



Bryssel den 27.3.2014  
SWD(2014) 117 final

**ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR**

**SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN**

*Följedokument till*

**Förslag till**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om linbaneanläggningar för persontransport och om upphävande av direktiv 2000/9/EG  
om linbaneanläggningar för persontransport**

{ COM(2014) 187 final }

{ SWD(2014) 116 final }

**ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR**

**SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN**

*Följedokument till*

**Förslag till**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om linbaneanläggningar för persontransport och om upphävande av direktiv 2000/9/EG  
om linbaneanläggningar för persontransport**

**Ansvarsfriskrivning:** Denna sammanfattning är endast bindande för de av kommissionens avdelningar som medverkat i utarbetandet och avgör inte den slutliga formen på de eventuella beslut som kommissionen kommer att fatta.

## 1. PROBLEMFORMULERING

Det är allmänt erkänt att huvudsyftet med direktivet om linbaneanläggningar har uppnåtts, men att den erfarenhet som samlats under de tio år som direktivet har varit i kraft också har gjort det möjligt att konstatera att några aspekter måste förbättras. På grundval av återkopplingen från medlemsstaterna och berörda parter i branschen har följande problem konstaterats:

### Problem 1: Svårigheter att tydligt identifiera vissa anläggningar som linbaneanläggningar

Det finns olika tolkningar och praxis hos de ansvariga myndigheterna i EU, tillverkarna och de anmälda organen, särskilt när det gäller två typer av anläggningar:

- Anläggningar för både transport- och fritidsändamål: I direktivet om linbaneanläggningar undantas "tivolitrustning och anläggningar på nöjesfält som är avsedd(a) för fritidsändamål". Det finns dock ny typ av utrustning på marknaden som utformats för fritidsändamål, men som också används som transportmedel.
- Små bergbanor och snedhissar: I praktiken har det visat sig vara svårt att särskilja dessa anläggningar, eftersom snedhissar omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 95/16/EG om hissar och små bergbanor omfattas av direktivet om linbaneanläggningar, vilket innebär att de ska uppfylla olika grundläggande krav.

De som tillverkar eller sköter driften av vissa anläggningar har haft extra kostnader på grund av behovet att retroaktivt ändra anläggningarna och bringa dem i överensstämmelse med direktivet om linbaneanläggningar. Myndigheter och anmälda organ i hela EU har tillämpat olika tillvägagångssätt, vilket har medfört olika behandling av produkterna och snedvridning av marknaden.

### Problem 2: Åtskillnad mellan säkerhetskomponenter, delsystem och infrastruktur

Direktivet om linbaneanläggningar grundas på en åtskillnad mellan säkerhetskomponenter, delsystem, infrastruktur och anläggningar, men denna åtskillnad har inte alltid varit tydlig.

Säkerhetskomponenter och delsystem omfattas av reglerna om fri rörlighet för varor, och därmed av ett förfarande för bedömning av överensstämmelse och EU-försäkran om överensstämmelse. Å andra sidan omfattas anläggningar fortfarande av medlemsstaternas befogenheter och är därmed föremål för ett särskilt system för godkännande. Vidare omfattas infrastruktur inte av den fria rörligheten och kan därför behöva genomgå provning i flera medlemsstater.

### Problem 3: Förfarande för bedömning av överensstämmelse för delsystem

I direktivet om linbaneanläggningar föreskrivs inte någon särskild modul för bedömning av överensstämmelse för delsystem. Enligt bilaga VII ska anmälda organ kontrollera delsystem. Det anges dock inte hur kontrollen ska utföras. Denna situation har lett till vissa skillnader i tolkning och genomförande av bedömningen av överensstämmelse för delsystem, vilket kan orsaka rättslig osäkerhet och snedvridning av marknaden.

### Problem 4: Anpassning av direktivet om linbaneanläggningar till den nya lagstiftningen

Direktivet om linbaneanläggningar anpassas till den nya lagstiftningsramen mot bakgrund av de politiska åtagandena i artikel 2 i beslut nr 768/2008/EG.

Många av de allmänna övergripande problem som konstaterats genom den nya lagstiftningsramen har också konstaterats i samband med genomförandet av direktiv 2000/9/EG om linbaneanläggningar.

I samrådet var berörda parter i stor utsträckning positiva till en anpassning.

### Nödvändighet av offentlig ingripande

De aspekter som behandlas inom ramen för detta initiativ regleras redan genom direktiv 2000/9/EG om linbaneanläggningar. Direktivet reglerar dock inte de konstaterade problemen så effektivt som önskvärt. Det viktigaste skälet till åtgärden är att garantera rättssäkerhet och anpassning av direktivet om linbaneanläggningar till den nya lagstiftningsramen för berörda parter i branschen.

## **2. SUBSIDIARITETSANALYS**

Detta initiativ syftar till att uppnå en väl fungerande inre marknad för produkter som rör linbaneanläggningar för persontransport. EU-åtgärder på detta område grundar sig på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. EU-åtgärder förhindrar att det införs nya och olika nationella föreskrifter som skulle leda till en fragmentering av den inre marknaden.

Nationella åtgärder för att lösa problemet kan lägga hinder i vägen för den fria rörligheten för produkter för linbaneanläggningar (säkerhetskomponenter och delsystem). Skilda tillvägagångssätt av myndigheter eller anmälda organ har redan lett till att de ekonomiska aktörerna behandlats på olika sätt.

## **3. SYFTEN**

Huvudsyftet med detta initiativ är att förbättra den inre marknads funktion, förbättra säkerheten och åstadkomma rättvisa konkurrensvillkor för ekonomiska aktörer som är verksamma inom linbanebranschen. Ett annat viktigt syfte är att åstadkomma en förenkling genom att klargöra vissa huvudsakliga begrepp och definitioner i lagtexten för att underlätta en enhetlig tillämpning av bestämmelserna.

I nedanstående tabell presenteras de särskilda och operativa målen för översyn av direktivet om linbaneanläggningar i förhållande till de allmänna politiska mål som anges ovan.

<b>ALLMÄNT MÅL</b>	<b>SÄRSKILT MÅL</b>	<b>OPERATIVT MÅL</b>
Bättre skydda användarnas hälsa och säkerhet Uppnå rättvisa konkurrensvillkor för ekonomiska aktörer inom linbanebranschen och säkerställa den fria rörligheten för varor	Säkerställa en effektiv och enhetlig tillämpning av direktivet om linbaneanläggningar Säkerställa en tydlig lagstiftning och en konsekvent tillämpning av lagstiftningen genom EU Säkerställa enhetlighet och flexibla förfaranden för bedömning av överensstämmelse för alla produkter inom tillämpningsområdet för direktivet om linbaneanläggningar Förenkla EU:s regelverk om	Förtydliga direktivets tillämpningsområde och definitioner och klargöra avgränsningen mot andra direktiv (t.ex. direktiv 95/16/EG om hissar) Klarga identifikationen och åtskillnaden mellan säkerhetskomponenter, delsystem och infrastruktur Åstadkomma ökad enhetlighet i förfarandena för bedömning av överensstämmelse för delsystem

	linbaneanläggningar för persontransport	
--	---	--

#### 4. ALTERNATIV

Följande tre alternativ övervägdes:

- Inga åtgärder (grundscenario).
- Icke-bindande regler, bestående av ändring av relevanta delar av vägledningen för direktivet om linbaneanläggningar.
- Lagstiftningsåtgärder, bestående av ändring av specifika delar av direktivet om linbaneanläggningar.

En separat, stegvis analys av konsekvenserna av ovanstående alternativ har gjorts för varje fastställt område som konstaterats kräva förbättringar. Separata kvantitativa analyser gjordes för de olika alternativen för varje problem. Dessa kompletterades med närmare information från konsekvensbedömningen avseende översynen av direktiv 2000/9/EG om linbaneanläggningar för persontransport.

#### 5. KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenserna på det ekonomiska området konstaterades vara mer relevanta. På det sociala området beskrivs vissa fördelar ur en kvalitativ synvinkel. Inga miljökonsekvenser förväntas.

Bedömningen av varje föreslagna ändring grundas på dess kostnad och fördelar, där de senare omfattar ökad rättssäkerhet och rättvisa konkurrensvillkor för industrin.

De sociala konsekvenserna har bedömts med hänsyn till följande:

- Människors hälsa och säkerhet.
- Sysselsättningen och arbetsmarknaderna.

De sociala konsekvenserna består i huvudsak av fördelar för hälsan och säkerheten för användarna av linbaneanläggningar. De föreslagna ändringarna syftar till att förbättra den praktiska tillämpningen av direktivet. Rättssäkerhet och en närmare angivelse av de ekonomiska aktörernas skyldigheter genom en anpassning till den nya lagstiftningsramen antas bidra till säkrare linbaneanläggningar av bättre kvalitet. Detta innebär att risken för olyckor eller skador kommer att minska. Det var dock inte möjligt att kvantifiera fördelarna.

Inget av alternativen förväntas inverka på sysselsättningen inom sektorn.

De ekonomiska konsekvenserna har bedömts med hänsyn till följande:

- Den inre marknadens funktionssätt och konkurrensen.
- Konkurrenskraft, handel och investeringar.
- Företagens (små och medelstora) driftskostnader och verksamhetsförutsättningar.
- Administrativ börda för företagen.
- Offentliga myndigheter.
- Innovation och forskning.

När det gäller förtydligandet av direktivets tillämpningsområde och införandet av ett särskilt förfarande för bedömning av överensstämmelse för delsystem bör inga ytterligare kostnader

tillkomma, eftersom ändringarna kommer att leda till rättssäkerhet i förhållande till den nuvarande situationen. Samma produkter anses redan omfattas av direktivets tillämpningsområde. Kostnader skulle därför uppkomma endast för de tillverkare som av misstag inte har tillämpat direktivet om linbaneanläggningar. Här måste det påpekas att kostnaderna för att följa bestämmelserna i direktivet om linbaneanläggningar är högre än om en produkt inte skulle behöva uppfylla kraven i direktivet. Å andra sidan kommer tillverkarna, aktörerna och de nationella myndigheterna att kunna dra nytta av förtydligandet av tillämpningsområdet och förfarandena för bedömning av överensstämmelse, eftersom de kan undvika eventuella misstag i fråga om överensstämmelse, bedömning av överensstämmelse och certifiering.

## 6. JÄMFÖRELSE AV ALTERNATIVEN

De alternativ som är att föredra väljs ut på grundval av analysen och bedömningen av möjliga alternativ, med beaktande av de ekonomiska effekter och de ökade sociala fördelar i fråga om hälsa och säkerhet som de utmynnar i för dem som använder linbaneanläggningar, tack vare ökad rättssäkerhet och en bättre tillämpning av direktivet.

Det lämpligaste alternativet för de ändringar som föreslås är en kombination av lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder.

Varje effekt bedöms enligt följande:

- ++ mycket positiv effekt
- + liten positiv effekt
- 0 ingen effekt/grundscenario
- liten negativ effekt
- mycket negativ effekt

De lämpligaste alternativen för varje föreslagna ändring är markerade med grå färg.

	Effektivitet	Verkan		Samstämmighet
		kostnader	fördelar	
<b>Direktivets tillämpningsområde</b>				
1. Inga åtgärder (grundscenario)	0	0	0	0
2. Icke-bindande regler (ändring av vägledningen)	+	0	+	+
	En effektiv och enhetlig tillämpning av direktivet om linbaneanläggningar kommer att främjas, men det oklara rättsläget kommer inte helt att undanröjas.	Inga ytterligare kostnader förväntas. Förtydligandena anger den korrekta tolkningen av gällande lagstiftning.	Fördelar kan förväntas om åtminstone vissa berörda tillverkare får kunskaper om och följer bestämmelserna i vägledningen. En viss osäkerhet med detta alternativ är att vägledningen främst riktar sig till tillverkare av hissar.	Framsteg mot ett enhetligt genomförande av direktivet om linbaneanläggningar kommer att bidra till bättre lagstiftning och till inremarknadsakten, trots att ett oklart rättsläge kan uppstå i framtiden.

3. Lagstiftningsåtgärder (ändring av direktivet)	++ En effektiv, enhetlig och konsekvent tillämpning av direktivet om linbaneanläggningar kommer att säkerställas genom en lagstiftningsåtgärd för det begränsade tillämpningsområdet den omfattar.	0 Inga ytterligare kostnader har identifierats. Liksom i det föregående alternativet handlar det om ett förtydligande av de befintliga rättsliga kraven.	++ Stora förbättring av rättssäkerheten för tillverkarna. Felaktig bedömning av vilka rättsliga krav som ska uppfyllas kommer att undvikas.	++ Det tydliga rättsläget kommer att bidra till bättre lagstiftning och främja inremarknadsakten.
--	---	---	--	--

### Säkerhetskomponenter, delsystem, infrastrukturer och anläggningar

1. Inga åtgärder (grundscenario)	0	0	0	0
2. Icke-bindande regler (ändring av vägledningen)	+ Icke-bindande regler skulle ge en flexibel vägledning och undvika alltför normativa bestämmelser (ifall man väljer lagstiftning i detta fall). De särskilda målen med en effektiv och enhetlig tillämpning av direktivet om linbaneanläggningar skulle uppnås på ett bättre sätt genom icke-bindande regler.	0 Inga ytterligare kostnader till följd av detta tillvägagångssätt har identifierats.	+ Fördelar kan förväntas, eftersom ett verktyg kommer att finnas tillgängligt för att klargöra tillämpliga bestämmelser för tillverkarna, anmälda organ och offentliga förvaltningar. Misstag och kostnader i klassificeringen av produkter förväntas kunna minska.	+ Det förtydligande som ges i vägledningen kommer att främja en enhetlig tillämpning av lagstiftningen, vilket bidrar positivt till bättre lagstiftning och till inremarknadsakten. Det kommer dock inte att garantera att det oklara rättsläget helt kommer att försvinna.
3. Lagstiftningsåtgärder (ändring av direktivet)	0 I princip skulle en lagstiftningsåtgärd leda till en effektivare och enhetlig tillämpning av direktivet om linbaneanläggningar. Diskussionerna i arbetsgrupperna och under samrådet har dock inte utmynnat i en tydlig rättslig text som skulle undvika ytterligare tolkning i framtiden.	- - Om man väljer en lagstiftningsåtgärd kan kostnaderna bli högre, även för innovation.	0 Inga tydliga fördelar har kartlagts, såvida det inte antas att en tydlig rättslig text, om en sådan fanns tillgänglig, skulle öka förutsägbarheten för tillverkarna.	0 Med beaktande av de frågor som tagits upp huruvida det finns en effektiv rättslig lösning, är det tveksamt om denna lösning kan bidra positivt till bättre lagstiftning eller till inremarknadsakten.

### Förfarande för bedömning av överensstämmelse för delsystem

1. Inga åtgärder (grundscenario)	0	0	0	0
2. Icke-bindande regler (ändring av vägledningen)	+ Främjandet av moduler för bedömning av överensstämmelse i	0 Ett förfarande för bedömning av överensstämmelse	0 Det är tvivelaktigt om några fördelar skulle följa av detta	0 Bidragen till bättre lagstiftning och till inremarknadsakten är

	vägledningen kan bidra till att delvis uppnå enhetlighet på detta område. Men denna metod skiljer sig inte väsentligt från den nuvarande situationen. Modulerna är allmänt kända, men de konstaterade problemen kvarstår.	krävs redan nu. De ytterligare kostnaderna skulle därför inte vara stora.	alternativ. De befintliga modulerna har inte gjort det möjligt att främja någon helt förutsägbar situation för tillverkarna.	inte uppenbara, eftersom de icke-bindande reglernas inverkan anses vara mycket begränsad.
3. Lagstiftningsåtgärder (ändring av direktivet)	++ Om moduler för bedömning av överensstämmelse fastställs i lagstiftningen, vilket normalt sker när det gäller produkter produkter som omfattas av den nya metoden, kommer man att säkerställa enhetliga förfaranden för bedömning av överensstämmelse i EU. De särskilda målen kommer att uppnås fullt ut.	0 Ett förfarande för bedömning av överensstämmelse krävs redan nu. De ytterligare kostnaderna skulle därför inte vara stora.	++ En märkbar förbättring av rättssäkerhet och förutsägbarhet för tillverkarna kommer att uppnås.	++ Detta alternativ ger ett tydligt rättsläge. Det kommer att bidra till bättre lagstiftning och främja inremarknadsakten.

### Val av regleringsform:

I enlighet med kommissionens politik att förenkla lagstiftningen föreslås att direktivet byts ut med en förordning. Det gällande direktivet innehåller tydliga och detaljerade regler som börjar gälla på ett enhetligt sätt inom hela unionen. Det kan därför enkelt ändras till en förordning. Med denna ändring kommer man att undvika kostnader som medlemsstaterna annars skulle haft i samband med införlivandet av ett direktiv. Det kommer dessutom att innebära en snabbare tillämpning av den nya lagstiftningen och hjälpa de ekonomiska aktörerna att bedriva sin verksamhet, eftersom de bara behöver tillämpa en enda rättsakt istället för 28 nationella lagar om införlivande av ett direktiv.

### 7. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Utvärdering av lagstiftningens effektivitet kommer även fortsättningsvis att grundas på synpunkter från de olika kommunikations- och samarbetsmekanismer som redan finns inom ramen för direktivet om linbaneanläggningar, dvs. följande:

- Rådgivande ständiga kommittén för linbaneanläggningar och expertgruppen för linbaneanläggningar.
- Medlemsstaternas administrativa samarbetsgrupp för marknadskontroll av linbaneanläggningar.
- Den branschspecifika gruppen för linbaneanläggningar inom ramen för det europeiska samarbetet mellan anmälda organ.



– Europeiska standardiseringskommitténs tekniska kommitté 242 för säkerhetskrav för passagerartransport via linor (CEN/TC 242).

Ytterligare synpunkter kommer att inhämtas från de nya eller utvidgade mekanismerna för samarbete och informationsutbyte som föreskrivs i förordning (EG) nr 765/2008.

Det kommer att vara möjligt att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna med hjälp av följande indikatorer:

- Antal kontrollerade produkter.
- Antal produkter som inte uppfyller kraven bland dem som kontrollerats.
- Typ av bristande efterlevnad som konstaterats.

Dessa indikatorer kommer att grundas på information från myndigheterna för marknads kontroll via

- Rapex-systemet,
- en allmän databas som upprättats i enlighet med artikel 23 i förordning 765/2008 för informationsutbyte mellan medlemsstaterna om marknadskontroller och produkter som inte uppfyller gällande krav, och
- skyddsklausul om anmälningsförfaranden.

Produkter som inte uppfyller kraven kommer också att kunna upptäckas genom klagomål som sänds till kommissionen.

I enlighet med politiken för smart lagstiftning kommer kommissionen att utvärdera vilken verkan den ändrade förordningen om linbaneanläggningar fått inom en period av fem till tio år efter den dag då förordningen börjar tillämpas, på grundval av synpunkter som framförs genom de mekanismer som beskrivs ovan.