

PL

PL

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.3.2011
KOM(2011) 123 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**PIERWSZE SPRAWOZDANIE DOTYCZĄCE WDROŻENIA DYREKTYWY
2000/9/WE odnoszącej się do urządzeń kolei linowych przeznaczonych do przewozu
osób**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

PIERWSZE SPRAWOZDANIE DOTYCZĄCE WDROŻENIA DYREKTYWY 2000/9/WE odnoszącej się do urządzeń kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób

1. WPROWADZENIE

Dyrektywa 2000/9/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 marca 2000 r. odnosząca się do urządzeń kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób¹ (zwana dalej „dyrektywą”) ma na celu zapewnienie swobodnego przepływu na rynku wewnętrznym elementów systemu bezpieczeństwa i podzespołów urządzeń kolei linowych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu jednolitego i odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Dyrektywa weszła w życie dnia 3 maja 2000 r. i jest w pełni stosowana od dnia 3 maja 2004 r. w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), tj. we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz w Islandii, Liechtensteinie i Norwegii.

W niniejszym sprawozdaniu opisano znaczące etapy wdrażania dyrektywy. Jest ono przedkładane przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na podstawie art. 21 dyrektywy.

W sprawozdaniu ujęto wyniki konsultacji przeprowadzonej przez służby Komisji z właściwymi organami krajowymi i wszystkimi podmiotami stosującymi dyrektywę. Konsultacja, w postaci kwestionariusza dotyczącego różnych aspektów wdrażania dyrektywy, została przeprowadzona w 2010 r.

2. DYREKTYWA 2000/9/WE: GŁÓWNE ELEMENTY I SZCZEGÓŁOWE ASPEKTY

Dyrektywa opiera się na art. 47, 55 i 95 Traktatu WE (obecnie art. 53, 62 i 114 TFUE).

Dyrektywa została opracowana w oparciu o zasady „nowego podejścia”, które ograniczają harmonizację do podstawowych wymogów bezpieczeństwa, zdrowia osób, ochrony środowiska i konsumentów. Jedynie wyroby odpowiadające podstawowym wymogom określonym w dyrektywie mogą zostać wprowadzone do obrotu.

Zgodność z normami zharmonizowanymi, do których odniesienie zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i które zostały transponowane do norm krajowych wiąże się z domniemaniem zgodności z podstawowymi wymogami określonymi w dyrektywie. Stosowanie zharmonizowanych norm nie jest jednak obowiązkowe i producenci mogą wybrać również inne rozwiązania techniczne, pod warunkiem że zagwarantowana jest zgodność z podstawowymi wymogami określonymi w dyrektywie.

¹ Dz.U. L 106 z 3.5.2000, s. 21.

Dyrektywa opiera się na tych ogólnych zasadach, ale zawiera również specyficzne aspekty związane z cechami charakterystycznymi urządzeń kolei linowych. Urządzenia kolei linowych są, rzeczywiście, z wyjątkiem najmniejszych urządzeń, produktami niepowtarzalnymi, dostosowanymi do warunków lokalnych i składają się one, w sposób nierozzerwalny, z infrastruktury stałej i urządzeń mobilnych.

W związku z tym w dyrektywie obecne jest rozróżnienie między elementami systemu bezpieczeństwa, podzespołami i urządzeniami, przy czym elementy systemu bezpieczeństwa i podzespoły traktowane są inaczej niż urządzenia. Elementy systemu bezpieczeństwa i podzespoły podlegają przepisom swobodnego przepływu towarów i objęte są oceną i deklaracją zgodności, podczas gdy urządzenia, będące stałą infrastrukturą, objęte są kompetencją państw członkowskich i wymagają udzielania zezwolenia na budowę, a następnie zezwolenia na oddanie do eksploatacji, które są przyznawane przez właściwe organy władzy publicznej.

To rozróżnienie między elementami systemu bezpieczeństwa, podzespołami i urządzeniami odzwierciedla więc swoisty charakter urządzeń kolei linowych względem innych produktów przemysłu mechanicznego. Wpłynęło ono również na wybór prawodawcy, aby przyjąć dla urządzeń kolei linowych akt prawny specjalnie opracowany dla tego sektora, odrębny od dorobku prawnego europejskiej harmonizacji produktów przemysłu mechanicznego, w szczególności od dyrektywy 2006/42/WE w sprawie maszyn².

3. RYNEK URZĄDZEŃ KOLEI LINOWYCH

Urządzenia kolei linowych są zazwyczaj środkiem transportu publicznego, dlatego ich bezpieczeństwo ma podstawowe znaczenie, zarówno dla przewożonych osób jak i dla pracowników zatrudnionych przy ich eksploatacji i konserwacji.

Należy również podkreślić, że zwłaszcza w regionach górskich urządzenia kolei linowych są zazwyczaj używane w celach turystycznych i ich eksploatacja odgrywa również znaczącą rolę w gospodarce.

Rynek urządzeń kolei linowych charakteryzuje się dużą specjalizacją sektora przemysłowego. Opiera się on na profesjonalnych nabywcach, którzy wybierają konstruktora wyciągu mechanicznego po konkurencyjnym przetargu poprzez zaproszenia do składania ofert, publiczne lub prywatne.

Przemysł europejski utrzymuje tradycyjnie czołową pozycję na rynku urządzeń kolei linowych, nie tylko w Unii Europejskiej, ale i poza nią. Przeprowadzone w ostatnich latach koncentracje wyłoniły zwłaszcza dwie duże europejskie grupy przemysłowe, które zajmują silne miejsce na europejskim i światowym rynku. Małe i średnie przedsiębiorstwa działające w tym sektorze nie są zatem zbyt liczne.

² Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (wersja przekształcona) (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s.24) – Dyrektywa 2006/42/WE uchyliła poprzednią dyrektywę 98/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do maszyn (Dz.U. L 207 z 23.7.1998, s.1).

Ujednolicając procedury oceny zgodności elementów systemu bezpieczeństwa i podzespołów oraz propagując ustanowienie zharmonizowanych norm na poziomie europejskim, dyrektywa umożliwiła osiągnięcie korzyści skali poprzez normalizację produktów.

Przed wszystkim jednak przyjęcie dyrektywy umożliwiło poprawę pozycji i widoczności tego sektora przemysłu, a sama dyrektywa stała się pozytywnym narzędziem nawet poza granicami Unii Europejskiej.

4. WDROŻENIE DYREKTYWY 2000/9/WE

W sposób ogólny transpozycja dyrektywy do prawa krajowego nie napotkała szczególnych trudności i wobec żadnego państwa członkowskiego nie wszczęto postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Komisja, przy pomocy eksperta i po konsultacjach z zainteresowanymi stronami sektora, przygotowała wskazówki dotyczące stosowania dyrektywy. Wskazówki te, opublikowane w 2006 r., zostały opracowane, aby ułatwić interpretację wszystkim podmiotom stosującym dyrektywę³.

4.1. Definicje i zakres stosowania (art. 1)

Urządzenia objęte dyrektywą to kolejki linowe (funikulary), wózki linowe, kolejki gondolowe i krzeselkowe oraz wyciągi orczykowe. Dyrektywę stosuje się do urządzeń zbudowanych i oddanych do eksploatacji po dniu 3 maja 2004 r. oraz do podzespołów i elementów systemu bezpieczeństwa wprowadzonych do obrotu od tego dnia.

Odnosnie do modyfikacji istniejących urządzeń, tj. urządzeń zbudowanych i oddanych do eksploatacji przed dniem 3 maja 2004 r., w dyrektywie przewiduje się, że jedynie modyfikacje, dla których wymagane jest nowe zezwolenie, muszą spełniać podstawowe wymogi, podczas gdy pozostałe modyfikacje nie są objęte zakresem stosowania dyrektywy. W tym względzie należy zauważyć, że stosowanie dyrektywy w przypadku modyfikacji istniejących urządzeń nie zawsze jest łatwe, gdyż różnice w przepisach państw członkowskich nierzadko utrudniają określenie modyfikacji, dla których wymagane jest nowe zezwolenie na oddanie do eksploatacji.

W art. 1 ust. 6 wyklucza się z zakresu zastosowania dyrektywy, między innymi, urządzenia dźwigowe w rozumieniu dyrektywy 95/16/WE⁴, tradycyjne tramwaje o napędzie linowym, koleje zębate i urządzenia używane w parkach rozrywki. Pierwsze lata wdrażania dyrektywy wykazały, że należałoby lepiej określić zakres stosowania dyrektywy wobec dyrektywy 95/16/WE dotyczącej dźwigów, zwłaszcza jeśli chodzi o „windy pochyłe”. Jednocześnie nie zawsze oczywista jest różnica między urządzeniami w parkach rozrywki, przeznaczonymi do

³ Wskazówki zostały opublikowane po angielsku, francusku i niemiecku; w tych językach oraz po włosku, dostępna jest również ich wersja elektroniczna, na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/cableways/index_en.htm

⁴ Dyrektywa 95/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 1995 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących dźwigów (Dz.U. L 213 z 7.9.1995, s. 1).

celów rekreacyjnych a urządzeniami kolei liniowych, stosowanymi jako środek transportu osób i jako takie objętymi dyrektywą.

4.2. Podstawowe wymogi i zharmonizowane normy (art. 2-3 i załącznik II)

Stosowanie i poszanowanie podstawowych wymogów określonych w dyrektywie zapewniło bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa urządzeń kolei liniowych we wszystkich państwach członkowskich. Pod tym względem można stwierdzić, że przyjęcie dyrektywy przyczyniło się przede wszystkim do podniesienia poziomu bezpieczeństwa urządzeń kolei liniowych w państwach członkowskich, które nie miały tradycji w tym zakresie.

Przyjęcie dyrektywy nadało ponadto nowy impuls realizacji procesu normalizacji na poziomie europejskim. W 2000 r. Komisja przyznała CEN⁵ i CENELEC⁶ upoważnienie normalizacyjne M300 w zakresie urządzeń kolei liniowych przeznaczonych do przewozu osób. Program normalizacji został zrealizowany przez Komitet techniczny CEN właściwy dla urządzeń kolei liniowych w latach 2000-2005. Obecnie istnieją 23 zharmonizowane normy w dziedzinie instalacji kolei liniowych. Odniesienia do nich są regularnie publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁷, a wykaz dostępny jest na stronie internetowej DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu⁸.

W pierwszych latach stosowania dyrektywy tylko jedno państwo członkowskie wniosło formalny sprzeciw, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 2 ust. 7 dyrektywy, w odniesieniu do jednej zharmonizowanej normy. Zgodnie z opinią wyrażoną przez stały komitet doradczy ds. dyrektywy oraz stały komitet ustanowiony w dyrektywie 98/34/WE⁹ formalny sprzeciw nie został przyjęty, gdyż żaden element nie pozwolił na wykazanie, że dana zharmonizowana norma nie spełnia podstawowych wymogów określonych w dyrektywie i w związku z tym odniesienie do zharmonizowanej normy zostało utrzymane w wykazie norm opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej¹⁰.

W ramach upoważnienia normalizacyjnego przyznanego przez Komisję Komitet techniczny CEN właściwy dla urządzeń kolei liniowych rozpoczął ostatnio pierwszy proces przeglądu istniejących norm zharmonizowanych w celu przeprowadzenia ewentualnie koniecznych modyfikacji i aktualizacji.

⁵ Europejski Komitet Normalizacyjny

⁶ Europejski Komitet Normalizacyjny Elektrotechniki

⁷ Ostatnia publikacja odniesienia do norm zharmonizowanych w dziedzinie urządzeń kolei liniowych ukazała się w Dzienniku Urzędowym C 51 z 4.3.2009, s.9.

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

⁹ Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37). Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, s. 18).

¹⁰ Decyzja Komisji z dnia 26 listopada 2008 r. dotycząca niewycofywania odniesienia do normy EN 12929-2:2004 „Wymagania bezpieczeństwa dla osobowych kolei liniowych - Wymagania ogólne - Część 2: Dodatkowe wymagania dla dwulinowych napowietrznych kolei liniowych wahadłowych bez hamulców w pojazdach” z Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2000/9/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (C(2008)7289 wersja ostateczna).

4.3. Analiza bezpieczeństwa i sprawozdanie na temat bezpieczeństwa (art. 4 i załącznik III)

W dyrektywie przewiduje się, że wszelkie planowane urządzenia muszą być poddane analizie bezpieczeństwa, która obejmuje wszystkie aspekty istotne dla bezpieczeństwa urządzeń i ich otoczenia w kontekście projektowania, realizacji projektu i oddania do eksploatacji i dzięki której możliwe jest określenie zagrożeń, które mogą wystąpić w trakcie eksploatacji urządzeń.

Analiza bezpieczeństwa jest przedmiotem sprawozdania na temat bezpieczeństwa zalecającego środki, jakie należy przedsięwziąć odnośnie do takich zagrożeń i zawierającego wykaz elementów systemu bezpieczeństwa oraz podzespołów.

Analiza bezpieczeństwa jest nowatorskim konceptem wprowadzonym w dyrektywie i okazała się głównym elementem jej wdrażania. Należy jednak podkreślić, że w dyrektywie przewidziano tylko, że analizę bezpieczeństwa przeprowadza się na wniosek głównego kontrahenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. Nie jest sprecyzowane, kto ma wykonać taką analizę, lecz tylko w czym imieniu jest ona wykonywana. Podobnie jeśli chodzi o metodę, zgodnie z którą należy przygotować analizę bezpieczeństwa, w dyrektywie określono jedynie, że analiza musi zostać przeprowadzona według uznanej metody, uwzględniającej obecny stan wiedzy i umiejętności w omawianym zakresie, złożoność konkretnego urządzenia oraz przewidywane sposoby eksploatacji. Należy tu zauważyć, że to dość ogólne sformułowanie powodowało niekiedy trudności w interpretacji stosowania dyrektywy.

4.4. Elementy systemu bezpieczeństwa, podzespoły i urządzenia (art. 1 i załącznik I)

Jak wspomniano wcześniej, w dyrektywie stosuje się rozróżnienie między elementami systemu bezpieczeństwa, podzespołami i urządzeniami.

Elementy systemu bezpieczeństwa są zdefiniowane w dyrektywie jako wszystkie podstawowe części, zespoły części oraz kompletne zespoły i podzespoły, a także każdy element będący częścią urządzeń, które zostały zainstalowane do celów zapewnienia bezpieczeństwa i których działanie jest brane pod uwagę przy analizie bezpieczeństwa.

Urządzenia oznaczają cały system kolei linowej zainstalowany w określonym miejscu, w skład którego wchodzi infrastruktura i podzespoły. Infrastruktura zaprojektowana jest specjalnie dla konkretnego zespołu urządzeń i odnosi się, m. in., do układu, różnych elementów konstrukcyjnych wzdłuż osi liny, konstrukcji stacji i fundamentów. Odnośnie do podzespołów w dyrektywie nie została podana dokładna definicja, lecz wykaz elementów, wśród których można między innymi wymienić: liny i połączenia lin, napędy i systemy hamulcowe, urządzenia jezdne, sprzęt mechaniczny, elementy elektrotechniczne i sprzęt ratunkowy.

W dyrektywie przewidziano, że elementy systemu bezpieczeństwa i podzespoły dopuszczone są do swobodnego przepływu na rynku wewnętrznym i w tym celu poddawane są procedurze oceny i muszą uzyskać deklarację zgodności. Urządzenia podlegają kompetencji państw członkowskich i w tym celu każde państwo członkowskie ustanawia procedury dotyczące udzielania zezwolenia na budowę i oddanie do eksploatacji urządzeń, które znajdują się na jego obszarze.

Jasne i spójne określenie elementów systemu bezpieczeństwa, podzespołów i urządzeń mają więc podstawowe znaczenie z punktu widzenia właściwego wdrożenia dyrektywy. Podczas stosowania dyrektywy różnica, zwłaszcza, między elementami systemu bezpieczeństwa i podzespołami i między podzespołami i infrastrukturą nie zawsze była oczywista.

4.5. Ocena i deklaracja zgodności elementów systemu bezpieczeństwa (art. 7 i załączniki IV-V)

Zanim elementy systemu bezpieczeństwa zostaną wprowadzone do obrotu, ich producenci lub ich upoważnieni przedstawiciele w Unii Europejskiej muszą poddać je ocenie zgodności.

Procedura oceny zgodności przewidziana w dyrektywie odnosi się do różnych modułów ustanowionych w decyzji 93/465/EWG¹¹. Chodzi o moduł B (badanie typu WE) w połączeniu z modułem D (zapewnienie jakości produkcji) lub modułem F (weryfikacja produktu); o moduł H (pełne zapewnienie jakości); i o moduł G (weryfikacja jednostkowa). Producent lub jego upoważniony przedstawiciel wybierają różne moduły, które są stosowane przez jednostki trzecie, zwane jednostkami notyfikowanymi. Po zakończeniu procedury oceny zgodności producent lub jego upoważniony przedstawiciel umieszcza oznakowanie zgodności CE i opracowuje deklarację zgodności WE.

Podczas wdrażania dyrektywy okazało się, że wybór modułów mających zastosowanie do oceny zgodności elementów systemu bezpieczeństwa ma istotne znaczenie. Fakt, iż w dyrektywie przewidziano, że ocena zgodności musi koniecznie zostać przeprowadzona przez jednostkę notyfikowaną okazał się właściwy i stosowanie różnych modułów nie napotkało na żaden szczególny problem.

4.6. Ocena i deklaracja zgodności podzespołów (art. 10 i załączniki VI-VII)

Zanim podzespoły zostaną wprowadzone do obrotu, ich producenci lub ich upoważnieni przedstawiciele w Unii Europejskiej muszą również poddać je ocenie zgodności.

Procedura oceny zgodności przewidziana w dyrektywie dla podzespołów nie odnosi się, w przeciwieństwie do procedury przewidzianej w przypadku elementów systemu bezpieczeństwa, do specyficznych modułów.

W dyrektywie przewidziano dla podzespołów procedurę badania WE, wykonywaną na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela przez jednostkę notyfikowaną, wyznaczoną do tego celu przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. Po zakończeniu tej procedury producent lub jego upoważniony przedstawiciel sporządza deklarację zgodności WE: umieszczenie oznakowania CE nie jest konieczne.

¹¹ Decyzja Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotycząca modułów stosowanych w różnych fazach procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności CE, które mają być stosowane w dyrektywach harmonizacji technicznej (Dz.U. L z 30.8.1993, s.23). Decyzja 93/465/EWG została uchylona decyzją 768/2008/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. (zob. przypis 17).

Należy tu jednak zauważyć, że brak modułów w procedurze badania WE podzespółów doprowadził niekiedy do problemów w interpretacji i niejednorodnych praktyk.

4.7. Środki bezpieczeństwa (art. 14-15)

W dyrektywie uregulowana jest procedura bezpieczeństwa, zgodnie z którą należy postępować w przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że element systemu bezpieczeństwa, podzespół, czy samo urządzenie mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa osób oraz, w niektórych przypadkach, bezpieczeństwa dóbr. Procedura ta, której użyteczność nie jest kwestionowana, nie została nigdy zastosowana w pierwszych latach wdrażania dyrektywy.

4.8. Jednostki notyfikowane (art. 16 i załącznik VIII)

Niektóre państwa członkowskie notyfikowały Komisji i innym państwom członkowskim jednostki, które miały przeprowadzać, zgodnie z dyrektywą, procedury oceny zgodności elementów systemu bezpieczeństwa i podsystemów¹².

Kluczowe znaczenie ma dokładne i spójne stosowanie przez organy krajowe różnych państw członkowskich przewidzianych w dyrektywie kryteriów oceny jednostek, które mają być notyfikowane.

Jeśli chodzi o koordynację jednostek notyfikowanych zgodnie z dyrektywą ustanowiono sektorową grupę jednostek notyfikowanych ds. urządzeń kolei linowych, która rozpoczęła działalność w 2004 r. Cel powstania grupy był podwójny: ustanowić współpracę między sektorowymi jednostkami notyfikowanymi oraz przyczynić się tym samym do harmonizacji procedur oceny zgodności wykonywanych zgodnie z dyrektywą.

Sektorowa grupa jednostek notyfikowanych ds. urządzeń kolei linowych przyjęła do tej pory pięć zaleceń (zalecenia dotyczące stosowania - recommendations for use)¹³.

Ustanowiona od 2004 r. współpraca między jednostkami notyfikowanymi sektora jest zjawiskiem pozytywnym: mogłaby ona jednak być bardziej skuteczna. Harmonizacja procedur oceny zgodności nie jest jeszcze ukończona, a przyjęte zalecenia dotyczące stosowania nie są zbyt liczne i dotyczą głównie kwestii formalnych i administracyjnych, a nie zawsze technicznych.

¹² Aktualizowany wykaz jednostek notyfikowanych dostępny jest na stronie internetowej DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm

¹³ Tekst tych zaleceń jest opublikowany na stronie internetowej DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm

4.9. Komitet (art. 17)

W dyrektywie przewidziano ustanowienie stałego komitetu doradczego, który wspiera Komisję i złożony jest z przedstawicieli organów państw członkowskich, i któremu przewodniczy przedstawiciel Komisji.

W pierwszych latach wdrażania dyrektywy Komitet zasadniczo spotykał się raz do roku i nie musiał przyjmować rzeczywistych środków wykonywania dyrektywy drogą formalnego głosowania. Komitet badał za to kwestie interpretacyjne związane ze stosowaniem dyrektywy i jej transponowaniem do prawa krajowego, dzięki czemu przyczynił się do współpracy i dialogu między właściwymi organami krajowymi.

W tym kontekście obecność na posiedzeniach komitetu w charakterze obserwatorów zainteresowanych stron działających w tym sektorze (OITAF¹⁴, IARM¹⁵, FIANET¹⁶) oraz innych podmiotów, których dotyczy stosowanie dyrektywy (komitet techniczny CEN właściwy ds. urządzeń kolei linowych, grupa sektorowa jednostek notyfikowanych ds. urządzeń kolei linowych) okazała się bardzo przydatna.

4.10. Nadzór rynku i grupa ADCO

Nadzór rynku jest główną zasadą nowego podejścia i podlega kompetencji państw członkowskich. W wyniku przyjęcia dyrektywy władze krajowe prowadzą nadzór rynku w sektorze urządzeń kolei linowych, aby zagwarantować, że produkty wprowadzone do obrotu odpowiadają podstawowym wymogom przewidzianym w dyrektywie.

Aby wzmocnić nadzór rynku konieczne okazuje się również ustanowienie współpracy administracyjnej między organami krajowymi zajmującymi się nadzorem rynku. W tym celu dla celów wykonania dyrektywy powołano w 2008 r. grupę ADCO (Administrative Cooperation – współpraca administracyjna).

Od jej utworzenia spotkania grupy ADCO odbywały się jednocześnie ze spotkaniami komitetu. Grupa stanowi forum dyskusji, na którym organy krajowe zajmujące się nadzorem rynku w sektorze urządzeń kolei linowych mają możliwość wymiany informacji i dobrych praktyk. Obecnie działalność grupy okazuje się bardzo obiecująca, biorąc pod uwagę cel ustanowienia skutecznej i przejrzystej współpracy między zainteresowanymi organami krajowymi.

¹⁴ Organizzazione Internazionale Trasporti a Fune (Międzynarodowa Organizacja Transportu Kolei Linowych), zrzeszająca zainteresowane strony sektora urządzeń kolei linowych (producentów, operatorów i organy krajowe).

¹⁵ International Association of Ropeway Manufacturers (Międzynarodowe Stowarzyszenie Wytwórców Kolei Linowych).

¹⁶ Międzynarodowa Federacja Stowarzyszeń Krajowych Operatorów wózków linowych, kolejek linowych (funikularów) i innych urządzeń kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób (Fédération Internationale des Associations Nationales d'Exploitants de Téléphériques, funiculaires et autres installations de transport par câbles pour voyageurs).

4.11. Innowacje

W art. 11 ust. 3 dyrektywy przewiduje się, że w przypadku innowacyjnych elementów systemu bezpieczeństwa lub podzespołów państwo członkowskie może objąć budowę i oddanie do eksploatacji tych urządzeń specjalnymi warunkami. Informuje ono niezwłocznie o tym fakcie Komisję, która przekazuje tę sprawę do komitetu.

W pierwszych latach wdrażania dyrektywy procedura ta nie została nigdy zastosowana. Należy w związku z tym zweryfikować, czy przepis ten może rzeczywiście wnieść wartość dodaną w stosunku do procedur oceny i certyfikacji przewidzianych w dyrektywie.

5. WNIOSKI I PERSPEKTYWY

Przyjęcie i wdrożenie dyrektywy umożliwiło ustanowienie wewnętrznego rynku dla elementów systemu bezpieczeństwa i podzespołów urządzeń kolei linowych, przy jednoczesnym zapewnieniu jednolitego i wysokiego poziomu bezpieczeństwa w państwach członkowskich.

Jednocześnie stosowanie dyrektywy uwypukliło niektóre specyficzne problemy. Komisja zbada te aspekty i możliwe środki zaradcze pod kątem rewizji dyrektywy, która będzie również okazją do dostosowania dyrektywy do treści decyzji 768/2008/WE¹⁷, przyjętej w ramach *nowych ram prawnych* prawodawstwa „nowego podejścia”.

¹⁷ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).