

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 16.3.2011
KOM(2011) 123 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**ERSTER BERICHT ÜBER DIE UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2000/9/EG über
Seilbahnen für den Personenverkehr**

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

ERSTER BERICHT ÜBER DIE UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2000/9/EG über Seilbahnen für den Personenverkehr

1. EINLEITUNG

Durch die Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr¹ (im Folgenden „die Richtlinie“) soll auf dem Binnenmarkt für den freien Verkehr von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen von Seilbahnen bei gleichzeitiger Wahrung eines einheitlichen und hohen Sicherheitsniveaus gesorgt werden.

Die Richtlinie trat am 3. Mai 2000 in Kraft und ist seit dem 3. Mai 2004 in vollem Umfang in den Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) anwendbar, also in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie in Island, Liechtenstein und Norwegen.

In dem vorliegenden Bericht werden wichtige Fakten beschrieben, die bei der Umsetzung der Richtlinie zutage traten. Er wird dem Europäischen Parlament und dem Rat von der Kommission gemäß Artikel 21 der Richtlinie vorgelegt.

In dem Bericht werden die Ergebnisse der Konsultation der zuständigen nationalen Behörden und aller an der Umsetzung der Richtlinie beteiligten Akteure durch die Dienststellen der Kommission berücksichtigt. Die Konsultation wurde im Laufe des Jahres 2010 mittels eines Fragebogens zu den verschiedenen Aspekten der Umsetzung der Richtlinie vorgenommen.

2. DIE RICHTLINIE 2000/9/EG: KERNPUNKTE UND SPEZIELLE ASPEKTE

Die Richtlinie stützt sich auf die Artikel 47, 55 und 95 EGV (jetzt die Artikel 53, 62 und 114 AEUV).

Sie beruht auf den Grundsätzen des „neuen Konzepts“, demzufolge sich die Harmonisierung auf grundlegende Anforderungen im Hinblick auf die Sicherheit und Gesundheit von Personen, den Umwelt- und den Verbraucherschutz beschränkt. Nur Produkte, die den grundlegenden Anforderungen gemäß dieser Richtlinie entsprechen, dürfen in Verkehr gebracht werden.

Bei Einhaltung der harmonisierten Normen, deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und die in einzelstaatliche Normen umgesetzt worden sind, ist von der Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie auszugehen. Die Anwendung der harmonisierten Normen ist indessen nicht obligatorisch, und die Hersteller

¹ ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 21.

können auch andere technische Lösungen wählen, wenn hierbei die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen gemäß der Richtlinie auf jeden Fall gewährleistet ist.

Obwohl sich die Richtlinie auf diese allgemeinen Grundsätze stützt, enthält sie auch spezielle Aspekte, die mit den Merkmalen von Seilbahnen zu tun haben. Bei Seilbahnen - außer bei den kleinsten - handelt es sich nämlich um auf die Bedingungen vor Ort abgestimmte Einzelprodukte und zwangsläufig um feste Infrastrukturen mit beweglichen Maschinen.

Deshalb beruht die Richtlinie auf dem Grundsatz der Unterscheidung zwischen Sicherheitsbauteilen, Teilsystemen und Anlagen und sieht unterschiedliche Regelungen für die Sicherheitsbauteile und Teilsysteme einerseits und die Anlagen andererseits vor. Die Sicherheitsbauteile und Teilsysteme unterliegen den Regeln für den freien Warenverkehr und erfordern eine Konformitätsbewertung und –erklärung, während die (ortsfesten) Anlagen in der Verantwortung der Mitgliedstaaten verbleiben und eine Baugenehmigung sowie eine anschließende Genehmigung zur Inbetriebnahme durch die zuständigen öffentlichen Behörden erfordern.

Durch diese Unterscheidung zwischen Sicherheitsbauteilen, Teilsystemen und Anlagen wird folglich den Besonderheiten von Seilbahnen im Vergleich zu anderen Erzeugnissen des Maschinenbaus Rechnung getragen. Sie war auch ein ausschlaggebender Grund für den Gesetzgeber, sich bezüglich der Seilbahnen für einen eigenen, speziell auf den Sektor zugeschnittenen Rechtsakt zu entscheiden, der eigenständig gegenüber dem Harmonisierungsbestand bei Erzeugnissen des Maschinenbaus und insbesondere der Richtlinie 2006/42/EG über Maschinen² ist.

3. DER SEILBAHN-MARKT

Seilbahnen sind in der Regel ein öffentliches Verkehrsmittel, weshalb ihre Sicherheit von entscheidender Bedeutung ist – sowohl für die beförderten Personen als auch für die an ihrer Inbetriebnahme und Wartung beteiligten Arbeitnehmer.

Zu betonen ist ferner, dass Seilbahnen vor allem in Gebirgsregionen üblicherweise zu touristischen Zwecken genutzt werden, weshalb ihr Betrieb zudem von erstrangiger wirtschaftlicher Bedeutung ist.

Bei dem Markt für Seilbahnen handelt es sich um einen hochspezialisierten Wirtschaftsbereich. Er beruht auf gewerblichen Auftraggebern, die den Hersteller im Rahmen von öffentlichen oder privaten Ausschreibungen auswählen.

Die europäische Industrie nimmt traditionell eine führende Position auf dem Markt für Seilbahnen ein, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Europäischen Union. Insbesondere durch die Konzentrationsbewegungen der vergangenen Jahre sind zwei große europäische

² Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (Neufassung), ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24. Durch die Richtlinie 2006/42/EG wurde die vorhergehende Richtlinie 98/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Maschinen (ABl. L 207 vom 23.7.1998, S. 1) aufgehoben.

Industriekonzerne entstanden, die auf dem europäischen Markt und auf dem Weltmarkt sehr präsent sind. Auf dem Markt gibt es hingegen nur wenige kleine und mittlere Unternehmen.

Indem sie die Konformitätsbewertungsverfahren für Sicherheitsbauteile und Teilsysteme vereinheitlicht und die Erstellung harmonisierter Normen auf europäischer Ebene gefördert hat, hat die Richtlinie durch die Standardisierung der Produkte Skaleneffekte ermöglicht.

Vor allem aber hat die Richtlinie die Positionierung und die Sichtbarkeit des betroffenen Wirtschaftsbereich verbessert und sich somit selbst außerhalb der Europäischen Union als konstruktives Instrument erwiesen.

4. DIE UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2000/9/EG

Im Allgemeinen hat es bei der Umsetzung der Richtlinie auf nationaler Ebene keine besonderen Probleme gegeben und musste kein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Mitgliedstaaten angestrengt werden.

Die Kommission hat mit Hilfe eines Sachverständigen und in Absprache mit den beteiligten Parteien aus dem Sektor einen Leitfaden für die Anwendung der Richtlinie erstellt. Dieser 2006 veröffentlichte Leitfaden soll als Auslegungshilfe für alle an der Anwendung der Richtlinie beteiligten Akteure dienen³.

4.1. Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich (Artikel 1)

Die Richtlinie gilt für Standseilbahnen, Seilschwebbahnen, Kabinenbahnen, Sesselbahnen und Schleppaufzüge. Sie ist auf die seit dem 3. Mai 2004 gebauten und in Betrieb genommenen Anlagen sowie auf die ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachten Teilsysteme und Sicherheitsbauteile anwendbar.

Was Änderungen an bestehenden Anlagen betrifft, also an Anlagen, die vor dem 3. Mai 2004 gebaut und in Betrieb genommen wurden, sieht die Richtlinie vor, dass lediglich die Änderungen, für die eine neue Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich wird, den grundlegenden Anforderungen genügen müssen, während die anderen Änderungen nicht unter den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Mit Blick auf diesen Punkt ist anzumerken, dass es nicht immer einfach war, die Richtlinie auf Änderungen bestehender Anlagen anzuwenden, weil es je nach den verschiedenen Regelungen der Mitgliedstaaten manchmal schwierig ist, die Änderungen zu ermitteln, für die eine neue Genehmigung zur Inbetriebnahme notwendig ist.

Ausgeschlossen vom Anwendungsbereich der Richtlinie sind gemäß Artikel 1 Absatz 6 Aufzüge im Sinne der Richtlinie 95/16/EG⁴, Straßenbahnen herkömmlicher Bauart, Zahnradbahnen und Anlagen in Vergnügungsparks. In den ersten Jahren der Umsetzung der

³ Der Leitfaden ist auf englisch, französisch und deutsch veröffentlicht worden und liegt ferner auf der Website der GD Unternehmen und Industrie in englischer, französischer, deutscher und italienischer Sprache elektronisch vor:

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

⁴ Richtlinie 95/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. Juni 1995 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Aufzüge (ABl. L 213 vom 7.9.1995, S. 1).

Richtlinie hat sich gezeigt, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie besser von dem der Richtlinie 95/16/EG abgegrenzt werden sollte, insbesondere, was Schrägaufzüge betrifft. Zugleich ist die Scheidelinie zwischen Anlagen in Vergnügungsparks, die zur Freizeitgestaltung dienen, und Seilbahnen, die als Verkehrsmitteln dienen und somit von der Richtlinie erfasst werden, nicht immer offensichtlich.

4.2. Grundlegende Anforderungen und harmonisierte Normen (Artikel 2 und 3 sowie Anhang II)

Durch die Anwendung und Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß der Richtlinie konnte bei Seilbahnen in allen Mitgliedstaaten ein sehr hohes Sicherheitsniveau erreicht werden. Durch die Verabschiedung der Richtlinie wurde vor allem in den Mitgliedstaaten, die über keine Tradition auf diesem Gebiet verfügten, dazu beigetragen, dass das Niveau der Sicherheit von Seilbahnen angehoben wurde.

Darüber hinaus wurde durch die Annahme der Richtlinie der Abschluss des Normungsprozesses auf europäischer Ebene beschleunigt. Im Jahr 2000 hat die Kommission CEN⁵ und CENELEC⁶ den Normungsauftrag M300 über Seilbahnen für den Personenverkehr erteilt. Das Normungsprogramm wurde von dem für Seilbahnen zuständigen Technischen Ausschuss von CEN im Zeitraum von 2000 bis 2005 ausgearbeitet. Derzeit gibt es 23 harmonisierte Normen für den Bereich der Seilbahnen. Ihre Fundstellen werden regelmäßig im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht⁷, und die Liste kann auf der Website der GD Unternehmen und Industrie abgerufen werden⁸.

Während der ersten Jahre der Anwendung der Richtlinie wurde lediglich einmal gemäß dem Verfahren von Artikel 2 Absatz 7 der Richtlinie von einem Mitgliedstaat ein förmlicher Einwand gegen eine harmonisierte Norm geltend gemacht. In Anbetracht der Stellungnahmen des Ständigen Beratenden Ausschusses gemäß der Richtlinie und des Ständigen Ausschusses gemäß der Richtlinie 98/34/EG⁹ wurde dem förmlichen Einspruch nicht stattgegeben, denn es konnte kein Beweis dafür erbracht werden, dass die fragliche harmonisierte Norm den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie nicht genügt; daher wurde die Fundstelle der harmonisierten Norm in der Liste der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Normen beibehalten¹⁰.

⁵ Europäisches Komitee für Normung.

⁶ Europäisches Komitee für Elektrotechnische Normung.

⁷ Die jüngste Veröffentlichung der Fundstellen harmonisierter Normen für Seilbahnen findet sich im Amtsblatt C 51 vom 4.3.2009, S. 9.

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

⁹ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37). Geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

¹⁰ Entscheidung der Kommission vom 26. November 2008 über die Beibehaltung der Fundstelle der Norm EN 12929-2:2004 „Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen für den Personenverkehr - Allgemeine Bestimmungen - Teil 2: Ergänzende Anforderungen für Zweiseil-Pendelbahnen ohne Tragseilbremse“, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union nach den Bestimmungen der Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Seilbahnen für den Personenverkehr, K(2008)7289 endgültig.

Im Rahmen des Normungsauftrags durch die Kommission hat der für Seilbahnen zuständige Technische Ausschuss des CEN unlängst mit einer ersten Durchsicht der bestehenden harmonisierten Normen begonnen, um diese gegebenenfalls zu ändern und zu aktualisieren.

4.3. Sicherheitsanalyse und Sicherheitsbericht (Artikel 4 und Anhang III)

In der Richtlinie ist vorgesehen, dass für jede geplante Anlage eine Sicherheitsanalyse durchzuführen ist, bei der alle sicherheitsrelevanten Aspekte des Systems und seiner Umgebung bei der Planung, der Ausführung und der Inbetriebnahme berücksichtigt und alle Risiken ermittelt werden, die während des Betriebs auftreten können.

Ausgehend von der Sicherheitsanalyse wird ein Sicherheitsbericht erstellt, in dem die geplanten Maßnahmen zur Behebung etwaiger Risiken angeführt werden müssen; der Bericht muss die Liste der Sicherheitsbauteile und der Teilsysteme enthalten.

Mit der Sicherheitsanalyse wurde ein neuartiges Konzept in die Richtlinie eingeführt, das sich für ihre Umsetzung als wesentlich erwiesen hat. Allerdings ist zu unterstreichen, dass in der Richtlinie lediglich vorgesehen ist, dass die Sicherheitsanalyse im Auftrag des Bauherrn oder seines Bevollmächtigten durchgeführt wird. Es wird also nicht angegeben, wer die Analyse durchzuführen hat, sondern nur, wer sie veranlasst. Desgleichen ist in der Richtlinie, was die Vorbereitung der Sicherheitsanalyse betrifft, nur vorgesehen, dass eine anerkannte Methode zur Anwendung kommen muss, die es ermöglicht, die fachlichen Regeln und die Komplexität der Anlage sowie die vorgesehenen Betriebsbedingungen zu berücksichtigen. Diesbezüglich ist anzumerken, dass es durch diese recht allgemeine Formulierung bei der Umsetzung der Richtlinie bisweilen zu Auslegungsschwierigkeiten gekommen ist.

4.4. Sicherheitsbauteile, Teilsysteme und Anlagen (Artikel 1 und Anhang I)

Wie bereits erläutert, basiert die Richtlinie auf der Unterscheidung zwischen Sicherheitsbauteilen, Teilsystemen und Anlagen.

Sicherheitsbauteile werden in der Richtlinie wie folgt definiert: Grundbestandteile, Gruppen von Bestandteilen, Unterbaugruppen oder vollständige Baugruppen und alle Einrichtungen, die zur Gewährleistung der Sicherheit in die Anlage integriert und durch die Sicherheitsanalyse ausgewiesen sind.

Bei den Anlagen handelt es sich um die an ihrem Bestimmungsort errichteten, aus der Infrastruktur und den Teilsystemen bestehenden Gesamtsysteme. Die Infrastruktur wird eigens für jede Anlage geplant und besteht unter anderem aus der Linienführung, den Strecken- und Stationsbauwerken sowie den Fundamenten. Teilsysteme werden in der Richtlinie nicht ausdrücklich definiert, sondern anhand einer Aufzählung erläutert: Zu den aufgezählten Punkten gehören unter anderem die Seile und Seilverbindungen, die Antriebe und Bremsen, die Fahrzeuge, die mechanischen, elektrotechnischen und Bergeeinrichtungen.

Nach der Richtlinie sollte für die Sicherheitsbauteile und die Teilsysteme der freie Verkehr auf dem Binnenmarkt möglich sein, weshalb für sie ein Konformitätsbewertungsverfahren und eine Konformitätserklärung erforderlich sind; demgegenüber bleiben für die Anlagen die Mitgliedstaaten zuständig, weshalb jeder Mitgliedstaat die Genehmigungsverfahren für den Bau und die Inbetriebnahme von in seinem Hoheitsgebiet errichteten Anlagen festlegt.

Klarheit und Einheitlichkeit bei der Bestimmung von Sicherheitsbauteilen, Teilsystemen und Anlagen sind daher von wesentlicher Bedeutung für die ordnungsgemäße Umsetzung der Richtlinie. Bei der Anwendung der Richtlinie hat sich indessen gezeigt, dass die Trennlinie, insbesondere zwischen Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen sowie zwischen Teilsystemen und der Infrastruktur nicht immer deutlich zu erkennen ist.

4.5. Konformitätsbewertung und -erklärung für Sicherheitsbauteile (Artikel 7 und Anhänge IV-V)

Bevor sie in Verkehr gebracht werden, müssen Sicherheitsbauteile vom Hersteller oder seinem in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten einem Konformitätsbewertungsverfahren unterzogen werden.

Das in der Richtlinie vorgesehene Konformitätsbewertungsverfahren für Sicherheitsbauteile beruht auf verschiedenen Modulen, die Gegenstand des Beschlusses 93/465/EWG des Rates¹¹ sind. Dabei handelt es sich um Modul B (*EG-Baumusterprüfung*) zusammen mit Modul D (*Qualitätssicherung Produktion*) oder mit Modul F (*Prüfung der Produkte*), ferner um Modul H (*umfassende Qualitätssicherung*) und schließlich um Modul G (*Einzelprüfung*). Die verschiedenen Module können vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten gewählt werden, wobei stets unabhängige Organisationen, die benannten Stellen, heranzuziehen sind. Nach Durchlaufen des Konformitätsbewertungsverfahrens bringt der Hersteller oder sein Bevollmächtigter das CE-Konformitätszeichen an und stellt die EG-Konformitätserklärung aus.

Bei der Umsetzung der Richtlinie hat sich gezeigt, dass die Wahl der Module für die Bewertung der Konformität der Sicherheitsbauteile ausgesprochen sinnvoll ist. Die Vorschrift der Richtlinie, dass die Konformitätsbewertung unbedingt von einer benannten Stelle ausgeführt werden muss, hat sich als angemessen erwiesen; bei der Anwendung der verschiedenen Module kam es zu keinerlei besonderen Problemen.

4.6. Konformitätsbewertung und -erklärung für Teilsysteme (Artikel 10 und Anhänge VI-VII)

Bevor Teilsysteme in Verkehr gebracht werden, müssen sie vom Hersteller oder seinem in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten auch einem Konformitätsbewertungsverfahren unterzogen werden.

In dem in der Richtlinie vorgesehenen Verfahren für die Konformitätsbewertung von Teilsystemen wird jedoch, im Unterschied zu dem für die Sicherheitsbauteile vorgesehenen Verfahren, nicht auf spezielle Module Bezug genommen.

¹¹ Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23). Der Beschluss 93/465/EWG wurde durch den Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 aufgehoben (siehe Fußnote Nr. 17).

In der Richtlinie ist für die Teilsysteme eine EG-Baumusterprüfung vorgesehen, die auf Antrag des Herstellers oder seines Bevollmächtigten von der benannten Stelle durchgeführt wird, die der Hersteller oder sein Bevollmächtigter zu diesem Zweck ausgewählt hat. Nach Durchlaufen dieses Verfahrens stellt der Hersteller oder sein Bevollmächtigter die EG-Konformitätserklärung aus. Ein anschließendes Anbringen der CE-Kennzeichnung ist nicht erforderlich.

Diesbezüglich ist hervorzuheben, dass es bisweilen zu Abweichungen in der Auslegung und der Praxis gekommen ist, da es für die EG-Baumusterprüfung für Teilsysteme keine Module gibt.

4.7. Schutzmaßnahmen (Artikel 14-15)

In der Richtlinie wird das Schutzklauselverfahren geregelt, das anzuwenden ist, wenn ein Mitgliedstaat feststellt, dass ein Sicherheitsbauteil, ein Teilsystem oder sogar eine Anlage die Sicherheit und Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern gefährden kann. Dieses Verfahren, dessen Nutzen nicht bezweifelt wird, ist in den ersten Jahren der Umsetzung der Richtlinie nie zur Anwendung gekommen.

4.8. Benannte Stellen (Artikel 16 und Anhang VIII)

Mehrere Mitgliedstaaten haben der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen gemeldet, die im Sinne der Richtlinie mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen betraut sind¹².

Es ist selbstverständlich entscheidend, dass die in der Richtlinie vorgesehenen Kriterien für die Beurteilung der zu meldenden Stellen von den nationalen Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten streng und konsequent angewendet werden.

Was die Koordinierung der im Rahmen der Richtlinie benannten Stellen betrifft, wurde eine Sektorgruppe der für Seilbahnen gemeldeten Stellen gegründet, die 2004 ihre Arbeit aufnahm. Mit der Schaffung der Gruppe wurde das Doppelziel verfolgt, für eine Zusammenarbeit der benannten Stellen aus dem Sektor zu sorgen und so die Harmonisierung der im Sinne der Richtlinie ausgeführten Bewertungsverfahren zu fördern.

Die Sektorgruppe der für Seilbahnen gemeldeten Stellen hat bislang fünf Empfehlungen verabschiedet (*Recommendations for use* - RfUs)¹³.

Die seit 2004 bestehende Zusammenarbeit zwischen den benannten Stellen aus dem Sektor verläuft positiv; dennoch könnte sie noch wirksamer sein. So ist die Harmonisierung der Konformitätsbewertungsverfahren noch nicht abgeschlossen und sind die verabschiedeten

¹² Die aktualisierte Liste der benannten Stellen kann unter folgender Adresse auf der Website der GD Unternehmen und Industrie eingesehen werden:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm

¹³ Den Wortlaut der RfUs finden Sie auf folgender Webseite der GD Unternehmen und Industrie:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm

RfUs nicht sehr zahlreich und beziehen sich in erster Linie auf formale und administrative, weniger jedoch auf technische Fragen.

4.9. Ausschuss (Artikel 17)

Die Richtlinie sieht vor, dass die Kommission von einem Ständigen Beratenden Ausschuss unterstützt wird, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

In diesen ersten Jahren der Umsetzung der Richtlinie ist der Ausschuss grundsätzlich einmal pro Jahr zusammengetreten, und er ist noch nicht aufgefordert worden, in förmlicher Abstimmung konkrete Durchführungsmaßnahmen zur Richtlinie zu beschließen. Der Ausschuss hat sich stattdessen mit Auslegungsfragen betreffend die Anwendung der Richtlinie und ihre Umsetzung auf nationaler Ebene befasst; dadurch hat er die Zusammenarbeit und den Dialog zwischen den zuständigen nationalen Behörden gefördert.

In diesem Zusammenhang erwies sich die Tatsache als sehr nutzbringend, dass die beteiligten Parteien aus dem Sektor (OITAF¹⁴, IARM¹⁵ und FIANET¹⁶) und andere an der Anwendung der Richtlinie beteiligte Akteure (der für Seilbahnen zuständige Technische Ausschuss des CEN und die Sektorgruppe der für Seilbahnen gemeldeten Stellen) als Beobachter an den Ausschusssitzungen teilnahmen.

4.10. Marktaufsicht und ADCO-Gruppe

Die Marktaufsicht ist ein Grundprinzip des neuen Konzepts und liegt in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. So sind seit der Annahme der Richtlinie die nationalen Behörden aufgefordert, den Markt für Seilbahnen zu beaufsichtigen, um dafür zu sorgen, dass die in Verkehr gebrachten Produkte den in der Richtlinie vorgesehenen grundlegenden Anforderungen genügen.

Um die Marktaufsicht zu stärken, ist es auch angezeigt, für eine Verwaltungszusammenarbeit zwischen den nationalen Marktaufsichtsbehörden zu sorgen. Zu diesem Zweck wurde 2008 eine ADCO-Gruppe (*Administrative Cooperation – Verwaltungszusammenarbeit*) für die Richtlinie gegründet.

Seit ihrer Gründung hat die ADCO-Gruppe zeitgleich mit dem Ausschuss getagt. Sie ist ein *Diskussionsforum*, in dem die nationalen Marktaufsichtsbehörden für den Seilbahnsektor Informationen und bewährte Praktiken austauschen können. Derzeit ist die Arbeit der Gruppe sehr vielversprechend im Hinblick auf eine wirksame und transparente Zusammenarbeit zwischen den betreffenden nationalen Behörden.

¹⁴ Organizzazione Internazionale Trasporti a Fune (Internationale Organisation für das Seilbahnwesen), umfasst alle beteiligten Parteien des Seilbahnsektors (Hersteller, Betreiber und nationale Behörden).

¹⁵ International Association of Ropeway Manufacturers (Internationaler Verband der Seilbahnhersteller).

¹⁶ Fédération Internationale des Associations Nationales d'Exploitants de Téléphériques, funiculaires et autres installations de transport par câbles pour voyageurs (Internationaler Verband der Seilbahnbetreiber).

4.11. Innovation

Nach Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie ist vorgesehen, dass ein Mitgliedstaat im Falle innovativer Sicherheitsbauteile oder Teilsysteme den Bau und die Inbetriebnahme einer Anlage besonderen Bedingungen unterwerfen kann. Der Mitgliedstaat unterrichtet hierüber die Kommission, die unverzüglich den Ausschuss befasst.

In diesen ersten Jahren der Umsetzung der Richtlinie ist dieses Verfahren nie zur Anwendung gekommen. Es bleibt folglich zu prüfen, ob diese Bestimmung tatsächlich einen Zusatznutzen im Vergleich zu den anderen von der Richtlinie vorgesehenen Bewertungs- und Zertifizierungsverfahren erbringt.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

Durch die Verabschiedung und Umsetzung der Richtlinie wurde das Ziel der Schaffung eines Binnenmarkts für den freien Verkehr von Seilbahn-Sicherheitsbauteilen und -Teilsystemen bei gleichzeitiger Wahrung eines einheitlichen und hohen Sicherheitsniveaus in den Mitgliedstaaten erreicht.

Zugleich hat sich herausgestellt, dass es bei der Anwendung der Richtlinie einige konkrete Probleme gibt. Die Kommission wird diese Aspekte und mögliche Abhilfemaßnahmen im Hinblick auf eine Überarbeitung der Richtlinie prüfen; eine solche würde auch die Gelegenheit bieten, die Richtlinie an den Inhalt des Beschlusses Nr. 768/2008/EG¹⁷ anzupassen, der im Zusammenhang mit dem *neuen Rechtsrahmen* für die nach dem neuen Konzept erlassenen Rechtsvorschriften angenommen wurde.

¹⁷ Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).