

Høringsnotat om ny lov om taubaner (taubaneloven)

Innhold:

1. Innledning
2. Bakgrunn og risiko forbundet med taubane
3. EUs regelverk om taubaner og rettstilstanden i andre land
4. Lovforslaget
 - 4.1 Innledende bestemmelser
 - 4.2 Tillatelse og krav til virksomheten
 - 4.3 Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt
 - 4.4 Tilsyn og sanksjoner
 - 4.5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning
 - 4.6 Andre bestemmelser
5. Økonomiske og administrative konsekvenser
6. Merknader til de enkelte bestemmelser
7. Utkast til ny lov

1. Innledning

Samferdselsdepartementet besluttet i 2010 at det var behov for en gjennomgang og revisjon av lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlæg av taugbaner og løipestrenger mv. (heretter "taubaneloven"). Bakgrunnen var at flere av dagens lovbestemmelser var utdaterte og at det var behov for å oppdatere loven til dagens forhold og krav til taubaner. I forbindelse med at tilsynet med taubaner og kabelbaner ble overført fra Det Norske Veritas til Statens jernbanetilsyn i 2012, fikk Statens jernbanetilsyn også i oppdrag å modernisere og utvikle tilsynet med taubaner. Statens jernbanetilsyn nærmer seg nå slutføring av arbeidet med å gjennomgå, evaluere og vurdere endringer av dagens taubaneforskrifter, tilsynsmetodikk og gebyrstruktur. Ny taubanelov vil også sikre den nødvendige lovforankringen for dette arbeidet.

2. Bakgrunn og risiko forbundet med taubane

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. (jernaneloven). 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. Dagens system, der kabelbaner (som er en form for taubane) reguleres av jernaneloven, fremstår verken som hensiktsmessig og forståelig.

Dagens taubanelov fra 1912 er også 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 egne krav til konsesjon og særskilte bestemmelser om ekspropriasjon, 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 begrenset grad. Godstransport med taubane er ikke utbredt. Forsvaret og Telenor har imidlertid fortsatt enkelte anlegg i drift.

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. Videre at tilsynsmyndigheten har de

nødvendige bestemmelsene for å reagere ovenfor de som ikke driver i henhold til regelverket. En klar ansvarsplassering innebærer også behov for å stille krav om sikkerhetsstyringssystem, inkludert krav om rapportering av ulykker og hendelser. Departementet mener det også er behov for klarere og tydeligere hjemler for å fastsette de nærmere tekniske krav og krav til drift av taubaner.

Det har ikke forekommet dødsulykker i tilknytning til transport i norske konsesjonsgitte taubaner siden 1979. Nedenstående tabell viser statistikk over personskader fra 1980 og frem til midten av 2014¹:

År	Alvorlige personskader	Mindre alvorlige personskader
2010 – 1/7 2014	15	49
2000 - 2009	46	287
1990 – 1999	72	242
1980 – 1989	27	57

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

3. EUs regelverk om taubaner og rettstilstanden i andre land

3.1 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 av 28. september 2001 tatt inn i EØS-avtalen. Stortinget samtykket til godkjenning av EØS-komiteens beslutning, jf. St. prop. nr. 11 og Innst. S. nr. 51 (2001-2002). Taubaneloven § 1 b gjennomfører direktivet nasjonalt.

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

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

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/>

EØS-området. Direktivet stiller her blant annet krav om at en sikkerhetskomponent bare kan bringes i omsetning, dersom den er påført såkalt CE-samsvarsmerking, som 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, samt 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.

Den enkelte EØS-stat 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 imidlertid 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.

3.2 Forslag til ny taubaneforordning

Europakommisjonen presenterte 27. mars 2014 forslag til Europaparlaments- og rådsforordning om taubaner (taubaneforordningen)⁵. Taubaneforordningen er ment å erstatte dagens taubanedirektiv.

Forslag til ny taubaneforordning har to hovedformål. Det ene formålet er å tilpasse taubanedirektivet med den såkalte varepakken fra 2008, som innførte et overordnet rammeverket for omsetning av varer i 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 fastsettelse av krav til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av varer. Forordning (EF) nr. 764/2008 gjelder for

³ Den europeiske standardiseringsorganisasjonen

⁴ Den europeiske komité for elektroteknisk standardisering

⁵ Se COM 2014/187.

varer som ikke er omfattet av harmonisert EØS-regelverk. For slike varer gjelder i utgangspunktet prinsippet om gjensidig godkjenning, noe som innebærer at en EØS-stat i utgangspunktet ikke kan forby salg av en vare som omsettes lovlig i en annen EØS-stat. Forordning (EF) nr. 764/2008 fastsetter blant annet framgangsmåter myndighetene 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-stat. Forordning (EF) nr. 765/2008 gjelder i hovedsak det harmoniserte vareområdet, hvor det eksisterer felles EØS-krav til varer. Forordningen gir regler om akkreditering, markedstilsyn, kontroll av varer fra tredjeland og CE-merking.

Forslaget i ny taubaneforordning om å tilpasse kravene i dagens taubanedirektiv med varepakken foreslås gjennom en henvisning til forordning nr. 765/2008/EF og beslutning 768/2008/EF om et felles rammeverk for markedsføring av produkter. Denne tilpassingen 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). Forslaget vil også innebære en klargjøring om at tilsynsmyndighetenes markedstilsynet med taubaneprodukter skal gjennomføres i henhold til forordning nr. 765/2008/EF, siden det eksisterer harmonisert regelverk for taubaner. Frem til ny taubaneforordning eventuelt trer i kraft, vil det være behov for å videreføre dagens taubanelov § 1 b, se forslag til ny lov § 1-6.

Det andre formålet med ny taubaneforordning er å justere det nåværende direktivet på områder der praktisering av direktivet har bydd på utfordringer, blant annet grensdragningen mellom taubanedirektivet og heisdirektivet 95/15/EF, mellom taubanedirektivet og fornøylesinnretninger (som ikke er regulert av felleseuropeisk lovgiving) og ulike nasjonale tolkninger / framgangsmåter for samsvarsvurdering av delsystemer. Kommisjonen foreslår videre at også delsystemer skal bære et CE-merke, noe som ikke kreves i henhold til dagens taubanedirektiv. Avslutningsvis kan det her nevnes at det i forslag til ny taubaneforordning foreslås nye og tydeligere krav til medlemslandene om å godkjenne og føre tilsyn med taubaner.

3.3 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 besiktelseskontor. I Østerrike lå oppfølgingen av de mest kompliserte taubanene på departementsnivå, mens oppfølging av de mindre kompliserte ble ivare tatt 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/kontrollfirmaer. I Tyskland hadde de 16 delstatene ansvaret for myndighetsoppfølgingen. Delstaten Bayern hadde i tillegg et overordnet koordineringsansvar.

Innholdet i selve tilsynet fremsto å være relativt likt i alle landene, med tilstandsvurdering av eiers/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/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 ombygginger ble stort sett finansiert av eier. I Tyskland var kostnader knyttet til saksbehandling av konkrete søknader/tillatelser finansiert av søker.

4. Lovforslaget

4.1 Innledende bestemmelser (§§ 1-1 til 1-6)

Departementet foreslår en formålsbestemmelse i ny lov. Formålsbestemmelsen er ment å gi et bedre grunnlag for forståelse og tolkning av loven. Dagens taubanelov inneholder ingen slik bestemmelse. I forhold til dagens taubanedirektiv og utkast til ny taubaneforordning foreslås det at loven også skal sikre at en taubane ikke fører til skade på miljøet, se nærmere lovforslaget § 6-4 om fjerning av taubane.

Departementet foreslår at den nye loven skal gjelde alle former for taubaner og all aktivitet knyttet til taubanevirksomhet. Dette vide virkeområdet foreslås kombinert med en unntakshjemmel for departementet. Unntakshjemmelen er blant annet begrunnet i at taubaner også kan tenkes omfattet av tilsyn etter annet regelverk (for eksempel tivoli-loven) og den stadige teknisk og kommersielle utviklingen på området,

som nødvendiggjør muligheten til å gjøre unntak fra virkeområdet, for eksempel unntak for taubaner som man ut fra risikobetraktninger anser det unødvendig å føre tilsyn med. Definisjonen av taubane bygger på definisjonen i taubanedirektivet.

Departementet foreslår å utvide virkeområdet til Svalbard og Jan Mayen. Etter det departementet er kjent med er det kun en taubane på Svalbard og ingen taubane på Jan Mayen. Denne utvidelsen anses således å ha begrenset praktisk betydning.

Departementet foreslår å innføre et nytt pliktsubjekt for å forenkle og klargjøre regelverket. Taubanevirksomheten foreslås som nytt pliktsubjektet, og definert som foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan som har driftstillatelse for en eller flere taubaner. Nytt pliktsubjekt vil blant annet innebærer at dagens ordning, der forsikringskrav og krav til internkontroll stilles til hvert enkelt taubaneanlegg opphører. Opphør av krav til forsikring og internkontroll for hver enkel heis vil innebære en forenkling for taubanevirksomhetene.

Departementet foreslår å konkretisere sentrale forskriftshjemler i selve loven, i motsetning til dagens taubanelov der slike hjemler følger forutsetningsvis. En slik konkretisering av sentrale forskriftshjemler vil bedre tydeliggjøre hvilken kompetanse forvaltningen har til å fastsette utfyllende bestemmelser til loven. Da taubaner er kompliserte tekniske anlegg i stadig utvikling, anser departementet det som helt nødvendig at de detaljerte tekniske kravene fastsettes i forskrift form.

Departementet foreslår å videreføre departementets kompetanse til å delegere sin myndighet til offentlig eller privat institusjon.

Departementet foreslår å presisere at tillatelse etter denne loven ikke erstatter andre krav om offentlig godkjenning, tillatelse, konsesjon eller lignende. Det er således taubanevirksomhetens eget ansvar for eksempel å sikre nødvendig godkjenning fra kommunen etter plan- og bygningslovens bestemmelser eller sikre grunneiers tillatelse til å oppføre og drive taubane på stedet.

Departementet foreslår å presisere at forvaltningsloven gjelder med de særlige bestemmelser som er gitt i denne loven, for eksempel om taushetsplikt, og at departementet er klageinstans for tilsynsmyndighetens enkeltvedtak.

Departementet foreslår til slutt her å videreføre dagens bestemmelse i taubaneloven § 1 b om tilsyn med delsystemer og sikkerhetskomponenter. Denne bestemmelsen er i dag hjemmel for taubanedirektivet. Departementet mener det er behov for å beholde bestemmelsen frem til taubaneforordningen eventuelt trer i kraft, se kapittel 3.1 og 3.2.

4.2 Tillatelse og krav til virksomheten (§§ 2-1 til 2-4)

Dagens taubanelov forutsetter at taubaner ikke skal kunne drives uten tillatelse fra Kongen. I dag gjelder følgende tillatelsesregime: 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.

Departementet foreslår å videreføre kravet om driftstillatelse for hvert enkelt taubane, men å fjerne kravet om konsesjon og "*tillatelse til drift*". Departementet viser til at konsesjonsordningens formål var konkurranseregulering mot annen offentlig transport og at aspektet har mistet sin betydning. Departementet viser også til at bygging av taubaner omfattes av plan- og bygningslovens bestemmelser og at de sikkerhetsmessige krav til taubanen vil bli ivaretatt gjennom et fortsatt krav til driftstillatelse. Overgangsordninger vil bli nærmere regulert i forskrift form, med hjemmel i ny § 1-3 første ledd m) Overgangsbestemmelser.

Departementet har vurdert videreføring av krav til driftstillatelse opp mot tjenesteloven. Etter departementets vurdering fremstår det som klart at tjenesteloven ikke gjelder for taubaner for personbefordring. Det vises her til taubanedirektivet og "*Application guide to Directive 2000/9/EC of the European Parliament and of the Council of 20 March 2000 relating to Cableway installations designed to carry persons*", der det framgår at tjenstedirektivet (og dermed tjenesteloven) ikke er ment å gripe inn i nasjonale godkjenningsordninger for slike taubaner.

Hva gjelder øvrige taubaner, mener departementet også at tjenesteloven ikke kan være til hinder til å videreføre et krav til driftstillatelse. Det vises her til at det er rom for å beholde godkjenningsordninger, dersom det foreligger "*tvingende allmenne hensyn*". Formålet med ny lov er å beskytte personer, herunder både arbeidstakere, passasjerer og tredjemann, samt eiendom og miljø. Det fremstår som ikke tvilsomt at taubaner kan volde stor skade og at krav om driftstillatelse vil stå sentralt for å sikre forsvarlig oppstart og drift av taubaner. Krav til driftstillatelse er således begrunnet i tvingende allmenne hensyn og ansett nødvendig for å oppnå det ønskede formålet.

Departementet foreslår å tydeliggjøre at taubanevirksomheten har ansvaret for sikker drift av taubanen(e). Taubanevirksomheten skal drive taubanen på en sikker måte, inkludert å sikre at vilkårene som er satt for taubanen i henhold til loven med forskrifter er oppfylt. Departementet foreslår også å tydeliggjøre at taubanevirksomhetens plikt til å stanse driften, dersom hensynet til sikkerheten tilsier det.

Departementet foreslår en plikt for taubanevirksomheten til å etablere sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem), det vil si at virksomheten skal være styrt hva gjelder sikkerheten. Et slik krav er i henhold til krav i sammenlignbare virksomheter, for eksempel på jernbaneområdet. Også dette lovkravet er ment å understreke virksomhetens sikkerhetsansvar. Et slikt krav vil også gi tilsynsmyndigheten en mer systembasert innfallsvinkel for sine tilsyn av taubanen.

Departementet foreslår å innføre et lovfestet objektivt ansvar for skade som taubane forårsaker. Formelt vil dette være en utvidelse i forhold til dagens ansvarsregime. Departementet er imidlertid blitt gjort kjent med at taubanenæringen har forholdt seg

som om det har vært et objektivt ansvar for skade som taubane forårsaker. Departementet viser i den forbindelse til at lov 24. juni 1991 nr. 6 om godkjenning og drift av innretninger til bruk i tivoli og fornøyelsesparker (tivoliloven) også inneholder et slikt ansvar for tivoli- og fornøyelsesinnretninger, se tivoliloven § 7. Departementet mener de samme hensyn som lå til grunn for å innføre et objektivt ansvar i den loven, tilsier innføring av et lovfestet objektivt ansvar også på taubaneområdet, se Ot. prop. nr. 49 (1990-1991) Om lov om godkjenning og drift av innretninger til bruk i tivoli og fornøyelsesparker punkt 6.10 om at: "...allmenheten skal beskyttes mot den fare en virksomhet medfører, selv om faren ikke er særlig stor eller nærliggende."

Departementet foreslår å lovfeste krav om forsikring og sikkerhetsstillelse. Dette er krav som allerede finnes i dagens taubaneregulering, men som i dag er rettet mot konsesjonshaver. Da departementet foreslår å avvikle konsesjonsordningen og å gjøre taubanevirksomheten til nytt pliktsubjekt, vil det ikke være nødvendig å knytte kravet om forsikring og sikkerhetsstillelse til hvert enkelt anlegg, men til taubanevirksomheten som sådan. Departementet mener dette vil innebære en forenkling av regelverket. Departementet foreslår i den forbindelse at det presiseres at manglende sikkerhetsstillelse skal medføre tilbakekall av driftstillatelsen. Departementet foreslår videre en plikt for forsikringsselskapet om å varsle tilsynsmyndigheten, dersom sikkerhetsstillelsen bortfaller. Formålet med en slik plikt ovenfor forsikringsselskapet er å sikre at tilsynsmyndigheten får informasjon om manglende sikkerhetsstillelse og dermed settes i stand til å tilbakekalle driftstillatelsen.

4.3 Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt (§§ 3-1 til 3-4)

Dagens taubaneregulering inneholder bestemmelser om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med ulykker og hendelser, men kun forutsetningsvis av dagens taubanelov og jernbanelov.

Departementet mener det er behov for å klargjøre varslings- og rapporteringsplikten i forbindelse med ulykker og hendelser. Dette fordi et slikt ansvar vil pålegge særskilte plikter på taubanevirksomheten og dets ansatte. Departementet mener også at slik rapportering er en viktig forutsetning for virksomhetenes sikkerhetsstyringssystem. Departementet mener for øvrig at bearbeidelse av informasjon om ulykker og hendelser vil bidra til å øke sikkerheten i taubanene, inkludert å legge grunnlaget for et mer risikobasert tilsyn.

Departementet foreslår å innføre en tydelig hjemmel for varslingsplikt ved ulykker. Ved taubaneulykke med *ikke ubetydelig* personskade, skal taubanevirksomheten straks varsle politiet. Ved taubaneulykke eller alvorlig taubanehendelse, skal taubanevirksomheten også varsle tilsynsmyndigheten. Departementet også å definere begrepene taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse i loven. De foreslåtte begrep og definisjonene er like de som allerede benyttes innenfor luftfart- og jernbaneområdet.

Departementet foreslår også å innføre en tydelig rapporteringsplikt for taubanevirksomheten. Denne plikten skal omfatte rapportering av opplysninger om taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser. Rapporteringen skal skje til tilsynsmyndigheten.

Forslag til nye regler om varslings- og rapporteringsplikt bygger på tilsvarende bestemmelser som i lov 3. juni 2005 nr. 34 om varslings-, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven), se kapittel II. *Varsling av jernbaneulykker og jernbanehendelser mv.* og kapittel III. *Rapportering og innsamling av opplysninger om jernbaneulykker og jernbanehendelser mv.*, så langt disse bestemmelsene passer.

Et velfungerende varslings- og rapporteringssystem forutsetter egnede bestemmelser om taushetsplikt. Departementet foreslår derfor at enhver som arbeider for tilsynsmyndigheten skal ha taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under arbeidet. Forslaget må blant annet sees i sammenheng med forslag til ny § 4-3, der det foreslås at enhver som er underlagt tilsyn, uten hinder av taushetsplikt, skal legge frem de opplysninger som tilsynsmyndigheten mener er nødvendig for å kunne utføre tilsynet.

Departementet foreslår også 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 avgiverorganets oppgaver. Formålet er å styrke varslingsinstituttet og sikkerheten som sådan. Det foreslås imidlertid at tilsynsmyndigheten skal kunne gjøre unntak, men bare der tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene gis videre eller om opplysningene er nødvendig for å forklare årsaken til ulykken eller hendelsen.

Departementet foreslår for øvrig å presisere at taushetsplikten ikke skal gjelde ved samtykke, der opplysningene har statistisk form eller der opplysningene er alminnelig tilgjengelige andre steder. Departementet foreslår også 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. Det siste unntaket skal gjøre det mulig å bidra med og å innhente sikkerhetsinformasjon på et mer aggregert nivå i det forebyggende sikkerhetsarbeidet. Det foreligger ingen slike avtaler i dag.

Departementets forslag om taushetsplikt bygger på jernbaneundersøkelsesloven § 22, se også § 17, så langt disse bestemmelsene passer. Formelt gjelder jernbaneundersøkelsesloven også for kabelbaner, selv om Havarikommisjonens mandat ikke omfatter slike baner.

4.4 Tilsyn og sanksjoner (§§ 4-1 til 4-8)

Taubaneloven og jernbaneloven inneholder bestemmelser som gir tilsynsmyndigheten rett til å reagere, dersom krav fastsatt i eller i medhold av loven ikke etterleves. Tilsynsmyndigheten kan for det første påby stans av taubaneanlegg, dersom sikkerhetsmessige hensyn krever det eller når 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, se kapittel 3.1.

Det formelle tilsynsansvaret for taubaner og kabelbaner er i dag lagt til Samferdselsdepartementet. Det følger av taubaneloven og jernbaneloven. Lovene gir imidlertid departementet adgang til å delegerer tilsynsansvaret til offentlig eller privat institusjon. Denne adgangen til også å delegerer tilsynsansvaret er særskilt tydeliggjort i § 4-1 om tilsynsmyndigheten.

Tilsynet med tau- og kabelbaner forestås i dag av Statens jernbanetilsyn, se delegasjonsvedtak 7. desember 2011⁶. Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet for jernbane, trikk og T-bane, tau- og kabelbaner samt park- og tivoliinnretninger i Norge. Statens jernbanetilsyn fører kontroll og tilsyn med 33 jernbanevirksomheter, cirka 850 fornøyelsesinnretninger i park og tivoli og drøyt 800 taubaneanlegg. Departementet foreslår ingen endringen her med tanke på hvem som skal føre tilsyn med tau- og kabelbaner. Departementet finner det formålstjenlig at Statens jernbanetilsyn fortsatt fører tilsyn med tau- og kabelbaner, da tilsynet besitter den nødvendige sikkerhets- og tilsynskompetanse. Departementet viser også til at tilsynet også inngår i et større tilsynsmiljø, med administrative og faglige synergier internt.

Departementet foreslår, i tråd med det som gjelder i annen tilsynslovgivning, for eksempel arbeidsmiljøloven, petroleumsloven, produktkontrollloven, en presisering om at tilsynsmyndigheten til enhver tid skal ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. Departementet foreslår også at en representant for taubanevirksomheten skal ha rett til, og eventuelt pålegges, å være tilstede under tilsynet. For å sikre et effektivt og kvalitativt tilfredsstillende tilsyn, foreslås det også at tilsynsmyndigheten kan bestemme at representanter for taubanevirksomheten ikke skal være til stede ved intervjuer av arbeidstakere, eller dersom slik tilstedeværelse ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller dersom formålet med tilsynet kan settes i fare. Departementet foreslår videre en bestemmelse som pålegger enhver, og uten hinder av taushetsplikten, å legge frem opplysninger som tilsynsmyndigheten mener er nødvendige for å kunne utføre tilsynet. Departementet viser i den forbindelse til kapittel 4.3 som blant annet omhandler tilsynsmyndighetens taushetsplikt.

⁶ Forskrift 7. desember 2011 nr. 1236 om delegering av myndighet til Statens jernbanetilsyn etter lov om anlegg av taubaner og løipestrenger mv. § 1a første ledd og § 1b tredje ledd og lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. § 15

Dagens taubanelov inneholder en bestemmelse som gir tilsynsmyndigheten mulighet til å påby stans av et taubaneanlegg, dersom sikkerhetsmessige hensyn krever det. Påbud om stans er et drastisk virkemiddel og departementet mener derfor ny lov bør gi tilsynsmyndigheten anledning til også å vurdere andre reaksjonsmidler. Andre reaksjonsmidler, som i mange situasjoner vil være mindre inngripende enn stans av en taubane.

Departementet foreslår følgende reaksjonsmidler i ny lov: Pålegg om korrigerende tiltak, pålegg om stans eller opphør av bruk, tilbakekall av tillatelse og tvangsmulkt.

Departementet mener pålegg om korrigerende tiltak er en reaksjonsform som primært har en opplysningsfunksjon overfor virksomheten, dersom det er forhold ved driften som ikke er i henhold til lov og / eller forskrift. Departementet foreslår at det skal settes frist for oppfyllelse av pålegget og at det samtidig kan fastsettes tvangsmulkt, se nærmere om dette nedenfor.

Departementet foreslår å videreføre reaksjonsmidlet pålegg om stans, men med en ny formulering. Departementet foreslår at tilsynsmyndigheten kan pålegge øyeblikkelig stans av driften helt eller delvis eller opphør av bruk, dersom det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø- eller sikkerhet. I ny lovbestemmelse presiseres det også at slikt pålegg kan gis uten forhåndsvarsel. Departementet foreslår for øvrig å videreføre bestemmelsen i dagens taubanelov om at tilsynsmyndigheten kan kreve bistand av politiet for å gjennomføre pålegget.

Departementet foreslår en bestemmelse om tilbakekall av driftstillatelse ved brudd på vilkår eller krav som er fastsatt for virksomheten og ved konkurs. Bestemmelsen vil klargjøre tilsynsmyndighetens kompetanse til å tilbakekalle driftstillatelsen. Tilbakekall vil blant annet være aktuelt når tilsynsmyndigheten konstaterer at virksomheten ikke har oppfylt krav til sikkerhetsstillelse. Tilbakekallet vil gjelde frem til virksomheten ved ny søknad kan dokumentere at forholdet, som av årsaken til tilbakekallet, er rettet og at vilkårene for driftstillatelse for øvrig er oppfylt.

Departementet foreslår videre en ny bestemmelse om tvangsmulkt, dersom et pålegg ikke er oppfylt innen den fastsatte fristen. Tvangsmulkt må varsles virksomheten i pålegget og vil starte når den fastsatte fristen er utløpt og frem til pålegget er oppfylt. Tvangsmulkt vil være en økonomisk byrde ovenfor en taubaneverksamhet for å sikre at pålegg oppfylles innen en angitt tidsfrist. Tvangsmulkt kan for eksempel være aktuelt i de tilfeller hvor det er viktig at de korrigerende tiltakene gjennomføres raskt.

Felles for de nevnte reaksjonsmidlene ovenfor er at formålet med disse ikke primært er pønalt. Reaksjonsmidlene er ment å sikre at virksomheten etterlever lov og forskrifter gitt i medhold av loven. Reaksjonsmidlene har ulikt anvendelsesområde, og det vil bero på overtredelsenes karakter om det skal gis pålegg om korrigerende tiltak eller om driftstillatelsen skal tilbakekalles. Reaksjonene er bare anvendelige så lenge som overtredelsen ikke er opphørt. Dersom overtredelsen er opphørt på reaksjonstidspunktet, vil den eneste reaksjonsmulighet være anmeldelse etter § 6-6.

Straff som sanksjonsmiddel kan, i mange situasjonen, være et begrenset preventivt tiltak. Straffeløpfølging kan være ressurskrevende og ta lang tid. Straff kan i mange situasjoner også være unødig hardhendt⁷.

Departementet viser til at pålegg om korrigerende tiltak skal gis ved forhold i strid med bestemmelser på reaksjonstidspunktet. Slike pålegg er egnet ved avvik som ikke krever strakstiltak på grunn av sikkerhetsmessige forhold. Statens jernbanetilsyn har erfaring med at noen virksomheter gjentatte ganger ikke etterlever de pålegg som gis, for eksempel pålegg om skilting i skitraseer eller krav om brytemekanismer i skiheiser. Pålegg om stans eller opphør av bruk forutsetter videre at det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet. Det vil med andre ord være en høy terskel for bruk av dette pålegget. I mange tilfeller vil lovens krav ikke være oppfylt, selv om det avdekkes forhold som medfører overtredelse. Tilbakekall av en driftstillatelse vil også i mange situasjoner være et uegnet reaksjonsmiddel, blant annet der tilbakekall av driftstillatelsen virker uforholdsmessig strengt eller der et tilbakekall får store konsekvenser for samfunnet for øvrig, for eksempel ved at et viktig tilbud til befolkningen må legges ned. Tvangsmulkt kan tjene som et virkemiddel for å sikre at pålegg oppfylles innen en angitt tidsfrist. Tvangsmulkt er imidlertid ikke egnet ovenfor virksomheter som gjentatte ganger overtrer lov eller forskrift, fordi virksomheten vil kunne slippe unna tvangsmulkt så lenge de oppfyller pålegget innen fristen. Statens jernbanetilsyn opplever således at det i mange tilfeller eksisterer et sanksjonsbehov ut over de andre tilsynsvirkemidlene som foreslås.

Departementet foreslår en hjemmel for tilsynsmyndigheten til å ilegge overtredelsesgebyr. Det foreslås at 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. Departementet mener en slik hjemmel vil gi tilsynsmyndigheten anledning til å sanksjonere virksomheter, som gjentatte ganger overtrer lov og forskrifter. Overtredelsesgebyr anses å kunne utgjøre en effektiv, treffsikker, forholdsmessig og formålsfremmende reaksjonsform. Tilsynsmyndighetens mulighet til å ilegge overtredelsesgebyr kan bidra til en mer effektiv håndheving av regelverket og dermed styrke taubanesikkerheten.

4.5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning (§ 5-1 til 5-3)

Jernbaneloven § 3a, § 3b og § 3c har bestemmelser om alkoholpåvirkning mv. for førere av rullende materiell og for de som har oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, pliktmessig avhold og om alkotest, utåndingsprøve og blodprøve. Bestemmelsene omfatter også førere og de som har oppgaver knyttet til sikkerheten ved kabelbaner.

⁷ Se Sanksjonsutvalgets mandat fra Justisdepartementet i NOU 2003: 15 side 35.

Departementet foreslår å utvide dagens bestemmelser til å omfatte alle førere og andre ansatte knyttet til sikkerheten på taubaner, da det ikke fremstår som naturlig med et slikt skille og av hensyn til sikkerheten, ikke minst for å sikre forsvarlig drift og i beredskapssituasjoner, for eksempel ved stans og evakuering av passasjerer. Departementet foreslår i den forbindelse å harmonisere bestemmelsene om ruspåvirkning, pliktavhold og testing med forslag til nye bestemmelser i jernbaneloven, se departementets høringsnotat 2. desember 2013.⁸

Departementet foreslår en egen bestemmelse om ruspåvirkning, der det går klart fram at ingen må føre eller forsøke å føre taubane eller utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubanen med ruspåvirkning. Ruspåvirkning innbefatter også annet påvirkning enn fra alkohol. Ruspåvirkning defineres slik:

- 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 han eller hun uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.

Dersom konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel overskrider grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjette ledd, eller en mengde slikt middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, skal vedkommende i alle tilfeller regnes som påvirket. Bruk av legemiddel i tråd med helsekrav og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i loven, skal imidlertid ikke medføre at en person anses som påvirket. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel.

Forbudet mot ruspåvirkning skal gjelde i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Unntak fra denne regelen vil være når blod- eller utåndingsprøve er tatt, eller når politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Departementet foreslår en egen bestemmelse om pliktavhold for ansatte med oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen i ny lov. Slike ansatte må ikke bruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden. Tjenestetiden foreslås å omfatte tidsrommet fra den tid da den ansatte i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner sitt arbeid og til det avsluttes, samt et tidsrom av 8 timer før tjenestetiden begynner.

⁸ Utkast til lov om endringer i jernbaneloven bl.a. som følge av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde

Departementet foreslår videre en egen bestemmelse om testing av ruspåvirkning i ny lov, 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. Slik testing kan skje når:

- a) det er grunn til å tro at personen har overtrådt bestemmelsene i § 5-1 eller § 5-2
- b) personen med eller uten skyld er innblandet i en taubaneulykke eller taubanehendelse, eller
- c) det blir krevd som ledd i kontroll av taubanevirksomheten.

Dersom testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene om ruspåvirkning eller pliktavhold er overtrådt, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn eller symptomer på ruspåvirkning og fremstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling 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.

4.6 Andre bestemmelser (§§ 6-1 til 6-6)

4.6.1 Gebyr

Taubaneloven 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 denne forskriften går det frem at tilsynet med taubaner er gebyrfinansiert gjennom et årsgebyr for hvert taubaneanlegg. Årsgebyret varierer i størrelse etter hvilken type anlegg det er tale om, der mindre anlegg som skitau har et lavere årsgebyr enn et skitrekk osv. Det betales i tillegg gebyr for ny driftstillatelse, for eventuelt ekstra tilsyn, for sertifisering av driftsleder og gebyr i forbindelse med omsetning av delsystemer og sikkerhetskomponenter. Departementet foreslår å videreføre sin hjemmel til å fastsette gebyr, men med en formulering om at departementet kan kreve gebyr for behandling av søknader og for å inneha tillatelser og lignende og for tilsyn.

Departementet foreslår også en presisering om at de totale gebyrene skal settes slik at de samlet sett *ikke* overstiger tilsynsmyndighetens kostnader med saksbehandlingen og for tilsynet. Gebyret foreslås være tvangsgrunnlag for utlegg, slik som i dag.

4.6.2 Transportvilkår for rutegående taubane, tilbakehold mv.

Enkelte former for taubaner, for eksempel kabelbaner og store kabinbaner, egner seg for offentlig persontransport. Departementet foreslår å innta en hjemmel i ny lov, der det henvises til jernbaneloven § 7 og § 7a, som henholdsvis gir departementet adgang til å fastsette krav om transportvilkår / tilleggsavgift ved manglende gyldig billett og muligheten til å holde tilbake passasjerer som ikke kan framvise gyldig billett.

Bestemmelsene vil kun gjelde for taubane som driver ordinær persontransport og som inngår i kollektivtilbudet i et fylke. Forslag til en slik bestemmelse i taubaneloven vil i all hovedsak måtte anses som en videreføring av dagens bestemmelser i jernbaneloven, som allerede gjelder for kabelbaner. Kravet til ordinær persontransport og som inngår i kollektivtilbudet i et fylke vil innebære at bestemmelsene ikke vil gjelde den typiske taubane i et skianlegg, men kun meget få antall taubaner.

4.6.3 Krav til naboeiendommer

I henhold til jernbaneloven § 10 er det forbudt, uten avtale med kjøreveiens eier, å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, dersom ikke annet følger av reguleringsplan. Kjøreveiens eier kan pålegge eier av naboeiendom, eller rettighetshaver til slik eiendom, å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 30-meters grensen som nevnt i første ledd, når hensynet til fremføringen 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 følger av tiltak som nevnt i annet ledd, 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. Bestemmelsen i jernbaneloven § 10 gjelder også for kabelbaner.

Dagens taubanelov har ingen tilsvarende bestemmelse. Taubaneloven, med tilhørende forskrifter, inneholder imidlertid krav til hvor et taubaneanlegg kan anlegges. I taubaneloven § 5 fremgår det at taubane normalt ikke skal anlegges over hus uten eier eller brukes samtykke og i taubaneloven § 9 fremgår 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 fremgår 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 fremgår også av bestemmelsen at terrenget og omgivelsene, så langt råd er, skal skånes.

Departementet mener det naturlige utgangspunktet er at en taubane må anlegges på et forsvarlig sted, slik at den ikke kan utgjøre en sikkerhetsrisiko og / eller kommer i

konflikt med naboeiendom(er). 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 mener det derfor er 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 m.v. i jernbanens nærhet. Det fremgår her at jernbaneloven § 10 er motivert ut i fra sikkerhetsmessige hensyn, blant annet at vegetasjon på naboeiendommer 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. Disse samme sikkerhetsmessige hensynene kan gjøre seg gjeldende for alle taubaner og er bakgrunnen for videreføring og utvidelse av bestemmelsen til å gjelde alle taubaner. En 30-meters grense fremstår imidlertid som for omfattende og Statens jernbanetilsyn tilråder istedenfor en 20-meters grense fra taubanens midtlinje.

Departementet foreslår, på bakgrunn av ovenfor nevnte å innta 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 foreslår i tillegg at taubanevirksomheter kan pålegge grunneier å fjerne vegetasjon innenfor denne grensen, eventuelt gjøre dette selv. Det forutsettes at grunneieren skal ha et skjønnsmessig vederlag om vegetasjon må fjernes.

4.6.4 Fjerning av taubane

Taubaner er i all hovedsak plassert i naturen og områder med alminnelig ferdsel. Det er derfor viktig at en taubane som ikke lenger er i drift fjernes, slik at den ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

Taubaneloven har i § 20 en bestemmelse om fjerning, som gir Samferdselsdepartementet rett til å pålegge fjerning av taubane. Departementet foreslår å videreføre en bestemmelse om fjerning av taubane i ny taubanelov. Da konsesjonsordningen foreslås avvirket, foreslår departementet at den taubanevirksomhet som har, eller som hadde den siste driftstillatelsen, sammen med eventuelt eier av taubanen, skal være solidarisk ansvarlig for å fjerne den.

Departementet foreslår også å videreføre dagens bestemmelse om departementets rett til å fjerne en taubane på taubanevirksomhetens eller eiers regning og risiko, dersom de nevnte pliktsubjekter ikke selv har fjernet taubanen innen en fastsatt frist. Slik som i dagens taubanelov § 20 annet ledd siste punktum presiseres det at departementets fjerningskostnader skal være tvangsgrunnlag for utlegg.

En taubanevirksomheten vil ofte også være eieren av taubanen. Formålet med et solidarisk ansvar mellom taubanevirksomheten og eier av taubanen er å bedre kunne sikre fjerning av taubane, især i de situasjoner der taubanevirksomheten ikke selv har evne eller mulighet til å fjerne taubaneanlegget, inkludert at Staten kan få dekket inn sine fjerningskostnader.

4.6.5 Ekspropriasjon

Dagens taubanelov inneholder bestemmelser om ekspropriasjon. Bestemmelsene har i det vesentligste stått uforandret 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 *"jarnveg, sporveg, kabelbane og hengjebane"*. Bestemmelsen i oreigningslova omfatter kabelbaner, men altså ikke taubaner. Departementet mener det derfor behov for å opprettholde egne særskilte ekspropriasjonsbestemmelser i ny taubanelov. På den annen side vurderer departementet at de generelle og langt mer moderne reglene i oreigningslova om saksbehandling og vederlagsfastsettelse langt på vei å være overlappende med de som følger av taubaneloven. Det er således behov for å tilpasse ekspropriasjonsbestemmelsene i taubaneloven til de tilsvarende reglene i oreigningslova.

Hvorvidt det vil være grunnlag for ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter, vil i henhold til oreigningslova § 2 annet ledd, bero på en konkret vurdering av om *"inngrepet tvillaust er til meir gangn enn skade"*. Vurderingstemaet etter oreigningslova for samtykke til ekspropriasjon tilsvarer i det vesentligste vurderingstemaet etter taubaneloven § 2, der det heter at ekspropriasjon kan gis der *"nyttan for den eller dem som vil anlegge taubanen, antas å være overveiende i forhold til den skade eller ulempe som derved forvoldes."*

På samme måte som taubaneloven, inneholder også oreigningslova saksbehandlingsregler i forbindelse med ekspropriasjonsinngrep. Bestemmelsene i oreigningslova og taubaneloven vurderes i det vesentligste å være overlappende. Departementet foreslår derfor at Det foreslås derfor at reglene om ekspropriasjon i oreigningslova skal gjelde så langt de passer.

Når det gjelder vederlaget som skal betales, er taubaneloven §§ 7 og 8 også langt på vei overlappende med bestemmelsen i oreigningslova § 17.

Ekspropriasjonsbestemmelsene i taubaneloven foreslås endret av hensyn til å oppdatere og harmonisere disse med de nyere bestemmelsene for ekspropriasjon.

departementet mener ekspropriasjon i forbindelse med anlegge av taubane vil bli tilfredsstillende ivaretatt med henvisning til de alminnelige reglene om ekspropriasjon i oreigningslova. På denne bakgrunn foreslås det at flere av de eksisterende bestemmelser om ekspropriasjon i taubaneloven oppheves, og at det etableres en ny

og generell bestemmelse som viser til oreigningslova og til systemet og saksbehandlingsregelen som følger av oreigningslova. Bestemmelsen i taubaneloven § 14 om at forfalt årlig erstatning er sikret ved pant i anlegget, foreslås ikke videreført.

Departementet foreslår at departementet selv kan gi tillatelse til ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane. I forslaget legges det opp til at det kan fattes vedtak om eller gis samtykke til ekspropriasjon av både bruksrett og eiendomsrett. Ekspropriasjon av eiendomsrett bør imidlertid kun innvilges i den utstrekning dette er nødvendig for å anbringe tau- eller kabelbaneanlegget, for eksempel ved oppføring av tekniske installasjoner eller byggverk. Videre foreslås det at det ved ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane skal bestemmelsene i oreigningslova gjelde så langt de passer.

Forslag til ekspropriasjonsbestemmelse i ny taubanelov vil erstatte og representere en modernisering og oppdatering av gjeldende regler om ekspropriasjon i taubaneloven⁹.

Hva gjelder vederlag for den byrden ekspropriasjonsvedtaket antas å påføre eieren eller den bruksberettigede, legges det opp til, slik som i dag, at dette skal overlates til partene. Dersom enighet om vederlaget ikke oppnås, kan hver av partene kreve at dette blir fastsatt ved skjønn. Det henvises derfor i loven til lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eigedom og lov 6. april 1984 nr. 17 om vederlag ved oreigning av fast eigedom.

4.6.6 Straff

Overtredelse av taubaneloven og jernbaneloven, og bestemmelser gitt i medhold av disse lovene, straffes i dag med bøter, dersom forholdet ikke rammes av en strengere straffebestemmelse. Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer bestemmelsene om alkoholpåvirkning og pliktavhold i forhold til kabelbaner kan også straffes med fengsel inntil ett år.

Departementet foreslår å videreføre bestemmelsene i ny lov, inklusive straffebudet for den som uaktsomt eller forsettlig overtrer bestemmelsene om ruspåvirkning og pliktavhold. Departementet viser her til punkt 4.5 ovenfor, der det foreslås tilsvarende bestemmelser om ruspåvirkning og pliktavhold for fører eller andre ansatte med oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubanen som de som finnes i jernbaneloven. Dette innebærer også en utvidelse av dagens straffebud, da ny straffebestemmelse vil gjelde for alle ansatte med oppgaver knyttet til sikkerheten - uavhengig av om den ansatte har oppgaver knyttet til sikkerheten ved en kabelbane eller en annen type av taubane. Departementet finner det naturlig med et likt straffebud for samme overtredelse.

⁹ Se taubaneloven § 2, §§ 7 og 8, §§ 10 til 14, § 16 og § 19.

Ny straffelov av 2005 § 15 uttaler at: ” *Et straffebed rammer også den som medvirker til overtredelsen, når ikke annet er bestemt.*”. Denne bestemmelsen skal også gjelde for straffebestemmelser i særlovgivningen. Det er ikke bestemt annet for dagens taubanelov. Av den grunn vil medvirkning være straffbart i henhold til dagens taubanelov når ny straffelov trer i kraft. Departementet finner det derfor ikke grunn til å regulere medvirkning særskilt i ny taubanelov. Det innebærer at medvirkning til overtredelse vil forbli straffbart med ny taubanelov.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget anses ikke å føre til vesentlige endringer når det gjelder det offentliges forvaltning ovenfor taubaner, skitrekk og lignende. Det overordnede ansvaret vil som i dag ligge i Samferdselsdepartementet.

Fylkesmennene vil imidlertid få frigjort noe kapasitet i og med at oppgavene med å behandle konsesjonssøknadene utgår. For kommunene vil det ikke bli vesentlige endringer. En liten reduksjon kan likevel ventes ved at kommunenes arbeid som høringsinstans ved konsesjonsbehandlingen bortfaller. Samferdselsdepartementet vil videreføre sin delegering til Statens jernbanetilsyn med å føre tilsyn med taubaner.

I lovforslaget åpnes det opp for en overgang til et mer risikobasert og systembasert tilsyn. Dette vil kunne føre til en omfordeling av ressursbruken for tilsynsoppgavene. Mens en stor del av ressursene i dag medgår til stedlige tilsyn og reisevirksomhet, kan en omlegging av tilsynet medføre 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 endres vesentlig.

De nye hjemlene i lovforslaget til ileggelse av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr vil kunne medføre noe økt saksbehandling for tilsynsmyndigheten. Det er imidlertid vanskelig å anslå hvor mye merbelastning dette vil gi, men departementet antar at det ikke vil medføre noen vesentlig økning av saksbehandlingsmengden.

5.2 Administrative konsekvenser for virksomhetene og andre private aktører

Etablering av et sikkerhetsstyringssystem vil være noe mer krevende enn å etablere en internkontrollhåndbok, slik det kreves etter gjeldende taubanelov. Særlig for de mindre virksomhetene vil det kunne være nødvendig med en viss kompetanseheving for å etablere 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. Ettersom lovforslaget gir taubaneverksomheten mulighet for å etablere et sikkerhetsstyringssystem som dekker alle taubanene som omfattes av virksomheten,

i motsetning til dagens regler som krever en internkontrollhåndbok for hver taubane, antas kravet om sikkerhetsstyringssystem å innebære en forenkling. Samlet sett er det derfor departementets oppfatning at kravet om sikkerhetsstyringssystem ikke vil innebære vesentlige administrative konsekvenser for taubanevirksomhetene.

5.3 Økonomiske konsekvenser

5.3.1 Konsekvenser for det offentlige

Departementet mener opphevelsen av konsesjonsordningen vil gi besparelser for fylkesmannsembetene.

I departementets høringsnotat 2. desember 2013 med blant annet forslag til nye rushjemler i jernbaneloven, anså departementet at de økonomiske konsekvensene ville være meget begrenset for politiet og Folkehelseinstituttet. Departementet er av den samme oppfatning her. Departementet mener også at politiets arbeid vil bli underlettet om det fastsettes grenseverdier for når en person skal anses påvirket av ulike berusende eller bedøvende midler, herunder at disse grensene vil være i samsvar med de som 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 (R112/2006). Utkastet til ny taubanelov anses i seg selv derfor ikke å medføre økte omkostninger for det offentlige.

5.3.2 Konsekvenser for taubanevirksomhetene

5.3.2.1 Forsikringsplikt

Mens hver enkelt taubane etter gjeldende regelverk skal være forsikret ut fra den enkelte taubanes risiko, åpnes det i lovforslaget for at taubanevirksomhetens samlede taubaner kan forsikres under ett. Departementet antar at dette blant annet kan føre til reduserte forsikringspremier for de taubanevirksomheter som har flere taubaner.

5.3.2.2 Tredjepartskontroll

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

5.3.2.3 Gebyrer

Dagens gebyrstruktur innebærer et årsgebyr for taubanene, i kombinasjon med særskilt fakturering av for eksempel førstegangstilsyn og utstedelse av driftstillatelse. Samtidig gjennomføres det årlige stedlig tilsyn av nesten alle taubaner i Norge.

I lovforslaget åpnes det opp for en overgang til et mer risikobasert og systembasert tilsyn, det vil si et tilsyn som vil basere seg på at taubanevirksomheten selv skal ha et sikkerhetsstyringssystem for kontroll med sikkerheten i sin virksomhet og en risikobasert utvelgelse av taubanevirksomhetene for tilsyn. Dette vil kunne innebære at ikke alle taubanevirksomheter vil bli underlagt direkte tilsyn hvert år.

Departementet og Statens jernbanetilsyn gjennomfører nå derfor en utredning om hvilken gebyrstruktur som skal gjelde fremover. Det må i denne forbindelse vurderes om dagens praksis med årsgebyr skal videreføres, og eventuell i hvilken form, eller om gebyrstrukturen skal endres i tråd med hyppighet og form på tilsynene. Departementet har som utgangspunkt at dagens nivå på den samlede gebyrbelastningen for bransjen, uavhengig av gebyrstruktur, ikke skal endres i vesentlig grad.

6- Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

§ 1-1 Formål

Bestemmelsen angir lovens formål, og er ment å gi bedre grunnlag for forståelse og tolkning av lovbestemmelsene gjennom å synliggjøre hva loven skal regulere og sikre at lovspørsmål avgjøres i tråd med lovens formål. Formålsparagrafen skal således gi føringer for skjønnsutøvelse, utforming av forskrifter i medhold av loven og føringer for fortolkning av lovteksten. Formålsbestemmelsen 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.

§ 1-2 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 lovforslagets § 1-1, der det fremgår at loven har som formål å sikre at en taubane blir anlagt, bygget, vedlikeholdt, drevet og fjernet slik at taubanen ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

Bestemmelsen må forstås slik at den kun omfatter all aktivitet som har sammenheng med det å frakte personer og gods. All aktivitet omfatter, på den annen side, ikke aktiviteten før og etter frakten, for eksempel nedfarten for personer i et skianlegg el.

Bestemmelsen er ment å omfatte samtlige typer taubaner som omfattes av dagens taubanelov. Kabelbaner, som er en kategori av taubaner, er i dag regulert i

jernbaneloven. Kabelbaner vil nå også bli omfattet av taubaneloven. Det vises her til at tau- og kabelbaner allerede er underlagt det samme forskriftsregelverk, se forskrift 3. mai 2002 nr. 446 om bygging og drift av taubaner og kabelbaner og forskrift 3. mai 2002 nr. 453 om tekniske krav til taubaneanlegg, inkludert kabelanlegg til persontransport (teknisk forskrift). Det fremstår derfor som naturlig at tau- og kabelbaner blir regulert i samme lov.

Det foreslås i § 1-3 første ledd a) at departementet kan gi nærmere bestemmelser om definisjonen av taubane og taubanevirksomhet samt helt eller delvis unntak fra loven. Unntakshjemmelen er blant annet begrunnet i at taubaner kan omfattes av tilsyn etter annet regelverk og den stadige teknisk og kommersielle utviklingen på taubaneområdet, som kan nødvendiggjøre muligheten for å gjøre unntak fra virkeområdet, for eksempel unntak for taubaner som man ut fra risikobetraktninger anser det unødvendig å føre tilsyn med.

Bestemmelsens *annet ledd* presiserer at loven også gjelder for Svalbard og Jan Mayen, med mindre Kongen bestemmer noe annet.

§ 1-3 Myndighet etter loven

Bestemmelsens *første ledd* presiserer at departementet er myndigheten etter loven, og at departementet kan gi nærmere regler om taubaner i forskrifts form.

Opplistingen av hvilke saksområder som departementet kan gi forskrifter om, er ment å konkretisere de sentrale temaene som departementet vil eller kan tenkes å gi nærmere forskrifter på. Oppramsingen skal dermed ikke oppfattes å være uttømmende. I første ledd, litra d) gis departementet en hjemmel for i forskrifts form å etablere krav til bruk av særskilt kompetent eksternt virksomhet ved utførelse av oppgaver av sikkerhetsmessig betydning. Dette vil særlig være viktig der tilsynsmyndigheten er i tvil om hvorvidt en taubanes tekniske tilstand er i tråd med lov- og forskriftskrav. For eksempel kan dette gjelde tilfeller der en eldre taubane skal bygges om, slik at det ikke kan benyttes originale sikkerhetskomponenter eller der det skal 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 foreslås derfor en hjemmel til å kreve at utførende virksomhet skal godkjennes av tilsynsmyndigheten eller være akkreditert for de oppgaver som skal utføres.

Bestemmelsens *andre ledd* viderefører dagens bestemmelse i taubaneloven § 1 a. Det vises for øvrig til delegasjonsfullmaktene i § 1-6 om tilsyn med delsystemer og sikkerhetskomponenter og § 4-1 om tilsynsmyndigheten.

§ 1-4 Definisjoner

Bestemmelsen definerer hva som menes med taubane og taubanevirksomhet.

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

Definisjonen av taubanevirksomhet innebærer et nytt pliktsubjekt, da taubanevirksomheten blir ansvarlig for driften av taubanen. Dette innebærer blant annet at en eier av et taubaneanlegg, med flere taubaner, kan forsikre hele anlegget under ett i motsetning til i dag der taubaneloven pålegger forsikring av hver enkelt taubane. På samme måte kan taubanevirksomheten nå etablere et sikkerhetsstyringssystem som omfatter alle taubanene i et større taubaneanlegg/skiheissystem.

§ 1-5 Forholdet til annen lovgivning

Bestemmelsen *første ledd* presiserer at tillatelse etter denne loven ikke erstatter krav om offentlig godkjenning, tillatelse, konsesjon med videre etter annen lovgiving. Ny lov vil ikke innebære endringer i eksisterende krav etter plan- og bygningsloven om byggetillatelser mv. Kravet til å følge denne lovgivningen vil således gjelde parallelt. Taubaner må ikke være i strid med bindende arealplaner etter plan- og bygningsloven. Videre kan det være krav om reguleringsplan ved større taubaner (med bygninger, adkomstveier mv.) Det vises også til forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshindre.

Bestemmelsen *annet ledd* at forvaltningslovens regler skal gjelde, dersom annet ikke går frem av andre bestemmelser i loven, og at departementet er klageinstans for enkeltvedtak fattet av tilsynsmyndigheten.

Bestemmelsen *tredje ledd* viderefører taubaneloven § 19 a.

§ 1-6 Tilsyn med delsystemer og sikkerhetskomponenter

Bestemmelsen viderefører taubaneloven § 1 b, med unntak av siste ledd som videreføres i § 1-3 første ledd I). Bestemmelsen inneholder de elementer i taubanedirektivet som krever hjemmel i lov samt en hjemmel for selve direktivet. Bestemmelsen vil bli vurdert opphevd når ny taubaneforordning trer i kraft, se kapittel 3.1 ovenfor.

Kapittel 2. Tillatelse og krav til virksomheten

§ 2-1 Taubanevirksomhetens ansvar

Bestemmelsen *første ledd* viderefører prinsippet i taubaneloven om at taubanen skal drives på en sikker måte og i henhold til vilkårene som er satt for taubanen i tråd med lover og forskrifter. Ansvar for å sikre at taubanen drives på en sikker måte og i tråd med vilkårene vil ligge hos taubanevirksomheten.

Bestemmelsens *andre ledd* presiserer at taubanevirksomheten skal stanse driften om hensynet til sikkerheten tilsier det. Dette kravet gjelder uavhengig av om årsaken

skyldes teknisk svikt, personalmangel eller forhold utenfor taubanevirksomhetens kontroll, for eksempel værforhold.

§ 2-2 Krav om driftstillatelse

Bestemmelsens *første ledd* viderefører dagens bestemmelse i taubanelov § 1 om at en taubane ikke kan tas i bruk før driftstillatelse er gitt. Bestemmelsen skal sikre at taubanevirksomheten har dokumentert at taubanen tilfredsstiller de tekniske og driftsmessige krav for anlegget, herunder at virksomheten har et sikkerhetsstyrings-system for å drive sikkert. Det foreslås at myndigheten til å gi driftstillatelse tillegges departementet. I henhold til § 1-3 annet ledd kan departementets ansvar for å gi driftstillatelse delegeres. I dag har Statens jernbanetilsyn fått ansvar for å utstede og fornye driftstillatelser.

§ 2-3 Plikt til sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem)

Bestemmelsen innebærer et krav om at taubanevirksomheten skal etablere et sikkerhetsstyringssystem som skal sikre at denne lov med tilhørende forskrifter er oppfylt. Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde de rutiner som er nødvendige for blant annet å sikre at personalet er opplært til de sikkerhetsmessige oppgaver de har, vedlikeholdet av anlegget er forsvarlig og at driften for øvrig ivaretar sikkerheten ved taubanen.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av taubanevirksomheten. Dette vil innebære at en liten taubanevirksomhet med begrenset drift kan ha et enkelt og lite 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 risikobasert i større grad enn tilfellet er etter dagens lovgivning. I henhold til lovens § 1-3 første ledd b) kan det gis nærmere forskrifter om krav til sikkerhetsstyringssystem.

§ 2-4 Erstatnings- og forsikringsplikt

Bestemmelsens *første ledd* innfører et lovfestet objektivt erstatningsansvar for taubanevirksomheten for skader som voldes ved drift av taubane.

Bestemmelsens *annet ledd* pålegger taubanevirksomheten å tegne forsikring og sørge for sikkerhetsstillelse til dekning av et mulig erstatningsansvar. Manglende sikkerhetsstillelse skal føre til tilbakekall av driftstillatelsen. Kravet om sikkerhetsstillelse gir brukeren av en taubane et bedre vern enn om taubanevirksomheten kun var pliktig til å tegne forsikring. Årsaken er at 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 gjeldende ordning. I motsetning til gjeldende regelverk, foreslås plikten til å tegne forsikring knyttet til taubanevirksomheten, og ikke til den enkelte

taubane. Det innebærer at taubanevirksomheter med mer enn en taubane vil kunne tegne en forsikring for alle sine taubaner samlet.

Bestemmelsens *tredje ledd* pålegger forsikrings-selskapet å varsle tilsynsmyndigheten om bortfall av sikkerhetsstillelse, slik at tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle taubanevirksomhetens driftstillatelse.

Kapittel 3. Varslingsplikt, rapportering og taushetsplikt

§ 3-1 Definisjoner av taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse

Bestemmelsen inneholder definisjoner av taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse, som skal legges til grunn for nye bestemmelser om varslings- og rapporteringsplikt i utkast til ny lov §§ 3-2 og 3-3.

Forslag til definisjoner bygger på samme klassifisering som i lov 3. juni 2005 nr. 34 om varslings-, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser (jernbaneundersøkelsesloven) § 5, der man anvender begrepene jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse.

§ 3-2 Varslingsplikt

Bestemmelsens *første ledd* pålegger taubanevirksomheten en plikt til å varsle politiet ved taubaneulykke med ikke ubetydelig personskade. Dette er viktig da politiet har ansvaret for koordinering av redningsarbeid, utøvelse av skadestedsledelse, eventuell beslutning om etterforskning mv.

Bestemmelsens *annet ledd* pålegger taubanevirksomheten en plikt til også å varsle tilsynsmyndigheten ved taubaneulykke eller ved alvorlig taubanehendelse.

Det er taubanevirksomheten, med dets ansatte, som har varslingsplikt.

Bestemmelsen bygger delvis på jernbaneundersøkelsesloven § 6 første og tredje ledd.

I henhold til lovens § 1-3 første ledd g) foreslås det en hjemmel til departementet om å gi nærmere bestemmelser om blant annet varslingsplikt.

§ 3-3 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 ses i sammenheng med varslingsplikten i § 3-2. Det er også her taubanevirksomheten som har rapporteringsplikt.

I henhold til lovens § 1-3 første ledd g) foreslås det en hjemmel til departementet om å gi nærmere bestemmelser om blant annet rapporteringsplikt.

§ 3-4 Taushetsplikt

Bestemmelsen er bygger på jernbaneundersøkelsesloven § 22, se også § 17.

Bestemmelsens *første ledd* pålegger enhver som arbeider for tilsynsmyndigheten taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under arbeidet. Bestemmelsen omfatter enhver som arbeider for tilsynsmyndigheten, det vil si ikke bare de som er ansatt der.

Bestemmelsens *annet ledd* presiserer at taushetsplikten også gjelder alle opplysninger som er innrapportert etter § 3-2. Det presiseres også at forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 6 ikke skal gjelde, med unntak der tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller hvis opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til ulykken eller hendelsen.

Bestemmelsens *tredje ledd* presiserer at taushetsplikten ikke er til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, dersom opplysningene har statistisk form eller de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

Bestemmelsens *fjerde ledd* gir en hjemmel til å videreformidle taushetsbelagte opplysninger til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner, når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått. Taubanedirektivet inneholder i sin nåværende form intet krav om innrapportering av slike opplysninger, men fjerde ledd vil gi en hjemmel ved et fremtidig krav til å utveksle slike opplysninger.

I henhold til lovens § 1-3 første ledd g) foreslås det en hjemmel til departementet om å gi nærmere bestemmelser om blant annet taushetsplikt.

Kapittel 4. Tilsyn og sanksjoner

§ 4-1 Tilsynsmyndighet

Bestemmelsen viderefører dels taubaneloven § 1a.

Bestemmelsen presiserer at det skal føres tilsyn med at loven med tilhørende forskrifter overholdes. Den som fører tilsyn benevnes i bestemmelsen og de følgende bestemmelsene som tilsynsmyndigheten. I bestemmelsen fremgår det, utover § 1-3 annet ledd, at departementets tilsynsansvaret kan delegeres.

§ 4-2 Tilsynsmyndighetens adgang til virksomheten

Bestemmelsen skal sikre at tilsynsmyndigheten har uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. Normalt vil dette være selve taubanen, taubaneanlegget eller taubanevirksomheten, dersom denne er lokalisert et annet sted eller andre områder som kan knyttes til anlegget.

En representant for taubanevirksomheten skal ha rett til, og kan pålegges, å være tilstede under tilsynet. Et unntak fra denne retten til representasjon foreslås, der tilsynsmyndigheten ønsker å intervju arbeidstakere, der tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller der formålet med tilsynet kan settes i fare, for eksempel i tilfeller der det er grunn til å anta at arbeidstaker ikke vil snakke fritt med sin ledelse til stede. Formålet med bestemmelsen er å sikre at tilsynsmyndigheten har mulighet til å gjennomføre sitt tilsyn på en forsvarlig og uhindret måte. Bestemmelsen er ny i forhold til dagens taubanelov. En tilsvarende bestemmelse finnes i arbeidsmiljøloven.

§ 4-3 Opplysningsplikt

Bestemmelsen innfører krav om at enhver som er underlagt tilsyn, uten hinder av taushetsplikt, skal legge frem de opplysninger som tilsynsmyndigheten mener er nødvendig for å kunne utføre tilsynet. Lovforslaget 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.

§ 4-4 Pålegg om korrigerende tiltak

Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten rett til å gi pålegg om korrigerende tiltak. Dette vil også innebære en hjemmel for å kreve at taubanevirksomheten ikke bare retter opp det aktuelle avviket som er identifisert, men også til å kreve at virksomheten identifiserer hva som skal til for å fjerne årsaken til avviket for derigjennom kunne sette i verk effektive tiltak for å hindre gjentagelse. Ved utferdigelse av pålegg skal det settes frist for oppfyllelse og eventuelt fastsettes tvangsmulkt.

Frist for å gjennomføre et pålegg om retting eller endring må tilpasses de forhold som kreves rettet.

§ 4-5 Pålegg om stans eller opphør av bruk

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. Om nødvendig kan tilsynsmyndigheten kreve bistand av politiet for gjennomføring av pålegg om stans eller opphør av bruk. I en situasjon der det er behov for å handle raskt, vil tilsynsmyndigheten ha behov for å gi pålegg om stans eller opphør av bruk umiddelbart. Bestemmelsen er en videreføring av tilsvarende bestemmelse i taubaneloven § 1a siste ledd, der det fremgår at myndigheten på visse vilkår kan gi pålegg om stansing av anlegg.

§ 4-6 Tilbakekall av driftstillatelse

Bestemmelsens *første ledd* gir tilsynsmyndigheten rett til å trekke tilbake driftstillatelse ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten. Tilbakekall

vil være aktuelt å benytte der det er svikt i taubanevirksomhetens sikkerhetsstyring. I *annet ledd* foreslås det at tilsynsmyndigheten skal trekke driftstillatelsen tilbake, dersom taubanevirksomheten går konkurs.

Bruk av et slikt inngripende virkemiddel som tilbakekall av driftstillatelse, bør normalt ikke skje før det er fastslått at bruk av mildere virkemidler ikke fører frem. For de tilfeller der det er sikkerhetskritiske mangler av mer operativ karakter, bør tilsynsmyndigheten som hovedregel velge stans se § 4-6. Dette vil være et mindre inngripende virkemiddel fordi virksomheten beholder sin driftstillatelse og kan ta opp driften igjen når forholdene som utløser stans er utbedret.

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

§ 4-7 Tvangsmulkt

Bestemmelsens *første ledd* gir tilsynsmyndigheten kompetanse til å fastsette tvangsmulkt, dersom et pålegg ikke er oppfylt innen fastsatt frist. Tvangsmulkt er et økonomisk virkemiddel for å tvinge frem oppfyllelse. Det normale vil imidlertid være at mildere virkemidler er utprøvd før tvangsmulkt varsles. Tvangsmulkten må varsles og løper fra den fastsatte fristen for pålegget er utløpt og frem til pålegget er oppfylt. Det finnes ingen slik bestemmelse i taubaneloven i dag. Tilsvarende bestemmelse eksisterer imidlertid i en rekke andre lover, for eksempel arbeidsmiljøloven og produktkontrollloven.

I bestemmelsens *annet ledd* fremgår det at tvangsmulktens størrelse skal beregnes ut fra hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført, og hvilke kostnader det vil ha. Det innebærer at mulkten kan fastsettes skjønnsmessig til et beløp som løper per dag inntil lovstridig virksomhet er opphørt eller pålegg er oppfylt. I utkast til § 1-3 første ledd i) er det foreslått at departementet kan gi nærmere forskrifter om tvangsmulkt. Denne hjemmel gir også adgang til å innføre standardiserte satser for tvangsmulkt.

I bestemmelsens *tredje ledd* foreslås det at tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg og i *fjerde ledd* at tilsynsmyndigheten kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

§ 4-8 Overtredelsesgebyr

Bestemmelsens *første ledd* gir tilsynsmyndigheten rett til å ilegge overtredelsesgebyr ovenfor en taubanevirksomhet som overtrer eller medvirker til å overtre bestemmelser i denne loven. Bestemmelse er ny i forhold til dagens taubanelov. Overtredelsesgebyret kan bare ilegges taubanevirksomheten 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

viser seg å være 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 forskriftsbruddet fortsatt eksisterer. Der et alvorlig sikkerhetsbrudd blir utbedret før tilsynsmyndigheten kommer på tilsyn, eller gjentatte sikkerhetsbrudd avdekkes, vil disse sanksjonsmidlene være lite anvendbare. I de fleste tilfeller vil det derfor kun være politianmeldelse som gjenstår som virkemiddel. I mange tilfeller kan imidlertid straff være en unødig hard reaksjon. Dessuten antar departementet at etterforskning i slike tilfeller neppe vil være prioritert, og det vil i tilfelle oftest ta for lang tid før en eventuell reaksjon gis. Det er derfor behov for et sanksjonsmiddel som også kan benyttes der lov- eller forskriftsbruddet 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 pr april 2015 ikke fulgt opp formelt av Justisdepartementet, men Stortinget har vedtatt et 40-talls lover der det er vist til utredningen i forarbeidene. Blant annet har arbeidsmiljøloven bestemmelser om overtredelsesgebyr.

Bestemmelsens *annet 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 til hvilke momenter tilsynsmyndigheten skal legge vekt på, samtidig som det gis tilstrekkelig fleksibilitet til å vurdere om overtredelsesgebyr er en egnet sanksjonsmåte.

Bestemmelsens *tredje ledd* gir henholdsvis tilsynsmyndigheten mulighet, i særlige tilfeller, rett til å frafalle et overtredelsesgebyr som er ilagt og i *fjerde ledd* presiseres det at overtredelsesgebyret skal tilfalle statskassen.

Kapittel 5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning

§ 5-1 Ruspåvirkning

I forhold til dagens jernbanelov 3 a), som også gjelder for kabelbaner, er overskriften endret slik at det fremgår at den gjelder alle former for rus, ikke kun alkoholpåvirkning. For andre taubaner innebærer bestemmelsen at det innføres et klart forbud mot alkoholpåvirkning.

I bestemmelsens *første ledd* er det gjort en redaksjonell endring ved at forbudet mot å utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved kabelbaner, som i dag følger av jernbaneloven annet ledd annet punktum, er tatt inn sammen med forbudet mot å føre eller forsøke å føre taubaner. Hva gjelder kabelbaner innebærer dette at dagens forbud kommer klarere fram i loven enn det som gjelder i dag. Hva gjelder øvrige kabelbaner, innebærer bestemmelsen innføring av i dag. I ny lov § 1-3 første ledd k) gis departementet hjemmel til å bestemme hvem som omfattes av forbudet mot ruspåvirkning.

Bestemmelsens *annet ledd* tilsvarer vegtrafikkloven § 22 tredje ledd første setning. Det forutsettes at det fastsettes i forskrift hvilken konsentrasjon i blodet som må overstiges for at personen skal regnes som påvirket. Departementet anser at det er hensiktsmessig å la de samme grenser som gjelder etter vegtrafikkloven og jernbaneloven også få anvendelse for taubane. Det foreslås derfor at forskriften gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjette ledd får tilsvarende anvendelse på taubaneområdet.

Bestemmelsens *tredje ledd* gjør et unntak fra første og annet ledd, ved at en person ikke skal regnes som påvirket dersom han eller hun har brukt legemiddel i tråd med de helse- og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i loven, se 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 annet 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.

§ 5-2 Forbud mot bruk av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel og pliktavhold

Bestemmelsens *første ledd* innfører et forbud for ansatte å bruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden. Bestemmelsen skal anses som en videreføring av dagens bestemmelse i jernbaneloven § 3 b første ledd for kabelbaner, men ny for alle andre taubaner. Bestemmelsen vil omfatte alle ansatte som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen. Personell som til daglig ikke har sikkerhetsmessige oppgaver, men som inngår i virksomhetens beredskap vil være omfattet av bestemmelsen.

Bestemmelsens *annet ledd* presiserer at tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da den ansatte i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner sitt arbeid og til det avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av 8 timer før tjenestetiden begynner. Også denne bestemmelsen skal anses som en videreføring av dagens bestemmelse i jernbaneloven § 3 b for kabelbaner og ny for taubaner.

§ 5-3 Testing av ruspåvirkning

Bestemmelsen er i samsvar med vegtrafikkloven § 22 a og forslag til ny jernbanelov § 3 c det gjelder testing av ruspåvirkning. "Person" og "personen" er 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.

Kapittel 6. Andre bestemmelser

§ 6-1 Gebyr

Bestemmelsen om gebyr skal anses som en videreføring av taubaneloven § 1a annet ledd.

Bestemmelsens *første ledd* gir hjemmel for å kreve gebyr for å behandle og for å inneha tillatelser og lignende etter denne lov eller forskrifter og for tilsyn. Bruk av begrepet "*tillatelser o.l.*", og ikke driftstillatelser, er anvendt for å kunne gebyrlegge også godkjenning og akkreditering av virksomheter og godkjenning eller sertifisering av personell.

Tilsyn må her forstås i vid forstand, der, foruten etterlevelse av loverket, blant annet lov- og forskriftsarbeid og analysearbeid inngår. Denne forståelsen er i tråd med definisjonen av tilsyn i Stortingsmelding nr. 17 2002-2003 Om statlige tilsyn. Bestemmelsen er ment å sikre 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, se Finansdepartementets retningslinjer 112/2006.

Bestemmelsens *annet ledd* gir hjemmel for at det også kan kreves gebyr for godkjenning av virksomheter og godkjenning eller sertifisering av personell etter henholdsvis denne lov § 1-3 første ledd d) og e), for eksempel driftstillatelse.

Bestemmelsens *tredje ledd* bestemmer fastsetter at pålegg om gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Bestemmelsen er en videreføring av dagens gebyrpraksis.

I henhold til § 1-3 første ledd j) kan departementet gi nærmere forskrifter om gebyr for tillatelser og tilsyn. Forutsatt at forskrifter om gebyr åpner 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.

§ 6-2 Transportvilkår for rutegående taubane, tilbakehold mv.

Bestemmelsen viderefører jernbaneloven §§ 7 og 7 a i ny taubanelov, da kabelbaner nå foreslås regulert av taubaneloven. 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 enn i jernbaneloven, da det er få taubaner som driver ordinær persontransport og som inngår i kollektivtransporttilbudet i et fylke.

§ 6-3 *Krav til naboeiendommer*

Bestemmelsen *første ledd* oppstiller forbud å oppføre en bygning eller annen installasjon, plante, grave ut eller fylle opp innen 20-meter regnet fra taubanens midtlinje, med unntak av de situasjoner der det foreligger en avtale med taubanevirksomheten eller om annet følger av reguleringsplanen. Bestemmelsen viderefører dagens bestemmelse i jernbaneloven § 10 for kabelbaner, men er ny for andre taubaner.

Bestemmelsens *andre ledd* gir taubanevirksomheten 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 taubanevirksomheten ikke ha en slik rett. Hvis pålegget ikke følges, kan taubanevirksomheten selv fjerne vegetasjonen. Det vil være taubanevirksomheten 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 taubanevirksomheten. Taubanevirksomheten kan gi slikt varsel i de tilfeller det vil være grunnlag for å påby vegetasjon innenfor 20-metersgrensen fjernet etter annet ledd.

Bestemmelsen *fjerde ledd* gir departementet rett til å gi unntak fra denne bestemmelsen. Departementets kompetanse kan delegeres, se loven § 1-3 annet ledd.

§ 6-4 *Fjerning av taubane*

Paragrafen 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, slik at de ikke fører til skade på person, eiendom eller unødvendig skade på omgivelsene.

Bestemmelsens *annet ledd* angir at det er taubanevirksomhet som har eller hadde den siste driftstillatelsen som sammen med eier er ansvarlig for fjerningen.

Bestemmelsens *tredje ledd* gir departementets en rett, men ingen plikt, til å fjerne taubanen for taubanevirksomhetens regning og risiko, dersom den ikke er fjernet innen en fastsatt frist. Departementets kompetanse kan delegeres, se loven § 1-3 annet ledd.

§ 6-5 Ekspropriasjon

Bestemmelsens *første ledd* slår fast 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* slår fast at reglene i oreigningslova og lov om vederlag ved oreigning av fast eigedom skal gjelde tilsvarende så langt de passer. 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.

§ 6-6 Straff

Taubaneloven § 20 første ledd og jernbaneloven § 22 første ledd (for kabelbaner) inneholder straffebestemmelser henholdsvis for forsettlig eller uaktsom overtredelse av lov, og bestemmelser gitt i medhold av lov. Det fremgår her at overtredelser kan straffes med bøter, om forholdet ikke rammes av en strengere straffebestemmelse. I jernbaneloven § 22 annet ledd fremgår det også at den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 3 a eller 3 b, også kan straffes med fengsel inntil ett år og at overtredelse er forseelse.

Departementet foreslår å videreføre bestemmelsen i taubaneloven § 20 første ledd og jernbaneloven § 22 første ledd i ny lov. Departementet finner det naturlig også å videreføre bestemmelsen i § 22 annet ledd, da det foreslås like regler for ruspåvirkning og pliktavhold på taubaneområdet som for 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 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. Ny straffelov trer i kraft 15. september 2015 og gjør medvirkning til overtredelse av taubaneloven med tilhørende forskrifter straffbart. Departementet ser ingen grunn til å gjøre unntak fra ny hovedregel i straffelov, det vil si at medvirkning til overtredelse av taubaneloven skal være straffefritt.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 7-1 Ikrafttredelse

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

§ 7-2 Opphevelse og endringer i andre lover

7. - Forslag til ny taubanelov

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1 Formål

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

§ 1-2 Virkeområde

Loven gjelder for taubaner og all aktivitet knyttet til taubanevirksomhet.

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

§ 1-3 Myndighet etter loven

Departementet er myndighet etter denne loven. Departementet kan blant annet gi nærmere forskrifter om:

- a) Nærmere bestemmelser om definisjon av taubane og taubanevirksomhet samt helt eller delvis unntak fra loven.
- b) Saksbehandling og vilkår for utstedelse og tilbakekall av driftstillatelse.
- c) Tekniske og driftsmessige krav, inkludert krav til bemanning, redningsberedskap, magnetinduktiv prøving, sikkerhetsstyringssystem, erstatnings- og forsikringsplikt og fjerning av taubane.
- 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.
- g) Plikt til varsling, rapportering og taushetsplikt.
- h) Behandling av personopplysninger.
- i) Tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.
- j) Gebyr og årsgebyr.
- k) Hvem som omfattes av forbudet om ruspåvirkning og pliktmessig avhold, samt om testing av ruspåvirkning.
- l) Gjennomføring av EØS-avtalen på taubaneområdet, inkludert om tilsyn og omsetning av og om grunnleggende krav til delsystemer og sikkerhetskomponenter, samt merking av sikkerhetskomponenter.
- m) Overgangsbestemmelser.

Departementets myndighet kan delegeres til offentlig eller privat institusjon.

§ 1-4 *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 og 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.

§ 1-5 *Forholdet til annen lovgivning*

En tillatelse etter denne loven erstatter ikke andre krav om offentlig godkjenning, tillatelse, konsesjon eller lignende.

Forvaltningsloven gjelder med de særlige bestemmelser som er gitt i denne loven. Departementet er klageinstans for enkeltvedtak fattet av tilsynsmyndigheten.

Når det gjelder regler om tillatelser med videre som kreves for å utføre virksomhet regulert av denne lov, kan departementet gi forskrifter om saksbehandlingsregler til utfylling av reglene i tjenesteloven, herunder om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse. Unntak fra tjenesteloven § 11 annet ledd kan bare gjøres når det er begrunnet ut fra tvingende allmenne hensyn, herunder hensynet til privatpersoners beskyttelsesverdige interesser. Saksbehandlingsreglene kan fravike reglene i forvaltningsloven.

§ 1-6 *Tilsyn med delsystemer og sikkerhetskomponenter*

Departementet kan føre tilsyn med at taubaners delsystemer og sikkerhetskomponenter oppfyller de grunnleggende kravene som følger av Norges forpliktelser i henhold til EØS-avtalen og at sikkerhetskomponentene har nødvendig merking.

Departementet kan pålegge den som bringer i omsetning et delsystem eller en sikkerhetskomponent, å begrense anvendelsesområdet, forby bruk eller tilbakekalle delsystemet eller sikkerhetskomponenten fra markedet, dersom det foreligger risiko for at delsystemet eller sikkerhetskomponenten ikke oppfyller de grunnleggende kravene. Det samme gjelder dersom en sikkerhetskomponent ikke har nødvendig merking. Enhver plikter å gi departementet de opplysninger det krever for å utføre

sine oppgaver, samt for samme formål å gi departementet adgang til lokaler og utstyr knyttet til delsystem eller sikkerhetskomponent.

Departementet kan delegere myndighet etter første og annet ledd til offentlig eller privat institusjon som nevnt i § 1-3 annet ledd.

Kostnadene ved tilsyn i medhold av denne bestemmelsen, kan kreves dekket av den som kunne fått pålegg etter annet ledd.

Kapittel 2. Tillatelse og krav til virksomheten

§ 2-1 Taubanevirksomhetens ansvar

Taubanevirksomheten skal drive taubanen på en sikker måte og sikre at vilkårene som er satt for taubanen i henhold til denne loven med forskrifter, er oppfylt.

Taubanevirksomheten skal stanse driften om hensynet til sikkerheten tilsier det.

§ 2-2 Krav om driftstillatelse

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

§ 2-3 Plikt til sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem)

Taubanevirksomheten skal etablere et system for å sikre og dokumentere at kravene i denne loven med forskrifter, er oppfylt.

§ 2-4 Erstatnings- og forsikringsplikt

Gjør en taubane skade, har skadelidte krav på erstatning selv om ingen er skyld i skaden.

Taubanevirksomheten skal være forsikret og ha sikkerhetsstillelse for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Manglende sikkerhetsstillelse medfører tilbakekall av driftstillatelsen.

Forsikringsselskapet som har forsikret taubanen skal varsle tilsynsmyndigheten i § 4-1 om bortfall av sikkerhetsstillelse.

Kapittel 3. Varslingsplikt, rapportering og taushetsplikt

§ 3-1 Definisjoner av taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse

I dette kapitlet menes med:

- a) *taubaneulykke*: uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og alle andre lignende ulykker.
- b) *alvorlig taubanehendelse*: uønsket hendelse som under andre omstendigheter kunne ha ført til en taubaneulykke.
- c) *taubanehendelse*: enhver annen uønsket hendelse enn en ulykke, som har sammenheng med driften og som innvirker på driftssikkerheten.

§ 3-2 Varslingsplikt

Hvis det skjer en taubaneulykke med ikke ubetydelig personskade, skal taubanevirksomheten straks varsle politiet.

Hvis det skjer en taubaneulykke eller en alvorlig taubanehendelse, skal taubanevirksomheten også varsle tilsynsmyndigheten.

§ 3-3 Rapporteringsplikt

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

§ 3-4 Taushetsplikt

Enhver som arbeider for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under arbeidet.

Taushetsplikten gjelder også alle opplysninger som er innrapportert etter § 3-2. Forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke, med unntak der tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller der opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til ulykken eller hendelsen.

Taushetsplikten etter første og annet ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, dersom opplysningene har statistisk form eller de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

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

Kapittel 4. Tilsyn og sanksjoner

§ 4-1 Tilsynsmyndighet

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

§ 4-2 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 tilstede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for taubanevirksomheten ikke skal være til stede

- a) ved intervjuer av arbeidstakere,
- b) hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller,
- c) hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

§ 4-3 Opplysningsplikt

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

§ 4-4 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 utferdigelsen av pålegg skal det settes frist for oppfyllelse. Samtidig med utferdigelsen av pålegg kan det fastsettes tvangsmulkt.

§ 4-5 Pålegg om øyeblikkelig stans eller opphør av bruk

Tilsynsmyndigheten kan øyeblikkelig pålegge helt eller delvis stans av driften eller opphør av bruk, dersom det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet. Slikt pålegg kan gis uten forhåndsvarsel. Om nødvendig kan tilsynsmyndigheten kreve bistand av politiet for gjennomføring av pålegg om stans eller opphør av bruk.

§ 4-6 Tilbakekall av driftstillatelse

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

Tilsynsmyndigheten skal trekke tilbake driftstillatelsen dersom taubanevirksomheten går konkurs.

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

§ 4-7 Tvangsmulkt

Tilsynsmyndigheten kan fastsette en tvangsmulkt dersom et pålegg ikke er oppfylt innen den fastsatte fristen. Tvangsmulkten må varsles i pålegget. Tvangsmulkten starter når den fastsatte fristen er utløpt, og gjelder frem 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 er tvangsgrunnlag for utlegg.

Tilsynsmyndigheten kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

§ 4-8 Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en virksomhet som overtrer eller medvirker til å overtre bestemmelser i denne loven.

Når tilsynsmyndigheten skal avgjøre om et overtredelsesgebyr skal ilegges, og når overtredelsesgebyrets størrelse skal fastsettes, 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 overtreder har eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen og
- e) overtrederens økonomiske evne.

Tilsynsmyndigheten kan i særlige tilfeller frafalle et overtredelsesgebyr som er ilagt.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen.

Kapittel 5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning

§ 5-1 (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 han eller hun uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.

Overskrider konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjette 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 i forhold til bestemmelsene i loven. Bruk av legemiddel i tråd med helsekrav og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i loven, 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 annet berusende eller bedøvende middel.

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politi etterforskning 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.

5-2 Pliktavhold

Ansatte med oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen må ikke bruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden. Tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da den ansatte i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner sitt arbeid og til det avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av 8 timer før tjenestetiden begynner.

5-3 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

- a) det er grunn til å tro at personen har overtrådt bestemmelsene i § 5-1 eller § 5-2,
- b) personen med eller uten skyld er innblandet i en taubaneulykke eller taubanehendelse, eller
- c) det blir krevd som ledd i kontroll av taubanevirksomheten.

Dersom testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i § 5-1 eller 5-2 er overtrådt, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn eller symptomer på ruspåvirkning og fremstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling 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. Tilsynsgebyr, transportvilkår og tilbakehold, krav til nabo-eiendommer, fjerning av taubane, ekspropriasjon og straff

§ 6-1 Gebyr

Departementet kan kreve gebyrer for å behandle søknader om og for å inneha tillatelser o.l. etter denne lov eller forskrift fastsatt 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 § 1-3 første ledd d) og godkjenning eller sertifisering av personell etter § 1-3 første ledd e).

Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 6-2 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.

§ 6-3 *Krav til naboeiendommer*

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

Taubanevirksomheten kan pålegge eieren av eller rettighetshaveren til en naboeiendom å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 20-metersgrensen som er nevnt i første ledd. Vilkåret er at 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.

Departementet kan gi unntak fra denne bestemmelsen.

§ 6-4 *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 eier solidarisk ansvarlig for fjerningen.

Departementet kan fjerne taubanen for taubanevirksomhetens eller eiers regning og risiko hvis den ikke er fjernet innen en fastsatt frist. Fjerningsutgiftene er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 6-5 *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 på samme måte så langt de passer.

§ 6-6 *Straff*

Den som forsettlig eller uaktsomt bryter denne loven med tilhørende forskrifter, straffes med bøter, hvis forholdet ikke går under en strengere straffebestemmelse.

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 5-1 eller 5-2, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 7-1 Ikrafttredelse

Denne loven gjelder fra det tidspunktet Kongen bestemmer.

§ 7-2 Opphevelse og endringer i andre lover

Fra det tidspunktet loven gjelder, oppheves lov av 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løipestrenger.

Fra det samme tidspunktet gjøres følgende endring i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven):

§ 12 skal lyde:

§ 12. 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 delsystemer og samtrafikkomponenter.
