

FI

FI

FI



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 16.3.2011
KOM(2011) 123 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**ENSIMMÄINEN KERTOMUS henkilökuljetukseen tarkoitettuista
köysiratalaitteistoista annetun DIREKTIIVIN 2000/9/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

ENSIMMÄINEN KERTOMUS henkilökuljetukseen tarkoitetuista köysiratalaitteistoista annetun DIREKTIIVIN 2000/9/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

1. JOHDANTO

Henkilökuljetukseen tarkoitetuista köysiratalaitteistoista 20. maaliskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/9/EY¹, jäljempänä 'direktiivi', tarkoituksena on saada aikaan köysiratalaitteistojen turvakomponenttien ja osajärjestelmien vapaa liikkuvuus sisämarkkinoilla siten, että samalla varmistetaan yhdenmukainen ja korkea turvallisuustaso.

Direktiivi tuli voimaan 3. toukokuuta 2000, ja sitä on sovellettu täysimääräisesti 3. toukokuuta 2004 alkaen kaikissa Euroopan talousalueen (ETA) jäsenmaissa eli kaikissa EU:n jäsenvaltioissa sekä Islannissa, Liechtensteinissa ja Norjassa.

Tässä kertomuksessa esitetään huomionarvoisia seikkoja direktiivin täytäntöönpanosta. Komissio toimittaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle direktiivin 21 artiklan mukaisesti.

Tässä kertomuksessa otetaan huomioon tulokset komission yksiköiden toteuttamasta kuulemisesta, jossa olivat mukana toimivaltaiset kansalliset viranomaiset ja kaikki direktiivin soveltamisessa mukana olevat tahot. Kuuleminen toteutettiin vuoden 2010 aikana kyselylomakkeella, jossa käsiteltiin direktiivin täytäntöönpanon eri osatekijöitä.

2. DIREKTIIVIN 2000/9/EY KESKEISET OSATEKIJÄT JA ERITYISPIIRTEET

Direktiivi perustuu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 47, 55 ja 95 artiklaan (nykyisin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 53, 62 ja 114 artikla).

Direktiivi noudattaa uuden lähestymistavan periaatteita eli yhdenmukaistaminen on rajoitettu turvallisuuden, ihmisten terveyden, ympäristönsuojelun ja kuluttajansuojan olennaisiin vaatimuksiin. Markkinoille voidaan saattaa ainoastaan tuotteet, jotka vastaavat direktiivin olennaisia vaatimuksia.

Jos tuote noudattaa yhdenmukaistettuja standardeja, joita koskevat viittaukset on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja jotka on saatettu kansallisiksi standardeiksi, voidaan olettaa, että se on direktiivissä vahvistettujen olennaisten vaatimusten mukainen. Yhdenmukaistettujen standardien soveltaminen ei kuitenkaan ole pakollista, ja valmistajat voivat valita myös muita teknisiä ratkaisuja edellyttäen, että direktiivissä vahvistettuja olennaisia vaatimuksia noudatetaan.

¹ EYVL L 106, 3.5.2000, s. 21.

Direktiivissä esitetään näiden yleisten periaatteiden pohjalta myös köysiratalaitteistojen ominaisuuksiin liittyvät erityispiirteet. Köysiratalaitteistot ovat, aivan pienimpiä lukuun ottamatta, yksilöllisiä tuotteita, jotka on mukautettu paikallisiin olosuhteisiin. Niissä on aina kiinteä rakenne ja liikkuva kone.

Tämän vuoksi direktiivissä erotetaan toisistaan turvakomponentit, osajärjestelmät ja laitteistot, ja siinä säädetään eri järjestelmistä toisaalta turvakomponenteille ja osajärjestelmille ja toisaalta laitteistoille. Turvakomponentteihin ja osajärjestelmiin sovelletaan tavaroiden vapaan liikkuvuuden sääntöjä, ja niistä on tehtävä vaatimustenmukaisuusarviointi ja -vakuutus. Sen sijaan kiinteät laitteistot kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan, ja niillä on oltava toimivaltaisten viranomaisten myöntämät rakennus- ja käyttöönottoluvat.

Tämä turvakomponenttien, osajärjestelmien ja laitteistojen erottelu heijastaa köysiratalaitteistojen erityisluonnetta verrattuna muihin koneteollisuuden tuotteisiin. Se on myös perusteluna sille, että lainsäätäjät on antanut köysiratalaitteistoja varten oman, erityisesti kyseiselle alalle kohdennetun säädöksen, joka poikkeaa koneteollisuuden tuotteiden yhdenmukaistamista Euroopassa koskevasta säännöstöstä ja erityisesti koneista annetusta direktiivistä 2006/42/EY².

3. KÖYSIRATALAITTEISTOJEN MARKKINAT

Köysiratalaitteistot ovat yleensä julkisia liikennevälineitä eli niiden turvallisuus on ratkaisevan tärkeää niin kuljetettavien henkilöiden kuin laitteistoja käyttävän ja huoltavan henkilöstön kannalta.

Eryityisesti vuoristoalueilla köysiratalaitteistoja käytetään tavallisesti matkailutarkoituksessa, jolloin niiden käytöllä on myös keskeinen taloudellinen merkitys.

Köysiratalaitteistojen markkinoille tyypillistä on selkeä erikoistuminen toimialalla. Ammattiosastajat valitsevat mekaanisen hissien valmistajan julkisen tai rajatun tarjouskilpailun jälkeen.

Eurooppalaisilla yrityksillä on perinteisesti ollut köysiratalaitteistojen markkinoilla hallitseva asema niin EU:ssa kuin sen ulkopuolellakin. Eryityisesti viime vuosina toteutettujen sulautumien myötä on syntynyt kaksi suurta eurooppalaista teollisuusryhmittymää, joiden markkina-asema Euroopan ja maailman markkinoilla on hyvin vahva. Alalla ei kuitenkaan toimi moniakaan pieniä tai keskisuuria yrityksiä.

Direktiivissä yhdistettiin turvakomponenttien ja osajärjestelmien vaatimustenmukaisuusarviointi ja edistettiin normien yhdenmukaistamista Euroopan tasolla. Näin saatiin mittakaavaetua tuotteiden standardoinnin kautta.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/42/EY, annettu 17 päivänä toukokuuta 2006, koneista ja direktiivin 95/16/EY muuttamisesta (uudelleenlaadittu) (EUVL L 157, 9.6.2006, s. 24). Direktiivillä kumotaan edellinen, koneita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/37/EY (EYVL L 207, 23.7.1998, s. 1).

Direktiivillä voitiin kuitenkin ennen kaikkea parantaa toimialan asemaa ja näkyvyyttä, sillä sen vaikutukset osoittautuivat myönteisiksi myös Euroopan unionin ulkopuolella.

4. DIREKTIIVIN 2000/9/EY TÄYTÄNTÖÖNPANO

Direktiivin saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä ei yleisesti ole esiintynyt erityisiä ongelmia, eikä jäsenvaltioita vastaan ole tarvinnut aloittaa rikkomusmenettelyjä.

Komissio on laatinut asiantuntijan avulla ja yhdessä alan sidosryhmien kanssa direktiivin soveltamista koskevan oppaan. Opas julkaistiin vuonna 2006, ja sen on tarkoitus olla tulkinta-apuna kaikille direktiivin soveltamisessa mukana oleville toimijoille.³

4.1. Määritelmät ja soveltamisala (1 artikla)

Direktiivi koskee seuraavia laitteistoja: raiteilla kulkevat köysiradat, köysiriippuradat, korihissit, tuolihissit ja vetohissit. Sitä sovelletaan laitteistoihin, jotka on rakennettu ja otettu käyttöön 3. toukokuuta 2004 alkaen, ja osajärjestelmiin ja turvakomponentteihin, jotka on saatettu markkinoille kyseisestä päivästä alkaen.

Direktiivissä säädetään olemassa olevien eli ennen 3. toukokuuta 2004 rakennettujen ja käyttöön otettujen laitteistojen muutoksista, että ainoastaan muutosten, joiden käyttöönottoon vaaditaan uusi lupa, on täytettävä olennaiset vaatimukset. Muut muutokset eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan. Direktiivin soveltaminen olemassa olevien laitteistojen muutoksiin ei ole aina ollut helppoa, sillä jäsenvaltioiden eri säännösten perusteella on toisinaan vaikeaa yksilöidä muutokset, joista tarvitaan uusi käyttöönottolupa.

Direktiivin 1 artiklan 6 kohdassa jätetään soveltamisalan ulkopuolelle muun muassa direktiivissä 95/16/EY⁴ tarkoitetut hissit, rakenteeltaan tavanomaiset raitiovaunut, hammasradat ja huvipuistolaitteistot. Direktiivin ensimmäiset täytäntöönpanovuodet ovat osoittaneet, että direktiivin soveltamisala olisi parempi määritellä suhteessa hissejä koskevaan direktiiviin 95/16/EY erityisesti kaltevien hissien osalta. Samoin toisinaan on vaikea vetää rajaa huvikäyttöön tarkoitettujen huvipuistolaitteiden ja henkilökuljetukseen tarkoitettujen, eli direktiivin soveltamisalaan kuuluvien, köysiratalaitteistojen välillä.

4.2. Olennaiset vaatimukset ja yhdenmukaiset standardit (2 ja 3 artikla sekä liite II)

Direktiivissä tarkoitettujen olennaisten vaatimusten soveltamisen ja noudattamisen ansiosta köysiratalaitteistojen turvataso on erittäin korkea kaikissa jäsenvaltioissa. Direktiivin myötä köysiratalaitteistojen turvallisuus on parantunut ennen kaikkea niissä jäsenvaltioissa, joissa ei ennestään ole ollut alaan liittyvää traditiota.

³ Opas on julkaistu englannin-, ranskan- ja saksankielisenä. Se on myös saatavana sähköisenä versiona englanniksi, ranskaksi, saksaksi ja italiaksi yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston verkkosivuilla http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/cableways/index_en.htm.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/16/EY, annettu 29 päivänä kesäkuuta 1995, jäsenvaltioiden hissejä koskevan lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 213, 7.9.1995, s. 1).

Lisäksi direktiivi on vauhdittanut standardointiprosessia Euroopan tasolla. Komissio antoi vuonna 2000 CEN:lle⁵ ja Cenelecille⁶ toimeksiannon henkilökuljetukseen tarkoitettujen köysiratalaitteistojen M300-standardoinnista. Köysiratalaitteistoista vastaava CEN:n tekninen komitea toteutti standardintuohjelman vuosina 2000–2005. Nykyisin köysiratalaitteistoilla on 23 yhdenmukaistettua standardia. Niiden viitetiedot julkaistaan säännöllisesti *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*⁷, ja luettelo on saatavilla yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston verkkosivuilla⁸.

Direktiivin ensimmäisinä soveltamisvuosina yhdenmukaistetusta standardista on esitetty vain yksi virallinen vastalause 2 artiklan 7 kohdassa vahvistetun menettelyn mukaisesti. Direktiivin pysyvän neuvoo-antavan komitean sekä direktiivin 98/34/EY⁹ pysyvän komitean lausuntojen mukaan virallista vastalauseita ei hyväksytty, koska mikään seikka ei osoittanut, ettei kyseinen yhdenmukaistettu standardi täyttäisi direktiivissä vahvistettuja olennaisia vaatimuksia. Tämän vuoksi viittaus yhdenmukaistettuun standardiin on jätetty *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistuu standardiluetteloon¹⁰.

Köysiratalaitteistoista vastaava CEN:n tekninen komitea aloitti hiljattain voimassa olevien yhdenmukaistettujen standardien ensimmäisen uudelleentarkastelun osana komissiolta saamaansa toimeksiantoa. Tarkoituksena on tehdä mahdollisesti tarvittavat muutokset ja päivitykset.

4.3. Turvallisuusanalyysi ja turvallisuusselvitys (4 artikla ja liite III)

Direktiivin mukaan jokaiselle suunnitellulle laitteistolle on suoritettava turvallisuusanalyysi, jossa otetaan huomioon kaikki järjestelmään ja sen ympäristöön liittyvät suunnittelua, rakentamista ja käyttöönottoa koskevat turvallisuusnäkökohdat ja jonka avulla on mahdollista ennakoita mahdolliset käytön aikana ilmenevät vaaratilanteet.

Turvallisuusanalyysin perusteella laaditaan turvallisuusselvitys, jossa on esitettävä mahdollisten vaaratilanteiden varalta suunnitellut toimenpiteet ja johon on sisällyttävä luettelo turvakomponenteista ja osajärjestelmistä.

Turvallisuusanalyysi on direktiivissä käyttöön otettu uusi käsite, joka on osoittautunut keskeiseksi tekijäksi sen täytäntöönpanossa. On kuitenkin huomattava, että direktiivissä säädetään ainoastaan, että analyysi tehdään rakennuttajan tai sen valtuuttaman edustajan toimeksiannosta. Siinä ei siis määritellä, kuka analyysin tekee, vaan ainoastaan, kenen lukuun

⁵ Euroopan standardointikomitea.

⁶ Euroopan sähkötekniikan standardointikomitea.

⁷ Köysiratalaitteistoja koskevien yhdenmukaistettujen standardien viitetiedot on julkaistu viimeksi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* C 51, 4.3.2009, s. 9.

⁸ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/standardization/cableways/index_en.htm.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/34/EY, annettu 22 päivänä kesäkuuta 1998, teknisiä standardeja ja määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisesta noudatettavasta menettelystä (EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37). Direktiiviä on muutettu direktiivillä 98/48/EY (EYVL L 217, 5.8.1998, s. 18).

¹⁰ Komission päätös, tehty 26 päivänä marraskuuta 2008, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/9/EY mukaisten standardin EN 12929-2:2004 ”Henkilökuljetukseen tarkoitetut köysiradat. Turvallisuusvaatimukset. Yleiset ohjeet. Osa 2: Lisävaatimukset pendeli-köysiradoille, joissa ei ole kannatusköysijarrua” viitetietojen säilyttämisestä Euroopan unionin virallisessa lehdessä (K(2008) 7289 lopullinen).

se tehdään. Samoin direktiivissä todetaan, että turvallisuusanalyysi on suoritettava hyväksytyyn tai vakiintuneen menetelmän mukaisesti ja siinä voidaan ottaa huomioon kyseistä laitteistoa koskeva tekninen käytäntö, laitteiston monimutkaisuus sekä suunnitellut käyttötavat. Muotoilu on siis varsin yleisluonteinen, mikä on aiheuttanut tulkintaongelmia direktiiviä sovellettaessa.

4.4. Turvakomponentit, osajärjestelmät ja laitteistot (1 artikla ja liite I)

Kuten jo aiemmin mainittiin, direktiivi perustuu turvakomponenttien, osajärjestelmien ja laitteistojen erottamiseen.

Turvakomponenteilla tarkoitetaan direktiivissä laitteistoon kuuluvaa peruskomponenttia, komponenttiryhmää, osayksikköä tai kokonaista yksikköä ja kaikkia laitteita, jotka turvallisuuden takaamiseksi on sisällytetty laitteistoon ja jotka on yksilöity turvallisuusanalyysissä.

Laitteistot ovat paikalleen asennettuja infrastruktuurista ja osajärjestelmistä koostuvia täydellisiä järjestelmiä. Kutakin laitteistoa varten erityisesti suunniteltavaan infrastruktuuriin sisältyy mm. linjan sijoitus, järjestelmätiedot, linja- ja asemarakenteet ja perustukset. Osajärjestelmistä direktiivissä ei anneta varsinaista määritelmää, vaan luettelo, johon kuuluvat mm. köydet ja niiden kiinnikkeet, käyttölaitteistot ja jarrut, kuljetuslaitteet, mekaaniset ja sähkötekniset laitteet ja pelastuslaitteet.

Direktiivissä säädetään, että turvakomponentteihin ja osajärjestelmiin sovelletaan sisämarkkinoilla vapaata liikkuvuutta, minkä vuoksi niille tehdään vaatimustenmukaisuusarviointi ja niistä annetaan vaatimustenmukaisuusvakuutus. Sen sijaan laitteistot kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan, ja kunkin jäsenvaltion on vahvistettava menettelyt, joiden perusteella sen alueella sijaitsevien laitteistojen rakentamiseen ja käyttöönottoon annetaan lupa.

Direktiivin oikean täytäntöönpanon kannalta on siis keskeisen tärkeää tunnistaa selvästi ja johdonmukaisesti turvakomponentit, osajärjestelmät ja laitteistot. Direktiiviä sovellettaessa on kuitenkin havaittu, ettei rajan vetäminen erityisesti turvakomponenttien ja osajärjestelmien välille tai osajärjestelmien ja infrastruktuurien välille ole aina itsestään selvää.

4.5. Turvakomponenttien vaatimustenmukaisuusarviointi ja -vakuutus (7 artikla ja liitteet IV ja V)

Ennen turvakomponentin markkinoille saattamista valmistajan tai sen Euroopan unioniin sijoittautuneen edustajan on suoritettava sille vaatimustenmukaisuusarviointi.

Direktiivissä tarkoitettulla turvakomponenttien vaatimustenmukaisuusarvioinnilla viitataan moduuleihin, joista on tehty päätös 93/465/ETY¹¹. Kyseessä ovat B moduuli (EY-

¹¹ Teknistä yhdenmukaistamista koskevien direktiivien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen eri vaiheissa käytettäviksi tarkoitetuista moduuleista ja CE-merkinnän kiinnittämistä koskevista säännöistä ja käytöstä 22. heinäkuuta 1993 tehty neuvoston päätös 93/465/ETY (EYVL L 220, 30.8.1993, s. 23). Päätös 93/465/ETY on kumottu 9. heinäkuuta 2008 tehdyllä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä 768/2008/EY (ks. alaviite 17).

tyyppitarkastus) yhdessä D moduulin (*tuotannon laadunvarmistus*) tai F moduulin (*tuotekohtainen tarkastus*) kanssa, H moduuli (*täydellinen laadunvarmistus*) ja G moduuli (*yksikkökohtainen tarkastus*). Valmistaja tai sen edustaja voi valita eri moduulit, ja niiden on aina käytettävä ilmoitettuja laitoksia. Kun vaatimustenmukaisuusarviointi on tehty, valmistaja tai sen edustaja kiinnittää EY-vaatimustenmukaisuusmerkinnän ja laatii EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen.

Direktiivin täytäntöönpano on osoittanut, että moduulien valinnalla on paljon merkitystä turvakomponenttien vaatimustenmukaisuusarvioinnissa. On siis asianmukaista, että direktiivin mukaan ilmoitettu laitos hoitaa vaatimustenmukaisuusarvioinnin. Eri moduulien käyttöön ei ole liittynyt erityisiä ongelmia.

4.6. Osajärjestelmien vaatimustenmukaisuusarviointi ja -vakuutus (10 artikla ja liitteet VI ja VII)

Myös ennen osajärjestelmän markkinoille saattamista valmistajan tai sen Euroopan unioniin sijoittautuneen edustajan on suoritettava sille vaatimustenmukaisuusarviointi.

Direktiivin mukaan osajärjestelmän vaatimustenmukaisuusarvioinnissa ei kuitenkaan käytetä erityisiä moduuleja, toisin kuin turvakomponenttien kohdalla.

Direktiivissä säädetään, että valmistajan tai sen edustajan tätä tarkoitusta varten valitsema ilmoitettu laitos tekee tämän pyynnöstä osajärjestelmille EY-tyyppitarkastuksen. Kun menettely on suoritettu, valmistaja tai sen edustaja laatii EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen. EY-vaatimustenmukaisuusmerkintää ei tarvitse kiinnittää.

Se, ettei osajärjestelmien vaatimustenmukaisuusarvioinnissa käytetä moduuleja, on johtanut toisinaan tulkintaeroihin ja eriäviin käytänteisiin.

4.7. Turvallisuustoimenpiteet (14 ja 15 artikla)

Direktiivissä vahvistetaan turvallisuusmenettely, jota noudatetaan, jos jäsenvaltio toteaa turvakomponentin, osajärjestelmän tai jopa laitteistojen saattavan vaarantaa ihmisten terveyden ja turvallisuuden ja mahdollisesti omaisuuden turvallisuuden. Tätä menettelyä, jonka hyödyllisyyttä ei aseteta kyseenalaiseksi, ei ole sovellettu kertaakaan direktiivin ensimmäisten täytäntöönpanovuosien aikana.

4.8. Ilmoitetut laitokset (16 artikla ja liite VIII)

Useat jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet komissiolle ja muille jäsenvaltioille laitokset, joiden tehtävänä on suorittaa direktiivissä tarkoitetut turvakomponenttien ja osajärjestelmien vaatimustenmukaisuusarvioinnit.¹²

¹² Päivitetty luettelo ilmoitetuista laitoksista on yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston verkkosivuilla: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm.

On luonnollisesti keskeisen tärkeää, että kansalliset viranomaiset soveltavat direktiivissä vahvistettuja ilmoitettujen laitosten arviointia koskevia kriteerejä huolellisesti ja johdonmukaisesti.

Direktiivissä tarkoitettujen ilmoitettujen laitosten koordinoitua varten on perustettu köysiratalaitteistoja käsittelevä ilmoitettujen laitosten alakohtainen ryhmä, joka aloitti toimintansa vuonna 2004. Ryhmän perustamisella on ollut kaksi tavoitetta: saada aikaan yhteistyötä alan ilmoitettujen laitosten välille ja edistää direktiivissä tarkoitettulla tavalla suoritettujen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen yhdenmukaistamista.

Köysiratalaitteistoja käsittelevä ilmoitettujen laitosten alakohtainen ryhmä on tähän mennessä antanut viisi suositusta (*recommendations for use*¹³).

Alan ilmoitettujen laitosten välille vuodesta 2004 aikaan saatu yhteistyö on ollut myönteistä. Se voisi kuitenkin olla vielä tehokkaampaa. Vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjä ei ole vielä saatu yhdenmukaistettua, eikä alakohtaisen ryhmän suosituksia ole kovin monta. Nekin koskevat pääasiassa muoto- ja hallintoseikkoja, eivät niinkään teknisiä kysymyksiä.

4.9. Komitea (17 artikla)

Direktiivin mukaan komissiota avustaa pysyvä neuvoa-antava komitea, jonka muodostavat jäsenvaltioiden nimeämät edustajat ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

Komitea kokoontui direktiivin ensimmäisinä täytäntöönpanovuosina periaatteessa kerran vuodessa. Sitä ei ole pyydetty hyväksymään tosiasiallisia direktiivin täytäntöönpanotoimenpiteitä muodollisesti äänestämällä. Sen sijaan komitea on käsitellyt tulkintakysymyksiä, jotka liittyvät direktiivin soveltamiseen ja saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä. Näin se on edistänyt toimivaltaisten kansallisten viranomaisten välistä yhteistyötä ja vuoropuhelua.

Kokouksissa on ollut tarkkailijoina alan sidosryhmiä (OITAF¹⁴, IARM¹⁵ ja FIANET¹⁶) ja muita direktiivin soveltamisessa mukana olevia tahoja (köysiratalaitteistoista vastaava CEN:n tekninen komitea ja köysiratalaitteistoja käsittelevä ilmoitettujen laitosten alakohtainen ryhmä), mikä on osoittautunut erittäin hyödylliseksi.

¹³ Suositukset on julkaistu yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston verkkosivuilla: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm.

¹⁴ *Organizzazione Internazionale Trasporti a Fune* (köysirataliikennealan kansainvälinen järjestö), johon kuuluvat kaikki köysiratalaitteistojen alan sidosryhmät (valmistajat, toiminnanharjoittajat ja kansalliset viranomaiset).

¹⁵ *International Association of Ropeway Manufacturers* (köysiratalaitteistojen valmistajien kansainvälinen yhdistys).

¹⁶ *Fédération Internationale des Associations Nationales d'Exploitants de Téléphériques* (köysiriippuratojen, köysiratojen ja muiden matkustajien kuljettamiseen tarkoitettujen köysiratalaitteistojen toiminnanharjoittajien kansainvälinen yhdistys).

4.10. Markkinoiden valvonta ja ADCO-ryhmä

Markkinoiden valvonta on yksi uuden lähestymistavan pääperiaatteista ja kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan. Direktiivin myötä kansallisten viranomaisten on valvottava köysiratalaitteistojen markkinoita varmistaakseen, että markkinoille tuodut tuotteet vastaavat direktiivissä vahvistettuja olennaisia vaatimuksia.

Jotta markkinoiden valvontaa voitaisiin vahvistaa, on tarpeen saada aikaan myös hallinnollista yhteistyötä valvonnasta vastaavien kansallisten viranomaisten välille. Tämän vuoksi direktiiviä varten perustettiin vuonna 2008 hallinnollisen yhteistyön ryhmä (ADCO-ryhmä).

ADCO-ryhmä on kokoontunut perustamisensa jälkeen komitean kokousten yhteydessä. Se on keskustelufoorumi, jolla köysiratalaitteistojen markkinoiden valvonnasta vastaavat jäsenvaltioiden viranomaiset voivat vaihtaa tietoja ja jakaa parhaita käytänteitä. Ryhmä vaikuttaa tällä hetkellä lupaavan aktiiviselta, jotta kyseisten viranomaisten välille saataisiin tehokas ja avoin yhteistyö.

4.11. Innovointi

Direktiivin 11 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jos laitteiston turvakomponenttiin tai osajärjestelmään sisältyy innovaatioita, jäsenvaltio voi asettaa laitteiston rakentamiselle ja käyttönotolle erityisehtoja. Kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava tästä komissiolle, joka saattaa asian välittömästi komitean käsiteltäväksi.

Menettelyä ei ole sovellettu kertaakaan direktiivin ensimmäisten täytäntöönpanovuosien aikana. Tämän vuoksi on edelleen tarkistamatta, tuottaako tämä säännös lisäarvoa muihin direktiivissä säädettyihin arviointi- ja vakuutusmenettelyihin nähden.

5. PÄÄTELMÄT JA TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Direktiivin antamisen ja täytäntöönpanon tavoitteena on ollut saada aikaan sisämarkkinat köysiratalaitteistojen turvakomponenteille ja osajärjestelmille siten, että samalla varmistetaan yhdenmukainen ja korkea turvallisuustaso kaikissa jäsenvaltioissa. Tämä tavoite on saavutettu.

Samalla direktiivin soveltamisessa on tullut esille muutamia erityisongelmia. Komissio tarkastelee näitä seikkoja ja mahdollisia ratkaisukeinoja direktiivin tarkistamisen yhteydessä. Samalla direktiivi voidaan mukauttaa päätökseen 768/2008/EY¹⁷, joka hyväksyttiin uutta lähestymistapaa koskevan uuden lainsäädäntökehityksen osana.

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY, tehty 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 82).