



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 162 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om taubaner (taubaneloven)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	9	Gebyr	16
			9.1	Gjeldende rett	16
2	Bakgrunn for lovforslaget	5	9.2	Høringsforslaget	16
2.1	Taubanesektoren i Norge	5	9.3	Høringsinstansenes merknader ...	16
2.2	Dagens taubanelov og behovet for ny lov	5	9.4	Departementets vurderinger	16
2.3	Oversikt over personskader ved norske taubaner	6	10	Transportvilkår for rutegående taubane, tilbakehold mv.	16
2.4	Kort om høringen	6	10.1	Gjeldende rett	16
			10.2	Høringsforslaget	16
			10.3	Høringsinstansenes merknader og departementets vurderinger ...	16
3	EUs regelverk om taubaner og regelverket i andre land	7	11	Krav til naboeiendommer	17
3.1	EUs regelverk	7	11.1	Gjeldende rett	17
3.2	Rettstilstanden i andre land	8	11.2	Høringsforslaget	17
			11.3	Høringsinstansenes merknader ...	17
4	Lovens formål og virke- område	9	11.4	Departementets vurderinger	18
4.1	Gjeldende rett	9	12	Fjerning av taubane	18
4.2	Høringsforslaget	9	12.1	Gjeldende rett	18
4.3	Høringsinstansenes merknader ...	9	12.2	Høringsforslaget	18
4.4	Departementets vurderinger	9	12.3	Høringsinstansenes merknader ...	18
			12.4	Departementets vurderinger	19
5	Tillatelse og krav til virksomheten	10	13	Ekspropriasjon	19
5.1	Gjeldende rett	10	13.1	Gjeldende rett	19
5.2	Høringsforslaget	10	13.2	Høringsforslaget	19
5.3	Høringsinstansenes merknader og departementets vurderinger	11	13.3	Høringsinstansenes merknader ...	19
			13.4	Departementets vurderinger	19
6	Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt	11	14	Økonomiske og administrative konsekvenser	19
6.1	Gjeldende rett	11	14.1	Administrative konsekvenser for det offentlige	19
6.2	Høringsforslaget	11	14.2	Administrative konsekvenser for virksomhetene og andre private aktører	20
6.3	Høringsinstansenes merknader ...	12	14.3	Økonomiske konsekvenser for det offentlige	20
6.4	Departementets vurderinger	13	14.4	Økonomiske konsekvenser for taubaneverksamhetene	20
7	Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd	14	15	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ..	21
7.1	Gjeldende rett	14			
7.2	Høringsforslaget	14			
7.3	Høringsinstansenes merknader og departementets vurderinger	14			
8	Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning	15			
8.1	Gjeldende rett	15			
8.2	Høringsforslaget	15			
8.3	Høringsinstansenes merknader ...	15			
8.4	Departementets vurderinger	15			
				Forslag til lov om taubaner (taubaneloven)	29



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 162 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om taubaner (taubaneloven)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 23. september 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag til ny taubanelov. Ny taubanelov vil erstatte lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taubaner og løipestrenger mv.

Flere av dagens lovbestemmelser er utdaterte og det er behov for å oppdatere loven til dagens forhold og krav til taubaner. Ny lov vil også styrke sikkerheten på norske taubaner med nye og klarere bestemmelser om varsling og rapportering ved ulykker og hendelser, forbud mot rus, pliktavhold mv. Ny lov vil også legge grunnlag for en mer risikobasert tilsynsmetodikk og gi Statens jernbanetilsyn flere tilsynsvirkemidler.

2 Bakgrunn for lovforslaget

2.1 Taubanesektoren i Norge

Taubanesektoren omfatter tau- og kabelbaner både for person- og godstransport. For å oppføre tau- og kabelbaner kreves det i dag henholdsvis konsesjon fra Fylkesmannen og tillatelse til drift fra Samferdselsdepartementet. Tillatelse til anlegg og drift av kabelbaner er imidlertid ikke regulert av taubaneloven, men av lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven). Det kreves i tillegg driftstillatelse fra

Statens jernbanetilsyn, både for å ta tau- og kabelbaner i bruk. Departementet mener det er et særlig behov for å klargjøre dagens virkeområde, slik at taubaneloven regulerer alle former for taubaner, herunder kabelbaner (som også anses som taubane). Dagens system, der kabelbaner reguleres av jernbaneloven, er verken hensiktsmessig eller forståelig.

2.2 Dagens taubanelov og behovet for ny lov

Dagens taubanelov fra 1912 er delvis utdatert. Det sentrale formålet med ny lov da den ble vedtatt var å legge til rette for taubane som transportform. Det var i den sammenhengen behov for å ha krav om konsesjon og egne bestemmelser om ekspropriasjon, da det på den tiden ikke eksisterte generell lovgivning om dette. Behovet for en taubanelov, med krav til konsesjon er ikke lengre til stede. Historisk sett så man også for seg at taubaner skulle ha en atskillig større betydning som transportform enn det som har blitt realitet. Taubaner benyttes i dag stort sett til rekreasjonsformål, særlig i skianlegg vinterstid. Persontransport med taubane utover dette foregår i svært begrenset grad. Godstransport med taubane er ikke utbredt. Forsvaret og Telenor har imidlertid fortsatt enkelte anlegg i drift. I dag er det rundt 800 taubaner med driftstillatelse i Norge.

Departementet mener også det er behov for en mer moderne lov, som i større grad fokuserer på taubanesikkerhet, det vil si en lov som sikrer at en taubane blir anlagt, bygget, vedlikeholdt, drevet og fjernet slik at den ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø. I den sammenheng mener departementet det er viktig med en klar ansvars plassering for driften av taubanen og at tilsynsmyndigheten har de nødvendige tilsynsvirkemidlene til å føre tilsyn med og å reagere ovenfor de som ikke driver i henhold til regelverket. En slik klar ansvars plassering innebærer også behov for å stille krav om sikkerhetsstyringssystem, herunder krav om varsling og rapportering av ulykker og hendelser. Departementet mener det også er behov for klarere og tydeligere hjemler for å fastsette krav til driften av taubanen, herunder nærmere tekniske krav til taubaner.

2.3 Oversikt over personskader ved norske taubaner

Det har ikke forekommet dødsulykker i tilknytning til transport i norske konsesjonsgitte taubaner siden 1979. Tabellen nedenfor viser statistikk over personskader fra 1980 og fram til vinter sesongen 2014/2015¹:

Antallet enkeltransporter har i løpet av tidsrommet 1980 – 2014 hatt en økende tendens. Det kan indikere at antallet skader per enkeltransport er nedadgående. Det råder imidlertid betydelig usikkerhet knyttet til om alle hendelser med personskader blir rapportert inn til Statens jernbanetilsyn (tilsynsmyndigheten)².

År	Alvorlige personskader	Mindre alvorlige personskader
2010 – 2014/ 2015 ¹	21	58
2000 – 2009	46	287
1990 – 1999	72	242
1980 – 1989	27	57

¹ Til og med vinter sesongen 2014/2015

¹ Statistikken omfatter ikke hendelser knyttet til arbeid i anleggene.

² For nærmere informasjon om risikobildet for taubaner, se <http://www.sjt.no/no/Taubanetilsynet/Statistikk/Risikobildet-for-taubaner/>

2.4 Kort om høringen

Samferdselsdepartementet sendte forslag om ny taubanelov på høring 9. desember 2015.

Forslaget inneholdt en kort innledning, bakgrunn og omtale av risiko forbundet med taubane, samt informasjon om EUs regelverk om taubaner og rettstilstanden i andre land. Høringsforslaget inneholdt videre en omtale av lovforslagene, herunder forslag om å videreføre enkelte av dagens lovbestemmelser i ny taubanelov. Høringsforslaget inneholdt også en vurdering av de økonomiske og administrative konsekvensene med ny lov, merknader til de enkelte bestemmelser og selve utkastet til ny lov.

Forslaget ble sendt til følgende instanser:

Arbeids- og sosialdepartementet
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Landbruksdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet

Samtlige fylkesmenn

Samtlige kommuner

Arbeidstilsynet
Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap
Luffartstilsynet
Miljødirektoratet
Norges vassdrag og energidirektorat

Alpinanleggenes landsforening
Finans Norge
KS Kommunenes interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
KS Bedrift
Landsorganisasjonen
Norsk Folkehjelp
Norges Idrettsforbund
Norske Tau- og Kabelbaners Forening
Næringslivets Hovedorganisasjon
Røde Kors Hjelpekorps
YS
Virke
TEKNA
Doppelmayr

Taubaneteknikk AS
HMR Voss AS

Følgende høringsinstanser har kommet med realitetsmerknader til forslaget:

Statens jernbanetilsyn

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder
Fylkesmannen i Møre og Romsdal
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Fylkesmannen i Østfold
Alpinanleggenes landsforening
Arbeidsgruppa for grunneigarar under
og ved ny gondolbane på Voss.
Norges Skiforbund
Norsk redaktørforening
Norske Tau- og Kabelbaners Forening

3 EUs regelverk om taubaner og regelverket i andre land

3.1 EUs regelverk

3.1.1 EUs taubanedirektiv

Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2000/9/EF av 20. mars 2000 om taubaneanlegg til persontransport («taubanedirektivet») ble ved EØS-komiteens beslutning nr. 115/2001 28. september 2001 tatt inn i EØS-avtalen. Stortinget samtykket til godkjenning av EØS-komiteens beslutning, jf. St.meld. nr. 11 (2001–2002) og Innst. S. nr. 51 (2001–2002). Taubaneloven § 1 b gjennomfører direktivet nasjonalt.

Direktivets virkeområde er taubaner, herunder kabelbaner, til persontransport. Taubaner for godstransport omfattes ikke av direktivet. Det samme gjelder tau- og kabelbaner i gruveanlegg, faste anlegg som brukes til industriformål og fornøyelsesinnretninger.

Taubanedirektivet har som formål å sikre at infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter til taubaner oppfyller visse grunnleggende sikkerhetsmessige krav for beskyttelse av personer og eiendom, slik at taubaneprodukter kan omsettes i hele EØS-området. Direktivet stiller blant annet krav om at en sikkerhetskomponent bare kan bringes i omsetning, dersom komponenten er påført såkalt CE-samsvarsmerking. Denne samsvarsmerkingen angir at komponenten oppfyller de grunnleggende kravene som følger av direktivet. Dersom de grunnleggende krav ikke er oppfylt, gir direktivet landene rett til å treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at et produkt markedsføres eller omsettes.

Sikkerhetskomponenter og delsystemer anses for å ha oppfylt de grunnleggende krav, når de er i overensstemmelse med harmoniserte europeiske standarder utarbeidet og vedtatt av de europeiske standardiseringsorganisasjonene CEN³ og CENELEC⁴. Sikkerhetskomponenter kan kun tas i bruk dersom de ikke utgjør en fare for personers helse og sikkerhet, og monteres og vedlikeholdes korrekt.

Tekniske kontrollorgan skal gjennomføre verifisering av sikkerhetskomponenter og delsystemer. Etter at slike prosedyrer er gjennomført, skal produkter fritt kunne omsettes i hele EØS-området.

Det enkelte land skal fastsette prosedyrer for tillatelse til oppføring og bruk av anlegg. Det er opp til landene selv å treffe passende forholdsregler og fastlegge prosedyrer for å sikre at sikkerhetssystemer og delsystemer som monteres og tas i bruk i anlegg, ikke utgjør en fare for personers sikkerhet og helse.

Direktivet har ikke bestemmelser som regulerer selve driften av taubaneanlegg, men direktivet har bestemmelser om at en byggherre kan anmode om at et prosjektert taubaneanlegg skal gjennomgå en sikkerhetsanalyse. Sikkerhetsanalysen skal omfatte alle sikkerhetsaspekter ved anlegget og dets omgivelser, og skal danne grunnlag for en sikkerhetsrapport som angir planlagte tiltak for håndtering av risiko.

3.1.2 Ny taubaneforordning

Europakommisjonen presenterte 27. mars 2014 forslag til Europaparlaments- og rådsforordning om taubaner (taubaneforordningen)⁵ og forslaget ble vedtatt av EU 9. mars 2016. Forordningen vil, med enkelte unntak, tre i kraft i EU 21. april 2018. Forordningen vil erstatte dagens taubanedirektiv.

Taubaneforordning har to hovedformål. Det ene er å tilpasse taubanereguleringen med den såkalte varepakken fra 2008, som innførte et overordnet rammeverk for omsetning av varer for hele EØS-området. Varepakken er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført nasjonalt i lov 13. desember nr. 4 om det frie varebytte i EØS (EØS-vareloven).

EØS-vareloven gjennomførte europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 764/2008 om framgangsmåter for anvendelsen av visse nasjonale tekniske regler på varer som er lovlig markedsført i en annen EØS-stat. Videre europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 om

³ Den europeiske standardiseringsorganisasjonen

⁴ Den europeiske komité for elektroteknisk standardisering

⁵ Se COM 2014/187

fastsettelse av krav til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av varer. Forordning (EF) nr. 764/2008 gjelder for varer som ikke er omfattet av harmonisert EØS-regelverk. For slike varer gjelder i utgangspunktet prinsippet om gjensidig godkjenning, noe som innebærer at et EØS-land i utgangspunktet ikke kan forby salg av en vare som omsettes lovlig i et annet EØS-land. Forordning (EF) nr. 764/2008 fastsetter blant annet framgangsmåter som landene må følge når de treffer eller har til hensikt å treffe et vedtak som helt eller delvis forbyr en vare, som lovlig omsettes i en annen EØS-land. Forordning (EF) nr. 765/2008 gjelder i hovedsak det harmoniserte vareområdet, der det eksisterer felles EØS-krav til varer. Forordningen gir regler om akkreditering, markedstilsyn, kontroll av varer fra tredjeland og CE-merking.

Tilpassing av taubaneregulverket med varepakken vil skje ved en henvisning til forordning nr. 765/2008/EF og beslutning 768/2008/EF om et felles rammeverk for markedsføring av produkter. Dette vil innebære strengere krav til tekniske kontrollorgan, etablering av enhetlige definisjoner og nærmere regulering av involverte økonomiske aktørenes ansvar og forpliktelser (produsenter, distributører, importører med videre). Taubaneforordningen vil bidra til å klargjøre at tilsynsmyndighetenes markedstilsynet med taubaneprodukter skal gjennomføres i henhold til forordning nr. 765/2008/EF, siden det eksisterer harmonisert regelverk for taubaner.

Det andre formålet er å justere det nåværende direktivet på områder, der man har sett at tolkning av direktivet har bydd på utfordringer. Dette gjelder blant annet grensdragningen mellom taubanedirektivet og heisdirektivet 95/15/EF og mellom taubanedirektivet og fornøyelsesinnretninger (som ikke er regulert av felleseuropeisk lovgiving). Ny taubaneforordning vil også ensrette tolkninger og framgangsmåter for samsvarsvurdering av delsystemer. Ny forordning vil også innebære at delsystemer skal ha CE-merke, noe som ikke kreves i henhold til dagens taubanedirektiv. Taubaneforordningen inneholder også nye og tydeligere krav til landene om godkjenning og tilsyn med taubaner.

Taubaneforordningen, slik som taubanedirektivet, vurderes som EØS-relevant. Det arbeides derfor med å innlemme forordningen i EØS-avtalen og gjennomføre den nasjonalt med hjemmel i taubaneloven.

3.2 Rettstilstanden i andre land

I Europa praktiseres det i dag i hovedsak to tilsynsmodeller. Noen land har egne tilsynsorgan

som foretar periodiske eller risikobaserte inspeksjoner, mens andre land har valgt en modell der tilsynet i stor grad er overlatt til uavhengige akkrediterte inspeksjonsorgan.

Samferdselsdepartementet gjennomførte høsten 2007 en undersøkelse om organiseringen av tilsyn med taubaner i Sverige, Frankrike, Østerrike, Italia og Tyskland. I disse landene var ansvaret for sikkerhetstilstanden på taubanen pålagt eier, mens i noen land var driftsleder tillagt et medansvar for teknisk oppfølging.

Oppfølging av sikkerheten på taubaner var i alle land et offentlig ansvar. Eiers pålagte plikter ble fulgt opp ved at myndighetene førte tilsyn. Taubanemyndighetene var ulikt organisert i de fem landene. I Frankrike var myndigheten delt mellom et koordineringsorgan (kompetansesenter) og åtte besiktelseskontorer. I Østerrike lå oppfølgingen av de mest kompliserte taubanene på departementsnivå, mens oppfølging av de mindre kompliserte taubanene ble ivaretatt på delstatsnivå. I Italia lå kompetansesentrene i Roma og i tre provinser. I Sverige lå myndigheten i det nasjonale organet Boverket og i kommunene, samtidig som deler av den offentlige myndigheten ble utøvd av inspeksjonsselskaper eller kontrollfirmaer. I Tyskland hadde de 16 delstatene ansvaret for myndighetsoppfølgingen. Delstaten Bayern hadde i tillegg et overordnet koordineringsansvar.

Innholdet i selve tilsynet framsto å være relativt likt i alle landene, med tilstandsvurdering av eiers eller konsesjonshavers evne til å ivareta sikkerheten og de vilkår som er stilt for driftstillatelsen. Intervallene mellom de offentlige myndigheters besøk ved anleggene varierte. Besøkene kunne for eksempel være initiert av bekymringsmeldinger eller ulykker og hendelser.

I alle landene som det ble innhentet opplysninger fra, var det private kontrollfirmaer som kunne foreta sikkerhetskontroller av anleggene. Myndighetene hadde imidlertid valgt ulike måter å regulere aktiviteten til disse kontrollfirmaene på. I Sverige, Tyskland og Italia var for eksempel eier pålagt årlig sikkerhetskontroll av et uavhengig kontrollfirma. I Frankrike ble de viktigste sikkerhetskontrollene utført av lokale tilsynskontor, mens andre kontroller ble utført av eier med eget godkjent personell. I Østerrike var eier pålagt å gjennomføre sikkerhetskontroll fra uavhengige kontrollfirmaer i tilknytning til hovedrevisjon av anleggene hvert femte år.

Tilsynsoppgaver som regelverksutvikling, veiledning og saksbehandling mv. var i alle land finansiert av det offentlige. Godkjenning av nybygg, flytting og ombygging ble stort sett finansi-

ert av eier. I Tyskland var kostnader knyttet til saksbehandling av konkrete søknader og tillatelser finansiert av søker.

4 Lovens formål og virkeområde

4.1 Gjeldende rett

Taubaneloven inneholder ingen formålsbestemmelse eller legaldefinisjoner. Loven inneholder heller ikke en bestemmelse om virkeområdet eller en klar bestemmelse om hva departementet kan gi forskrifter om. Taubaneloven gjelder i dag for alle taubaner, med unntak for kabelbaner som reguleres av jernbaneloven. Pliktsubjekt etter taubaneloven er dels konsesjonshaver og dels eier av taubanen.

4.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget en formålsbestemmelse i ny lov. Dette for å gi brukerne av loven et bedre grunnlag for å forstå og tolke loven. Departementet foreslo videre at den nye loven skulle gjelde for alle former for taubaner (herunder kabelbaner som i dag er regulert av jernbaneloven) og all aktivitet knyttet til taubanevirksomhet. Departementet foreslo også en unntakshjemmel for departementet til å fravike loven. Denne unntakshjemmelen ble begrunnet med den tekniske og kommersielle utviklingen på området, som nødvendiggjør muligheten til å unnta enkelte taubaner fra loven om risikobetraktninger tilsier det eller om taubaner allerede blir omfattet av tilsyn etter annet regelverk (for eksempel tivoliloven). Departementet foreslo også å utvide virkeområdet til Svalbard og Jan Mayen, siden det også finnes en taubane på Svalbard. Departementet foreslo videre at taubanevirksomheten, definert som foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan med driftstillatelse for en eller flere taubaner, skulle bli nytt pliktsubjekt i ny lov. Departementet begrunnet nytt pliktsubjekt med å vise til forslaget om å oppheve konsesjonsordningen, se punkt 5.2. Departementet foreslo også å konkretisere forskriftshjemlene i en egen bestemmelse i selve loven. Behovet for forskriftskompetanse ble blant annet begrunnet med at taubaner er kompliserte tekniske anlegg, som er i stadig utvikling. Det gjør at det er behov for å fastsette de detaljerte tekniske kravene i forskriftsform. Departementet foreslo også å videreføre departementets delegasjonskompetanse til privat institusjon og dagens bestemmelser om tilsyn med delsystemer og sikkerhetskomponenter.

4.3 Høringsinstansenes merknader

Norske Tau- og Kabelbaners Forening viser til definisjonene av taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse i § 3 og ønsker en definisjon av ulykke og hendelse med ikke alvorlig personskade og som ikke har innvirkning på driftssikkerheten. *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* mener også at definisjonen av taubanehendelser favner svært vidt og at det kan bli relativt store tolkningstvister.

Alpinanleggenes Landsforening viser den foreslåtte bestemmelsen i § 4 om departementets forskriftskompetanse. *Alpinanleggenes Landsforening* mener at det er svært mange forhold som det foreslås forskriftskompetanse på, og viser spesielt til f) universell utforming, g) taushetsplikt, h) behandling av personopplysninger og k) testing av rusmidler. *Alpinanleggenes Landsforening* erkjenner, på den annen side, at en mer generell hjemmel kan skape tvil om rekkevidden av en forskriftshjemmel. *Alpinanleggenes Landsforening* mener for øvrig at man ikke bør bruke formuleringen «blant annet» i en bestemmelse om forskriftskompetanse til departementet, sammen med en rekke eksempler på hva departementet kan gi forskrifter om.

Norske Tau- og Kabelbaners Forening etterlyser en hjemmel til å utarbeide forskrifter om for konstruksjon, produksjon og montering av nye godstaubaner, samt eventuell mindre ombygginger av gamle baner. *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* savner også en hjemmel for flytting av gamle baner. I tilknytning til godkjenning av driftsledere mener *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* at det er et problem at Statens jernbanetilsyn ikke tar ansvar for opplæring fram mot sertifisering, og at en løsning kan være å delegere ansvaret for både opplæring og eksamen og sertifisering til en ekstern aktør, for eksempel en videregående skole. *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* mener poenget er at Statens jernbanetilsyn må ta hele ansvaret, eller ved forskrift delegere ansvaret og myndigheten til andre, her.

Statens jernbanetilsyn mener at det vil være mer fleksibelt om unntak fra loven også kan fattes ved enkeltvedtak (og ikke kun ved forskrift).

4.4 Departementets vurderinger

Departementet viser til at de foreslåtte definisjonene om hva som skal defineres som en ulykke, alvorlig hendelse og hendelse er de samme som finnes i jernbaneundersøkelsesloven og som er foreslått i ny tivolilov. Departementet mener det

er viktig med like definisjoner, ikke minst for Statens jernbanetilsyn, som fører tilsyn med alle tre områdene. Departementet deler derfor ikke *Norske Tau- og Kabelbaners Forenings* kommentar om å innføre en ytterligere definisjon her i loven. En slik presisering bør eventuelt vurderes i forskriften eller i veilevende materiell, jf. forslaget til § 4 andre ledd bokstav g), der det framgår at departementet kan gi nærmere bestemmelser om rapportering. Departementet deler på den annen side *Norske Tau- og Kabelbaners Forenings* kommentar om at definisjonen taubanehendelse favner vidt. Departementet begrunner dette med at rapportering av hendelser til tilsynsmyndigheten kan være viktig, både for å legge til rette for et bedre tilsyn på den enkelte taubane og for å styrke taubanesikkerheten som sådan. Departementet er også usikker på om man noen gang vil kunne make å definere hendelser, slik at tolkningstvil ikke oppstår. Departementet viser imidlertid her til, som ovenfor nevnt, at begrepet hendelse allerede er innarbeidet i annen transport-sikkerhetslovgiving.

Departementet mener fortsatt at det er hensiktsmessig å samle forskriftskompetansen i en bestemmelse i loven. Dette selv om det innebærer en omfattende oppramsing, slik som *Alpinanleggenes Landsforening* påpeker. Departementet viser til at tilsvarende oppramsing blant annet er gjort i ny § 8 til vegtrafikkloven⁶. Departementet har, på den annen side, valgt å ta hensyn til *Alpinanleggenes Landsforening* kommentar om å ta ut «blant annet», da den foreslåtte forskriftskompetansen i § 4 anses som tilstrekkelig. Hva gjelder de særskilte temaene for departementets forskriftskompetanse, viser departementet til at behov er særlig vurdert av både Statens jernbanetilsyn og departementet.

Departementet deler ikke *Norske Tau- og Kabelbaners Forenings* kommentar om at det mangler en forskriftshjemmel for konstruksjon, produksjon og montering av nye godstaubaner. Dette fordi dette inngår i departementets kompetanse til å stille tekniske og driftsmessige krav til taubaner, jf. § 4 andre ledd bokstav c). Likeledes vil denne bestemmelse kunne omfatte sikkerhetskrav til mindre ombygginger og flytting av taubane. Hva gjelder *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* sin kommentar om opplæring og sertifisering, viser departementet til at det i dag ikke oppstilles forbud mot at eksterne aktører tilbyr opplæring forut for sertifisering. Departementet mener imidlertid at det er na-

turlig at en offentlig tilsynsmyndighet har ansvaret for eksamen eller sertifisering, som følge av det skadepotensial en taubane kan ha. Departementet viser til tilsvarende ordninger med myndighetsgodkjenning for å få kjøre bil, føre lokomotiv, skip og fly.

Departementet deler *Statens jernbanetilsyns* vurdering om at det vil være mer fleksibelt om unntak fra loven også kan fattes ved enkeltvedtak. Departementet mener imidlertid at eventuelle unntak fra loven, for eksempel for å klargjøre den nedre grensen for hvilke taubane som skal ha driftstillatelse, bør skje i forskrifts form. Departementet mener slike unntak ofte kan ha betydning for rettigheter og plikter for et ubestemt antall eller ubestemt krets av personer. Forskrifts form vil således også kunne sikre bedre forutberegnelighet.

5 Tillatelse og krav til virksomheten

5.1 Gjeldende rett

Taubaneloven forutsetter at taubaner ikke skal kunne drives uten tillatelse. Det følgende tillatelsesregime gjelder i dag: Drift av taubane krever konsesjon fra fylkesmannen og driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn, mens drift av kabelbaner krever tillatelse fra departementet («tillatelse til drift») og driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Taubaneloven har ikke bestemmelser om krav til at taubanevirksomheten skal drive taubanen på en sikker måte, sikkerhetsstyringssystem eller objektivt ansvar.

5.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget å videreføre krav om driftstillatelse for hver enkelt taubane, men å oppheve kravet til konsesjon og «tillatelse til drift». Departementet begrunnet forslaget om å oppheve krav til konsesjon og «tillatelse til drift» med at konsesjonsordningens formål var konkurranseregulering mot annen offentlig transport og at dette aspektet hadde mistet sin betydning. Departementet viste også til at bygging av taubaner omfattes av plan- og bygningslovens bestemmelser og at de sikkerhetsmessige krav til taubanen vil bli ivaretatt ved krav til driftstillatelse.

Departementet foreslo også en plikt for taubanevirksomheten til å drive virksomheten på en sikker måte og plikt til å stanse driften om hensynet til sikkerheten tilsier det, samt å etablere

⁶ Lov 4. september 2015 nr. 40 om endringer i vegtrafikkloven mv. (vilkårsparkering)

sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem), som innebærer at virksomheten skal være styrt hva gjelder sikkerheten. Departementet begrunnet dette forslaget med å vise til tilsvarende krav i sammenlignbare virksomheter, for eksempel på jernbaneområdet. Departementet viste også til at et slikt krav vil tydeliggjøre taubanevirksomhetenes sikkerhetsansvar og gi tilsynsmyndigheten en mer systembasert innfallsvinkel for tilsyn med taubaner.

Departementet foreslo også å innføre et lovfestet objektivt ansvar for skade som taubane forårsaker og et lovfestet krav om forsikring og sikkerhetsstillelse for nytt pliktsubjekt (taubanevirksomheten), herunder at manglende sikkerhetsstillelse skal medføre tilbakekall av driftstillatelsen.

5.3 Høringsinstansenes merknader og departementets vurderinger

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Fylkesmannen i Østfold støtter alle forslaget om å oppheve konsesjonsordningen. *Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder* viser til at konsesjonsordningen har mistet sin betydning, at bygging av taubaner omfattes av plan- og bygningslovens bestemmelser og at de sikkerhetsmessige krav til taubaner vil bli ivaretatt gjennom et fortsatt krav til driftstillatelse. *Fylkesmannen i Oslo og Akershus* påpeker også at aspektet med konkurranseregulering mot annen offentlig transport er helt uvesentlig. *Fylkesmannen i Østfold* viser også til at bortfall av konsesjonsordningen vil innebære at fylkesmannens rolle som klageinstans vil bli erstattet med forvaltningslovens alminnelige bestemmelser om klage. *Fylkesmannen i Østfold* ser kun fordele med at formell og faglig kompetanse samles i en gjennomgående styringslinje. *Norges Skiforbund* stiller seg også bak forslaget, og mener det vil innebære en forenkling i innhenting av tillatelser for den enkelte anleggseier.

Norske Tau- og Kabelbaners Forening foreslår å omformulere forslaget om at taubanevirksomheten skal etablere et system for å sikre og dokumentere at kravene i denne loven med forskrifter er oppfylt. *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* foreslår å innta passusen «i nødvendig grad», og begrunner dette med at det finnes mange enkle taubaner, særlig godstaubaner, der det etablerte sikkerhetsstyringssystemet må stå i forhold til banens kompleksitet. Departementet mener kommentaren er relevant, men at bestemmelsen allerede må forstås slik ut ifra forholdsmessighetsprinsippet i forvaltningen.

6 Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt

6.1 Gjeldende rett

Varslings- og rapporteringsplikt ved ulykker og hendelser følger kun forutsetningsvis av taubaneloven og jernbaneloven. Taubaneloven har heller ikke egne bestemmelser om taushetsplikt. Jernbaneundersøkelsesloven har imidlertid særskilte bestemmelser for taushetsplikt for tilsynsmyndigheten, jf. § 17 og § 23.

6.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget å klargjøre varslings- og rapporteringsplikten ved ulykker og hendelser i ny taubanelov. Dette fordi et slikt ansvar pålegger særskilte plikter på taubanevirksomheten og dens ansatte. Departementet påpekte i høringsforslaget at slikt rapportering, også ved taubanehendelser, var en viktig forutsetning for virksomhetenes sikkerhetsstyringssystem, da bearbeidelse av informasjon om taubanehendelser også kan bidra til å øke sikkerheten i taubanene, inkludert å tilrettelegge for et mer risikobasert tilsyn.

Konkret foreslo departementet en egen bestemmelse om varslingsplikt, der taubanevirksomheten straks skal varsle politiet hvis det skjer en taubaneulykke med ikke ubetydelig personskade. Videre ble det foreslått at tilsynsmyndigheten skulle varsles, hvis det skjer en taubaneulykke eller en alvorlig taubanehendelse.

Departementet foreslo også en bestemmelse om rapporteringsplikt for taubanevirksomheten, der taubanevirksomhetene pålegges å rapportere opplysninger om taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser til tilsynsmyndigheten.

Departementet foreslo til slutt en bestemmelse om at enhver som arbeider for tilsynsmyndigheten skal ha taushetsplikt etter forvaltningsloven for det som de får kjennskap til under arbeidet. Departementet foreslo videre å presisere at taushetsplikten også skal gjelde alle de opplysninger som omfattes av varslingsplikten. For opplysninger, som oppfattes av varslingsplikten, foreslås det imidlertid en ytterligere presisering om at forvaltningsloven § 13 b første ledd nr. 6 ikke skal gjelde. Det innebærer at tilsynsmyndigheten ikke skal kunne anmelde eller gi opplysninger om lovbrudd til påtalemyndigheten eller andre kontrollmyndigheter, selv om dette finnes ønskelig av allmenne hensyn eller forfølgning av lovbruddet har

naturlig sammenheng med avgiverorganets oppgaver. Departementet begrunnet dette med at formålet var å styrke varslingsinstituttet og taubanesikkerheten som sådan. Det ble imidlertid foreslått at tilsynsmyndigheten skulle ha anledning til å gjøre unntak her, men bare når tungtveiende offentlige hensyn tilsa at opplysningene kunne gis videre eller om opplysningene var nødvendig for å forklare årsaken til ulykken eller hendelsen. Departementet foreslo også å presisere at taushetsplikten ikke skal gjelde ved samtykke, når opplysningene har statistisk form eller når opplysningene er alminnelig tilgjengelige andre steder. Departementet foreslo til slutt at slike opplysninger også skal kunne gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner, når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått. Departementet begrunnet det siste unntaket med at dette vil gjøre det mulig å bidra med og å innhente sikkerhetsinformasjon på et mer aggregert nivå i det forebyggende sikkerhetsarbeidet. Det foreligger imidlertid ingen slike avtaler i dag.

6.3 Høringsinstansenes merknader

Norske Tau- og Kabelbaners Forening mener man ikke må innføre et system der samtlige hendelser må rapporteres, hendelser som den daglige driften takler flere ganger i året.

Norsk redaktørforening mener det er urovekende at Samferdselsdepartementet vil pålegge et omfattende hemmelighold av opplysninger som det skal varsles og rapporteres om. *Norsk redaktørforening* viser til at taushetsplikten i utgangspunktet er knyttet til taushetsplikten i forvaltningsloven § 13 og mener at om definisjonene av hva taushetsplikten omfatter i forvaltningsloven § 13 nr. 2 ikke er tilstrekkelige, må det være mulig for departementet å angi nærmere hvilke typer opplysninger regelen skal omfatte. *Norsk redaktørforening* mener at slik forslaget lyder nå, er regelen ikke forutsigbar og kan komme til å omfatte en mengde opplysninger som allmenne interesser vil ha stor interesse av å få kjennskap til. Risikoen ved slik omfattende og upresis bestemmelse er også stor for at mange oppfatter taushetsplikten til vern av offentlige interesser, som taushetsplikten i forvaltningsloven ikke skal dekke.

Norsk redaktørforening viser videre til at medieorganisasjonene (Norsk Presseforbund, Norsk Journalistlag og Norsk redaktørforening) skrev til departementet 9. september 2015 i forbindelse med høring om endringer i luftfarts-

loven om rapportering av hendelser. *Norsk redaktørforening* framhever følgende sitater fra dette brevet:

«I et demokrati har befolkningen et naturlig krav på å få vite sannheten om tjenesteytelser i luftfarts-, jernbane og veisektoren. Dette gjelder særlig tjenester der graden av sikkerhet kan utgjøre forskjellen mellom liv og død for brukerne. De grunnleggende verdiene bak offentlighetsprinsippet gjør seg med andre ord sterkt gjeldende på dette området. Allmennheten har krav på å kunne skaffe seg kunnskap som strekker seg langt utover det nivået som någjeldende og forslåtte taushetspliktbestemmelser legger opp til.»

og

«Problemet er at det foreliggende lovforslaget viderefører et vern av interesser som det ikke har vært tradisjon for å beskytte ved hjelp av taushetsplikt. Når hensynet og beveggrunnene for å opprettholde det ekstremt strenge taushetsregimet i tillegg begrunnes med behovet for å beskytte selskaper og ledere som sitter med ansvar for alvorlige ulykker, mener vi departementet bør vurdere hele taushetsbehovet og hva det skal beskytte, på nytt.»

Statens jernbanetilsyn viser til at taushetspliktbestemmelsene i jernbaneundersøkellesloven § 23, jf. § 17, er bygget opp over flere nivåer. I loven § 17 første ledd framgår at forvaltningslovens generelle taushetspliktbestemmelser skal gjelde. *Statens jernbanetilsyn* viser her til forarbeidene, der det framgår at «*Opplysninger som er taushetsbelagt på dette første nivået skal bare kunne brukes på den måten som er foreskrevet i forvaltningsloven selv*» og videre «*Departementet foreslår likevel at det gjøres unntak fra de aktuelle myndighetsorganenes rett til å anmelde forhold til påtalemyndigheten.*».

Statens jernbanetilsyn viser så til at jernbaneundersøkellesloven § 17 andre ledd inntar et annet nivå, som gjelder for Statens Havarikommisjon for Transport alene, og som derfor ikke omtales.

Statens jernbanetilsyn viser videre til jernbaneundersøkelleslovens forarbeider, som omtaler et tredje nivå. Hensikten med dette nivået er å utvide taushetsplikten tilsynsmyndigheten har etter forvaltningsloven til også å gjelde opplysninger innrapportert i medhold av loven. I forarbeidene heter det:

«Departementet mener dette er nødvendig fordi opplysninger om organisatoriske forhold, tekniske og operative prosedyrer, arbeidsbelastning og psyko-sosiale forhold vil kunne være sentrale deler av et årsaksbilde, uten at de er omfattet av forvaltningslovens og særlovgivningens taushetsregler. Likevel foreslår departementet at også slike opplysninger bør kunne gis videre dersom tungtveiende offentlige interesser tilsier det eller dersom opplysningene er nødvendige for å forklare årsakene til ulykker eller hendelser.»

Statens jernbanetilsyn mener at det i lovutkastets andre ledd er foreslått vesentlige endringer i forhold til tilsvarende bestemmelser i jernbaneundersøkelsesloven, selv om det i høringsforlaget viser til at lovforslaget bygger på jernbaneundersøkelsesloven. *Statens jernbanetilsyn* mener slik bestemmelsen er foreslått utformet, framgår det ikke klart at dette er en taushetsplikt som strekker seg videre enn bestemmelsene i forvaltningsloven og at det framstår som om at forvaltningslovens bestemmelser utvides til også å gjelde innrapporterte opplysninger.

Statens jernbanetilsyn viser videre til at unnatak fra forvaltningslovens § 13 b nr. 6 i jernbaneundersøkelsesloven § 17 første ledd siste punktum er foreslått flyttet til bestemmelsens andre ledd andre punktum. *Statens jernbanetilsyn* mener her at jernbaneundersøkelseslovens oppbygning fravikes uten at det klart framgår hvorfor.

Statens jernbanetilsyn mener det kan være gode grunner for å klargjøre at opplysninger tilsynsmyndigheten får tilgang til etter denne lovens bestemmelser ikke kan brukes i en senere straffesak eller danne grunnlag for en anmeldelse til påtalemyndigheten. Det er *Statens jernbanetilsyns* vurdering at et slikt hensyn kan ivaretas ved at det legges til et nytt ledd i lovutkastet, basert på jernbaneundersøkelsesloven § 22 «*Forbud mot bruk som bevis i straffesak*».

Statens jernbanetilsyn mener lovutkastet og endringene i forhold til jernbaneundersøkelsesloven som nevnt over, vil gjøre en tolkning av taushetspliktsbestemmelsene mer utfordrende enn nødvendig. *Statens jernbanetilsyn* mener det hadde vært en stor fordel om utkastet lå nær opp til jernbaneundersøkelseslovens bestemmelser, slik at det ikke oppstår unødig tvil om hvilken taushetsplikt tilsynet har for denne type opplysninger. *Statens jernbanetilsyn* presiserer i den forbindelse at det er viktig at man får all type informasjon om ulykker og hendelser, og en uklar taushetspliktbestemmelse

vil kunne medføre en lavere rapporteringsvilje blant virksomhetene enn ønskelig.

Statens jernbanetilsynet foreslår derfor at lovutkastets bestemmelse om taushetsplikt justeres i tråd med kommentarene og presenterer i den forbindelse et forslag.

6.4 Departementets vurderinger

Departementet forstår *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* slik at foreningen ikke er imot et system med rapporteringsplikt for hendelser, men kun at man ikke må få et system der «*samtlig hendelser må rapporteres*». Departementet viser her til definisjonen av rapporteringspliktige hendelser, der det presiserer at ikke samtlige hendelser skal rapporteres, kun «*enhver annen uønsket hendelse enn en ulykke, som har sammenheng med driften og som innvirker på driftssikkerheten.*».

Departementet støtter kommentaren fra *Statens jernbanetilsyn* og forslag til endring av taushetspliktbestemmelsen. Departementet mener kommentaren og forslaget bidrar til å fjerne mulig tolkningstvil, slik at bestemmelsen blir mer presis. Departementet mener også det er viktig med en mest mulig lik bestemmelse om taushetsplikt i jernbaneundersøkelsesloven, taubaneloven og tivoliloven, da *Statens jernbanetilsyn* fører tilsyn etter alle de tre loven. Departementet mener av den grunn at det også er behov for å utvide taushetspliktbestemmelsen fra «*Enhver som arbeider for tilsynsmyndigheten...*» til «*Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten...*». Departementet viser her til jernbaneundersøkelsesloven § 23 og til forslag til ny tivolilov.

Departementet viser til slutt til *Norsk redaktørforening* kommentar og presiserer at det ikke foreslås presisert særskilt taushetsplikt for opplysninger knyttet til varsel om ulykke eller hendelse etter § 9, men kun innrapporterte opplysninger etter § 10. Departementet viser videre til ovenfor nevnte, om at justert bestemmelse vil bidra til å fjerne tolkningstvil og gjøre bestemmelsen mer presis. Til *Norsk redaktørforenings* henvisning til utdrag av brevene ovenfor, vises det til departementets vurderinger i Prop. 70 LS (2015–2016) Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak) Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv. side 21, der

departementet imøtegår *Norsk redaktørforenings* kommentarer. Departementet mener de samme vurderingen må legges til grunn her.

7 Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd

7.1 Gjeldende rett

Det formelle tilsynsansvaret for tau- og kabelbaner er i dag lagt til departementet, men delegert til Statens jernbanetilsyn, se delegasjonsvedtak 7. desember 2011⁷. Statens jernbanetilsyn er også tilsynsmyndighet for jernbane, trikk og T-bane og fornøyelsesinnretninger.

Taubaneloven (og jernbaneloven for kabelbaner) inneholder bestemmelser som gir tilsynsmyndigheten rett til å reagere, om bestemmelser i eller i medhold av loven ikke etterleves. Tilsynsmyndigheten kan påby stans av taubaneanlegg, om sikkerhetsmessige hensyn krever det eller om eier av anlegget ikke etterkommer pålegg om å dekke kostnader med tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan videre forby bruk eller tilbakekalle delsystemer eller sikkerhetskomponenter fra markedet, dersom det foreligger risiko for at disse produktene ikke oppfyller grunnleggende krav som stilles til slike systemer og komponenter.

Overtredelse av taubaneloven og jernbaneloven, og bestemmelser gitt i medhold av disse lovene, straffes med bøter om ikke forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse. Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer bestemmelsene i jernbaneloven §§ 3 a og 3 b om alkoholpåvirkning og pliktavhold på kabelbaner kan også straffes med fengsel inntil ett år, jf. jernbaneloven § 22 andre ledd.

7.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget en ny bestemmelse om tilsynsmyndighetens adgang til virksomheten. Departementet begrunnet forslaget med å vise til tilsvarende bestemmelser i annen tilsynslovgivning, for eksempel arbeidsmiljøloven, petroleumsloven, produktkontrollloven.

Departementet foreslo også en bestemmelse om opplysningsplikt til tilsynsmyndigheten, som er nødvendig for å kunne utføre tilsynet.

Departementet foreslo også nye reaksjonsmidler for tilsynsmyndigheten, med henvisning til at taubaneloven kun inneholdt en bestemmelse om stans av taubanen, at stans er et drastisk virkemiddel og at tilsynsmyndigheten bør ha anledning til å vurdere også andre reaksjonsmidler (og som i mange situasjoner vil være mindre inngripende). Konkret ble det foreslått følgende reaksjonsmidler: Pålegg om korrigerende tiltak, pålegg om stans eller opphør av bruk, tilbakekall av tillatelse, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr. Hva gjaldt ileggelse av overtredelsesgebyr ble det presisert at man skulle legge vekt på overtredelsens grovhet og omfang, om overtrederen kunne forebygget overtredelsen ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak, om overtredelsen er gjentatt, om overtrederen har eller kunne oppnådd noen fordel og økonomisk evne skal legges til grunn for å avgjøre om overtredelsesgebyr skal ilegges og dets størrelse, i tråd med de nylige vedtatte endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.), jf. Lovvedtak 64 (2015-2016). Departementet begrunnet behovet for overtredelsesgebyr med at dette reaksjonsmiddelet ville gi tilsynsmyndigheten anledning til å sanksjonere virksomheter, som gjentatte ganger overtrer lov og forskrifter. Videre med at et slikt overtredelsesgebyr kunne utgjøre en effektiv, treffsikker, forholdsmessig og formålsfremmende reaksjonsform og således bidra til å styrke taubanesikkerheten som sådan.

Departementet foreslo i høringsforslaget også å videreføre taubanelovens straffebestemmelse, men med en utvidelse om at den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet om ruspåvirkning og pliktavhold i ny taubanelov kan straffes med bøter eller fengsel inntil et år. Det ble i høringsforslaget presisert at dette straffebudet om ruspåvirkning og pliktavhold nå ville omfatte alle ansatte med oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubaner (og ikke kun ansatte på kabelbaner med hjemmel i jernbaneloven § 20).

7.3 Høringsinstansenes merknader og departementets vurderinger

Ingen av høringsinstansene hadde merknader til høringsforslagets forslag om tilsyn og sanksjoner. Departementet har ingen kommentarer enn det som følger av punkt 7.2 ovenfor, utover å presisere at departementet har valgt å erstatte «ansatte» med «personell» hva gjelder forbudet mot ruspåvirkning og pliktavhold, jf. kapittel 8. Det vil innebære en viss utvidelse av personkretsen som kan bli omfattet av straffebudet om overtredelse av ruspåvirkning og pliktavhold.

⁷ Forskrift 7. desember 2011 nr. 1236 om delegering av myndighet til Statens jernbanetilsyn etter lov om anlegg av taubaner og løpestrenger mv. § 1 a første ledd og § 1 b tredje ledd og lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. § 15

8 Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning

8.1 Gjeldende rett

Taubaneloven har ikke bestemmelser om rus- eller alkoholpåvirkning, pliktavhold eller testing. Jernbaneloven § 3 a, § 3 b og § 3 c har imidlertid slike bestemmelser for førere av rullende materiell og for de som har oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, pliktmessig avhold og om alkotest, utåndingsprøve og blodprøve. Disse bestemmelsene omfatter også førere av kabelbaner og de som har oppgaver knyttet til sikkerheten ved slike baner.

8.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget å innføre de samme bestemmelsene i jernbaneloven om ruspåvirkning, pliktavhold og testing i taubaneloven. Departementet begrunnet dette med at det ikke framsto som naturlig å skille mellom kabelbaner og andre taubaner med hensynet til sikkerheten, ikke minst for å sikre forsvarlig drift og håndtering av beredskapssituasjoner. Departementet foreslo derfor en egen bestemmelse om ruspåvirkning, der det går klart fram at ingen ansatte må føre eller forsøke å føre taubane eller utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubanen med ruspåvirkning. Departementet foreslo videre en egen bestemmelse om pliktavhold for ansatte med oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen og en bestemmelse om testing av ruspåvirkning, der det presiseres at politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om en person er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel på nærmere bestemte vilkår. Der som testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene om ruspåvirkning eller pliktavhold er overtrådt, ble det foreslått at politiet kan foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn eller symptomer på ruspåvirkning og framstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik framstilling skal i alminnelighet finne sted når personen nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om personen er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel. Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, sykepleier, helsesekretær eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

8.3 Høringsinstansenes merknader

Norske Tau- og Kabelbaners Forening mener at pliktavholdsbestemmelsen ikke bør avgrenses til ansatte og at begrepet «ansatte» bør erstattes med «person». *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* viser til at det i enkelte sesongbetonte anlegg benyttes ulønnede frivillige i driften.

Statens jernbanetilsyn påpeker også at bestemmelsen kun gjelder for ansatte og mener, slik som *Norske Tau- og Kabelbaners Foreningen*, at dette er et for snevert begrep. *Statens jernbanetilsyn* viser også til at det er deres erfaring at det benyttes frivillige til drift av taubaner, inkludert til andre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning. *Statens jernbanetilsyn* mener begrepet «ansatte» bør erstattes med «personell».

Norske Tau- og Kabelbaners Forening mener også at kapittelet bør kortes ned, blant annet med å henvise til vegtrafikklovens bestemmelse om ruspåvirkning.

Alpinanleggenes Landsforening mener det er viktig at det finnes regler om ruspåvirkning i tilknytning til taubanevirksomhet, da slik virksomhet kan utgjøre stor risiko. *Alpinanleggenes Landsforening* viser til at mange skianlegg har egne regler knyttet til dette i ansettelseskontrakter og arbeidsinstrukser. *Alpinanleggenes Landsforening* viser imidlertid til at bestemmelsene i hovedsak retter seg mot den enkelte ansatte, samtidig som taubanevirksomhetene er ansvarlig for sikker drift og politiet for testingen. *Alpinanleggenes Landsforening* mener her at en klargjøring av ansvarsforholdet for virksomheten ved den ansattes brudd på reglene ville ha vært en fordel.

8.4 Departementets vurderinger

Departementet deler *Norske Tau- og Kabelbaners Forening* og *Statens jernbanetilsyns* merknad og vurdering om at en bestemmelse om pliktavhold bør omfatte også andre enn «ansatte». Departementet har derfor valgt å erstatte «ansatte» med «personell».

Departementet deler også *Norske Tau- og Kabelbaners Forenings* merknad om at kapittelet er omfattende, men ikke merknaden om at det bør kortes ned med kun en henvisning til vegtrafikkloven, som inneholder de samme bestemmelsene. Departementet mener det er naturlig at taubaneloven her inneholder alle de relevante bestemmelsene om ruspåvirkning, pliktavhold og testing. Departementet viser her til at jernbaneloven også inneholder lignende bestemmelser.

Departementet har forståelse for *Alpinanleggenes Landsforening* kommentar om at en klargjøring av ansvarsforholdet for virksomheten ved ansettes brudd på reglene ville ha vært en fordel. Departementet mener imidlertid at dette er en generell problemstilling, som det ikke er naturlig å behandle særskilt for taubanesektoren. Departementet viser her til at en slik klargjøring heller ikke er gjort i jernbaneloven, luftfartsloven eller vegtrafikkloven.

9 Gebyr

9.1 Gjeldende rett

Taubaneloven § 1a inneholder en hjemmel som pålegger eiere av anlegg å dekke kostnadene ved tilsynet etter regler og med inndrivingsmåte som fastsettes av departementet. De nærmere bestemmelsene om gebyr er gitt av departementet i forskrift 10. januar 2012 nr. 31 om gebyr til Statens jernbanetilsyn for tilsyn med tau- og kabelbaner mv. I forskriften går det fram at tilsynet med taubaner er gebyrfinansiert med et årsgebyr for hver taubane, som varierer etter hvilken kategori taubanen må kategoriseres som (for eksempel skitau, skitrekke eller stolheis). Små taubaner betaler lavere årsgebyr enn større taubaner. I forskriften går det også fram at det skal betales gebyr for ny driftstillatelse, for eventuelt ekstra tilsyn, for sertifisering av driftsleder mv. I taubaneloven § 14 framgår det også at gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

9.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget å videreføre gebyrhjemmelen, men med en presisering om at departementet også kan kreve gebyr for behandling av søknader som ikke leder fram til tillatelse, for å inneha tillatelse og lignende og for løpende tilsyn. Departementet foreslo også en presisering om at de totale gebyrene skal settes slik at de samlet sett ikke overstiger tilsynsmyndighetens kostnader med saksbehandlingen og tilsynet. Departementet foreslo også å videreføre bestemmelsen om at gebyret skulle være tvangsgrunnlag for utlegg.

9.3 Høringsinstansenes merknader

Ingen høringsinstanser hadde merknader til høringsforslaget om gebyr.

9.4 Departementets vurderinger

Departementet finner det nødvendig å foreslå et nytt fjerde ledd, der det presiseres at departementet i forskrift kan fastsette en generell avgift som skal dekke tilsynskostnadene til tilsynsmyndigheten, dersom det ikke anses hensiktsmessig å pålegge den enkelte taubaneverksamhet gebyr direkte. Forslaget må sees i sammenheng med behovet med å finne en formålstjenlig dekning av tilsynskostnadene i et mer risikobasert tilsynsystem. Forslaget bygger på tilsvarende bestemmelse i måleenhetsloven § 31, som regulerer Justervesenets gebyr og avgifter.

10 Transportvilkår for rutegående taubane, tilbakehold mv.

10.1 Gjeldende rett

Taubaneloven har ikke bestemmelser som gir departementet adgang til å fastsette krav om transportvilkår og eller tilleggsavgift ved manglende gyldig billett. Taubaneloven har heller ikke bestemmelser om tilbakehold av passasjerer som ikke kan framvise gyldig billett. Jernbaneloven §§ 7 og 7 a har imidlertid slike bestemmelser, som også gjelder for kabelbaner.

10.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget å innta en bestemmelse som presiserer at reglene i jernbaneloven §§ 7 og 7 a gjelder for taubaner som driver ordinær persontransport og som inngår i kollektivtransporttilbudet i et fylke. I høringsforslaget ble forslaget begrunnet med at enkelte former for taubaner, for eksempel kabelbaner og store kabinbaner, kan egne seg for offentlig persontransport og inngå i kollektivtransporttilbudet i et fylke. Departementet mente det tilsa like bestemmelser om transportvilkår, tilleggsavgift og tilbakehold. De krav som oppstilles for at reglene i jernbaneloven §§ 7 og 7 a skal komme til anvendelse, innebærer at bestemmelsen kun vil omfatte meget få taubaner, og ikke de typiske taubanene i et skianlegg.

10.3 Høringsinstansenes merknader og departementets vurderinger

Ingen høringsinstanser hadde merknader til høringsforslaget om transportvilkår. Departemen-

tet har derfor ingen ytterligere vurderinger enn de under punkt 10.2.

11 Krav til naboeiendommer

11.1 Gjeldende rett

I jernbaneloven § 10 framgår det at det er forbudt, uten avtale med kjøreveiens eier, å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, om ikke annet følger av reguleringsplan. Kjøreveiens eier kan også pålegge eier av naboeiendom eller rettighetshaver til slik eiendom, å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 30-meters grensen, når hensynet til framføringen eller omgivelsenes sikkerhet tilsier det. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kjøreveiens eier selv besørge vegetasjonen fjernet. Eier eller rettighetshaver har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som følge av tiltaket, samt for eventuelle utgifter forbundet med dette. Dersom det i tide er gitt skriftlig beskjed om at planting innenfor 30-meters grensen ikke skal skje, har eier eller rettighetshaver ikke krav på vederlag. Jernbaneloven § 10 gjelder også for kabelbaner.

Taubaneloven har ingen tilsvarende bestemmelse som jernbaneloven § 10. Loven, med tilhørende forskrifter, inneholder imidlertid krav til hvor et taubaneanlegg kan anlegges. I taubaneloven § 5 framgår det at taubane normalt ikke skal anlegges over hus uten eiers eller brukes samtykke. I taubaneloven § 9 framgår det blant annet at det ikke må anlegges taubane innen en avstand på 20 meter fra noen bestående elektrisk luftledning uten sikkerhetstiltak. I forskrift om bygging og drift av taubaner og kabelbaner § 17 framgår det videre at taubaneanlegg skal plasseres og bygges slik at taubaneanlegget, driften av dette og annen virksomhet i området ikke settes i fare, og slik at tilstrekkelig sikkerhet oppnås for de som ferdes i taubaneanlegget. Det framgår også av bestemmelsen at terrenget og omgivelsene, så langt råd er, skal skånes.

11.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget en bestemmelse som begrenser naboers mulighet til å oppføre en bygning eller annen installasjon, plante, grave ut eller fylle opp innen 20 meter fra taubanens midtlinje, dersom det ikke foreligger en avtale med taubanevirksomheten eller om ikke

annet følger av reguleringsplanen. Departementet foreslo i tillegg at taubanevirksomheter kan pålegge grunneier å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor denne grensen, eventuelt å gjøre dette selv om pålegget ikke ble fulgt. Vilkåret for slik fjerning var om hensynet til taubanens eller omgivelsenes sikkerhet krever det. Det ble også foreslått at eier eller rettighetshaver skulle ha krav på skjønnsmessig vederlag for skader og ulemper som følge av fjerning av trær og annen vegetasjon. Det ble også foreslått at departementet kunne gi unntak fra denne bestemmelsen.

Departementet viste i høringsforslaget til at det naturlige utgangspunktet er at en taubane anlegges på et forsvarlig sted, slik at den ikke kan utgjøre en sikkerhetsrisiko og eller komme i konflikt med naboeiendom. I visse tilfeller kan det imidlertid tenkes situasjoner, der det kan være behov for å gjøre visse unntak, for eksempel der terrenget krever at taubaneanlegget må anlegges nært opp mot naboeiendommen(e). Departementet mente det var behov for å videreføre jernbaneloven § 10 for kabelbaner i ny taubanelov, jf. begrunnelsen for jernbaneloven § 10 i Ot.prp. nr. 63 (1992–1993) Om lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) pkt. 4.5 Byggeforbud mv. i jernbanens nærhet. Departementet viste til at det her framgikk at jernbaneloven § 10 er motiverert ut i fra sikkerhetsmessige hensyn, da vegetasjon på naboeiendom kan hindre nødvendig trafikkmessig sikt, både for fører og for andre trafikanter. Videre at trær kan representere en fare, selv om de står relativt langt fra kjøreveien, på grunn av risikoen for at de kan knekke og falle ned på kjøreveien med tilhørende anlegg. Departementet mente at de samme sikkerhetsmessige hensynene kunne gjøre seg gjeldende for alle taubaner, og at dette var bakgrunnen for å videreføre bestemmelsen for kabelbaner i ny lov, herunder la den gjelde for også andre taubaner. 30-meters grensen i jernbaneloven § 10 ble imidlertid ansett som for omfattende og foreslått justert ned til en 20-meters grense, etter tilrådning fra Statens jernbanetilsyn.

11.3 Høringsinstansenes merknader

Alpinanleggenes Landsforeningen mener bestemmelsen er omfattende og at det ikke er uproblematisk å redusere andre eiendommers muligheter for utnyttelse i en slik grad, selv om dette er bra for taubanevirksomhetene. *Alpinanleggenes Landsforeningen* mener også vilkåret «taubanens eller omgivelsenes sikkerhet krever det», for å kunne fjerne

trær og annen vegetasjon på naboeiendom vil skape diskusjoner og uklarheter. *Alpinanleggenes Landsforening* viser til at det uansett kan avtales eller reguleres at det bygges nærmere enn 20-meter fra taubanens midtlinje, noe som også kan skape tvil om det virkelig er sikkerhetshensyn som ligger bak ønsket om å fjerne trær og annen vegetasjon. *Alpinanleggenes Landsforening* mener det er mulig at en slik regel i større grad passer for store installasjoner, men at forslaget ikke legger opp til noen skille her.

Arbeidsgruppa for grunneigarar under og ved ny gondolbane på Voss mener det bør presiseres at taubaner må legges slik at de ikke går over hus, veier eller elektriske ledninger, og at unntak fra dette bare bør finne sted når taubanen inngår i den alminnelige kollektivtrafikken. *Arbeidsgruppa for grunneigarar under og ved ny gondolbane på Voss* viser også til jernbanelovens 30-meters grense, og konstaterer at det foreslås å redusere denne grensen til 20 meter. *Arbeidsgruppa for grunneigarar under og ved ny gondolbane på Voss* mener det er viktig å skille mellom en svevebane og for eksempel et skitrekk. *Arbeidsgruppa for grunneigarar under og ved ny gondolbane på Voss* mener at for svevebane må minst 30-meters grensen gjelde.

11.4 Departementets vurderinger

Departementet konstaterer at *Alpinanleggenes Landsforening* synes å mene at forslaget går for langt, mens *Arbeidsgruppa for grunneigarar under og ved ny gondolbane på Voss* synes at bestemmelsen ikke går langt nok. Departementet mener det er behov for en lignende bestemmelse, som den i jernbaneloven § 10, i ny taubanelov. Departementet viser i den sammenheng til Statens jernbanetilsyns tilrådning om å innføre en 20-meters grense i taubaneloven, i stedet for dagens 30-meters grense i jernbaneloven. Departementet mener det sentrale er at det nå innføres en sikkerhetssone på 20 meter for alle taubaner. Hva gjelder kommentaren fra *Arbeidsgruppa for grunneigarar under og ved ny gondolbane på Voss* om at det bør presiseres at taubaner må legges slik at de ikke går over hus, veier eller elektriske ledninger, og at unntak fra dette bare bør finne sted når taubanen inngår i den alminnelige kollektivtrafikken, viser departementet til at det i utgangspunktet skal være forbudt å oppføre bygning med videre innenfor 20-meters grensen og til at forskriftsregelverket allerede inneholder nærmere bestemmelser om hvor en taubane skal plasseres, bygges og drives slik at den ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

Departementet konstaterer at både *Alpinanleggenes Landsforening* og *Arbeidsgruppa for grunneigarar under og ved ny gondolbane på Voss* henholdsvis tar opp behovet å skille mellom store og små installasjoner og mellom taubaner der passasjerene blir transportert i luften og der passasjerene blir transportert langs bakken. Departementet deler denne kommentaren, inkludert at det er behov for å balansere hensynet til sikkerheten med hensynet til forholdsmessighet. Det er også bakgrunnen for at det i § 4 andre ledd bokstav l) foreslås at departementet kan gi nærmere bestemmelser om krav til naboeiendommer, herunder unntak fra bestemmelsen.

12 Fjerning av taubane

12.1 Gjeldende rett

Taubaneloven § 20 gir departementet rett til å pålegge fjerning av taubane.

12.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget å videreføre en bestemmelse om fjerning av taubane i taubaneloven. Siden departementet i høringsforslaget også foreslo å avvikle konsesjonsordningen, ble det foreslått at den taubanevirksomhet som har eller har hatt siste driftstillatelse for taubanen, sammen med eventuelt eier, skulle være solidarisk ansvarlig for å fjerne taubanen.

Departementet foreslo også å videreføre dagens bestemmelse om departementets rett til å fjerne en taubane på taubanevirksomhetens eller eiers regning og risiko, dersom de nevnte pliktsubjektene ikke selv har fjernet taubanen innen en fastsatt frist. Departementets fjerningskostnader ble foreslått å være tvangsgrunnlag for utlegg, slik som i dag.

Departementet begrunnet det solidariske ansvaret mellom taubanevirksomheten og eier med at dette bedre ville sikre fjerning, især i de situasjoner der taubanevirksomheten ikke selv har evne eller mulighet til å fjerne taubaneanlegget, herunder sikre inndekning av statens fjerningskostnader.

12.3 Høringsinstansenes merknader

Statens jernbanetilsyn viser til at etter forslaget plikter taubanevirksomheten eller den som eier taubanen å fjerne den, dersom den ikke lenger er i drift. *Statens jernbanetilsyn* viser til at forslaget

ikke åpnet for å gjøre unntak fra bestemmelsen. *Statens jernbanetilsyn* mener det bør vurderes, for eksempel der en taubane anses bevaringsverdig som kulturminne.

12.4 Departementets vurderinger

Departementet støtter Statens jernbanetilsyns kommentar. Det er også bakgrunnen for at det i § 4 andre ledd bokstav b) foreslås at departementet kan gi nærmere bestemmelser om fjerning av taubane, og som kan omfatte unntak for fjerning for eksempel der en taubane anses bevaringsverdig som kulturminne.

13 Ekspropriasjon

13.1 Gjeldende rett

Taubaneloven inneholder bestemmelser om ekspropriasjon. Disse bestemmelsene har i det alt vesentligste stått uendret siden loven ble vedtatt i 1912. Oreigningslova inneholder for øvrig generelle regler om ekspropriasjon. I denne loven § 2 nr. 17 finnes det en bestemmelse om at Kongen kan samtykke til ekspropriasjon av fast eiendom så langt slikt inngrep er nødvendig for «*jærnveg, sporveg, kabelbane og hengjebane*». Bestemmelsen i oreigningslova omfatter kabelbaner, men ikke taubaner.

13.2 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsforslaget å tilpasse ekspropriasjonsbestemmelsene i taubaneloven med bestemmelsene i oreigningslova. Departementet mente det var behov for å opprettholde egne særskilte ekspropriasjonsbestemmelser i ny taubanelov, men at bestemmelsene måtte tilpasses de generelle og langt mer moderne reglene i oreigningslova. Det ble foreslått at departementet skulle ha kompetanse til å gi tillatelse til ekspropriasjon.

13.3 Høringsinstansenes merknader

Alpinanleggenes Landsforening konstaterer at det i praksis har eksistert store muligheter for ekspropriasjon også tidligere. Et interessant spørsmål er om det kan gis slik tillatelse dersom spørsmålsstillingen er fortsatt drift, for eksempel ved oppsigelse av festeforholdet. Videre er spørsmålet om hva som er nødvendig grunn og rettighet interessant.

13.4 Departementets vurderinger

Departementet viser til at bestemmelsen om ekspropriasjon foreslås å gjelde ved anleggelse av taubane, og ikke for å sikre fortsatt drift ved oppsigelse av festeforholdet. Departementet mener at den valgte formuleringen svarer ut *Alpinanleggenes Landsforenings* spørsmål til om man kan ekspropriere for å sikre fortsatt drift ved oppsigelse av festeforholdet. Hva som utgjør nødvendig grunn og rettighet må avgjøres ved å se hen til oreigningsloven, da denne er foreslått å gjelde for ekspropriasjon for taubane. Departementet har for øvrig justert bestemmelsens annet ledd av lovtekniske hensyn for å tydeliggjøre at reglene i lov 23. oktober 1959 om oreigning av fast eiendom og lov 6. april 1984 nr. 17 om vederlag ved oreigning av fast eiendom skal legges til grunn for ekspropriasjon av taubane. Kabelbaner vil for øvrig, slik som nå, forbli regulert av oreigningslova.

14 Økonomiske og administrative konsekvenser

14.1 Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget anses ikke å føre til vesentlige endringer når det gjelder det offentliges forvaltning av taubaner. Det overordnede ansvaret vil fortsatt ligge i Samferdselsdepartementet.

Lovforslaget vil frigjøre noe kapasitet hos fylkesmannsembetene i og med at oppgaven med å behandle konsesjonssøknader opphører. Lovforslaget anses ikke å medføre særlige endringer for kommunene, utover at de ikke lenger vil være høringsinstans i forbindelse med konsesjonsbehandlingen.

Samferdselsdepartementet vil for øvrig videreføre sin delegasjon til Statens jernbanetilsyn med å føre tilsyn med taubaner.

Lovforslaget vil åpne opp for et mer risikobasert og systembasert tilsyn. Dette vil kunne føre til en omfordeling av ressursbruken for tilsynet. Mens en stor del av ressursene i dag går til stedlige tilsyn og reisevirksomhet, kan en omlegging av tilsynet føre til en jevnere fordeling av tidsbruken mellom forberedelse til tilsyn, gjennomføring av tilsyn, oppfølging av tilsyn, reising, sikring av forsvarlig saksbehandling mv. Den totale ressursbruken forutsettes ikke å endre seg vesentlig.

De nye bestemmelsene i lovforslaget til ilegelse av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr vil

kunne føre til noe økt saksbehandling for tilsynsmyndigheten. Det er vanskelig å anslå hvor mye merbelastning dette vil innebære. Departementet mener imidlertid at dette ikke vil føre til noen vesentlig økning.

14.2 Administrative konsekvenser for virksomhetene og andre private aktører

Etablering av et sikkerhetsstyringssystem vil kunne være noe mer krevende enn å etablere en internkontrollhåndbok, slik det stilles krav om i dagens taubanelov. Særlig for de mindre virksomhetene vil det kunne være nødvendig med en viss kompetanseheving for å etablere et sikkerhetsstyringssystem. På den andre siden antas kravet til sikkerhetsstyringssystem å bli noe enklere for mindre taubaneverksomheter, enn dagens internkontrollhåndbok (med detaljerte krav til innhold og struktur). Etersom lovforslaget gir taubaneverksomheten en mulighet til å etablere et sikkerhetsstyringssystem, som dekker alle taubanene som omfattes av virksomheten, vurderes kravet å innebære en forenkling. Dette fordi gjeldende taubaneregulering stiller krav om en internkontrollhåndbok for hver taubane. Departementet mener derfor at samlet sett at kravet til å etablere et sikkerhetsstyringssystem ikke innebære vesentlige administrative (eller økonomiske) konsekvenser for taubaneverksomhetene.

14.3 Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Departementet mener oppheving av konsesjonsordningen vil innebære besparelser for fylkesmannsembetene.

I departementets høringsforslag 2. desember 2013 med blant annet forslag til nye rushjemler i jernbaneloven, mente departementet at de økonomiske konsekvensene for Folkehelseinstituttet og politiet, ville bli meget begrenset. Departementet er av den samme oppfatning her. Departementet mener også at politiets arbeid vil bli underlettet ved at det fastsettes grenseverdier for når en person skal anses påvirket av ulike berusende eller bedøvende midler, inkludert at disse grensene vil være i samsvar med de som allerede er fastsatt etter vegtrafikk- og jernbanelovgivningen.

Tilsynet med taubaner forutsettes i vesentlig grad å være gebyrfinansiert, det vil si med unntak av de såkalte myndighetsoppgavene, som ikke kan

inngå i gebyrfinansieringen i henhold til dagens retningslinjer fra Finansdepartementet (R-112/2015). Lovforslaget anses i seg selv derfor ikke å medføre økte omkostninger for det offentlige.

14.4 Økonomiske konsekvenser for taubaneverksomhetene

14.4.1 Forsikringsplikt

Mens hver enkelt taubane etter gjeldende regelverk skal være forsikret ut fra den enkelte taubanes risiko, vil lovforslaget åpne for at taubaneverksomhetens taubaner kan forsikres under ett. Departementet antar at dette blant annet kan føre til reduserte forsikringspremier for de taubaneverksomheter som har flere taubaner.

14.4.2 Tredjepartskontroll

Lovforslaget gir hjemmel for at det i forskrift kan settes krav til bruk av for eksempel et uavhengig inspeksjonsorgan for å verifisere at en taubaner oppfyller de tekniske krav til taubaner. Et slikt krav forutsettes begrenset til de tilfeller der tilsynsmyndigheten er i tvil om en taubane oppfyller de tekniske krav, ved gjennomføring av tyngre vedlikehold eller ved endringer av eksisterende taubane. Departementet antar derfor at denne bestemmelsen heller ikke vil medføre vesentlige merkostnader for taubaneverksomhetene.

14.4.3 Gebyrer

Dagens gebyrstruktur innebærer et årsgebyr for hver taubane, i kombinasjon med særskilt fakturering av for eksempel førstegangstilsyn og utstedelse av driftstillatelse. I dag gjennomføres det et årlig stedlig tilsyn av nesten alle taubaner i Norge.

Lovforslaget åpner for et mer risikobasert og systembasert tilsyn, det vil si et tilsyn som baserer seg på at taubaneverksomheten selv skal ha et sikkerhetsstyringssystem for kontroll med sikkerheten i sin virksomhet og en risikobasert utvelgelse av taubaneverksomhetene for tilsyn. Det vil innebære at ikke alle taubaneverksomheter vil bli underlagt et stedlig tilsyn hvert år.

Departementet og Statens jernbanetilsyn gjennomfører derfor en utredning om hvilken gebyrstruktur som skal gjelde framover. Departementet har her som utgangspunkt at den samlede gebyrbelastningen for bransjen, uavhengig av gebyrstruktur, ikke skal endres i vesentlig grad.

15 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

§ 1 Formål

Bestemmelsen angir lovens formål og gir føringer for skjønnsutøvelse, utforming av forskrifter i medhold av loven og fortolkning av lovteksten. Bestemmelsen er noe utvidet i forhold til formålet i taubanedirektivet, da lovens formål også skal sikre at en taubane ikke skal føre til skade på miljøet.

§ 2 Virkeområde

Bestemmelsen angir lovens saklige og stedlige virkeområde.

Bestemmelsen *første ledd* presiserer at loven skal gjelde for taubaner og all aktivitet knyttet til taubanevirksomhet. Begrepet all aktivitet må sees i sammenheng med § 1, der det framgår at loven har som formål å sikre at en taubane blir anlagt, bygget, drevet, vedlikeholdt og fjernet slik at taubanen ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

Bestemmelsen må forstås slik at virkeområdet omfatter all aktivitet som har sammenheng med det å frakte personer og gods. All aktivitet omfatter derimot ikke aktivitet før og etter frakten, for eksempel nedfarten for personer i et ski-anlegg el.

Bestemmelsen er ment å omfatte samtlige kategorier av taubaner som omfattes av dagens taubanelov. Kabelbaner, som også er en kategori av taubaner, men som til nå er regulert av jernbaneloven, omfattes også av denne loven.

Taubane og taubanevirksomhet er for øvrig definert i § 3. I § 4 andre ledd bokstav a) framgår det for øvrig at departementet kan gi forskrifter om bestemmelser om definisjonen av taubane og taubanevirksomhet, samt helt eller delvis unntak fra loven. Unntakshjemmelen er blant annet begrunnet med at taubaner kan omfattes av tilsyn etter annet regelverk og den teknisk og kommersielle utviklingen på taubaneområdet, som kan nødvendiggjøre muligheten for å gjøre unntak fra virkeområdet, for eksempel når man ut fra risiko-betraktninger anser det unødvendig å føre tilsyn med.

§ 3 Definisjoner

Bestemmelsen definerer hva som menes med taubane, taubanevirksomhet, taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse.

Definisjonen av taubane bygger på definisjonen i Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/9/EF 20. mars 2000 om taubaneanlegg til persontransport (taubanedirektivet).

Definisjonen av taubanevirksomhet innebærer et nytt pliktsubjekt, da taubanevirksomheten blir ansvarlig for driften av taubanen. Det har blant annet den konsekvens at en eier av et taubaneanlegg, med flere taubaner, kan forsikre hele anlegget under ett, istedenfor å måtte forsikre hver enkel taubane. Taubanevirksomheten kan nå også etablere et sikkerhetsstyringssystem som omfatter alle taubanene i et større taubaneanlegg/skiheissystem.

Definisjonene av taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse skal legges til grunn for bestemmelsene om varslings- og rapporteringsplikt i § 10 og § 11. Definisjonene bygger på samme klassifisering som i lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser (jernbaneundersøkelsesloven) § 5.

§ 4 Myndighet etter loven

Bestemmelsens *første ledd* presiserer at departementet er myndighet etter loven. Denne myndigheten kan delegeres til offentlig institusjon i tråd med alminnelige prinsipper for dette.

Bestemmelsens *andre ledd* presiserer hvilke saksområder som departementet kan gi forskrifter om. Opplistingen av hvilke saksområder som departementet kan gi forskrifter om skal anses å være uttømmende. I bokstav b) omtales fjerning av taubane. Dette skal inkludere retten til å unnta taubaner fra fjerning, for eksempel taubaner av kulturhistorisk betydning. I bokstav d) omtales godkjenning og akkreditering av virksomhet som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slik virksomhet. Slik bruk av særskilt kompetent ekstern virksomhet kan være viktig om tilsynsmyndigheten er i tvil om taubanens tekniske tilstand er i samsvar med særskilte lov- og forskriftskrav, for eksempel der en eldre taubane bygges om og det ikke lengre kan benyttes originale sikkerhetskomponenter eller der det gjennomføres gjennomgripende ettersyn og vedlikehold av gamle komponenter. I noen tilfeller vil det være nødvendig å sikre at utførende virksomhet har dokumentert kompetanse, for eksempel kan dette gjelde ved tester av materialtretthet. Det er bakgrunnen for en hjemmel til å kreve at slik virksomhet skal godkjennes av tilsynsmyndigheten eller være akkreditert.

Bestemmelsens *tredje ledd* presiserer at departementets myndighet etter første ledd kan delegeres til privat institusjon. Departementets myndighet etter annet ledd kan ikke delegeres til privat institusjon. Bestemmelsen er ment å videreføre taubaneloven § 1 a, som gir departementet kompetanse til å: «... *overlate myndighet til å gi driftstillatelse, godkjenne planer, føre tilsyn m.m. ... til en privat organisasjon*».

Kapittel 2. Tillatelse og krav til virksomheten

§ 5 Taubanevirksomhetens ansvar

Bestemmelsen *første ledd* er ment å videreføre prinsippet i gjeldende taubanelov om at taubanen skal drives på en sikker måte og i henhold til vilkårene som er satt for taubanen i lov og forskrift. Ansvar for å sikre at taubanen drives på en sikker måte og for at vilkårene som er satt for taubanen i eller i medhold av loven er oppfylt ligger hos taubanevirksomheten.

Bestemmelsens *andre ledd* fastslår at taubanevirksomheten skal stanse driften av taubanen om hensynet til sikkerheten tilsier det. Kravet gjelder uavhengig av om årsaken skyldes teknisk svikt, personalmangel eller forhold utenfor taubanevirksomhetens kontroll, for eksempel værforhold.

§ 6 Krav om driftstillatelse

Bestemmelsens *første ledd* viderefører bestemmelse i gjeldende taubanelov § 1 om at en taubane ikke skal tas i bruk før driftstillatelse er gitt. Bestemmelsen skal sikre at taubanevirksomheten har dokumentert at taubanen tilfredsstiller de tekniske og driftsmessige kravene for anlegget, herunder har et sikkerhetsstyringssystem for å drive sikkert. Departementets myndighet til å gi driftstillatelse kan delegeres, jf. § 4.

§ 7 Plikt til sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem)

Bestemmelsen oppstiller krav om at taubanevirksomheten skal etablere og implementere et sikkerhetsstyringssystem for å sikre og dokumentere at kravene i denne loven med forskrifter er oppfylt. Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde de nødvendige rutiner, blant annet for å sikre at personalet er opplært til de sikkerhetsmessige oppgaver de har, at vedlikeholdet av anlegget er forsvarlig og at driften forøvrig ivaretar sikkerheten ved taubanen.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av taubanevirksomheten.

Det kan innebære at en liten taubanevirksomhet med begrenset drift kan ha et enkelt og mindre omfangsrikt system, mens en større og mer kompleks virksomhet må ha et mer omfattende system. Innføringen av et krav om at taubanevirksomhetene skal ha et sikkerhetsstyringssystem åpner for at tilsynet med taubaner kan utøves mer risikobasert enn før.

Det kan gis forskrifter om de nærmere krav til sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4 andre ledd bokstav c).

§ 8 Erstatnings- og forsikringsplikt

Bestemmelsens *første ledd* innebærer et lovfestet objektivt erstatningsansvar for skader forårsaket av taubaner.

Bestemmelsens *andre ledd* pålegger taubanevirksomheten å ha forsikring og sikkerhetsstillelse for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Manglende sikkerhetsstillelse skal medføre tilbakekall av driftstillatelsen. Kravet om sikkerhetsstillelse gir brukeren av en taubane et bedre vern enn om taubanevirksomheten kun var pliktig til å tegne forsikring, da sikkerhetsstillelsen også vil omfatte skader som er unntatt fra forsikringsdekningen, for eksempel skader som er forsettlig forvoldt av en taubanevirksomhet. Kravet om sikkerhetsstillelse er i praksis en videreføring av dagens ordning. Plikten til å ha forsikring og sikkerhetsstillelse knyttes nå imidlertid til taubanevirksomheten, og ikke til den enkelte taubane. Det innebærer at en taubanevirksomhet med mer enn en taubane vil kunne tegne en samlet forsikring for alle sine taubaner.

Bestemmelsens *tredje ledd* pålegger forsikringsselskapet å varsle tilsynsmyndigheten om bortfall av sikkerhetsstillelsen, slik at tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle taubanevirksomhetens driftstillatelse.

Det kan gis forskrifter om de nærmere krav til erstatnings- og forsikringsplikt, jf. § 4 andre ledd bokstav c).

Kapittel 3. Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt

§ 9 Varslingsplikt

Bestemmelsens *første ledd* pålegger taubanevirksomheten en plikt til straks å varsle politiet om taubaneulykke med ikke ubetydelig personskade, da det er politiet har ansvaret for koordinering av redningsarbeid, skadestedsledelse, beslutte etterforskning mv.

Bestemmelsens *andre ledd* pålegger taubanevirksomheten en plikt til å varsle tilsynsmyndigheten om taubaneulykke eller alvorlig taubanehendelse.

Det er taubanevirksomheten, med dens ansatte, som har varslingsplikt etter første og andre ledd. Bestemmelsen bygger delvis på jernbaneundersøkelsesloven § 6 første og tredje ledd.

Det kan gis forskrifter om de nærmere krav til varslingsplikt, jf. § 4 andre ledd bokstav g).

§ 10 Rapporteringsplikt

Bestemmelsen pålegger taubanevirksomheten å rapportere opplysninger om taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser til tilsynsmyndigheten. Bestemmelsen bygger delvis på jernbaneundersøkelsesloven § 8 om rapportering av opplysninger. Bestemmelsen må sees i sammenheng med varslingsplikten i § 9. Det er taubanevirksomheten, med dens ansatte, som har rapporteringsplikt, slik som i § 9.

Det kan gis forskrifter om de nærmere krav til rapporteringsplikt, jf. § 4 andre ledd bokstav g).

§ 11 Taushetsplikt

Bestemmelsen bygger på jernbaneundersøkelsesloven § 22 jf. § 17.

Bestemmelsens *femte ledd* presiserer at opplysninger tilsynsmyndigheten mottar i medhold av § 10 ikke kan brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene. Formålet med denne bestemmelsen er å sikre økt rapporteringsvilje blant taubanevirksomhetene og deres ansatte. Bestemmelsen bygger på tilsvarende bestemmelse i jernbaneundersøkelsesloven.

Det kan gis forskrifter om de nærmere krav til taushetsplikt, jf. § 4 andre ledd bokstav g).

Kapittel 4. Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd

§ 12 Tilsynsmyndighet

Bestemmelsen viderefører dels taubaneloven § 1 a og presiserer at departementet, eller den departementet delegerer oppgaven til, skal føre tilsyn med at loven med tilhørende forskrifter overholdes. Den som fører tilsyn benevnes i bestemmelsen, og de følgende bestemmelsene, som «tilsynsmyndigheten».

Departementets tilsynsmyndighet kan delegeres til offentlig eller privat organisasjon, jf. også § 4 første og tredje ledd.

§ 13 Tilsynsmyndighetens adgang til virksomheten

Bestemmelsen er ny, men en lignende bestemmelse finnes i arbeidsmiljøloven § 18-4. Formålet med denne bestemmelsen er å sikre at tilsynsmyndigheten har mulighet til å gjennomføre sitt tilsyn på en forsvarlig og uhindret måte. «*Ethvert sted*» vil normalt være selve taubanen, taubaneanlegget eller taubanevirksomheten samt andre områder som kan knyttes til taubaner. En representant for taubanevirksomheten skal ha rett til, og kan pålegges, å være tilstede under tilsynet. Unntak fra denne retten til representasjon er der tilsynsmyndigheten ønsker å intervju arbeidstakere, der tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller der formålet med tilsynet kan settes i fare.

§ 14 Opplysningsplikt

Bestemmelsen innfører krav om at enhver som er underlagt tilsyn, uten hinder av taushetsplikt, skal legge fram de opplysninger som tilsynsmyndigheten mener er nødvendig for å kunne utføre tilsynet. Bestemmelsen gir rettsgrunnlag for generelt å kunne kreve inn opplysninger som er nødvendige for tilsynet. Det foreslås ingen begrensninger med henhold til hvilke opplysninger som kan kreves, forutsatt at de er nødvendige for tilsynsmyndighetens gjennomføring av tilsynet.

§ 15 Pålegg om korrigerende tiltak

Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten rett til å gi pålegg om korrigerende tiltak ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. Bestemmelsen innebærer også en hjemmel til å kreve at virksomheten identifiserer hva som skal til for å fjerne årsaken til avviket, slik at man kan få sette i verk effektive tiltak for å hindre gjentagelse. Ved utferdigelse av pålegg skal det settes en frist for oppfyllelse. Fristen for oppfyllelse av et pålegg om retting eller endring må tilpasses de forhold som kreves rettet. Pålegg om korrigerende tiltak skal forhåndsvarsles etter forvaltningsloven § 16. Pålegget er gjenstand for klage.

§ 16 Pålegg om stans eller opphør av bruk

Bestemmelsen er en videreføring av taubaneloven § 1 a siste ledd. Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten rett til å pålegge øyeblikkelig stans av driften helt eller delvis eller opphør av bruk

med øyeblikkelig virkning, dersom det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet. Slike pålegg kan gis uten forhåndsvarsel. Stoppordren må likevel bekreftes skriftlig i ettertid. Om nødvendig kan tilsynsmyndigheten kreve politiets bistand for gjennomføring av pålegg om stans eller opphør av bruk. Pålegg om øyeblikkelig stans er et enkeltvedtak som kan påklages.

§ 17 Tilbakekall av driftstillatelse

Bestemmelsens *første ledd* gir tilsynsmyndigheten rett til å trekke tilbake driftstillatelse ved brudd på vilkår eller krav som er satt for taubanen. Tilbakekall av driftstillatelsen vil være aktuelt å benytte der det er svikt i taubaneverksamhetens sikkerhetsstyring. Et slikt inngripende virkemiddel, som tilbakekall av driftstillatelse, bør normalt ikke skje før det er fastslått at bruk av mildere virkemidler ikke fører fram. For de tilfeller der det er sikkerhetskritiske mangler av mer operativ karakter, bør tilsynsmyndigheten som hovedregel velge stans, jf. § 16. Dette vil være et mindre inngripende virkemiddel fordi virksomheten beholder sin driftstillatelse og kan ta opp igjen driften når forholdene som utløser stans er utbedret.

Det kan gis forskrifter om de nærmere krav til tilbakekall av driftstillatelse, jf. § 4 andre ledd bokstav b).

§ 18 Tvangsmulkt

Bestemmelsens *første ledd* gir tilsynsmyndigheten rett til å fastsette en tvangsmulkt dersom et pålegg ikke er oppfylt innen fastsatt frist. Tvangsmulkt er et økonomisk virkemiddel for å tvinge fram oppfyllelse. Tvangsmulkten må varsles, og starter når den fastsatte fristen er utløpt og løper fram til pålegget er oppfylt. Det finnes ingen slik bestemmelse i gjeldende taubanelov, men i en rekke andre lover, som for eksempel arbeidsmiljøloven og produktkontrollloven.

Bestemmelsen *andre ledd* gir regler om beregning om tvangsmulktens størrelse. Det presiseres her at tvangsmulktens størrelse skal beregnes ut fra hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført og hvilke kostnader det vil ha. Mulkten kan fastsettes skjønnsmessig til et beløp som løper per dag inntil den lovstridig virksomhet er opphørt eller pålegget er oppfylt.

Det kan gis forskrifter om tvangsmulkt, herunder hvordan den skal fastsettes, beregnes og frafalles, jf. § 4 andre ledd bokstav i). Denne hjem-

mel gir også adgang til å innføre standardiserte satser for tvangsmulkt.

§ 19 Overtredelsesgebyr

Bestemmelsens *første ledd* gir tilsynsmyndigheten rett til å ilegge overtredelsesgebyr til en taubaneverksamhet som overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. Bestemmelse er ny i forhold til gjeldende taubanelov. Overtredelsesgebyret kan bare ilegges taubaneverksamheten og er uavhengig av skyld.

Overtredelsesgebyr forutsettes å være et alternativ til politianmeldelse og straff ved lovovertridelser, der de øvrige sanksjonsmidlene tilsynsmyndigheten har til rådighet er utilstrekkelige. Felles for sanksjonsmidler som tvangsmulkt, stans, tilbakekall av driftstillatelse og pålegg om korrigerende, er at de i hovedsak kun egner seg som sanksjonsmidler, der lov- eller forskriftsovertredelsen fortsatt eksisterer. Der et alvorlig sikkerhetsbrudd blir utbedret før tilsynsmyndigheten kommer på tilsyn eller der gjentatte sikkerhetsbrudd avdekkes, vil de nevnte sanksjonsmidlene være lite anvendbare. I de fleste tilfeller vil det derfor kun være politianmeldelse som gjenstår som virkemiddel. I mange tilfeller kan imidlertid straff framstå som en unødig hard reaksjon. Dessuten antar departementet at etterforskning i slike tilfeller neppe vil bli prioritert eller at det vil ta lag tid før en reaksjon gis. Det framstår derfor å være et behov for et sanksjonsmiddel, som også kan benyttes der lov- eller forskriftsovertredelsen enkeltvis eller samlet er alvorlige, men ikke lengre foreligger.

Overtredelsesgebyr var en av flere sanksjonsformer som ble foreslått av Sanksjonsutvalget i NOU 2003: 15 – Fra bot til bedring. Sanksjonsutvalgets forslag er fulgt opp av Justis- og beredskapsdepartementet i Prop. 62 L (2015–2016) Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.) og Stortingets lovvedtak 64 (2015–2016).

Bestemmelsens *andre ledd* angir de bestemte vurderingsforhold som tilsynsmyndigheten skal særlig legge vekt på ved avgjørelse av om et overtredelsesgebyr skal ilegges, og når overtredelsesgebyrets størrelse skal fastsettes. Det gis her klare føringer om hvilke momenter tilsynsmyndigheten skal legge vekt på, samtidig som det gis tilstrekkelig fleksibilitet til å vurdere om overtredelsesgebyr er en egnet sanksjonsmåte.

Det kan gis forskrifter om overtredelsesgebyr, herunder hvordan den skal fastsettes, beregnes og frafalles, jf. § 4 andre ledd bokstav i).

§ 20 Straff

Bestemmelsens *første ledd* viderefører bestemmelsen i taubaneloven § 20 første ledd og jernbaneloven § 22 første ledd.

Bestemmelsens *andre ledd* viderefører bestemmelsen i jernbaneloven § 22 andre ledd, da det foreslås like regler for ruspåvirkning og pliktavhold på taubaneområdet som på jernbaneområdet. Det vises til tilsvarende bestemmelser også i vegtrafikkloven § 31, luftfartsloven § 14-12 og skipsfartsloven § 144.

Departementet har vurdert å utvide dagens straffebestemmelse i taubaneloven ved også å gjøre medvirkning straffbart. Det er imidlertid ikke funnet grunn til det, da den nye straffeloven av 2005 § 15 uttaler at: «*Et straffebud rammer også den som medvirker til overtredelsen, når ikke annet er bestemt.*». Bestemmelsen skal gjelde generelt, også for straffebestemmelser i særlovgivningen, herunder ny taubanelov. Ny straffelov trådte i kraft 15. september 2015 og innebærer at medvirkning til overtredelse av taubaneloven med tilhørende forskrifter er straffbart. Departementet har ikke funnet grunn til å gjøre unntak fra hovedregelen i ny straffelov.

Kapittel 5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning

§ 21 Ruspåvirkning

I forhold til dagens jernbanelov § 3 a, som også gjelder for kabelbaner, er overskriften endret slik at det framgår at den gjelder alle former for rus, og ikke kun for alkoholpåvirkning.

Bestemmelsen *første ledd* har også blitt justert ved at forbudet mot å utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved kabelbaner, som i dag følger av jernbaneloven § 3 a andre ledd andre punktum, er tatt inn sammen med forbudet mot å føre eller forsøke å føre taubaner. I forhold til kabelbaner innebærer dette at dagens forbud kommer klarere fram i loven enn i dag. Hva gjelder øvrige taubaner, vil bestemmelsen innføre et klart forbud mot å føre taubane eller utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubanen i ruspåvirket tilstand. Det kan gis forskrifter om hvem som omfattes av forbudet om ruspåvirkning, jf. § 4 andre ledd bokstav j).

Bestemmelsens *andre ledd* tilsvarer vegtrafikkloven § 22 tredje ledd første setning, som forutsetter at det fastsettes i forskrift hvilken konsentrasjon i blodet som må overstiges for at personen skal regnes som ruspåvirket fra annet berusende

eller bedøvende middel. Departementet mener det er naturlig at de samme grensene, som gjelder i vegtrafikkloven (og jernbaneloven), legges til grunn også her gjennom at forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjette ledd får tilsvarende anvendelse på taubaneområdet.

Bestemmelsens *tredje ledd* gjør et unntak fra første og andre ledd, ved at det presiseres at en person ikke skal regnes som påvirket, dersom personen har brukt legemiddel i tråd med de helse- og medisinske krav som er fastsatt i eller i medhold av loven, jf. tilsvarende regel er inntatt i luftfartsloven § 6-11 fjerde ledd og som også er foreslått inntatt for jernbaneområdet. I medhold av ny lov § 1-3 jernbaneloven § 1-3 første ledd e) foreslås det en hjemmel til departementet til å gi nærmere forskrifter om godkjenning og sertifisering av personell som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning samt bruk av slikt personell. Dette inkluderer blant annet krav til helse, fysisk og psykisk skikkethet og edruskap for fører av taubane og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubanen. Utgangspunktet etter disse reglene vil normalt være at det ikke er tillatt å bruke den typen legemidler som vil bli omfattet av andre ledd. Bestemmelsen er derfor først og fremst gitt for å skape klarhet i eventuelle unntakstilfeller, og antas å ha liten praktisk betydning.

Bestemmelsens *fjerde ledd* presiserer at villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel ikke fritar for straff, slik som for alkoholkonsentrasjonen. Dette følger naturlig av at det kan fastsettes grenser for når en person skal anses påvirket av andre midler enn alkohol. Bestemmelsen tilsvarer vegtrafikkloven § 22 fjerde ledd.

§ 22 Pliktavhold

Bestemmelsens *første ledd* innfører et forbud for personell med oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen å bruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden. Bestemmelsen må anses som en videreføring av dagens bestemmelse i jernbaneloven § 3 b første ledd for kabelbaner, men som ny for andre taubaner. Bestemmelsen vil omfatte alt personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen. Det omfatter også personell som til daglig ikke har sikkerhetsmessige oppgaver, men som inngår i virksomhetens beredskap.

Bestemmelsens *andre ledd* presiserer at tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da personell i henhold til sine tjenesteplikter påbegyn-

ner sitt arbeid og til det avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av åtte timer før tjenestetiden begynner. Også denne bestemmelsen skal anses som en videreføring av dagens bestemmelse i jernbaneloven § 3 b for kabelbaner, men som ny for andre taubaner.

Det kan gis forskrifter om hvem som omfattes av pliktmessig avhold, jf. § 4 andre ledd bokstav j).

§ 23 Testing av ruspåvirkning

Bestemmelsen tilsvare vegtrafikkloven § 22 a og forslag til ny jernbanelov § 3 c om testing av ruspåvirkning. «Person» og «personen» er imidlertid benyttet for å få et kjønnsnøytralt begrep om den som omfattes av bestemmelsen. Videre er forslag til endringer i vegtrafikkloven og luftfartsloven om at også helsesekretær kan ta blodprøve og spyttprøve, tatt inn.

Det kan gis forskrifter om testing av ruspåvirkning, jf. § 4 andre ledd bokstav j).

Kapittel 6. Andre bestemmelser

§ 24 Gebyr

Bestemmelsen skal anses som en videreføring av taubaneloven § 1 a andre ledd.

Bestemmelsens *første ledd* gir hjemmel for departementet til å kreve gebyr for å behandle og for å inneha tillatelse o.l. etter denne lov eller forskrifter og for tilsyn. Bruk av begrepet «*tillatelse o.l.*», og ikke driftstillatelse, er brukt for å ha muligheten til å kreve gebyr for også andre myndighetstillatelse, blant annet sertifisering av personell.

Tilsyn må her forstås i vid forstand, der foruten etterlevelse av lovverket, blant annet lov- og forskriftsarbeid og analysearbeid, må inngå. Denne forståelsen er i tråd med definisjonen av tilsyn i Stortingsmelding nr. 17 (2002–2003) Om statlige tilsyn. Bestemmelsen er ment å sikre en videreføring av dagens gebyrpraksis. I denne bestemmelsen presiseres det også at gebyrene skal settes slik at de samlet ikke overstiger tilsynsmyndighetens kostnader med saksbehandlingen eller tilsynet, jf. Finansdepartementets retningslinjer R-112/2015.

Bestemmelsens *andre ledd* gir departementet rett til å kreve gebyr for å dekke kostnadene med godkjenning av virksomheter og godkjenning eller sertifisering av personell etter henholdsvis § 4 andre ledd bokstav d) og bokstav e), som for eksempel driftstillatelse.

Bestemmelsens *tredje ledd* presiserer at pålegg om gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg og er en videreføring av dagens gebyrpraksis.

Bestemmelsen *fjerde ledd* gir hjemmel for å innføre en sektoravgift istedenfor årsgebyr for tilsyn, jf. Finansdepartementets retningslinjer R-112/2015.

Det kan gis forskrifter om gebyr, årsgebyr og sektoravgift, jf. § 4 andre ledd bokstav k). Forutsatt at forskrifter om gebyr mv. gir adgang for det, skal også enkeltvedtak kunne anvendes for pålegg om gebyr, for eksempel pålegg om gebyr for en ny type taubane som ikke lar seg klassifisere direkte i de ulike taubanekategoriene i en gebyrforskrift.

§ 25 Transportvilkår for rutegående taubane, tilbakehold mv.

Bestemmelsen viderefører jernbaneloven §§ 7 og 7 a i ny taubanelov, da kabelbaner nå foreslås regulert av taubaneloven. Bestemmelsen vil imidlertid være ny for andre taubaner. Bestemmelsen skal sikre at virksomheten fortsatt skal ha mulighet til å kreve tilleggsavgift ved manglende gyldig billett og til å holde tilbake personer som ikke betaler tilleggsavgift på stedet og som ikke gir kontrollør tilstrekkelige opplysninger om navn, adresse og fødselsdato. Bestemmelsen vil ha et meget begrenset virkeområde, da det er få taubaner som driver ordinær persontransport og som inngår i kollektivtransporttilbudet i fylket.

§ 26 Krav til naboeiendommer

Bestemmelsen viderefører jernbaneloven § 10 i ny taubanelov, da kabelbaner nå foreslås regulert av taubaneloven. Bestemmelsen vil imidlertid være ny for andre taubaner.

Bestemmelsens *andre ledd* gir taubaneverksamheten rett til å pålegge eieren av eller rettighetshaveren til en naboeiendom å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor den 20-metersgrense som er nevnt i første ledd. Vilkåret er at hensynet til taubanens eller omgivelsenes sikkerhet krever det. Dersom ikke taubanens eller omgivelsenes sikkerhet krever dette, vil taubaneverksamheten ikke ha en slik rett. Hvis pålegget ikke følges, kan taubaneverksamheten selv fjerne vegetasjonen. Det vil være taubaneverksamheten som har ansvaret for å påse at pålegget oppfyller vilkåret.

Bestemmelsens *tredje ledd* gir eier eller rettighetshaver krav på vederlag etter skjønn for skader og ulemper som følger av tiltakene i andre ledd og for eventuelle utgifter knyttet til dette. Vederlaget skal fastsettes ved skjønn etter de samme regler og prinsipper som gjelder ved ekspropriasjon. Eier eller rettighetshaver har imidlertid ikke rett til vederlag når vegetasjon er plantet i strid med skriftlig varsel fra taubane-

virksomheten. Taubanevirksomheten kan gi slikt varsel i de tilfeller det vil være grunnlag for å påby vegetasjon innenfor 20-metersgrensen fjernet etter andre ledd.

Det kan gis forskrifter om krav til naboeiendommer, jf. § 4 andre ledd bokstav l).

§ 27 Fjerning av taubane

Bestemmelsen dels viderefører og dels utvider innholdet i dagens forskrift om bygging og drift av taubaner og kabelbaner § 9.

Bestemmelsens *første ledd* presiserer at taubaner som ikke lengre er i drift skal fjernes. Dette for å sikre at de ikke fører til skade på person, eiendom eller unødvendig skade på omgivelsene.

Bestemmelsens *tredje ledd* gir departementets en rett, men ingen plikt, til å fjerne taubanen for taubanevirksomhetens eller eiers regning og risiko, dersom den ikke er fjernet innen en fastsatt frist. Utgiftene til fjerning er tvangsgrunnlag for utlegg.

Det kan gis forskrifter om de nærmere krav til fjerning, jf. § 4 andre ledd bokstav b).

§ 28 Ekspropriasjon

Bestemmelsens *første ledd* fastslår at departementet kan gi tillatelse til ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane. Bestemmelsen omfatter både ekspropriasjon av bruksrett og eiendomsrett. Hvorvidt det skal gis tillatelse til ekspropriasjon av bruks- eller eiendomsrett vil bero på en konkret vurdering av hva som er nødvendig i det enkelte tilfellet, herunder må ikke eventuell ekspropriasjonstillatelse omfatte større arealer enn det som er nødvendig for måloppnåelse.

Bestemmelsens *annet ledd* fastslår at reglene i oreigningslova og lov om vederlag ved oreigning av fast eiendom skal gjelde tilsvarende. Dette innebærer at vurderingene og saksbehandlingen som gjelder i forbindelse med ekspropriasjon etter disse lovene, også skal gjelde ved ekspropriasjon i medhold av taubaneloven. Det vises i denne sammenheng spesielt til interesseavveiningen

som i henhold til oreigningslova § 2 annet ledd, kan begrunne ekspropriasjonsvedtak i det enkelte tilfellet. Tilsvarende interesseavveining må foretas ved ekspropriasjon etter taubaneloven.

Det skal betales vederlag eller erstatning i forbindelse med ekspropriasjonsinngrep etter taubaneloven. Vederlaget fastsettes på tilsvarende måte som ved ekspropriasjon etter oreigningslova.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 29 Ikrafttredelse

Bestemmelsen presiserer at loven skal gjelde fra det tidspunktet Kongen bestemmer.

§ 30 Opphevelse og endringer i andre lover

Bestemmelsen presiserer at lov 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løipestrenger oppheves med ny lov.

Ny taubanelov vil innebære endring i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven) § 12. Ved gjennomføring av taubanedirektivet, ble begrepet «*del-systemer*» tatt inn i jernbaneloven § 12. Da kabelbaner nå i sin helhet vil bli regulert av ny taubanelov, er det ikke lengre behov for å beholde begrepet i jernbaneloven § 12.

Ny taubanelov vil også innebære en endring i lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eiendom § 30 nr. 1. Henvisningen til lov av 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løipestrenger strykes, siden loven vil bli opphevet med ny lov og ny § 28 henviser til oreigningslova.

§ 31 Overgangsbestemmelser

Bestemmelsen presiserer at forskrifter og vedtak gitt i medhold av bestemmelser i lov av 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løipestrenger gjelder i den utstrekning de ikke strider mot loven her eller forskrifter fastsatt med hjemmel i lov.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under
et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
lov om taubaner (taubaneloven).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om taubaner (taubaneloven) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om taubaner (taubaneloven)

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 Lovens formål

Loven skal sikre at taubaner blir anlagt, bygget, drevet, vedlikeholdt og fjernet slik at taubanen ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder for taubaner og all aktivitet knyttet til taubanevirksomhet.

Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen med mindre Kongen bestemmer noe annet.

§ 3 Definisjoner

I denne loven menes med

- a) *taubane*: anlegg konstruert, produsert, montert og tatt i bruk for å transportere personer eller gods i vogner eller med trekkinnretninger som bæres av eller beveges med tau som er plassert i eller langs en trasé
- b) *taubanevirksomhet*: foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan som har driftstillatelse for en eller flere taubaner
- c) *taubaneulykke*: uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser på taubane som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og alle andre lignende ulykker
- d) *alvorlig taubanehendelse*: uønsket hendelse på taubane som under andre omstendigheter kunne ha ført til en taubaneulykke
- e) *taubanehendelse*: enhver annen uønsket hendelse enn en ulykke på taubane, som har sammenheng med driften, og som innvirker på driftssikkerheten.

§ 4 Myndighet etter loven

Departementet er myndighet etter denne loven.

Departementet kan gi forskrifter om:

- a) bestemmelser om definisjon av taubane og taubanevirksomhet, samt helt eller delvis unntak fra loven
- b) saksbehandlingsregler til driftstillatelse, herunder om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse, om vilkår for ut-

stedelse og tilbakekall av driftstillatelse, samt om fjerning av taubane

- c) tekniske og driftsmessige krav, inkludert krav til bemanning, redningsberedskap, magnetinduktiv prøving, sikkerhetsstyringssystem og erstatnings- og forsikringsplikt
- d) godkjenning eller akkreditering av virksomhet som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slik virksomhet
- e) godkjenning eller sertifisering av personell som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slikt personell
- f) universell utforming av byggverk, innretninger og billettsystemer
- g) plikt til varsling, rapportering og taushetsplikt, herunder hvilke opplysninger som skal inngå i varslings- og rapporteringsplikten, samt hvordan og til hvem dette skal skje
- h) behandling av personopplysninger
- i) tvangsmulkt og overtredelsesgebyr, inkludert hvordan den skal fastsettes, beregnes og frafalles
- j) hvem som omfattes av forbudet om ruspåvirkning og pliktmessig avhold, samt om testing av ruspåvirkning
- k) gebyr, årsgebyr og sektoravgift
- l) krav til naboeiendommer
- m) gjennomføring av EØS-avtalen på taubaneområdet

Departementets myndighet etter første ledd kan delegeres til privat institusjon.

Kapittel 2. Tillatelse og krav til taubanevirksomheten

§ 5 Taubanevirksomhetens plikter

Taubanevirksomheten skal drive taubanen på en sikker måte og sikre at vilkårene som er satt for taubanen i eller i medhold av denne loven er oppfylt.

Taubanevirksomheten skal stanse driften om hensynet til sikkerheten tilsier det.

§ 6 Krav om driftstillatelse

En taubane skal ikke tas i bruk før departementet har gitt driftstillatelse.

For søknad om driftstillatelse etter denne loven, skal saksbehandlingsfrist være fire uker.

Tjenesteloven § 11 andre ledd gjelder ikke for driftstillatelser etter denne loven.

§ 7 Plikt til sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem)

Taubanevirksomheten skal etablere et system for å sikre og dokumentere at kravene i eller i medhold av denne loven er oppfylt.

§ 8 Erstatnings- og forsikringsplikt

Taubanevirksomheten er uansett skyld ansvarlig for skade forårsaket av taubanen.

Taubanevirksomheten skal ha forsikring og sikkerhetstillegg for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Manglende sikkerhetstillegg medfører tilbakekall av driftstillatelsen.

Forsikringselskapet hvor taubanen er forsikret, skal varsle tilsynsmyndigheten om bortfall av sikkerhetstillegget.

Kapittel 3. Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt

§ 9 Varslingsplikt

Taubanevirksomheten skal straks varsle politiet om taubaneulykke med ikke ubetydelig personskade.

Taubanevirksomheten skal varsle tilsynsmyndigheten om taubaneulykke eller alvorlig taubanehendelse.

§ 10 Rapporteringsplikt

Taubanevirksomheten skal rapportere opplysninger om taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser til tilsynsmyndigheten.

§ 11 Taushetsplikt

Enhver som utfører arbeid eller tjeneste for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til under utføring av arbeidet eller tjenesten. Forvaltningsloven § 13 b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert etter § 10. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre, eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en taubaneulykke eller taubanehendelse.

Taushetsplikt etter første og andre ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, eller dersom opplysningene har statistisk

form eller de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

Opplysninger som er taushetsbelagt etter andre ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

Opplysninger som tilsynsmyndigheten mottar i medhold av § 10, kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

Kapittel 4. Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd

§ 12 Tilsynsmyndighet

Departementet, eller den departementet delegerer oppgaven til, skal føre tilsyn med at loven med tilhørende forskrifter overholdes (tilsynsmyndigheten).

§ 13 Tilsynsmyndighetens adgang til virksomheten

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. En representant for taubanevirksomheten har rett til, og kan pålegges, å være til stede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for taubanevirksomheten ikke skal være til stede ved intervjuer av arbeidstakere, hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

§ 14 Opplysningsplikt

Enhver som er underlagt tilsyn, skal uten hinder av taushetsplikt legge frem opplysninger som tilsynsmyndigheten mener er nødvendige for å kunne utføre tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis i.

§ 15 Pålegg om korrigerende tiltak

Ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, kan tilsynet gi pålegg om korrigerende tiltak. Ved utførelsen av pålegg skal det settes en frist for oppfyllelse. Samtidig med utførelsen av pålegg kan det fastsettes tvangsmulkt.

§ 16 Pålegg om øyeblikkelig stans eller opphør av bruk

Tilsynsmyndigheten kan pålegge øyeblikkelig stans av driften helt eller delvis eller opphør av bruk med øyeblikkelig virkning, dersom det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet. Slikt pålegg kan gis uten forhåndsvarsel. Om nødvendig kan tilsynsmyndig-

heten kreve bistand av politiet for gjennomføring av pålegg om stans eller opphør av bruk.

§ 17 *Tilbakekall av driftstillatelse*

Tilsynsmyndigheten kan trekke tilbake driftstillatelse ved brudd på vilkår eller krav som er satt for taubanen.

Tilsynsmyndigheten skal trekke tilbake driftstillatelsen dersom taubanevirksomheten går konkurs.

Tilbakekall av driftstillatelse gjelder inntil taubanevirksomheten ved ny søknad kan dokumentere at det forhold som forårsaket tilbakekallet er rettet, og vilkårene for driftstillatelse for øvrig er oppfylt.

§ 18 *Tvangsmulkt*

Tilsynsmyndigheten kan fastsette en tvangsmulkt dersom et pålegg ikke er oppfylt innen den fastsatte fristen. Tvangsmulkten kan varsles i pålegget. Tvangsmulkten starter når den fastsatte fristen er utløpt og løper fram til pålegget er oppfylt.

Tvangsmulktens størrelse skal beregnes ut fra hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført og hvilke kostnader det vil ha.

Tvangsmulkt påløper ikke dersom etterlevelse blir umulig og årsaken til dette ikke ligger hos den ansvarlige.

Tilsynsmyndigheten kan i særlige tilfeller redusere eller frafalle påløpt tvangsmulkt.

Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 19 *Overtredelsesgebyr*

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en virksomhet som overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven.

Når tilsynsmyndigheten skal avgjøre om et overtredelsesgebyr skal ilegges, og når sanksjonen skal utmåles, skal den særlig legge vekt på disse forholdene:

- a) overtredelsens grovhet og omfang
- b) om overtrederen kunne forebygget overtredelsen ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak
- c) om overtredelsen er gjentatt
- d) om overtrederen har eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- e) overtrederens økonomiske evne.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen.

§ 20 *Straff*

Den som forsettlig eller uaktsomt bryter bestemmelser i eller i medhold av denne loven

straffes med bøter, hvis forholdet ikke går under en strengere straffebestemmelse.

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 21 eller 22, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år.

Kapittel 5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning

§ 21 *Ruspåvirkning mv.*

Ingen må føre eller forsøke å føre taubane eller utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubanen:

- a) med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
- b) med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft,
- c) under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol, eller
- d) når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør vedkommende uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.

Overskrider konsentrasjonen i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjettedde ledd, eller en mengde slikt middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, regnes han i alle tilfeller for påvirket etter bestemmelsene i loven.

Bruk av legemiddel i tråd med helsekrav og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i vegtrafikkloven, skal ikke medføre at en person regnes som påvirket.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av andre berusende eller bedøvende middel.

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta andre berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politiettersøkning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

§ 22 *Pliktavhold*

Personell med oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen, må ikke bruke alkohol eller andre berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden.

Tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da personell i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner sitt arbeid og til det avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av åtte timer før tjenestetiden begynner.

§ 23 *Testing av ruspåvirkning*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om en person er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når det er grunn til å tro at personen har overtrådt bestemmelsene i § 21 eller § 22, eller personen med eller uten skyld er innblandet i en taubaneulykke eller taubanehendelse eller det blir krevd som ledd i kontroll av taubanevirksomheten.

Dersom testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i § 21 eller § 22 er overtrådt, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn eller symptomer på ruspåvirkning og framstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik framstilling skal i alminnelighet finne sted når personen nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om personen er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel. Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, sykepleier, helsesekretær eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Kapittel 6. Andre bestemmelser

§ 24 *Gebyr og avgift*

Departementet kan kreve gebyrer for å behandle søknader om og for å inneha tillatelser o.l. i eller i medhold av loven, og for tilsyn som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt. Gebyrene settes slik at de samlet ikke overstiger tilsynsmyndighetens kostnader med saksbehandlingen eller tilsynet.

Departementet kan kreve gebyr som skal dekke kostnader knyttet til godkjenning av virksomheter etter § 4 andre ledd bokstav d) og godkjenning eller sertifisering av personell etter § 4 andre ledd bokstav e).

Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan fastsette en generell sektoravgift, som skal dekke tilsynskostnadene til tilsynsmyndigheten, dersom det ikke anses hensiktsmessig å pålegge den enkelte taubanevirksomhet gebyr direkte.

§ 25 *Transportvilkår for rutegående taubane, tilbakehold mv.*

Reglene i jernbaneloven §§ 7 og 7 a gjelder på samme måte for taubaner som driver ordinær persontransport, og som inngår i kollektivtransporttilbudet i et fylke.

§ 26 *Krav til naboeiendommer*

Det er forbudt å oppføre en bygning eller annen installasjon, plante, grave ut eller fylle opp innenfor 20 meter regnet fra taubanens midtlinje. Dette gjelder ikke om det foreligger en avtale med taubanevirksomheten eller annet følger av reguleringsplanen.

Taubanevirksomheten kan pålegge eieren av eller rettighetshaveren til en naboeiendom å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 20-metersgrensen etter første ledd dersom hensynet til taubanens eller omgivelsenes sikkerhet krever det. Hvis pålegget ikke følges, kan taubanevirksomheten selv fjerne vegetasjonen.

Eieren eller rettighetshaveren har krav på vederlag etter skjønn for skader og ulemper som følger av tiltakene i andre ledd, og for eventuelle utgifter knyttet til dette.

§ 27 *Fjerning av taubane*

Taubaner som ikke lenger er i drift, skal fjernes.

Taubanevirksomheten som har eller hadde den siste driftstillatelsen for taubanen, er sammen med eieren solidarisk ansvarlig for fjerningen.

Departementet kan fjerne taubanen for taubanevirksomhetens eller eierens regning og risiko hvis den ikke er fjernet innen en fastsatt frist. Utgiftene til fjerning er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 28 *Ekspropriasjon*

Departementet kan gi tillatelse til ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane.

Ved ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane gjelder reglene i lov 23. oktober 1959 om oreigning av fast eiendom og lov 6. april 1984 nr. 17 om vederlag ved oreigning av fast eiendom.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 29 *Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra det tidspunktet Kongen bestemmer.

§ 30 Opphevelse og endringer i andre lover

Fra det tidspunktet loven trer i kraft oppheves lov 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løipestrenger.

Fra det samme tidspunktet skal lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. § 12 lyde:

§ 12. (Tilsyn med omsetning av samtrafikkomponenter m.v.)

Tilsynsmyndigheten kan pålegge den som bringer i omsetning en samtrafikkomponent, å begrense anvendelsesområdet, forby bruk eller tilbakekalle samtrafikkomponenten fra markedet, dersom det foreligger risiko for at samtrafikkomponenten ikke oppfyller de grunnleggende kravene. Enhver

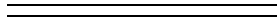
plikter å gi tilsynsmyndigheten de opplysninger den krever for å få utført sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten adgang til lokaler og utstyr knyttet til samtrafikkomponent.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om tilsyn med omsetning av samtrafikkomponenter.

Fra det samme tidspunktet skal lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eiendom § 30 nr. 1 strykes.

§ 31 Overgangsbestemmelser

Forskrifter og vedtak gitt i medhold av bestemmelser i lov 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løipestrenger gjelder i den utstrekning de ikke strider mot loven her eller forskrifter fastsatt med hjemmel i lov.





Trycksak