

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie urządzeń kolei linowych

COM(2014) 187 final – 2014/0107 (COD)

(2014/C 451/13)

Sprawozdawca: **Jan SIMONS**

Rada, w dniu 24 kwietnia 2014 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 2 kwietnia 2014 r., postanowiły, działając na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie urządzeń kolei linowych

COM(2014) 187 final – 2014/0107 (COD).

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 23 czerwca 2014 r.

Na 500. sesji plenarnej w dniach 9–10 lipca 2014 r. (posiedzenie z 9 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 184 głosami – 6 osób wstrzymało się od głosu – następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Ze względu na istnienie odmiennych interpretacji niektórych elementów obowiązującej dyrektywy Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) popiera wybór rozporządzenia wraz z artykułem 114 TFUE jako podstawą prawną.

1.2 EKES z zadowoleniem przyjmuje to, że wniosek dotyczący rozporządzenia jest zbieżny z dyrektywą 2000/9/WE, która ma zostać uzgodniona z „pakietem towarowym” przyjętym w roku 2008, a w szczególności z decyzją NLF (WE) nr 768/2008, w odniesieniu do której EKES wydał już pozytywną opinię.

1.3 EKES apeluje o bardzo wnikliwe sprawdzenie użytej terminologii, w szczególności w wersji niemieckiej, oraz definicji i bezspornie dobrych elementów przeniesionych z obowiązującej dyrektywy czy też elementów wynikających z tej dyrektywy.

1.4 EKES zauważył zbyt wiele niedociągnięć w dokumencie, aby możliwe było wymienienie ich wszystkich we wnioskach w tej części opinii; w tej sytuacji EKES zwraca uwagę szczególnie na punkt 4.2 i następne oraz na punkt 5, w którym wymieniono również konkretne rozwiązania.

2. Wprowadzenie

2.1 Już w roku 1994 EKES wydał opinię⁽¹⁾ w sprawie wniosku Komisji Europejskiej dotyczącego dyrektywy w sprawie urządzeń kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób. W opinii tej EKES poparł Komisję w szczególności w odniesieniu do „zamierzonego celu, jakim jest zapewnienie skoordynowanych działań państw członkowskich oraz ścisłego dozoru w całej Unii Europejskiej w celu osiągnięcia i utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa i w konsekwencji zmniejszenia ryzyka wystąpienia wypadków w przyszłości”.

2.2 W opinii stwierdzono też, że w wyniku tego „powinien powstać oparty na szerszych podstawach, bardziej konkurencyjny sektor, który będzie zajmował silniej ugruntowaną pozycję na rynkach międzynarodowych. W związku z tym, że większość producentów działających na rynku światowym pochodzi z Europy, każdy środek mający na celu zwiększenie możliwości sprzedaży musi być oparty na rozsądnym i realistycznym podejściu”.

2.3 Urządzenia kolei linowych są zasadniczo wykorzystywane w związku z działalnością turystyczną, w szczególności na obszarach górskich, która odgrywa znaczącą rolę w gospodarce odnośnych regionów i staje się coraz bardziej istotnym czynnikiem w bilansie handlowym państw członkowskich⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dz. U. C 388 z 31.12.1994, s. 26.

⁽²⁾ Ten punkt oraz trzy następne stanowią motywy dyrektywy 2000/9/WE.

2.4 Państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa urządzeń kolei linowych w czasie produkcji, instalowania i użytkowania. Ponadto są one, wraz z właściwymi organami władzy, odpowiedzialne za takie zagadnienia, jak wykorzystanie terenu, planowanie regionalne i ochrona środowiska naturalnego. Krajowe uregulowania w tym zakresie różnią się znacznie ze względu na szczególne rozwiązania stosowane w przemysłach krajowych oraz różne tradycje i rozwiązania technologiczne. Rozwiązania te zakładają zastosowanie różnych wymiarów, urządzeń i charakterystyk. Ze względu na te okoliczności producenci muszą dostosować swoje urządzenia do poszczególnych zamówień. Jest to przyczyną trudności w opracowaniu standardowych rozwiązań.

2.5 Aby zapewnić bezpieczeństwo urządzeń kolei linowych, muszą być spełnione najważniejsze wymogi dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa. Wymogi te powinny być stosowane z uwzględnieniem poziomu wiedzy i rozwiązań technologicznych istniejących w chwili wprowadzenia urządzeń do obrotu oraz w czasie ich oddania do eksploatacji i użytkowania, a także z uwzględnieniem wymogów technicznych i ekonomicznych.

2.6 Urządzenia kolei linowych mogą być instalowane tak, że obejmują sąsiednie kraje, i w takich wypadkach instalację mogą utrudniać sprzeczne przepisy krajowe.

2.7 Przepisy w tym zakresie zostały ustanowione dopiero w roku 2000. Dyrektywa 2000/9/WE odnosząca się do urządzeń kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób⁽³⁾ została opublikowana w dniu 20 marca 2000 r., a weszła w życie w dniu 3 maja 2002 r. Główne rodzaje urządzeń kolei linowych wchodzących w zakres dyrektywy 2000/9/WE to kolejki linowe terenowe, kolejki gondolowe, kolejki linowe krzeselkowe z pojazdami wyprzęganymi, kolejki linowe krzeselkowe z pojazdami wprzęgniętymi na stałe, kolejki linowe wahadłowe, urządzenia złożone (skonstruowane z wielu rodzajów urządzeń kolei linowych, np. kolejek gondolowych i krzeselkowych) oraz wyciągi narciarskie do przemieszczania osób.

2.8 Obecnie, po ponad dziesięciu latach, konieczne jest z wielu względów dokonanie przeglądu przepisów dotyczących urządzeń kolei linowych.

3. Streszczenie przedmiotowego wniosku

3.1 Omawiany wniosek ma zastąpić dyrektywę 2000/9/WE rozporządzeniem oraz uzgodnić tę dyrektywę z „pakietem towarowym” przyjętym w 2008 r., a w szczególności z decyzją NLF nr 768/2008/WE.

3.1.1 W decyzji NLF określono wspólne ramy legislacyjne w zakresie harmonizacji produktów w UE. Ramy te obejmują przepisy powszechnie stosowane w unijnym prawodawstwie dotyczącym produktów (np. definicje, obowiązki podmiotów gospodarczych, jednostki notyfikowane, mechanizmy ochronne itp.). Owe wspólne przepisy wzmocniono w celu zwiększenia skuteczności stosowania i egzekwowania odnośnych dyrektyw w praktyce. Dodano także pewne nowe elementy, na przykład obowiązki importerów, mające zasadnicze znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa produktów na rynku.

3.1.2 Wniosek ma również zaradzić pewnym trudnościom, których doświadczono przy wdrażaniu dyrektywy 2000/9/WE. Bardziej konkretnie, właściwe organy, jednostki notyfikowane i producenci mieli zróżnicowane stanowisko w kwestii tego, jakie rodzaje urządzeń wchodzą w zakres dyrektywy 2000/9/WE, a tym samym muszą być wytwarzane i certyfikowane zgodnie z wymogami i procedurami zapisanymi w tej dyrektywie.

3.1.3 Brakowało również zgodności co do tego, czy niektóre rodzaje sprzętu powinny być uznawane za podzespoły, części infrastruktury czy też elementy systemu bezpieczeństwa.

3.1.4 Ponadto dyrektywa nie wskazywała, jaki rodzaj procedury oceny zgodności należy stosować w przypadku podzespołów.

3.2 Odmiennie interpretacje zakłócały funkcjonowanie rynku i prowadziły do zróżnicowanego traktowania podmiotów gospodarczych. Producenci i operatorzy przedmiotowych urządzeń musieli modyfikować sprzęt lub przechodzić dodatkowe procedury certyfikacji, co pociągało za sobą dalsze koszty i opóźnienia w uzyskiwaniu zezwolenia na korzystanie z tych urządzeń i rozpoczęcia ich eksploatacji.

3.3 Proponowane rozporządzenie służy zatem zwiększeniu jasności prawnej w kwestii zakresu dyrektywy 2000/9/WE, a tym samym lepszemu wprowadzaniu w życie odpowiednich przepisów.

⁽³⁾ Dz.U. L 106 z 3.5.2000, s. 21.

3.4 Dyrektywa 2000/9/WE zawiera także przepisy dotyczące oceny zgodności podzespołów. Nie wskazuje jednak, jakie konkretne procedury powinny zostać przeprowadzone przez producenta i jednostkę notyfikowaną. W dodatku nie oferuje producentom takiego wachlarza procedur oceny zgodności, jakie dostępne są w przypadku elementów systemu bezpieczeństwa. Proponowane rozporządzenie uzgadnia zatem procedury oceny zgodności dostępne w przypadku podzespołów z tymi, które wykorzystywane są już w przypadku elementów systemu bezpieczeństwa; czyni się to na podstawie modułów oceny zgodności określonych w decyzji 768/2008/WE w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu (decyzja NLF). W tym kontekście należy zauważyć, że rozporządzenie przewiduje także nadawanie oznakowania CE mającego potwierdzać zgodność z jego przepisami, tak jak ma to miejsce w przypadku obowiązującego systemu w zakresie elementów systemu bezpieczeństwa.

3.5 Wniosek uwzględnia rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej ⁽⁴⁾. Obejmuje on:

- wyjaśnienie zakresu w odniesieniu do urządzeń kolei linowych, zarówno tych przeznaczonych do przewozu osób, jak i tych służących rekreacji;
- wprowadzenie szerokiego zakresu procedur oceny zgodności podzespołów w oparciu o istniejące moduły oceny zgodności elementów systemu bezpieczeństwa uzgodnione z decyzją NLF;
- uzgodnienie z decyzją NLF.

Wniosek nie obejmuje:

- urządzeń kolei linowych wykorzystywanych w celach rekreacyjnych w wesołych miasteczkach i parkach rozrywki;
- urządzeń kolei linowych przeznaczonych do wykorzystania w rolnictwie lub przemyśle;
- wszystkich urządzeń linowych, dzięki którym użytkownicy lub przewoźnicy poruszają się po wodzie.

3.6 Wniosek utrzymuje procedury oceny zgodności elementów systemu bezpieczeństwa. Odpowiednie moduły zostały jednak zaktualizowane, zgodnie z decyzją NLF.

3.7 We wniosku utrzymano wymóg interweniowania przez jednostki notyfikowane na etapie projektowania i produkcji wszystkich podzespołów i elementów systemu bezpieczeństwa.

3.8 Wniosek wprowadza szeroki zakres procedur oceny zgodności podzespołów w oparciu o moduły oceny zgodności w decyzji NLF. W tych ramach wprowadza również oznakowanie CE dla podzespołów, ponieważ nie ma powodu traktowania ich inaczej niż elementów systemu bezpieczeństwa.

3.9 We wniosku zastrzono kryteria notyfikacji jednostek notyfikowanych oraz wprowadzono szczególne wymogi dla organów notyfikujących. Należy również dostosować procedurę notyfikacji do nowych technologii, aby możliwe było przeprowadzanie notyfikacji online. Ważne jest w tym kontekście wyznaczenie terminu na wyjaśnienie wszelkich wątpliwości lub obaw co do kompetencji jednostek oceniających zgodność, zanim rozpoczną one działalność jako jednostki notyfikowane.

4. Uwagi ogólne

4.1 W związku z tym, że – jak się okazuje – przepisy dyrektyw nie zawsze interpretowane są w sposób jednolity, EKES podkreśla, że w odniesieniu do takiego rodzaju środków harmonizujących ⁽⁵⁾, których celem jest wspieranie swobodnego przepływu towarów na rynku wewnętrznym, to właśnie rozporządzenia gwarantują jednolitą interpretację przepisów. Ponadto EKES popiera zatem wybór rozporządzenia oraz podstawy prawnej, jaką jest artykuł 114 TFUE.

4.1.1 W przypadku gdy uprawnienia do kontroli wykonywania rozporządzenia zostają przekazane państwom członkowskim, Komisja Europejska powinna nadzorować spójność tego procesu kontroli.

4.2 Należy jednak skrupulatnie przejąć bezsprzecznie dobre elementy obowiązującej dyrektywy oraz wynikające z niej przepisy i dobre praktyki ⁽⁶⁾. Natomiast nowe zapisy powinny zostać precyzyjnie sformułowane w rozporządzeniu.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 316 z 14.11.2012.

⁽⁵⁾ Artykuł 114 TFUE.

⁽⁶⁾ Jest uderzające, że w załącznikach oraz w artykułach przejętych z decyzji nr 768/2008/WE (art. R2 i następne) można było przy wrywkowym sprawdzaniu tekstu stwierdzić pewne braki.

4.2.1 Niezrozumiałe jest, dlaczego w tytule rozporządzenia skreślono słowa „przeznaczonych do przewozu osób”, jeśli w motywie 8 wyraźnie wskazano, że zakres rozporządzenia jest taki sam jak zakres dyrektywy.

4.2.2 Należy ujednoczyć terminologię techniczną, ponieważ niektóre pojęcia różnią się, w niektórych przypadkach nawet znacznie, od tych stosowanych w normach zharmonizowanych dotyczących urządzeń kolei linowych.

4.2.3 Obecne brzmienie wniosku dotyczącego rozporządzenia (art. 2 ust. 2 lit. a) nie pozwala na dokonanie wyraźnego rozróżnienia pomiędzy dźwigami (w szczególności dźwigami pochyłymi) w rozumieniu dyrektywy 95/16/WE a kolejkami linowymi terenowymi. Informacje dotyczące tej kwestii, zawarte w motywie 11, nie są wystarczające i w praktyce nie umożliwiają dokonania jednoznacznej klasyfikacji tych urządzeń. Należy podkreślić, że nadal możliwe jest wykorzystywanie dźwigów pochyłych, w rozumieniu dyrektywy dotyczącej dźwigów, do różnych celów na przestrzeniach otwartych (połączenie parkingu umiejscowionego w dolinie i zamku lub starego centrum miasta znajdującego się wyżej, połączenia między trasami narciarskimi itd.).

4.2.4 Art. 2 ust. 2 lit. f) przewiduje wyłączenie urządzeń znajdujących się na wodzie z zakresu stosowania rozporządzenia. W celu uniknięcia nieporozumień oraz odmiennych interpretacji wprowadzono dodatkowo motyw 12, który jednak nie przyczynia się do lepszego zrozumienia tych kwestii. Dlatego też art. 2 ust. 2 lit. f) należy doprecyzować poprzez stworzenie podziału na „promy linowe”, zgodnie z definicją z dyrektywy 2000/9/WE, oraz „linowe urządzenia do nart wodnych”.

4.2.5 Urządzenia kolei linowych przeznaczone do przewozu osób podlegają przepisowym procedurom wydawania zezwoleń, które są określane przez państwa członkowskie, co stanowi element odmienny w stosunku do innych dyrektyw (np. dyrektywy maszynowej). W związku z tym nie ma konieczności umieszczenia na elementach systemu bezpieczeństwa i na podzespołach nazwy handlowej producenta oraz jego adresu pocztowego, ponieważ dane te zawiera już deklaracja zgodności UE⁽⁷⁾, która powinna towarzyszyć danemu urządzeniu i być w posiadaniu właściwego organu. Aby wyobrazić sobie konsekwencje finansowe tego artykułu, można założyć, że w przypadku kolejki linowej krzeselkowej z pojazdami wprzęgniętymi na stałe chodziłoby o zakup 500 plakietek z danymi. Mając to na uwadze, należy zmienić artykuł 11 (rozdział II) poprzez skreślenie w pierwszym zdaniu następującej części: „na podzespołe lub elemencie systemu bezpieczeństwa, a jeżeli nie jest to możliwe – na opakowaniu elementu systemu bezpieczeństwa lub”, a także poprzez zastąpienie słów „w załączonej do niego instrukcji” słowami „w instrukcji załączonej do podzespołu lub elementu systemu bezpieczeństwa”.

4.2.6 W art. 2 ust. 2 lit. d) przewiduje się wyłączenie z zakresu omawianego rozporządzenia urządzeń kolei linowych używanych w parkach rozrywki, które zostały zaprojektowane wyłącznie do celów rekreacyjnych. W związku z tym powstaje pytanie, jaka jest różnica w stosowaniu przepisów bezpieczeństwa lub zasadniczych wymogów w przypadku, gdy osoba znajdująca się w urządzeniu kolei linowych korzysta z niego w celach rekreacyjnych albo w celach transportowych. Dlatego też zaleca się pozostawienie w tekście zdania wyłącznie słów: „zamontowanych na stałe bądź ruchomych urządzeń używanych w wesołych miasteczkach”.

4.2.7 W motywach 57 i 58 oraz w artykule 41 zostały określone przepisy przejściowe. Jednakże nie znajduje się w nich ogólne stwierdzenie, że projekt rozporządzenia nie odnosi się do urządzeń, które zostały już wprowadzone do użytku. Należy dodać – w art. 9 jako nowy ustęp 3 – zdanie o takiej samej treści jak w dyrektywie o urządzeniach kolei linowych (motyw 28): „Nie jest konieczne wprowadzenie wymogu, aby wszystkie istniejące urządzenia kolei linowych dostosować do wymogów dla nowych urządzeń kolei linowych”. Ponadto w art. 9 po obecnym ustępie 3 należałoby dodać przepisy umożliwiające ponowną instalację użytkowanych wcześniej urządzeń kolei linowych: „Ponowna instalacja używanych urządzeń kolei linowych możliwa jest pod następującymi warunkami:

- powinno być możliwe zainstalowanie podzespołów i elementów systemu bezpieczeństwa, które zostały poddane ocenie zgodności i dopuszczone do obrotu zgodnie z przepisami dyrektywy 2000/9/WE lub obecnego rozporządzenia;
- przenoszone urządzenia winny znajdować się w takim stanie technicznym, by po ponownej instalacji można było zapewnić poziom bezpieczeństwa w znacznym stopniu równoważny gwarantowanemu przez nowe urządzenia”.

4.2.8 Zgodnie z zapisem art. 36 ust. 2, jednostki notyfikowane muszą również przekazywać na wezwanie innych jednostek notyfikowanych informacje na temat pozytywnych wyników ocen zgodności. Jednostki notyfikowane to instytucje niezależne, prowadzące działalność gospodarczą. Aby zapobiec transferowi wiedzy, należy skreślić słowa „a na ich wezwanie, również na temat kwestii związanych z wynikami pozytywnymi”.

4.3 EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że wniosek dotyczący rozporządzenia jest zbieżny z dyrektywą 2000/9/WE, która ma zostać uzgodniona z „pakietem towarowym” przyjętym w 2008 r., a w szczególności z decyzją NLF nr 768/2008/WE, w odniesieniu do której EKES wydał już pozytywną opinię⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Przyjęto założenie, że deklaracje zgodności WE nie tracą swojej ważności.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 120 z 16.5.2008, s. 1.

5. Uwagi szczegółowe

Poniżej zawarto uwagi do dalszych motywów i artykułów wniosku dotyczącego rozporządzenia.

5.1 W niemieckiej wersji projektu rozporządzenia często stosowane jest słowo „konstruiert” [skonstruowany] lub „Konstruktion” [konstrukcja] zamiast „geplant” [zaprojektowany] lub „Planung” [projekt] (analogicznie do dyrektywy 2000/9/WE). Pojęcia te pojawiają się w całym tekście. Na przykład w motywie 1, artykule 1, artykule 2 ust. 1, artykule 3 pkt 1, artykule 3 pkt 3, artykule 8 ust. 1.

5.2 Definicję „elementów systemu bezpieczeństwa” w artykule 3 pkt 4 należy odpowiednio dostosować, tak aby nie zawierała słów „lub urządzenia kolei linowych”. Podstawę tej zmiany stanowi fakt, że w infrastrukturze, w odniesieniu do której procedury ustalają państwa członkowskie, nie mogą się znaleźć „elementy systemu bezpieczeństwa” w rozumieniu rozporządzenia, ponieważ elementy te określa się mianem „elementów kluczowych dla bezpieczeństwa”.

5.3 W artykule 11 ust. 9 znajduje się zapis, że na umotywowane wezwanie właściwego organu krajowego producenci przekazują mu wszelkie informacje i dokumentację konieczne do przeprowadzenia oceny zgodności. W celu zagwarantowania, by wymieniony artykuł nie mógł odnosić się do elementów, które zostały zbudowane zgodnie z normami zharmonizowanymi (i w odniesieniu do których ma zastosowanie domniemanie zgodności), należy użyć bardziej precyzyjnego określenia i rozpocząć ust. 9 w następujący sposób: „W przypadku elementów, które nie zostały wprowadzone do obrotu na podstawie przepisów zawartych w normach zharmonizowanych, producenci przekazują (...)”.

5.4 Określenie użyte w motywie 8 w wersji niemieckiej „Drahtseilbahn” [kolejki linowe wahadłowe] nie jest pojęciem znanym i nie jest zgodne z wersją niderlandzką oraz angielską.

5.5 We wniosku dotyczącym rozporządzenia, np. w motywie 17, mowa o „konserwacji”. Konserwacja jest jedynie częścią utrzymania danego urządzenia, ponieważ pojęcie „utrzymanie urządzenia” obejmuje takie czynności, jak przeglądy, konserwację oraz czynności obsługowe. Dlatego też należy zamienić w całym tekście słowo „konserwacja” na „utrzymanie urządzenia”. Słowo „maintained” w wersji angielskiej zostało użyte poprawnie.

5.6 Stosowane w dyrektywie UE dotyczącej urządzeń kolei linowej pojęcie „najważniejsze wymogi” zostało zastąpione w projekcie rozporządzenia określeniem „zasadnicze wymogi” (np. w artykule 6). W wersji angielskiej w obu dokumentach stosuje się pojęcie „essential requirements”, analogicznie do dyrektywy 2000/9/WE. Należy wobec tego dokonać korekty całego projektu rozporządzenia i zastosować określenie „najważniejsze wymogi”.

5.7 Motyw 19 nie jest powiązany z żadną częścią tekstu omawianego rozporządzenia, w związku z czym należy go skreślić.

5.8 Motyw 23 wprowadza zamieszanie, ponieważ zestawia się w nim zasadę swobodnego przepływu towarów z analizą bezpieczeństwa, a zatem należy go skreślić.

5.9 Artykuł 1 określa przedmiot omawianego rozporządzenia. Jednakże w porównaniu z dyrektywą 2000/9/WE nie zostały przeniesione do niego takie dziedziny, jak „planen” [projektowanie; różnica dotyczy tylko wersji niemieckiej – przyp. tłum.], „montowanie” i „oddanie do użytku”. Trzeba te elementy uwzględnić lub też przejść tekst zawarty w dyrektywie.

5.10 Definicja „urządzenia kolei linowych” znajdująca się w artykule 3 pkt 1 jest trudna do zrozumienia. Należy zastąpić ją odpowiednią definicją z dyrektywy 2000/9/WE.

5.11 Pojęcie „Schleppaufzug” [wyciąg] znajdujące się w artykule 3 pkt 8 należy zmienić [w wersji niemieckiej – przyp. tłum.] na „Schlepplift”. Korekta została już dokonana w odnośnych normach zharmonizowanych w trakcie przeprowadzania ich aktualizacji.

5.12 W związku z faktem, że „oddanie do użytku” wymienione w artykule 3 pkt 12 nie musi dotyczyć całego urządzenia, na przykład w sytuacji wykonania przebudowy tylko części urządzenia, należy uzupełnić tekst tego punktu o następujące sformułowanie: „lub jego części”.

5.13 W artykule 8 ust. 1 zmieniono wymogi dotyczące analizy bezpieczeństwa w taki sposób, że nie regulują już one kwestii odpowiedzialności. W związku z tym, że analiza bezpieczeństwa jest dokumentem o kluczowym znaczeniu dla inwestorów, należy uzupełnić ten artykuł następującymi słowami: „analiza wykonywana jest na zlecenie inwestora lub jego pełnomocnika”.

5.14 W artykule 8 ust. 2 znajduje się zapis mówiący o tym, że wyniki analizy bezpieczeństwa zamieszczane są w sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa. W dyrektywie 2000/9/WE zapis ten wygląda w taki sposób, że analiza bezpieczeństwa jest przedmiotem sprawozdania na temat bezpieczeństwa, co stanowi istotną różnicę. Zalecane jest wobec tego przejście tekstu artykułu 4 ust. 2 wymienionej dyrektywy.

5.15 Artykuł 9 ust. 4 nie jest trudny do zrozumienia i należy go zastąpić tekstem artykułu 12 dyrektywy 2000/9/WE.

5.16 W tekście artykułu 10 ust. 1 zwraca się uwagę, że urządzenia pozostają w eksploatacji tylko wtedy, gdy spełniają warunki określone w sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa. Istotnym dokumentem zapewniającym bezpieczną eksploatację urządzenia jest instrukcja obsługi i utrzymania urządzenia. Dlatego też zalecane jest dokonanie zmiany w tekście poprzez zamianę określenia „pozostawały w eksploatacji” na „były eksploatowane” oraz „w sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa” na „w dokumentach wymienionych w artykule 9 ust. 2”.

5.17 Na podstawie modułów zdefiniowanych w załączniku producenci mogą przeprowadzać procedurę oceny zgodności tylko wspólnie z jednostkami notyfikowanymi. W tym kontekście należy zmienić tekst artykułu 11 ust. 2 poprzez skreślenie słów „oraz przeprowadzają lub”.

5.18 Należy doprecyzować pojęcie „informacje o bezpiecznym użytkowaniu” wymienione w artykule 11 ust. 7, ponieważ nie jest ono jasne.

5.19 W artykule 16 znajduje się odniesienie do akapitu pierwszego, chociaż akapit taki nie istnieje.

5.20 Do artykułu 17 powinny również zostać przeniesione przepisy decyzji 768 dotyczące formalnych zastrzeżeń do norm zharmonizowanych (artykuł R9 lub R19).

5.21 Istnieje ryzyko, że artykuł 18 ust. 4 mógłby mieć także zastosowanie do testowych urządzeń kolei linowych. W celu uniknięcia takiego ryzyka należy dodać w tekście artykułu: „z wyłączeniem testowych urządzeń kolei linowych”.

5.22 Treść artykułu 19 ust. 2 można zrozumieć w taki sposób, że również deklaracje zgodności elementów systemu bezpieczeństwa lub podzespołów wprowadzonych już do obrotu muszą być aktualizowane. W związku z tym należy zastąpić ostatnią część zdania pierwszego: „jest stale aktualizowana” słowami: „powinna być aktualizowana w chwili wprowadzenia elementów systemu bezpieczeństwa lub podzespołów do obrotu”.

5.23 Artykuł 21 ust. 2 zawiera wymóg umieszczenia oznakowania CE również na podzespołach. Ponieważ na rynku istnieją wyłącznie podzespoły, które składają się z przynajmniej jednego elementu systemu bezpieczeństwa i w związku z tym posiadają oznakowanie CE danego elementu, należy zrezygnować z tego wymogu. Tym samym zaleca się skreślenie słów „danych podzespołów”.

5.24 Należy także przeredagować załącznik II. Przegląd ten powinien jednak mieć kompleksowy charakter i odbywać się koniecznie z udziałem wszystkich zaangażowanych stron.

Bruksela, 9 lipca 2014 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE