

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 16.3.2011
KOM(2011) 123 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**Første rapport om gennemførelse af direktiv 2000/9/EF
om tovbaneanlæg til personbefordring**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Første rapport om gennemførelse af direktiv 2000/9/EF om tovbaneanlæg til personbefordring

1. INDLEDNING

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/9/EF af 20. marts 2000 om tovbaneanlæg til personbefordring¹ (herefter "direktivet") har til formål at etablere fri bevægelighed på det indre marked for sikkerhedskomponenter og delsystemer i tovbaneanlæg, og samtidig sikre et højt og ensartet niveau for sikkerhed.

Direktivet trådte i kraft den 3. maj 2000 og har siden den 3. maj 2004 været fuldt gældende i landene i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), dvs. i alle medlemsstater i Den Europæiske Union samt Island, Liechtenstein og Norge.

Denne rapport beskriver de vigtigste begivenheder i forbindelse med gennemførelsen af direktivet. Den fremlægges af Kommissionen for Europa-Parlamentet og Rådet i henhold til artikel 21 i direktivet.

Denne rapport tager hensyn til resultaterne af den høring, som Kommissionens tjenestegrene har gennemført med de nationale myndigheder og alle aktører, der er involveret i anvendelsen af direktivet. Høringen fandt sted i løbet af 2010 ved hjælp af et spørgeskema om forskellige aspekter af gennemførelsen af direktivet.

2. DIREKTIV 2000/9/EF: ESSENTIELLE ELEMENTER OG SPECIFIKKE ASPEKTER

Direktivet er baseret på artikel 47, 55 og 95 i TEF (nu artikel 53, 62 og 114 i TEUF).

Direktivet er baseret på principperne efter den nye metode, hvorved harmonisering er begrænset til væsentlige krav til sikkerhed, sundhed, miljøbeskyttelse og forbrugerbeskyttelse. Kun produkter, der opfylder de væsentlige krav i direktivet, kan bringes på markedet.

De harmoniserede standarder, hvis referencer er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende, og som er blevet gennemført i nationale standarder, giver anledning til en formodning om overensstemmelse med væsentlige krav i direktivet. Anvendelsen af harmoniserede standarder er ikke obligatorisk, og producenter kan også vælge forskellige tekniske løsninger, forudsat at overholdelsen af de væsentlige krav i direktivet under alle omstændigheder garanteres.

Mens direktivet bygger på disse generelle principper, indeholder det også særlige aspekter i forbindelse med specifikationerne for tovbaneanlæg. Faktisk er tovbaneanlæg, med

¹ EFT L 106 af 3.5.2000, s. 21.

undtagelse af de mindste af dem, unikke produkter, tilpasset de lokale forhold, og de er på én gang faste infrastrukturer og mobile maskiner.

Derfor er direktivet baseret på sondringen mellem sikkerhedskomponenter, delsystemer og anlæg, og giver forskellige ordninger på den ene side for sikkerhedskomponenter og delsystemer og på den anden side for anlæg. Sikkerhedskomponenter og delsystemer er omfattet af reglerne om fri bevægelighed for varer og er genstand for vurdering og indberetning om overholdelse, samtidig med at anlæggene, der er faste, forbliver medlemsstaternes ansvar, og de er genstand for en godkendelse og tilladelse til konstruktion og efterfølgende ibrugtagning udstedt af de relevante offentlige myndigheder.

Denne skelnen mellem sikkerhedskomponenter, delsystemer og anlæg afspejler derfor den specifikke karakter af tovbaneanlæg i forhold til andre produkter fra maskinindustrien. Det er også grundlaget for lovgiverens valg af for tovbaneanlæg at vedtage en retsakt designet specielt til denne sektor, adskilt fra gældende ret i den europæiske harmonisering af produkter fra maskinindustrien, især direktiv 2006/42/EF om maskiner².

3. MARKEDET FOR TOVBANEANLÆG

Tovbaneanlæg er generelt et middel til offentlig transport, og deres sikkerhed er derfor af afgørende betydning, både for passagerer og for de ansatte, der er involveret i deres ibrugtagning og vedligeholdelse.

Det er også værd at bemærke, at tovbaneanlæg, især i bjergområder, normalt anvendes med henblik på turisme, og deres udnyttelse også er et vigtigt økonomisk spørgsmål.

Markedet for tovbaneanlæg er kendetegnet ved en højt specialiseret industri. Den er baseret på professionelle indkøbere, der vælger konstruktøren af et tovbaneanlæg efter en konkurrence gennem offentlige eller private udbud.

Den europæiske industri har traditionelt haft en fremtrædende position på markedet for tovbaneanlæg, ikke kun inden for, men også uden for EU. Især de seneste år er der p.g.a. sammenslutninger dukket to store europæiske industrikoncerner op, som har en stærk tilstedeværelse på det europæiske marked og verdensmarkedet. Men der er endnu et mindre antal små og mellemstore virksomheder i sektoren.

Ved at samle procedurerne for overensstemmelsesvurdering af sikkerhedskomponenter og delsystemer og gennem at fremme udviklingen af harmoniserede standarder på europæisk plan har direktivet gjort det muligt at opnå stordriftsfordele gennem standardisering af produkter.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF (omarbejdning) (EUT L 157 af 9.6.2006, s. 24) - Direktiv 2006/42/EF ophævede Europa-Parlamentets og Rådets tidligere direktiv 98/37/EF af 22. juni 1998 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om maskiner (EFT L 207 af 23.7.1998, s. 1).

Endnu vigtigere er, at vedtagelsen af direktivet har kunnet bidrage til en forbedret synlighed og positionering af den relevante branche, og dermed har kunnet vise sig som et positivt instrument også uden for EU.

4. GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 2000/9/EF

Generelt er den nationale gennemførelse af direktivet ikke stødt på særlige problemer, og det har ikke været nødvendigt at iværksætte traktatbrudsprocedurer over for medlemsstaterne.

Kommissionen har med bistand fra en ekspert og i samråd med interessenter i erhvervslivet udarbejdet en vejledning for anvendelse af direktivet. Vejledningen, der blev offentliggjort i 2006, var udformet med det formål at yde fortolkningsbistand til alle aktører, der er involveret i gennemførelsen af direktivet³.

4.1. Definitioner og anvendelsesområde (artikel 1)

De anlæg, der berøres af direktivet, er skinnebundne tovbåner, svævebaner, kabinelifter, stolelifter og slæbelifter. Direktivet gælder for anlæg, der opføres og tages i brug på eller efter den 3. maj 2004, og delsystemer og sikkerhedskomponenter, der markedsføres fra denne dato.

Om ændringer i eksisterende anlæg, det vil sige, faciliteter bygget og taget i brug inden den 3. maj 2004, foreskriver direktivet, at kun de ændringer, som kræver en ny tilladelse til ibrugtagning, skal opfylde de væsentlige krav, mens andre ændringer ikke er omfattet af direktivet. I denne forbindelse skal det bemærkes, at anvendelsen af direktivet i forbindelse med ændringer i eksisterende faciliteter ikke altid har været let, fordi det ifølge de forskellige bestemmelser i medlemsstaterne sommetider er vanskeligt at identificere ændringer, der påkræver en ny tilladelse til ibrugtagning.

Artikel 1, stk. 6, udelukker bl.a. fra direktivets anvendelsesområde elevatorer som omhandlet i direktiv 95/16/EF⁴, traditionelt konstruerede totrukne sporvogne, tandhjulsbaner og faciliteter i forlystelsesparker. De første år af gennemførelsen af direktivet har vist et behov for bedre at definere direktivets anvendelsesområde i forhold til direktiv 95/16/EF om elevatorer, især med hensyn til skrå elevatorer. Samtidig er skillelinjen mellem faciliteter i forlystelsesparker, til rekreation, og kabelbaner, der anvendes som transport for mennesker, og som sådan omfattet af direktivet, ikke altid indlysende.

4.2. Harmoniserede standarder og væsentlige krav (artikel 2-3 og bilag II)

Anvendelse og overholdelse af de væsentlige krav i direktivet vil kunne give en meget høj grad af sikkerhed for tovbaneanlæg i alle medlemsstater. I denne forbindelse bør bemærkes, at vedtagelsen af direktivet især har bidraget til at øge sikkerhedsniveauet for tovbaneanlæg i medlemsstater, som ikke har en historisk tradition på området.

³ Vejledningen er blevet offentliggjort på engelsk, fransk og tysk og er også tilgængelig i elektronisk format på engelsk, fransk, tysk og italiensk på Generaldirektoratet for Erhvervs politiks websted http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/guidance/cableways/index_en.htm.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/16/EF af 29. juni 1995 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elevatorer (EFT L 213 af 7.9.1995, s. 1).

Desuden har vedtagelsen af direktivet givet impulser til færdiggørelsen af standardiseringsprocessen på europæisk plan. Kommissionen gav som følge heraf i 2000 CEN⁵ og CENELEC⁶ standardiseringsmandat M300 for tovbaneanlæg beregnet til at transportere mennesker. Standardiseringsprogrammet er blevet udført af CEN's tekniske udvalg, der har ansvaret for tovbaneanlæg i perioden 2000-2005. Der er i øjeblikket 23 harmoniserede standarder inden for tovbaneanlæg. Deres referencer offentliggøres regelmæssigt i Den Europæiske Unions Tidende⁷, og listen findes på webstedet for Generaldirektoratet for Erhvervs politik⁸.

I disse første år af gennemførelsen af direktivet blev kun én formel indsigelse rejst af en medlemsstat i overensstemmelse med proceduren i artikel 2, stk. 7, i direktivet mod en harmoniseret standard. I betragtning af de synspunkter, som blev udtrykt af det stående rådgivende udvalg under direktivet og det stående udvalg under direktiv 98/34/EF⁹ blev den formelle indsigelse afvist, fordi ingen beviser har påvist, at den pågældende harmoniserede standard ikke opfylder de væsentlige krav i direktivet, og derfor er henvisningen til den harmoniserede standard blevet fastholdt i den liste over standarder, der er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende¹⁰.

Under det standardiseringsmandat, som Kommissionen har pålagt CEN's tekniske udvalg med ansvar for tovbaneanlæg, har dette har for nylig lanceret en første gennemgang af gældende harmoniserede standarder for at foretage ændringer og opdateringer, hvor dette kan være nødvendigt.

4.3. Sikkerhedsanalyse og sikkerhedsrapport (artikel 4 og bilag III)

I direktivet hedder det, at ethvert projekteret anlæg skal underkastes en sikkerhedsanalyse, hvori der tages hensyn til samtlige aspekter, der vedrører systemets og omgivelsernes sikkerhed under konstruktionen, opførelsen og ibrugtagningen, og som gør det muligt at identificere risici, der på grundlag af de indvundne erfaringer vil kunne opstå under driften.

På grundlag af sikkerhedsanalysen udarbejdes der en sikkerhedsrapport med angivelse af de foranstaltninger, der skal imødegå sådanne mulige risici; rapporten skal endvidere indeholde en liste over sikkerhedskomponenter og delsystemer.

Sikkerhedsanalysen er et nyt begreb indført i direktivet, og det har været en hjørnesten i dets gennemførelse. Bemærk dog, at direktivet blot fastsætter, at sikkerhedsanalysen skal foretages

⁵ Den Europæiske Komité for Standardisering.

⁶ Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering.

⁷ Den mest aktuelle offentliggørelse af referencerne til harmoniserede standarder inden for tovbaneanlæg findes i Den Europæiske Unions Tidende C 51 af 4.3.2009, s. 9.

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

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om fastsættelse af en procedure for information med hensyn til standarder og tekniske forskrifter og forskrifter vedrørende tjenester i informationssamfundet (EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37). Ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).

¹⁰ Kommissionens afgørelse af 26. november 2008 om ikke-tilbagetrækning af referencenummeret for standard EN 12929-2:2004 "Sikkerhedskrav til tovbaner beregnet til passagertransport — Generelle krav — Del 2: Yderligere krav til reversible wirestykker med dobbelte luftkabler uden rammevognsbremser" offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/9/EF - (K(2008)7289 endelig).

på anmodning af bygherren eller dennes repræsentant. Så det er ikke præciseret, hvem der skal foretage denne analyse, men kun på vegne af hvem, den er lavet. På samme måde fastsætter direktivet kun, at den metode, der skal følges i udarbejdelsen af sikkerhedsanalyser, skal være en anerkendt metode, som kan afspejle god praksis, kompleksiteten i forbindelse med etablering og de påtænkte driftsformer. I denne forbindelse skal det bemærkes, at denne forholdsvis generelle formulering undertiden har resulteret i fortolkningsproblemer med at gennemføre direktivet.

4.4. Sikkerhedskomponenter, delsystemer og anlæg (artikel 1 og bilag I)

Som nævnt tidligere er direktivet baseret på sondringen mellem sikkerhedskomponenter, delsystemer og anlæg.

Med hensyn til sikkerhedskomponenter definerer direktivet dem som enhver enkeltdel, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed og enhver anordning, som har en sikkerhedsfunktion i anlægget og er identificeret ved sikkerhedsanalysen.

Anlægget er den på sit bestemmelsessted opførte helhed bestående af infrastruktur og delsystemer. Infrastrukturen, der planlægges særskilt for det enkelte anlæg og bygges op på anvendelsesstedet, består af linjeføringen, systemdata og de linjestrukturer og stationer, der er nødvendige for opførelsen og driften af anlægget, herunder fundamenter. Med hensyn til delsystemer er det i direktivet ikke i sig selv defineret, men der er en liste: Af de opførte poster kan bl.a. nævnes tove og tovforbindelser, drivsystemer og bremses, vogne samt mekaniske, elektriske og redningsanordninger.

I direktivet hedder det, at sikkerhedskomponenter og delsystemer nyder godt af den frie bevægelighed i det indre marked, og at de til dette formål er underlagt en evaluering og en overensstemmelseserklæring, mens anlæggene fortsat er medlemsstaternes kompetence, og hver medlemsstat til dette formål fastlægger procedurerne for tilladelse til opførelse og ibrugtagning af anlæg beliggende på dens område.

Klarhed og konsekvens i identifikationen af sikkerhedskomponenter, delsystemer og anlæg er afgørende for en korrekt gennemførelse af direktivet. Imidlertid har ved anvendelsen af direktivet i særdeleshed skillelinjen mellem sikkerhedskomponenter og delsystemer og mellem delsystemer og teknik ikke altid vist sig at være indlysende.

4.5. Evaluering og overensstemmelseserklæring for sikkerhedskomponenter (artikel 7 og bilag IV-V)

Før sikkerhedskomponenter bringes på markedet, skal fabrikanten eller dennes repræsentant etableret i Den Europæiske Union underkaste dem en procedure for overensstemmelsesvurdering.

Proceduren for overensstemmelsesvurdering i henhold til direktivet for sikkerhedskomponenter henviser til forskellige moduler, som er indeholdt i afgørelse

93/465/EØF¹¹. Disse er modul B (*EF-typeafprøvning*), i kombination med modul D (*kvalitetssikring af produktionen*) eller med modul F (*produktverifikation*), modul H (*fuld kvalitetssikring*) samt endelig modul G (*enhedsverifikation*). De forskellige moduler kan vælges af fabrikanten eller dennes repræsentant og gennemføres altid af tredjepart, dvs. bemyndigede organer. Efter at have afsluttet proceduren for overensstemmelsesvurdering skal fabrikanten eller dennes repræsentant anbringe CE-mærkningen og udstede EF-overensstemmelseserklæringen.

Gennemførelsen af direktivet har vist, at valget af moduler til overensstemmelsesvurdering af sikkerheden er helt relevant. Den omstændighed, at direktivet bestemmer, at overensstemmelsesvurderingen nødvendigvis skal udføres af et bemyndiget organ er fundet egnet, og der har ingen specifikke problemer været med hensyn til anvendelse af forskellige moduler.

4.6. Evaluering og indberetning om overholdelse af delsystemer (artikel 10 og bilag VI-VII)

Også for delsystemers vedkommende skal de, inden de bringes på markedet, af fabrikanten eller dennes repræsentant etableret i Den Europæiske Union underkastes en procedure for overensstemmelsesvurdering.

Men proceduren for overensstemmelsesvurdering for delsystemerne i henhold til direktivet henviser til forskel fra proceduren for sikkerhedskomponenter ikke til særlige moduler.

Faktisk indeholder direktivet en procedure for undersøgelse af delsystemer, som foretages på anmodning af fabrikanten eller dennes repræsentant, af et bemyndiget organ, som fabrikanten eller dennes repræsentant har udpeget til dette formål. Efter at have afsluttet denne procedure skal fabrikanten eller dennes repræsentant udfærdige EF-overensstemmelseserklæringen: Det er ikke nødvendigt at anbringe CE-mærket.

I denne forbindelse skal det bemærkes, at manglen på moduler i proceduren for overensstemmelsesvurdering for delsystemerne til tider har ført til heterogene fortolkninger og praksis.

4.7. Beskyttelsesforanstaltninger (artikel 14-15)

Direktivet indeholder en beskyttelsesprocedure, der skal følges i de tilfælde, hvor en medlemsstat konstaterer, at en sikkerhedskomponent, et delsystem eller endda et anlæg kan udgøre en fare for personers sikkerhed og sundhed og i givet fald for tings sikkerhed. Denne procedure, hvis nytte ikke betvivles, har aldrig været anvendt i disse første år af gennemførelsen af direktivet.

¹¹ Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af CE-mærkningen, der skal anvendes i retningslinjerne teknisk harmonisering (EFT L 220 af 30.8.1993, s. 23) - afgørelse 93/465/EØF er blevet ophævet ved Europa-Parlamentet og Rådets afgørelse 768/2008/EF af 9. juli 2008 (se fodnote 17).

4.8. Bemyndigede organer (artikel 16 og bilag VIII)

Flere medlemsstater har meddelt Kommissionen og de øvrige medlemsstater, hvilke organer der i henhold til direktivets bestemmelser skal udføre procedurer for overensstemmelsesvurdering af sikkerhedskomponenter og delsystemer¹².

Det er naturligvis afgørende, at kriterierne i direktivet for vurderingen af de organer, der skal bemyndiges, er gennemført af de nationale myndigheder i forskellige medlemsstater på en streng og sammenhængende måde.

Med hensyn til koordinering af bemyndigede organer i henhold til direktivet blev der dannet en sektorgruppe af bemyndigede organer for tovbaneanlæg, som begyndte sin virksomhed i 2004. Oprettelsen af gruppen forfulgte den dobbelte målsætning om at etablere et samarbejde mellem bemyndigede organer i sektoren og dermed fremme harmonisering af procedurerne for overensstemmelsesvurdering, der gennemføres i henhold til direktivet.

Sektorgruppen af bemyndigede organer for tovbaneanlæg har hidtil vedtaget fem anbefalinger (*Recommendations for use – RfU'er*)¹³.

Samarbejdet, der siden 2004 har fundet sted mellem bemyndigede organer i sektoren, har været positivt: dog kunne det være endnu mere effektivt. Faktisk er harmoniseringen af procedurer for overensstemmelsesvurdering endnu ikke afsluttet og for så vidt angår de vedtagne RfU'er er de ikke meget talrige og vedrører hovedsageligt administrative og formelle, men ikke nødvendigvis tekniske, spørgsmål.

4.9. Udvalg (artikel 17)

Direktivet fastsætter, at Kommissionen bistås af et stående rådgivende udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne og ledes af en repræsentant for Kommissionen.

I løbet af disse første år af gennemførelsen af direktivet mødtes udvalget i princippet en gang om året, og det var ikke påkrævet at vedtage den effektive håndhævelse af direktivet ved en formel afstemning. Udvalget drøftede derimod de fortolkende spørgsmål i forbindelse med gennemførelse af direktivet og dets gennemførelse på nationalt plan, og derved har det fremmet samarbejdet og dialogen mellem de nationale myndigheder.

I denne sammenhæng har deltagelsen i møder som observatører af aktører i sektoren (OITAF¹⁴, IARM¹⁵, FIANET¹⁶,) og andre involverede i gennemførelsen af direktivet (CEN's

¹² Den opdaterede liste over bemyndigede organer er tilgængelig på Generaldirektoratet for Erhvervspolitikens websted:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm.

¹³ RfU-teksterne er tilgængelige på Generaldirektoratet for Erhvervspolitikens websted:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/documents/legislation/cableways/notified-bodies/index_en.htm.

¹⁴ *Organizzazione Internazionale Trasporti a Fune* samler alle interessenter i sektoren tovbaner (fabrikanter, operatører og nationale myndigheder).

¹⁵ *International Association of Ropeway Manufacturers*.

tekniske udvalg for tovbaneanlæg og sektorgruppen af bemyndigede organer for tovbaneanlæg), vist sig meget nyttig.

4.10. Markedsovervågning og ADCO-gruppen

Markedsovervågningen er et yderst vigtigt princip i den nye metode og hører under medlemsstaternes kompetence. Efter vedtagelsen af direktivet er de nationale myndigheder således forpligtet til at foretage overvågning af markedet for tovbaneanlæg for at sikre, at kun produkter, som opfylder de væsentlige krav i direktivet, bringes på markedet.

For at styrke markedsovervågningen er det også nødvendigt at indføre et administrativt samarbejde mellem de nationale myndigheder med ansvar for markedsovervågning. Til dette formål blev en ADCO-gruppe (administrativt samarbejde) etableret for direktivet i 2008.

Siden sin oprettelse er ADCO-gruppen mødtes i forbindelse med udvalgets møder. Den repræsenterer et forum, hvor de nationale myndigheder med ansvar for overvågning af markedet for tovbaneanlæg har mulighed for at udveksle oplysninger og bedste praksis. På nuværende tidspunkt har gruppens aktiviteter vist sig meget lovende for etablering af et gennemsigtigt og effektivt samarbejde mellem de nationale myndigheder.

4.11. Innovation

Artikel 11, stk. 3, i direktivet bestemmer, at en medlemsstat i tilfælde af nyskabende sikkerhedskomponenter eller delsystemer kan knytte særlige betingelser til opførelse og ibrugtagning af anlæg, ved at medlemsstaten underretter Kommissionen, som straks forelægger spørgsmålet for udvalget.

I disse første år af gennemførelsen af direktivet er denne procedure aldrig blevet anvendt. Det bør derfor fortsat undersøges, om denne bestemmelse reelt kan tilføre en værdi i forhold til de øvrige procedurer for vurdering og certificering, der allerede er fastsat i direktivet.

5. KONKLUSIONER OG PERSPEKTIVER

Gennem vedtagelse og gennemførelse af direktivet er målet, nemlig at etablere et indre marked for sikkerhedskomponenter og delsystemer i tovbaneanlæg og samtidig sikre et ensartet og højt sikkerhedsniveau i medlemsstaterne, blevet opnået.

Samtidig har anvendelsen af direktivet fremhævet nogle konkrete problemer. Kommissionen vil overveje disse aspekter og mulige løsninger hertil med henblik på en revision af direktivet, som også vil blive en lejlighed til at tilpasse direktivet til indholdet af afgørelse nr.

¹⁶ *Fédération Internationale des Associations Nationales d'Exploitants de Téléphériques, funiculaires et autres installations de transport par câbles pour voyageurs.*

768/2008/EF¹⁷, der blev vedtaget som en del af den såkaldte *New Legal Framework*, under den nye metode.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets beslutning 93/465/EØF (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).