

HU

HU

HU



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.3.16.
COM(2011) 123 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**ELSŐ JELENTÉS a személyszállító kötélvontatású vasutakról szóló 2000/9/EK európai
parlamenti és tanácsi irányelv végrehajtásáról**

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

ELSŐ JELENTÉS a személyszállító kötélvontatású vasutakról szóló 2000/9/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv végrehajtásáról

1. BEVEZETÉS

A személyszállító kötélvontatású vasutakról szóló, 2000. március 20-i 2000/9/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ (a továbbiakban : irányelv) célja az, hogy az egyforma és magas szintű biztonság szavatolásával egyidejűleg megteremtse a kötépálya-létesítmények biztonsági alkatrészeinek és részegységeinek a belső piacon történő szabad mozgását.

Az irányelv 2000. május 3-án lépett hatályba, és 2004. május 3 óta teljes mértékben alkalmazandó az Európai Gazdasági Térség (EGT) tagállamaiban, vagyis az Európai Unió valamennyi tagállamában, valamint Izlandon, Liechtensteinben és Norvégiában.

Ez a jelentés az irányelv végrehajtása során bekövetkezett jelentősebb eseményeket írja le. A jelentést a Bizottság az irányelv 21. cikkének értelmében nyújtja be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A jelentés figyelembe veszi a Bizottság szolgálatai által az illetékes nemzeti hatóságokkal, valamint az irányelv alkalmazásában részt vevő valamennyi szereplővel folytatott konzultáció eredményeit. A konzultációra 2010. folyamán került sor az irányelv különböző vetületeire vonatkozó kérdőív segítségével.

2. A 2000/9/EK IRÁNYELV: LÉNYEGES ELEMELK ÉS EGYEDI VETÜLETEK

Az irányelv az EKSz. 47., 55. és 95. (jelenleg az EUMSz. 53., 62. és 114.) cikkén alapul.

Az irányelv az új megközelítés alapelveire épül, melyek értelmében a harmonizációnak a személyek biztonságának, egészségének, a környezet védelmének és a fogyasztók védelmének alapvető követelményeire kell korlátozódnia. Forgalomba csak olyan termék hozható, mely megfelel az irányelv által előírt alapvető követelményeknek.

A harmonizált szabványok betartása, melyek hivatkozási számait az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétették, s melyek átültetésre kerültek a nemzeti szabványokba, az irányelv által előírt alapvető követelményeknek való megfelelés vélelmét keletkezteti. A harmonizált szabványok alkalmazása ugyanakkor nem kötelező, a gyártók más műszaki megoldásokat is választhatnak, feltéve, hogy az irányelv által előírt alapvető követelményeknek való megfelelés minden esetben teljesül.

¹ HL L 106., 2000.5.3., 21. o.

Miközben az irányelv ezen általános alapelvekre épül, a kötélpálya-létesítmények jellemzőivel összefüggő különleges vetületeket is tartalmaz. A kötélpálya-létesítmények ugyanis – a legkisebbek kivételével – a helyi viszonyokhoz alkalmazott egyedi termékek, és két, egymástól elválaszthatatlan jellemzővel bírnak: egyszerre rögzített felépítmények és mozgó gépezetek.

Az irányelv ezért a biztonsági alkatrészek és a részegységek, valamint a létesítmények közötti különbségtételre épül, és egyrészt a biztonsági alkatrészekre és a részegységekre, másrészt a létesítményekre eltérő szabályozást ír elő. A biztonsági alkatrészekre és a részegységekre az áruk szabad mozgásának szabályai vonatkoznak, valamint megfelelőségértékelési és megfelelőségi nyilatkozattételi kötelezettség hatálya alá esnek, a rögzített létesítmények viszont továbbra is tagállami hatáskörben maradnak: ezekre az építési engedélyeket, majd az üzembe helyezési engedélyeket az illetékes állami hatóságok adják ki.

A biztonsági alkatrészek és a részegységek, valamint a létesítmények közötti fenti különbségtétel tehát tükrözi a kötélpálya-létesítményeknek más gépipari termékekhez viszonyított sajátosságát. Ez a különbségtétel indokolja a jogalkotónak azon döntését is, hogy a kötélpálya-létesítményekre külön az ezen ágazatra kialakított, és a gépipari termékek európai harmonizációja vívmányaitól – különösen pedig a gépekről szóló, 2006/42/EK irányelvtől – eltérő jogalkotási aktust fogad el².

3. A KÖTÉLPÁLYA-LÉTESÍTMÉNYEK PIACA

A kötélpálya-létesítmények általában közösségi közlekedési eszközök, biztonságosságuk ezért mind a szállított személyek, mind a létesítmények üzembe helyezésében és karbantartásában részt vevő alkalmazottak szempontjából kiemelkedő fontosságú.

Az is kiemelendő, hogy főként a hegyvidéki régiókban a kötélpálya-létesítményeket rendszeren turisztikai célokra használják, üzemeltetésük ezért elsőrendű gazdasági kihívást is jelent.

A kötélpálya-létesítmények piacát ezen iparág nagyfokú szakosodása jellemzi. A piacon hivatásos vásárlók tevékenykednek, akik egy felvonó gyártóját magántendereken vagy közbeszerzési eljárásokon keresztül történő versenyeztetés eredményeképpen választják ki.

Az európai ipar hagyományosan kiemelkedő helyet foglal el a kötélpálya-létesítmények piacán nemcsak az Európai Unión belül, hanem ezen kívül is. Az elmúlt évek vállalat-összevonásai következtében különösen két nagy európai ipari csoport tört előre, melyek igen számottevő jelenléttel bírnak az európai piacon és a világpiacon is. Az ágazatban tevékenykedő kis- és középvállalkozások száma viszont nem jelentős.

Az irányelv a biztonsági alkatrészek és a részegységek megfelelőségértékelési eljárásainak egységesítésével, valamint az európai szinten harmonizált szabványok előmozdításával a

² Az Európai Parlament és a Tanács 2006. május 17-i 2006/42/EK irányelve a gépekről és a 95/16/EK irányelv módosításáról (átdolgozás) (HL L 157., 2006.6.9., 24. o.) – A 2006/42/EK irányelv hatályon kívül helyezte az előző, a tagállamok gépekre vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1998. június 22-i 98/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 207., 1998.7.23., 1. o.).

termékek szabványosításán keresztül lehetővé tette a méretgazdaságosság előnyeinek kihasználását.

Az irányelv elfogadásával azonban főként az érintett ipari ágazat piaci helyzete és láthatósága javult, és az irányelv még az Európai Unión kívül is kedvező eszköznek bizonyult.

4. A 2000/9/EK IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSA

Általánosságban megállapítható, hogy az irányelvnek a nemzeti jogba való átültetése során különleges probléma nem merült fel, és a tagállamokkal szemben egyetlen jogsértési eljárást sem kellett indítani.

A Bizottság egy szakértő segítségével és az ágazatban érdekeltek bevonásával alkalmazási útmutatót készített az irányelvhez. A 2006-ban kiadott útmutató összeállítása azzal a céllal történt, hogy értelmezési segítséget nyújtson az irányelv alkalmazásában részt vevő valamennyi szereplő számára.³

4.1. Fogalommeghatározások és az irányelv hatálya (1. cikk)

Az irányelv a siklókra, függővasutakra, kiskabinos és függőszékes kötélpályákra, valamint a sí- és szánfelvonókra terjed ki. Az irányelv a 2004. május 3 után épített és üzembe helyezett létesítményekre, valamint az ezen időponttól kezdődően forgalomba hozott részegységekre és biztonsági alkatrészekre alkalmazandó.

Ami a már meglévő, azaz a 2004. május 3. előtt épített és üzembe helyezett létesítmények módosításait illeti, az irányelv akként rendelkezik, hogy csak azon módosításoknak kell megfelelniük az alapvető előírásoknak, melyekhez új üzembe helyezési engedélyre van szükség, míg az egyéb módosításokra az irányelv hatálya nem terjed ki. Ebben a tekintetben megjegyzendő, hogy az irányelvnek a már meglévő létesítmények módosításaira történő alkalmazása nem mindig volt könnyű, ugyanis a tagállamok eltérő szabályozásai alapján néha nehéz meghatározni az új üzembe helyezési engedélyhez kötött módosításokat.

Az 1. cikk (6) bekezdése az irányelv hatálya alól kizárja többek között a 95/16/EK⁴ irányelvben meghatározott felvonókat, a hagyományos építésű villamosokat, a fogaskerekű vasutakat és a vidámparki létesítményeket. Az irányelv végrehajtásának első évei azt mutatták, hogy jobban meg kellene határozni az irányelv hatályát a felvonókról szóló 95/16/EK irányelvhez képest, különösen a ferde liftek vonatkozásában. Ugyanakkor a szabadidős tevékenységekre használt vidámparki létesítmények, valamint a személyszállításra szolgáló – s ezáltal az irányelv hatálya alá eső – kötélvontatású létesítmények közötti választóvonal sem mindig egyértelmű.

³ Az Útmutató angol, francia és német nyelven jelent meg, és elektronikus változatban is rendelkezésre áll angol, francia, német és olasz nyelven a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság webhelyén, a http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/cableways/index_en.htm címen.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1995. június 29-i 95/16/EK irányelve a felvonókra vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 213., 1995.9.7., 1. o.)

4.2. Alapvető előírások és harmonizált szabványok (2-3. cikk és II. Melléklet)

Az irányelvben előírt alapvető követelmények alkalmazása és betartása valamennyi tagállamban lehetővé tette a kötélpálya-létesítmények igen magas biztonsági szintjének szavatolását. Ebben a vonatkozásban megállapítható, hogy az irányelv elfogadása mindenekelőtt azon tagállamokban járult hozzá a kötélpálya-létesítmények biztonsági szintjének emeléséhez, amelyek ezen a téren nem rendelkeztek történelmi hagyományokkal.

Az irányelv elfogadása ezen felül európai szinten lendületet adott a szabványosítási folyamat kiteljesedésének. A Bizottság ugyanis 2000-ben a CEN⁵-t és a CENELEC⁶-et megbízta a személyszállításra szolgáló kötélpálya-létesítmények területére vonatkozó M300 szabványosítással. A szabványosítási programot a CEN-nek a kötélpálya-létesítmények ügyében illetékes műszaki bizottsága a 2000 és 2005 közötti időszakban végezte el. A kötélpálya-létesítmények területén jelenleg huszonhárom harmonizált szabvány létezik. A szabványok hivatkozási számát az Európai Unió Hivatalos Lapja⁷ rendszeresen közzéteszi, a szabványok jegyzéke pedig hozzáférhető a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság webhelyén⁸.

Az irányelv alkalmazásának ezen első éveiben harmonizált normával szemben az irányelv 2. cikkének (7) bekezdése alapján csak egy tagállam emelt hivatalos kifogást. Az irányelv állandó tanácsadó bizottságának és a 98/34/EK irányelv⁹ állandó bizottságának véleményére tekintettel a hivatalos kifogásnak nem adtak helyt, mivel semmivel nem volt bizonyítható, hogy a kérdéses harmonizált szabvány nem felel meg az irányelvben előírt alapvető követelményeknek, következésképpen a harmonizált szabvány hivatkozási száma megmaradt az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett szabványok jegyzékében¹⁰.

A Bizottság által megadott szabványosítási megbízatás keretében a CEN-nek a kötélpálya-létesítmények ügyében illetékes műszaki bizottsága az esetlegesen szükséges módosítások és frissítések érdekében a közelmúltban elindította a meglévő harmonizált szabványok első felülvizsgálati folyamatát.

4.3. Biztonsági elemzés és biztonsági jelentés (4. cikk és III. Melléklet)

Az irányelv előírja, hogy minden tervezett létesítményt biztonsági elemzésnek kell alávetni, amely kiterjed a rendszer és környezete minden tervezéssel, kivitelezéssel és üzembe helyezéssel kapcsolatos biztonsági vonatkozására, és lehetővé teszi az üzemeltetés során esetlegesen fellépő veszélyek felmérését.

⁵ Európai Szabványügyi Bizottság

⁶ Európai Elektrotechnikai Szabványügyi Bizottság

⁷ A kötélpálya-létesítmények területén meglévő harmonizált szabványok hivatkozási számainak legutóbbi jegyzékét lásd: HL C 51., 2009.3.4., 9. o.

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

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. június 22-i 98/34/EK irányelve a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról (HL L 204., 1998.7.21., 37. o.). Ezt az irányelvet a 98/48/EK irányelv (HL L 217., 1998.8.5., 18. o.) módosította.

¹⁰ A Bizottság 2008. november 26-i határozata az EN 12929-2:2004 szabvány hivatkozási száma visszavonásának megtagadásáról: „Személyszállításra tervezett kötélpálya-berendezések biztonsági követelményei – Általános követelmények – 2. rész: Tartókötélfék nélküli kétköteles függőpályák biztonsági követelményei”, megjelent az Európai Unió Hivatalos Lapjában az Európai Parlament és a Tanács 2000/9/EK irányelvével összhangban - (C(2008)7289 végleges).

A biztonsági elemzés biztonsági jelentés összeállításával zárul, mely megjelöli a veszélyek feloldását célzó intézkedéseket, valamint tartalmazza a biztonsági alkatrészek és a részegységek jegyzékét.

A biztonsági elemzés az irányelv úttörő kezdeményezése, mely az irányelv végrehajtásában alapvető tényezőnek bizonyult. Ugyanakkor hangsúlyozni kell: az irányelv akként rendelkezik, hogy a biztonsági elemzést az építető vagy meghatalmazott képviselője kérésére kell elvégezni. Vagyis az irányelv nem pontosítja azt, hogy kinek kell elvégeznie a biztonsági elemzést, csak azt, hogy kinek a számára. Ami pedig a biztonsági elemzés előkészítésének módszerét illeti, az irányelv erről is csak annyit mond, hogy ennek elismert módszernek kell lennie, mely képes figyelembe venni a technika állását, a szóban forgó létesítmény összetettségét és a tervezett üzemeltetési módokat. Ebben a vonatkozásban megjegyzendő, hogy ez a meglehetősen általános megfogalmazás néha értelmezési nehézségekhez vezetett az irányelv alkalmazása során.

4.4. Biztonsági alkatrészek, részegységek és létesítmények (1. cikk és I. Melléklet)

Miként korábban már leszögeztük, az irányelv a biztonsági alkatrészek és a részegységek, valamint a létesítmények közötti különbségtételen alapul.

Ami a biztonsági alkatrészeket illeti, ezeket az irányelv a létesítménybe biztonsági funkcióval beépített és a biztonsági elemzés által azonosított berendezés és készülék alapvető alkatrészeként, alkatrészcsoporthaként, szerelvényeként és teljes részegységeként határozza meg.

A létesítmények a helyszínen beépített teljes rendszert jelentik, ideértve az infrastruktúrát és a részegységeket is. Az infrastruktúrát minden egyes létesítményhez külön tervezik, és többek között a nyomvonalat, a pálya menti műtárgyakat, az állomásokat és az alapozásokat foglalják magukban. A részegységeket illetően az irányelv valódi fogalommeghatározás helyett csak felsorolást tartalmaz: a felsorolt elemek közül többek között megemlíthetők a kötelek és kötélkapcsolások, a hajtások és fékek, a járművek, a gépészeti, elektrotechnikai és mentőberendezések.

Az irányelv úgy rendelkezik, hogy a biztonsági alkatrészek és a részegységek a belső piacon szabadon mozoghatnak, és ebből a célból megfelelőségértékelési, valamint megfelelőségi nyilatkozattételi eljárás alá tartoznak, míg a létesítmények továbbra is a tagállamok hatáskörében maradnak; ebből a célból minden egyes tagállam megállapítja a saját területén létesített létesítmények építéséhez és üzembe helyezéséhez szükséges engedélyezési eljárásokat.

Az irányelv megfelelő végrehajtásához tehát döntő jelentőségű, hogy a biztonsági alkatrészek, a részegységek és a létesítmények egyértelműen és következetesen legyenek meghatározva. Az irányelv alkalmazása során azonban különösen a biztonsági alkatrészek és a részegységek, valamint a részegységek és az infrastruktúra közötti választóvonal nem mindig bizonyult egyértelműnek.

4.5. A biztonsági alkatrészekre vonatkozó megfelelés megállapítása és megfelelési nyilatkozat (7. cikk és IV-V. Melléklet)

A biztonsági alkatrészek forgalomba hozatala előtt a gyártónak vagy az Európai Unióban letelepedett meghatalmazott képviselőjének ezeket a megfelelés megállapítására szolgáló eljárásnak kell alávetnie.

A biztonsági alkatrészek megfelelésének megállapítására irányuló, az irányelv által előírt eljárás a 93/465/EGK határozat¹¹ tárgyát képező különböző modulokra hivatkozik. A D modullal (*Gyártási minőségbiztosítás*) vagy az F modullal (*Termékigazolás*) kombinált B modulról (*EK típusvizsgálat*) van szó, a H modulról (*Teljes minőségbiztosítás*), valamint a G modulról (*Egységigazolás*). Az egyes modulokat választhatja a gyártó vagy meghatalmazott képviselője, akinek mindig harmadik szervhez, a bejelentett szervhez kell folyamodnia. A megfelelés megállapítására szolgáló eljárás lezárultát követően a gyártó vagy meghatalmazott képviselője feltünteti a megfelelést igazoló CE-jelet, és megfelelési nyilatkozatot állít ki.

Az irányelv végrehajtása azt mutatta, hogy a biztonsági alkatrészek megfelelésének megállapítására alkalmazott modulok kiválasztása teljes mértékben releváns. Helyénvalónak bizonyult az irányelv azon rendelkezése, melynek értelmében a megfelelés megállapítását kötelezően egy bejelentett szervnek kell elvégeznie, és a különböző modulok alkalmazásával összefüggésben sem merült fel semmilyen különleges probléma.

4.6. A részegységekre vonatkozó megfelelés megállapítása és megfelelési nyilatkozat (10. cikk és VI-VII. Melléklet)

A részegységek forgalomba hozatala előtt a gyártónak vagy az Európai Unióban letelepedett meghatalmazott képviselőjének ezeket is a megfelelés megállapítására szolgáló eljárásnak kell alávetnie.

Az irányelvben a részegységek megfelelésének megállapítására előírt eljárás azonban a biztonsági alkatrészekre vonatkozó eljárással szemben nem hivatkozik konkrét modulokra.

Az irányelv a részegységekre egy úgynevezett EK-vizsgálati eljárást ír elő, melyet a gyártó vagy meghatalmazott képviselőjének kérésére a gyártó vagy meghatalmazott képviselője által e célból bejelentett szerv végez. Ezen eljárás végeztével a gyártó vagy meghatalmazott képviselője megfelelési nyilatkozatot állít ki, de a megfelelést igazoló CE-jelet nem kötelező feltüntetnie.

Ebben a vonatkozásban hangsúlyozni kell, hogy a részegységek EK-vizsgálati eljárásában a modulok hiánya időnként vegyes értelmezésekhez és gyakorlatokhoz vezetett.

¹¹ A Tanács 1993. július 22-i 93/465/EGK határozata a megfeleléstértékelési eljárások különböző szakaszainak moduljairól és a CE megfelelési jelölés feltüntetését és használatát rögzítő, a műszaki harmonizációs irányelvekben használni kívánt szabályokról (HL L 220., 1993.8.30., 23. o.) – A 93/465/EGK határozatot az Európai Parlament és a Tanács 2008. július 9-i 768/2008/EK határozata hatályon kívül helyezte (lásd a 17. lábjegyzetet).

4.7. Védintézkedések (14-15. cikk)

Az irányelv előírja, hogy milyen védintézkedési eljárást kell követni abban az esetben, ha valamely tagállam megállapítja, hogy egy biztonsági alkatrész, részegység, sőt létesítmény veszélyeztetheti az emberi egészséget és biztonságot, és adott esetben a vagyonbiztonságot. Ezen – kétségtelenül célravezető – eljárás alkalmazására az irányelv végrehajtásának első éveiben nem került sor.

4.8. Bejelentett szervek (16. cikk és VIII. Melléklet)

Több tagállam bejelentette a Bizottságnak és a többi tagállamnak azokat a szerveket, melyek az irányelv értelmében felelősek a biztonsági alkatrészek és részegységek megfelelőségének megállapítására szolgáló eljárások lefolytatásáért¹².

Nyilvánvalóan döntő fontosságú, hogy a bejelentendő szervek értékelésére az irányelv által előírt ismérveket az egyes tagállamok nemzeti hatóságai szigorúan és következetesen alkalmazzák.

Az irányelvben meghatározott bejelentett szervek összehangolását illetően: létrejött és 2004-ben megkezdte tevékenységét a kötélpálya-létesítmények bejelentett szerveinek ágazati csoportja. A csoport kettős céllal alakult meg: egyrészt az ágazat bejelentett szervei közötti együttműködés kialakítását célozta, másik rendeltetése pedig ezen együttműködés révén az irányelv szerinti megfelelőségértékelési eljárások harmonizációjának elősegítése.

A kötélpálya-létesítmények bejelentett szerveinek ágazati csoportja a mai napig öt ajánlást fogadott el (*Felhasználási ajánlások* – RfU-k)¹³.

Az ágazat bejelentett szervei közötti 2004 óta kialakított együttműködés kedvezőnek bizonyult, de még hatékonyabb is lehetne. A megfelelőségértékelési eljárások harmonizációja ugyanis még nem fejeződött be, és ami az elfogadott RfU-kat illeti, ezek száma csekély, s elsősorban formai és igazgatási kérdéseket, de nem feltétlenül szakmai kérdéseket érintenek.

4.9. A bizottság (17. cikk)

Az irányelv akként rendelkezik, hogy a Bizottság munkáját egy, a tagállamok hatóságainak képviselőiből álló és a Bizottság képviselője által elnökölt állandó tanácsadó bizottság segíti.

Az irányelv végrehajtásának ezen első éveiben a tanácsadó bizottság elvileg évente egyszer ülésezett, és nem kényszerült az irányelv végrehajtására irányuló tényleges intézkedéseknek formális szavazással történő elfogadására. A bizottság az irányelv alkalmazásával és nemzeti

¹² A bejelentett szervek napra kész listája megtalálható a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság alábbi webhelyén :
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm

¹³ Az RfU-k szövege hozzáférhető a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság alábbi webhelyén :
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm

szintű átültetésével összefüggő értelmezési kérdésekkel foglalkozott, s ekkor előmozdította az illetékes nemzeti hatóságok közötti együttműködést és párbeszédet.

Ebben az összefüggésben igen hasznosnak bizonyult az ágazatban érdekelt feleknek (az OITAF-nak¹⁴, az IARM-nak¹⁵ és a FIANET-nek¹⁶), valamint az irányelv alkalmazásában részt vevő egyéb szereplőknek (a CEN kötélpálya-létesítmények ügyében illetékes műszaki bizottságának és a kötélpálya-létesítményekre bejelentett szervek ágazati csoportjának) az üléseken megfigyelőként való jelenléte.

4.10. Piacfelügyelet és ADCO-csoport

A piacfelügyelet az új megközelítés tagállami hatáskörbe tartozó alapelve. Az irányelv elfogadását követően ugyanis a nemzeti hatóságokra hárul a kötélpálya-létesítmények ágazatának piaci felügyelete, melynek feladata annak biztosítása, hogy a forgalomba hozott termékek megfeleljenek az irányelv által előírt alapvető követelményeknek.

A piacfelügyelet erősítése érdekében a piacfelügyelettel megbízott nemzeti hatóságok közötti igazgatási együttműködés kialakítása is szükségesnek bizonyult. Az irányelv végrehajtása céljából ezért 2008-ban egy, a piacfelügyelettel foglalkozó közigazgatási együttműködési csoport (ADCO-csoport) felállítására került sor.

Az ADCO-csoport megalakulása óta a bizottság üléseivel azonos időben ülésezett. Az ADCO-csoport *vitaforum*, ahol a kötélpálya-létesítmények ágazatának piaci felügyeletével megbízott nemzeti hatóságoknak módja nyílik az információk és a bevált gyakorlatok cseréjére. A csoport jelenlegi tevékenysége felettébb ígéretesnek tűnik az érintett nemzeti hatóságok közötti hatékony és átlátható együttműködés kialakítása tekintetében.

4.11. Innováció

Az irányelv 11. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy újszerű biztonsági alkatrészek vagy részegységek felhasználása esetén a tagállamok egyedi feltételeket támaszthatnak az adott létesítmény megépítésével és üzembe helyezésével kapcsolatosan; a szóban forgó tagállam erről tájékoztatja a Bizottságot, amely haladéktalanul a tanácsadó bizottsághoz fordul.

Az irányelv végrehajtásának első éveiben ezen eljárás alkalmazására nem került sor. Ezért meg kell vizsgálni, hogy ez a rendelkezés az irányelv által egyébként előírt, a megfelelőség megállapítására és az igazolásra szolgáló eljárásokhoz viszonyítva hozhat-e tényleges hozzáadott értéket.

¹⁴ Organizzazione Internazionale Trasporti a Fune (Kötélpályás Szállítók Nemzetközi Szervezete), mely a kötélpálya-létesítmények ágazatában érdekelt valamennyi szereplőt (gyártókat, üzemeltetőket és nemzeti hatóságokat) tömörít.

¹⁵ International Association of Ropeway Manufacturers (Kötélpálya-létesítmény-gyártók Nemzetközi Szervezete)

¹⁶ Függőpályák, siklók, és egyéb személyszállító kötélpálya-létesítmények Üzemeltetői Országos Egyesületeinek Nemzetközi Szövetsége

5. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS KILÁTÁSOK

Az irányelv elfogadása és végrehajtása által teljesült azon cél, hogy a tagállamokban az egységes és magas szintű biztonság szavatolásával egyidejűleg létrejöjjön a kötélpálya-létesítmények biztonsági alkatrészeinek és részegységeinek belső piaca.

Az irányelv alkalmazása ugyanakkor felszínre hozott néhány egyedi problémát. A Bizottság meg fogja vizsgálni ezen vetületeket és az irányelv felülvizsgálata céljából a lehetséges megoldásokat, ami az irányelvnek az új megközelítés jogszabályainak elfogadására szolgáló *új jogi keret* keretében elfogadott 768/2008/EK¹⁷ határozat tartalmához történő kiigazítására is alkalmat nyújt majd.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. július 9-i 768/2008/EK határozata a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről, valamint a 93/465/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 82. o.)