα χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, θεωρούνται ότι πληρούν τις απαιτήσεις εκπομπών θορύβου όταν οι βασικές παράμετροι σχεδιασμού είναι ίδιες ή συμβατές με τις παραμέτρους πιστοποιημένου σκάφους αναφοράς με ανοχές που προσδιορίζονται στο εναρμονισμένο πρότυπο.
- 1.5. Πιστοποιημένο σκάφος αναφοράς σημαίνει συγκεκριμένο συνδυασμό κύτους/εσωλέμβιου ή έσω/εξωλέμβιου κινητήρα χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, ο οποίος έχει διαπιστωθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις εκπομπών θορύβου όταν οι μετρήσεις γίνονται σύμφωνα με το σημείο 1.1 και για τον οποίο όλες οι κατάλληλες βασικές παράμετροι σχεδιασμού και μετρήσεις της στάθμης του ήχου έχουν στη συνέχεια συμπεριληφθεί στο δημοσιευμένο κατάλογο πιστοποιημένων σκαφών αναφοράς.

2. Εγχειρίδιο ιδιοκτήτη

Για τα σκάφη αναψυχής με εσωλέμβιους κινητήρες ή έσω/εξωλέμβιους κινητήρες με ή χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση και τα ατομικά σκάφη, το εγχειρίδιο ιδιοκτήτη που απαιτείται σύμφωνα με το παράρτημα I.A σημείο 2.5, περιλαμβάνει τις αναγκαίες πληροφορίες για τη διατήρηση του σκάφους και του συστήματος εξάτμισης σε κατάσταση που, στο μέτρο του εφικτού, θα εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις καθοριζόμενες οριακές τιμές θορύβου υπό κανονικές συνθήκες χρήσης.

Για τους εξωλέμβιους κινητήρες, το εγχειρίδιο ιδιοκτήτη που απαιτείται σύμφωνα με το παράρτημα I.B.4 περιέχει τις αναγκαίες οδηγίες για τη διατήρηση του εξωλέμβιου κινητήρα σε κατάσταση που, στο μέτρο του εφικτού, θα εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τις καθοριζόμενες οριακές τιμές θορύβου υπό κανονικές συνθήκες χρήσης.

(*) EN ISO 8178-1: 1996.

(**) EN ISO 14509.»

9. Το σημείο 4 του παραρτήματος II διαβάζεται ως εξής:

«4. Δεξαμενές καυσίμου προοριζόμενες για σταθερές εγκαταστάσεις και εύκαμπτες σωληνώσεις καυσίμου.».

10. Το παράρτημα VI αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ (ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ Αα, ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ 1)

Η ενότητα αυτή αποτελείται από την ενότητα Α, όπως αναφέρεται στο παράρτημα V, συνοδευόμενη από τις ακόλουθες συμπληρωματικές απαιτήσεις:

A. Σχεδίαση και ναυπήγηση

Ένα ή περισσότερα σκάφη αντιπροσωπευτικά της παραγωγής του κατασκευαστή υπόκεινται σε μια ή περισσότερες από τις ακόλουθες δοκιμές, ισοδύναμους υπολογισμούς ή έλεγχο από τον κατασκευαστή ή εξ ονόματός του:

- α) δοκιμή ευστάθειας σύμφωνα με το σημείο 3.2 των βασικών απαιτήσεων (παράρτημα ΙΑ)·
- β) δοκιμή χαρακτηριστικών άνωσης σύμφωνα με το σημείο 3.3 των βασικών απαιτήσεων (παράρτημα ΙΑ).

Διάταξη κοινή και στις δύο δυνατότητες:

Αυτές οι δοκιμές ή οι υπολογισμοί ή έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται υπό την ευθύνη κοινοποιημένου οργανισμού επιλεγόμενου από τον κατασκευαστή.

B. Εκπομπές θορύβου:

Για τα σκάφη αναψυχής με εσωλέμβιο ή έσω/εξωλέμβιο κινητήρα χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση και για τα ατομικά σκάφη:

Ένα ή περισσότερα σκάφη αντιπροσωπευτικά της παραγωγής του κατασκευαστή υποβάλλονται στις δοκιμές εκπομπών θορύβου που προσδιορίζονται στο παράρτημα I.Γ από τον κατασκευαστή του σκάφους, ή εξ ονόματός του, υπό την ευθύνη κοινοποιημένου οργανισμού που επιλέγει ο κατασκευαστής.

Για τους εξωλέμβιους κινητήρες και τους έσω/εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση.

Ένας ή περισσότεροι κινητήρες από κάθε οικογένεια κινητήρων, αντιπροσωπευτικοί της παραγωγής του κατασκευαστή, υποβάλλονται στις δοκιμές εκπομπών θορύβου που προσδιορίζονται στο παράρτημα I.Γ από τον κατασκευαστή του κινητήρα, ή εξ ονόματός του, υπό την ευθύνη κοινοποιημένου οργανισμού που επιλέγει ο κατασκευαστής.

Όταν δοκιμάζονται περισσότεροι του ενός κινητήρες μιας οικογένειας κινητήρων, εφαρμόζεται η στατιστική μέθοδος που περιγράφεται στο παράρτημα XVII ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση του δείγματος».

11. Στο παράρτημα VIII προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«4. Όσον αφορά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας για τις εκπομπές καυσαερίων, και εφόσον ο κατασκευαστής δεν εφαρμόζει κατάλληλο σύστημα διασφάλισης της ποιότητας κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα XII, ένας κοινοποιημένος οργανισμός τον οποίο επιλέγει ο κατασκευαστής μπορεί να διενεργεί, ο ίδιος ή μέσω τρίτων, ελέγχους των προϊόντων κατά τυχαία διαστήματα. Σε περίπτωση που το επίπεδο ποιότητας κρίνεται μη ικανοποιητικό ή όταν θεωρείται αναγκαίο να επαληθευθεί η αξιοπιστία των στοιχείων που παρουσιάζει ο κατασκευαστής, εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:

Ένας κινητήρας μαζικής παραγωγής υποβάλλεται στη δοκιμή που περιγράφεται στο παράρτημα I.B. Οι κινητήρες που δοκιμάζονται πρέπει να έχουν ρονταριστεί, εν μέρει ή πλήρως, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Εάν οι συγκεκριμένες εκπομπές καυσαερίων του κινητήρα παραγωγής υπερβαίνουν τις οριακές τιμές σύμφωνα με το παράρτημα I.B, ο κατασκευαστής μπορεί να ζητά να γίνουν μετρήσεις σε δείγμα κινητήρων μαζικής παραγωγής συμπεριλαμβανομένου του κινητήρα που δοκιμάστηκε αρχικά. Για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση του δείγματος κινητήρων που αναφέρεται ανωτέρω προς τις απαιτήσεις της οδηγίας, εφαρμόζεται η στατιστική μέθοδος που περιγράφεται στο παράρτημα XVII».

12. Στο παράρτημα X, σημείο 5.3 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις εκπομπών καυσαερίων εφαρμόζεται η διαδικασία που ορίζεται στο παράρτημα XVII».

13. Το παράρτημα XIII αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΦΑΚΕΛΟΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΕΙ Ο ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ

Ο τεχνικός φάκελος που προβλέπεται στα παραρτήματα V, VII, VIII, IX, XI και XVI περιλαμβάνει όλα τα σχετικά στοιχεία ή μέσα που χρησιμοποιούνται από τον κατασκευαστή για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των συστατικών μερών ή του σκάφους προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να συμβάλλει στην κατανόηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της λειτουργίας του προϊόντος και να διευκολύνει την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Ο φάκελος περιλαμβάνει, στο βαθμό που απαιτείται για την αξιολόγηση:

- α) γενική περιγραφή του τύπου·
- β) αρχικά και κατασκευαστικά σχέδια, καθώς και διαγράμματα συστατικών μερών, υποσυγκροτημάτων, κυκλωμάτων κ.λπ·
- γ) απαραίτητες περιγραφές και επεξηγήσεις για την κατανόηση των εν λόγω σχεδίων και διαγραμμάτων και της λειτουργίας του προϊόντος·
- δ) πίνακα των προτύπων που αναφέρονται στο άρθρο 5, και τα οποία εφαρμόζονται πλήρως ή εν μέρει, καθώς και περιγραφές των λύσεων που εφαρμόζει ο κατασκευαστής για να ανταποκριθεί στις βασικές απαιτήσεις στην περίπτωση κατά την οποία δεν εφαρμόζονται τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 5·
- ε) τα αποτελέσματα των υπολογισμών σχεδιασμού, των εξετάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί κ.λπ·
- στ) εκθέσεις δοκιμών ή υπολογισμούς, ιδίως όσον αφορά την ευστάθεια σύμφωνα με το σημείο 3.2 των βασικών απαιτήσεων και την άνωση σύμφωνα με το σημείο 3.3 των βασικών απαιτήσεων (παράρτημα I.A)·
- ζ) εκθέσεις των δοκιμών εκπομπών καυσαερίων που να καταδεικνύουν συμμόρφωση με το σημείο 2 των βασικών απαιτήσεων (παράρτημα I.B)·
- η) εκθέσεις των δοκιμών εκπομπών θορύβου ή στοιχεία του σκάφους αναφοράς που να καταδεικνύουν συμμόρφωση με το σημείο 1 των βασικών απαιτήσεων (παράρτημα I.Γ)».

14. Στο παράρτημα XIV, το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη διεξαγωγή των δοκιμών εξακρίβωσης δεν πρέπει να είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής ή ο υπεύθυνος για την εγκατάσταση των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 τα οποία επιθεωρούν, ούτε ο εντολοδόχος αυτών. Δεν πρέπει να συμμετέχουν άμεσα ή ως εντολοδόχοι στη σχεδίαση, την κατασκευή, την εμπορία ή τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

1α. Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να είναι ανεξάρτητος και να μην ελέγχεται από τους κατασκευαστές ή προμηθευτές».

15. Το παράρτημα XV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

ΓΡΑΠΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

1. Η γραπτή δήλωση συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της οδηγίας πρέπει πάντα να συνοδεύει:
 - α) το σκάφος αναψυχής και το ατομικό σκάφος και να συμπεριλαμβάνεται στο εγχειρίδιο ιδιοκτήτη (παράρτημα I.A σημείο 2.5)·
 - β) τα συστατικά μέρη, όπως αναφέρονται στο παράρτημα II·
 - γ) τους προσωπικούς κινητήρες και πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στο εγχειρίδιο ιδιοκτήτη (παράρτημα I.B.4).
2. Η γραπτή δήλωση συμμόρφωσης περιλαμβάνει τα εξής (*):
 - α) όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (**).
 - β) περιγραφή του προϊόντος που ορίζεται στο σημείο 1 (**).
 - γ) μνεία των σχετικών χρησιμοποιούμενων εναρμονισμένων προτύπων ή των προδιαγραφών βάσει των οποίων δηλώνεται η πιστότητα·
 - δ) ενδεχομένως, μνεία των άλλων κοινοτικών οδηγιών που εφαρμόζονται·
 - ε) μνεία του τυχόν χορηγηθέντος από κοινοποιημένο οργανισμό πιστοποιητικού ΕΚ τύπου·
 - στ) ενδεχομένως, όνομα και διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού·
 - ζ) τα στοιχεία του υπογράφοντος, εξουσιοδοτημένου να δεσμεύει τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.
3. Όσον αφορά:
 - τους εσωλέμβιους κινητήρες και τους εσω/εξωλέμβιους προσωπικούς κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση,
 - τους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 97/68/ΕΚ και οι οποίοι είναι σύμφωνοι με την προβλεπόμενη στο παράρτημα I, σημείο 4.2.3 φάση II της εν λόγω οδηγίας και
 - τους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 88/77/ΕΟΚ,

η δήλωση συμμόρφωσης περιλαμβάνει, εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 2, δήλωση του κατασκευαστή ότι ο κινητήρας πληροί τις απαιτήσεις εκπομπών καυσαερίων της παρούσας οδηγίας, όταν εγκατασταθεί σε σκάφος αναψυχής σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και ότι ο εν λόγω κινητήρας δεν πρέπει να τεθεί σε λειτουργία πριν δηλωθεί ότι το σκάφος αναψυχής στο οποίο εγκαθίσταται έχει δηλωθεί σύμφωνο, εφόσον απαιτείται, με τη σχετική διάταξη της οδηγίας.

(*) Και συντάσσεται στη ή τις γλώσσες που προβλέπονται στο σημείο 2.5 του παραρτήματος I.A.

(**) Επωνυμία και πλήρης διεύθυνση. Ο εντολοδόχος πρέπει επίσης να γνωστοποιεί την επωνυμία και τη διεύθυνση του κατασκευαστή.

(***) Περιγραφή του προϊόντος, του τύπου και του αύξοντος αριθμού παραγωγής, ανάλογα με την περίπτωση.»

16. Προστίθενται τα ακόλουθα παραρτήματα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVI

ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ (ΕΝΟΤΗΤΑ Ε)

1. Αυτή η ενότητα αξιολόγησης περιγράφει τη διαδικασία σύμφωνα με την οποία ο κατασκευαστής ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 2, διασφαλίζει και δηλώνει ότι το προϊόν είναι σύμφωνο με τον τύπο που περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης ΕΚ τύπου και ικανοποιεί τις απαιτήσεις της οδηγίας που ισχύουν για αυτό. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του οφείλει να επιθέσει το σήμα “CE” σε κάθε προϊόν και να συντάσσει γραπτή δήλωση συμμόρφωσης. Το σήμα “CE” πρέπει να συνοδεύεται από το σύμβολο αναγνώρισης του κοινοποιημένου οργανισμού που είναι υπεύθυνος για την επιτήρηση, όπως ορίζεται στο σημείο 4.

2. Ο κατασκευαστής εφαρμόζει εγκεκριμένο σύστημα ποιότητας για την επιθεώρηση και τις δοκιμές του τελικού προϊόντος όπως καθορίζεται στο σημείο 3, και υπόκειται στην επιτήρηση που καθορίζεται στο σημείο 4.

3. Σύστημα ποιότητας

- 3.1. Ο κατασκευαστής υποβάλλει αίτηση αξιολόγησης του συστήματος ποιότητας για τα προϊόντα σε κοινοποιημένο οργανισμό της επιλογής του.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

- όλες τις κατάλληλες πληροφορίες για την κατηγορία των προβλεπόμενων προϊόντων,
- το φάκελο του συστήματος ποιότητας,
- ενδεχομένως, τον τεχνικό φάκελο σχετικά με τον εγκεκριμένο τύπο και αντίγραφο του πιστοποιητικού εξέτασης ΕΚ τύπου.

- 3.2. Στο πλαίσιο του συστήματος ποιότητας, κάθε προϊόν πρέπει να εξετάζεται και να υποβάλλεται σε κατάλληλες δοκιμές, όπως προβλέπονται στο ή τα σχετικά πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 5, ή σε ισοδύναμες δοκιμές, προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωσή του προς τις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας. Όλα τα στοιχεία, απαιτήσεις και διατάξεις που εφαρμόζει ο κατασκευαστής τεκμηριώνονται συστηματικά και μεθοδικά σε φάκελο υπό μορφή γραπτών μέτρων, διαδικασιών και οδηγιών. Ο φάκελος αυτός του συστήματος ποιότητας πρέπει να επιτρέπει την ενιαία ερμηνεία των προγραμμάτων ποιότητας, των σχεδίων, των χειριδίων και των φακέλων.

Ο φάκελος πρέπει να περιέχει ιδίως κατάλληλη περιγραφή:

- των ποιοτικών στόχων, καθώς και του οργανογράμματος, των ευθυνών και των αρμοδιοτήτων των διοικητικών στελεχών όσον αφορά την ποιότητα των προϊόντων,
- των εξετάσεων και δοκιμών που πραγματοποιούνται μετά την κατασκευή,
- των μέσων για την παρακολούθηση της αποτελεσματικής λειτουργίας του συστήματος ποιότητας,
- των φακέλων ποιότητας, όπως εκθέσεις επιθεώρησης και στοιχεία δοκιμών, στοιχεία βαθμολόγησης, εκθέσεις προσόντων του αρμόδιου προσωπικού, κ.λπ.

- 3.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός αξιολογεί το σύστημα ποιότητας για να διαπιστώσει κατά πόσο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.2.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός τεκμαίρει ότι τα συστήματα ποιότητας που εφαρμόζουν το σχετικό εναρμονισμένο πρότυπο ανταποκρίνονται προς τις απαιτήσεις αυτές.

Η ομάδα ελεγκτών περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα μέλος με πείρα αξιολογητή στην σχετική τεχνολογία προϊόντος. Η διαδικασία αξιολόγησης περιλαμβάνει επίσκεψη προς αξιολόγηση στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή.

Η απόφαση κοινοποιείται στον κατασκευαστή και περιέχει τα πορίσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

- 3.4. Ο κατασκευαστής πρέπει να αναλαμβάνει τη δέσμευση να πληροί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το σύστημα ποιότητας, όπως έχει εγκριθεί, και να το διατηρεί κατάλληλο και αποτελεσματικό.

Ο κατασκευαστής ή ο εντολοδόχος του πρέπει να ενημερώνει τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει εγκρίνει το σύστημα ποιότητας σχετικά με κάθε μελετώμενη προσαρμογή του.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να αξιολογεί τις προτεινόμενες αλλαγές και αποφαίνεται κατά πόσο το τροποποιημένο σύστημα ποιότητας εξακολουθεί να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του σημείου 3.2 ή κατά πόσον πρέπει να γίνει νέα αξιολόγηση.

Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να κοινοποιεί την απόφασή του στον κατασκευαστή. Η σχετική κοινοποίηση πρέπει να περιέχει τα πορίσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

4. Επιτήρηση υπό την ευθύνη του κοινοποιημένου οργανισμού

- 4.1. Σκοπός της επιτήρησης είναι να διασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής πληροί ορθά τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το εγκεκριμένο σύστημα ποιότητας.

- 4.2. Ο κατασκευαστής πρέπει να επιτρέπει στον κοινοποιημένο οργανισμό την πρόσβαση στους χώρους κατασκευής, δοκιμών και αποθήκευσης για τους σκοπούς της επιθεώρησης και του παρέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες, ιδίως:
- το φάκελο του συστήματος ποιότητας,
 - τον τεχνικό φάκελο,
 - τους φακέλους ποιότητας, όπως εκθέσεις επιθεώρησης και στοιχεία δοκιμών, στοιχεία βαθμολόγησης, εκθέσεις προσόντων του αρμόδιου προσωπικού, κ.λπ..
- 4.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να διενεργεί περιοδικούς ελέγχους για να βεβαιώνεται ότι ο κατασκευαστής διατηρεί και εφαρμόζει το σύστημα ποιότητας, και πρέπει να χορηγεί στον κατασκευαστή έκδοση έλεγχου.
- 4.4. Επιπλέον, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στον κατασκευαστή. Κατά τη διάρκεια των επισκέψεων αυτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, να διεξάγει δοκιμές του προϊόντος ή να αναθέτει σε τρίτους τη διεξαγωγή δοκιμών για την επαλήθευση της ορθής λειτουργίας του συστήματος ποιότητας. Ο κοινοποιημένος οργανισμός χορηγεί στον κατασκευαστή έκδοση επίσκεψης και, εφόσον έγιναν δοκιμές, έκδοση δοκιμών.
5. Ο κατασκευαστής διατηρεί στη διάθεση των εθνικών αρχών, επί δέκα έτη μετά την κατασκευή του τελευταίου προϊόντος:
- το φάκελο που αναφέρεται στην τρίτη περίπτωση του δεύτερου εδαφίου του σημείου 3.1,
 - τις προσαρμογές που προβλέπονται στο δεύτερο εδάφιο του σημείου 3.4,
 - τις αποφάσεις και τις εκθέσεις του κοινοποιημένου οργανισμού που αναφέρονται στο τελευταίο εδάφιο του σημείου 3.4 και στα σημεία 4.3 και 4.4.
6. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να διαβιβάζει σε άλλους κοινοποιημένους οργανισμούς τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τις εγκρίσεις συστημάτων ποιότητας που χορηγούνται ή ανακαλούνται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVII

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ ΚΑΙ ΘΟΡΥΒΟΥ

1. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης μιας οικογένειας κινητήρων, λαμβάνεται δείγμα κινητήρων παραγωγής. Ο κατασκευαστής αποφασίζει το μέγεθος (n) του δείγματος, σε συμφωνία με τον κοινοποιημένο οργανισμό.
2. Ο αριθμητικός μέσος $\bar{X}$ των αποτελεσμάτων που λαμβάνονται από το δείγμα υπολογίζεται για κάθε ρυθμιζόμενο συστατικό στοιχείο των εκπομπών καυσαερίων και θορύβου. Η σειρά παραγωγής θεωρείται ότι είναι σύμφωνη προς τις απαιτήσεις ("εγκριτική απόφαση") εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

$$\bar{X} + k \cdot S \leq L$$

S είναι η τυπική απόκλιση, όπου:

$$S^2 = \sum (x - \bar{X})^2 / (n - 1)$$

$\bar{X}$ = ο αριθμητικός μέσος των αποτελεσμάτων

x = τα επιμέρους αποτελέσματα του δείγματος

L = η σχετική οριακή τιμή

n = ο αριθμός των κινητήρων του δείγματος

k = στατιστικός παράγοντας που εξαρτάται από το n, (βλέπε πίνακα)

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Εάν $n \geq 20$, τότε $k = 0,860/\sqrt{n}$

Άρθρο 2

Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση για τις δυνατότητες περαιτέρω βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των κινητήρων και θα εξετάσει μεταξύ άλλων την ανάγκη αναθεώρησης των κατηγοριών σχεδιασμού σκαφών. Εφόσον κριθεί σκόπιμο, βάσει της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή θα υποβάλει, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2007, κατάλληλες προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Υπό το φως της κτηθείσας εμπειρίας, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη:

- α) την ανάγκη περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ρυπαντών και θορύβου, ώστε να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος·
 - β) τα ενδεχόμενα οφέλη από ένα σύστημα ελέγχου της συμμόρφωσης υπό συνθήκες χρήσης·
 - γ) τη διαθεσιμότητα τεχνικών ελέγχου των εκπομπών αποτελεσματικών σε σχέση με το κόστος τους·
 - δ) την ανάγκη να μειωθεί η εξάτμιση και οι αποχύσεις καυσίμων·
 - ε) τη δυνατότητα επίτευξης συμφωνίας ως προς διεθνώς εναρμονισμένα πρότυπα εκπομπών καυσαερίων και θορύβου·
- στ) ενδεχόμενες απλουστεύσεις του συστήματος των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας μέχρι τις 30 Ιουνίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 1η Ιανουαρίου 2005.

2. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά ή/και τη θέση σε λειτουργία προϊόντων που πληρούν τους κανόνες που ισχύουν στην επικράτειά τους κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, ως εξής:

- α) έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2005 για τα προϊόντα που εμπίπτουν στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)·
- β) έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2005 για τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και τους τετράχρονους κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα και
- γ) έως τις 31 Δεκεμβρίου του 2006 για τους δίχρονους κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα.

3. Οι διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται για τις παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 16 Ιουνίου 2003.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. COX

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ
