



Innst. 210 L

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 162 L (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om taubaner (taubaneloven)

Til Stortinget

1. Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag til ny taubanelov. Den nye loven vil erstatte lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løpestrenger mv.

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

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 ikke regulert av taubaneloven, men av jernbaneloven. Det kreves i tillegg driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn både for å ta tau- og kabelbaner i bruk. Departementet mener det er et særlig behov for å endre lovens virkeområder, slik at taubaneloven regulerer alle former for taubaner. Dagens system, der kabelbaner reguleres av jernbaneloven, er verken hensiktsmessig eller forståelig.

1.1 Økonomiske og administrative konsekvenser

1.1.1 Administrative konsekvenser for det offentlige

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

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

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

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

De nye bestemmelsene i lovforslaget om ileggelse av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr vil kunne føre til noe økt saksbehandling for tilsynsmyndigheten. Det er vanskelig å anslå hvor mye merbelastning dette vil innebære. Departementet mener imidlertid at dette ikke vil føre til noen vesentlig økning.

1.1.2 Administrative konsekvenser for virksomhetene og andre private aktører

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

1.1.3 Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Departementet mener oppheving av konsesjonsordningen vil innebære besparelser for fylkesmanns-embetene.

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

Tilsynet med taubaner forutsettes i vesentlig grad å være gebyrfinansiert, det vil si med unntak av de såkalte myndighetsoppgavene, som ikke kan inngå i gebyrfinansieringen i henhold til dagens retningslinjer fra Finansdepartementet (R-112/2015). Lovforslaget anses i seg selv derfor ikke å medføre økte omkostninger for det offentlige.

1.1.4 Økonomiske konsekvenser for taubanevirksomhetene

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

sikringspremier for de taubanevirksomheter som har flere taubaner.

Lovforslaget 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 de tekniske kravene til taubaner. Et slikt krav forutsettes begrenset til de tilfeller der tilsynsmyndigheten er i tvil om en taubane oppfyller de tekniske kravene, ved gjennomføring av tyngre vedlikehold eller ved endringer av eksisterende taubane. Departementet antar derfor at denne bestemmelsen heller ikke vil medføre vesentlige merkostnader for taubanevirksomhetene.

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

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

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

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen, der det framgår at det er behov for å oppdatere dagens lovverk for taubaner og kabelbaner, og at en med den nye loven vil få et felles lovverk for alle typer taubaner og kabelbaner.

Komiteen registrerer at lovforslaget ikke medfører vesentlige endringer når det gjelder det offentliges forvaltning av taubaner, og at det overordnede ansvaret fortsatt vil ligge i Samferdselsdepartementet. Komiteen har videre merket seg at regjeringen

mener lovforslaget vil styrke sikkerheten på norske taubaner. Komiteen deler målsettingen om å styrke taubanesikkerheten og er derfor også enig i at de samme bestemmelsene som i dag finnes i jernbaneloven om ruspåvirkning, pliktavhold og testing, nå også innføres i taubaneloven.

Komiteen viser til svar fra samferdselsministeren av 18. januar 2017 og av 24. januar 2017 på spørsmål fra komiteen om at departementets tilsynsmyndighet etter loven også kan delegeres til privat organisasjon eller institusjon, jf. § 4 siste ledd.

Komiteen meiner det er bra at ein no får tydelige retningslinjer for kontroll og tilsyn med taubaner. Komiteen meiner likevel ein i utarbeiding av forskriftene må ta høgde for at ulike taubaneinstallasjonar har ulike bruk og ulike risiko. Til dømes vil komiteen påpeike at det er stor skilnad på ein enkel elveheis som vert nytta til å frakte ein eller to personar over ei elv nokre få gonger om året, og installasjonar som fraktar mange personar dagleg, som til dømes skiheisar og Ulriksbana. Komiteen meiner departementet må ta omsyn til dette når det gjeld krav til kompetanse, dokumentasjon og internkontroll.

På denne bakgrunn fremjar komiteen følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa ved utarbeiding av tilhøyrande forskrifter ta omsyn til at risiko ved taubaner er ulike ut ifrå kva risiko og skadepotensiale taubana representerer, spesielt kva gjeld krav ein pålegg eigar og driftar når det gjeld kompetanse, dokumentasjon og internkontroll.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre sin delegasjon til Statens jernbanetilsyn med å føre tilsyn med taubaner, og at lovforslaget vil åpne opp for et mer risikobasert og systembasert tilsyn.

Flertallet ser det som riktig at man ved lovendringer som denne dreier tilsynet slik at man oppnår større fokus på sikkerhetsstyringssystem og mindre fokus på detaljkontroll. Det kan synes fornuftig å legge til rette for at også andre aktører kan godkjennes for tilsyn, slik regjeringen her foreslår. Flertallet ser at det finnes en rekke installasjoner som kommer inn under definisjonen taubane. I den forbindelse vil det være hensiktsmessig at tilsynet legges til aktører som allerede opererer eller har mulighet for å operere i de ulike markedene. Flertallet vil påpeke at det også her, som i samfunnet for øvrig, foregår rask teknologisk utvikling, og ber regjeringen følge denne med sikte på å sikre at lovverket er tilpasset de mulighetene som finnes.

Flertallet viser til statsrådets svarbrev datert 18. januar 2017 og 24. januar 2017, hvor anledningen til delegasjon av tilsynsmyndighet er redegjort for. Flertallet legger til grunn at departementets tilsynsmyndighet kan delegeres til offentlig eller privat organisasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at tilsynsmyndigheten i dag er delegert til Statens jernbanetilsyn, og ser derfor ikke behovet for en generell hjemmel for at den kan delegeres til private. Disse medlemmer mener det reiser flere prinsipielle spørsmål dersom tilsyn skal foretas av private, og spesielt på et område der den i dag foretas av et offentlig tilsyn. Dersom tilsyn en gang i framtiden ikke skal foretas av Statens jernbanetilsyn, mener disse medlemmer det er mest ryddig at det da foretas en lovendring dersom det skulle være nødvendig å delegere tilsynsmyndigheten til private.

Disse medlemmer kan derfor ikke slutte seg til det foreslåtte lovforslaget på dette punkt, altså § 4 siste ledd: «Departementets myndighet etter første ledd kan delegeres til privat institusjon.»

3. Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k

A.

V e d t a k t i l l o v

om taubaner (taubaneloven)

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 Lovens formål

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

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder for taubaner og all aktivitet knyttet til taubaneverksamhet.

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

§ 3 Definisjoner

I denne loven menes med

- a) *taubane*: anlegg konstruert, produsert, montert og tatt i bruk for å transportere personer eller gods i vogner eller med trekkinnretninger som

bæres av eller beveges med tau som er plassert i eller langs en trasé

- b) *taubanevirksomhet*: foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan som har driftstillatelse for én eller flere taubaner
- c) *taubaneulykke*: uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser på taubane som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og andre lignende ulykker
- d) *alvorlig taubanehendelse*: uønsket hendelse på taubane som under andre omstendigheter kunne ha ført til en taubaneulykke
- e) *taubanehendelse*: enhver annen uønsket hendelse enn en ulykke på taubane, som har sammenheng med driften, og som innvirker på driftssikkerheten.

§ 4 Myndighet etter loven

Departementet er myndighet etter denne loven.

Departementet kan gi forskrifter om:

- a) bestemmelser om definisjon av taubane og taubanevirksomhet, samt helt eller delvis unntak fra loven
- b) saksbehandlingsregler til driftstillatelse, herunder om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse, om vilkår for utstedelse og tilbakekall av driftstillatelse, samt om fjerning av taubane
- c) tekniske og driftsmessige krav, inkludert krav til bemanning, redningsberedskap, magnetinduktiv prøving, sikkerhetsstyringssystem og erstatnings- og forsikringsplikt
- d) godkjenning eller akkreditering av virksomhet som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slik virksomhet
- e) godkjenning eller sertifisering av personell som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slikt personell
- f) universell utforming av byggverk, innretninger og billettssystemer
- g) plikt til varslings-, rapportering og taushetsplikt, herunder hvilke opplysninger som skal inngå i varslings- og rapporteringsplikten, samt hvordan og til hvem dette skal skje
- h) behandling av personopplysninger
- i) tvangsmulkt og overtredelsesgebyr, inkludert hvordan den skal fastsettes, beregnes og frafalles
- j) hvem som omfattes av forbudet mot ruspåvirkning og av påbudet om pliktmessig avhold, samt om testing av ruspåvirkning
- k) gebyr, årsgebyr og sektoravgift
- l) krav til naboeiendommer
- m) gjennomføring av EØS-avtalen på taubaneområdet

Departementets myndighet etter første ledd kan delegeres til privat institusjon.

Kapittel 2. Tillatelse og krav til taubanevirksomheten

§ 5 Taubanevirksomhetens plikter

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

Taubanevirksomheten skal stanse driften om hensynet til sikkerheten tilsier det.

§ 6 Krav om driftstillatelse

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

For søknad om driftstillatelse etter denne loven skal saksbehandlingsfrist være fire uker. Tjenesteloven § 11 andre ledd gjelder ikke for driftstillatelser etter denne loven.

§ 7 Plikt til sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem)

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

§ 8 Erstatnings- og forsikringsplikt

Taubanevirksomheten er uansett skyld ansvarlig for skade forårsaket av taubanen.

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

Forsikringsselskapet hvor taubanen er forsikret, skal varsle tilsynsmyndigheten om bortfall av sikkerhetsstillelsen.

Kapittel 3. Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt

§ 9 Varslingsplikt

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

Taubanevirksomheten skal varsle tilsynsmyndigheten om taubaneulykke eller alvorlig taubanehendelse.

§ 10 Rapporteringsplikt

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

§ 11 Taushetsplikt

Enhver som utfører arbeid eller tjeneste for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt etter forvalt-

ningsloven om det de får kjennskap til under utføring av arbeidet eller tjenesten. Forvaltningsloven § 13 b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

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

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

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

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

Kapittel 4. Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd

§ 12 Tilsynsmyndighet

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

§ 13 Tilsynsmyndighetens adgang til virksomheten

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

§ 14 Opplysningsplikt

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

§ 15 Pålegg om korrigerende tiltak

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

§ 16 Pålegg om øyeblikkelig stans eller opphør av bruk

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

§ 17 Tilbakekall av driftstillatelse

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

Tilsynsmyndigheten skal trekke tilbake driftstillatelsen dersom taubanevirksomheten går konkurs.

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

§ 18 Tvangsmulkt

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

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

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

Tilsynsmyndigheten kan i særlige tilfeller redusere eller frafalle påløpt tvangsmulkt.

Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 19 Overtredelsesgebyr

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

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

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

§ 20 *Straff*

Den som forsettlig eller uaktsomt bryter bestemmelser i eller i medhold av denne loven, straffes med bøter hvis forholdet ikke går under en strengere straffebestemmelse.

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

Kapittel 5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning

§ 21 *Ruspåvirkning mv.*

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

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

Overskrider konsentrasjonen i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 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 etter første ledd bokstav c.

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

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

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta andre berusende eller bedøvende midler 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. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

§ 22 *Pliktavhold*

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

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

§ 23 *Testing av ruspåvirkning*

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

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

Kapittel 6. Andre bestemmelser

§ 24 *Gebyr og avgift*

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

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

Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

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

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

Reglene i jernbaneloven §§ 7 og 7 a gjelder på samme måte for taubaner som driver ordinær person-

transport, og som inngår i kollektivtransporttilbudet i et fylke.

§ 26 *Krav til naboeiendommer*

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

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

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

§ 27 *Fjerning av taubane*

Taubaner som ikke lenger er i drift, skal fjernes.

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

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

§ 28 *Ekspropriasjon*

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

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

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 29 *Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra det tidspunktet Kongen bestemmer.

§ 30 *Opphevelse og endringer i andre lover*

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

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

§ 12. *(Tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter m.v.)*

Tilsynsmyndigheten kan pålegge den som bringer i omsetning en samtrafikkkomponent, å begrense anvendelsesområdet, forby bruk eller tilbakekalle samtrafikkkomponenten fra markedet dersom det foreligger risiko for at samtrafikkkomponenten 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 samtrafikkkomponent.

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

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

§ 31 *Overgangsbestemmelser*

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

B.

Stortinget ber regjeringa ved utarbeiding av tilhøyrande forskrifter ta omsyn til at risiko ved taubaner er ulik ut ifrå kva risiko og skadepotensiale taubana representerer, spesielt kva gjeld krav ein pålegg eigar og driftar når det gjeld kompetanse, dokumentasjon og internkontroll.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mars 2017

Nikolai Astrup

leder

Sverre Myrli

ordfører

VEDLEGG 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. januar 2017****Spørsmål til Prop. 162 L og 163 L (taubaneloven og tivoliloven)**

Jeg viser til brev datert 11. januar 2017, der det informeres om at saksordfører for Prop. 162 L (taubaneloven) og 163 L (tivoliloven) har spørsmål til lovforslagene.

Nedenfor følger svar på disse spørsmålene:

1. I begge forslagene til lovtekst (§ 12 Tilsynsmyndighet) er det foreslått at departementet kan delegere tilsynsmyndigheten. Av proposisjonsteksten fremkommer det at denne myndigheten kan delegeres til både offentlig og privat organisasjon.

- Det ønskes en nærmere redegjørelse for forslaget, utover det som står i proposisjonen.

- Er dette en videreføring av gjeldende rett?

- Hvilke private organisasjoner kan det være aktuelle å delegere slik myndighet til?

- Er det vanlig at staten delegerer tilsynsmyndighet til private, og i så fall på hvilke andre områder i forvaltningen gjøres det?

I 1974 var det tre alvorlige taubaneulykker i Norge med til sammen seks døde og åtte alvorlige skadde. Samferdselsdepartementet og NSB, som da hadde tilsyn med taubaner, nedsatte da et utvalgt som fikk i oppdrag å gjennomgå taubaneregulverket og tilsynet med taubaner. I tråd med utvalgets innstilling anbefalte Samferdselsdepartementet at Taubanetilsynet skulle organiseres direkte under departementet, men at tilsynet skulle delegeres til Det norske Veritas, jf. Ot prp. nr. 41 (1976–1977). Ved endringslov 15. april 1977 nr. 27 kom derfor § 1 a inn i loven:

§ 1 a. Departementet kan overlate myndighet til å gi driftstillatelse, godkjenne planer, føre tilsyn m.m. med anlegg som går inn under denne lov, til en offentlig eller privat institusjon i det omfang, for det tidsrom og på de vilkår som måtte bli fastsatt etter nærmere avtale mellom departementet og vedkommende institusjon.

I Ot. prp. Nr. 41 (1976–1977) informeres det om behov for omorganisering og styrking av taubanetilsynets virksomhet, ønske om å inngå en tilsynsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Det norske Veritas og behov for lovendring for å kunne delegere "... den myndighet som er nødvendig for et effektivt tilsyn m.v. til Det norske Veritas eller annen privat institusjon som fungerer som tilsynshavende."

Avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Det norske Veritas om kontroll og tilsyn med tauba-

ner og kabelbaner fulgte som vedlegg til Ot. prp. nr. 41 (1976–1977) og trådte i kraft 1. juni 1977. Fra dette tidspunktet, og frem til 1. januar 2012, var Det norske Veritas tilsynsmyndighet for taubaner i Norge. I 1992 ble Det norske Veritas også tilsynsmyndighet for park- og tivoliinnretninger i Norge etter delegasjon fra Kommunal- og regionaldepartementet via Statens Bygningstekniske etat, jf. lov 7. juni 1991 nr. 24 om godkjenning og drift av innretninger til bruk i tivoli og fornøyelsesparker (tivoliloven) inneholder følgende bestemmelse:

§ 3. Myndigheter

Departementet er den sentrale myndighet etter denne loven. Departementets myndighet kan delegeres til statlig fagorgan og andre offentlige eller private fagkyndige.

I Ot. prp. nr. 49 (1990–1991) Om lov om godkjenning og drift av innretninger til bruk i tivoli og fornøyelsesparker punkt 6.5, ble det presisert at proposisjonen bygger på at: "... myndigheten i utgangspunktet legges til departementet.". Det ble imidlertid presisert at selv: "... om det skal være en sentral godkjenning av den enkelte innretning, eventuelt for typer av innretninger, er det meningen at den løpende kontroll av innretningene skal kunne gjennomføres av enten offentlige etater eller private firmaer eller personer som har den nødvendige faglige kompetanse. Dette er det gitt hjemmel for i § 3 annet punktum ved at myndighet kan delegeres til andre offentlige eller private fagkyndige."

Bakgrunnen for behovet for å kunne delegere til andre offentlige eller private fagkyndige ble begrunnet slik: "Dette vil gi et fleksibelt system, som åpner for en hensiktsmessig utnyttelse av de ressurser som finnes rundt om i landet på dette feltet ..."

Statens jernbanetilsyn ble så tilsynsmyndighet for taubaner og park- og tivoliinnretninger fra 1. januar 2012. Bakgrunnen for dette var at Det norske Veritas rundt årsskiftet 2010–2011 varslet at de ønsker å tre ut av kontraktene, da tilsynet ikke lenger var ansett som del av deres prioriterte kjerneområder.

Bakgrunnen for at forslag til lov om taubaner § 12 og forslag til lov om fornøyelsesinnretninger § 12 også inneholder en rett for departementet til å delegere hele eller deler av tilsynet til privat organisasjon, er ment å fortsatt sikre et mest mulig effektivt og fleksibelt tilsyn. Statens jernbanetilsyn v/ Tivoli-tilsynet fører for eksempel tilsyn med ca. 850 fornøy-

elsesinnretninger, som kan kategoriseres i en rekke ulike kategorier¹. Den tekniske og kommersielle utviklingen har, og vil trolig fortsatt, ledet til nye tilsynspliktige innretninger – både på taubane- og tivoliområdet. Det taler etter min oppfatning for å videreføre muligheten til å kunne delegere tilsynsansvar til private organisasjoner. Forslaget er således også ment å være en videreføring av gjeldende rett. På det nåværende tidspunkt har Samferdselsdepartementet ikke kjennskap til at det er aktuelt å delegere tilsynsansvar til private organisasjoner.

St. meld. nr. 17 (2002–2003) vedlegg 1: Tilsynsorganer i Norge – faktabeskrivelse viser at det ikke er vanlig å delegere tilsynsmyndighet til private. Jeg oppfatter det imidlertid at det er noe mer utbredt å delegere tilsynsmyndighet på enkelte definerte områder til private, for eksempel der slike aktører har særlig kompetanse. Det vises til at klaseselskap og godkjente foretak² fører tilsyn med skip og at Norges Luftsportsforbund fører tilsyn med seilfly og ballong. Det vises også til at private kjøretøyverksteder gjennomfører periodisk testing av kjøretøy. For øvrig konstaterer jeg at tilsynsmyndigheten på taubaneområdet var delegert til en privat stiftelse, Det norske Veritas, fra 1. juni 1977 til 1. januar 2012 og at tilsynsmyndigheten på tivoliområdet også var delegert til Det norske Veritas fra 15. mai 1992 til 1. januar 2012. Det norske Veritas tilsyn med taubaner og park- og tivoliinnretninger har fungert tilfredsstillende.

2. I Prop. 162 L heter det under merknadene til § 12: «Departementets tilsynsmyndighet kan delegeres til offentlig eller privat organisasjon, jf. også § 4

1. Tilsynspliktige fornøylesesinnretninger etter tivoliloven § 2: Vassrutsjebaner, mindre innretninger som barnekaruseller og skinnegående tog bilbaner mv, større innretninger som karuseller, berg- og dalbane, tømmerrenner mv. spøkelseshus mv. oppblåsbare hoppeslott mv., radiobilbaner, simulatorer og bevegelige gulv (f. eks. rodeookse, snøbrett og vindtunneler), skytebaner med luft- eller fjærvåpen innenfor parker og tivoli, personførende taubaner (ziplines), høyde- og klatreparker, bungy-trampoliner, kommersiell gokart og saktegående frittstående kjøretøy innenfor avgrenset område i parker og tivoli, strikkehopp og katapult og andre innretninger/attraksjoner som setter publikum i "tvungen" bevegelse på tivoli og i fornøylesesparker (og som ikke kommer inn under annen lovgiving som taubaneloven, vegtrafikkloven, produktkontrollen el.
2. Godkjente foretak kontrollerer fiskefartøy og lasteskip under 15 meter. Godkjente foretak er private aktører som har fått en offisiell godkjennelse av Sjøfartsdirektoratet til å føre tilsyn med denne fartøygruppen.
3. De private kjøretøyverkstedene må være godkjent av Statens vegvesen for å gjennomføre testing av kjøretøy.

første og tredje ledd.», mens det i selve forslaget til lovtekst heter (til slutt i § 4): «Departementets myndighet etter første ledd kan delegeres til privat institusjon».

-Det ønskes en nærmere presisering av hva som menes her.

-Hvorfor brukes både begrepet «privat organisasjon» og «privat institusjon»?

Merknaden til forslag til lov om taubaner § 12: "Departementets tilsynsmyndighet kan delegeres til offentlig eller privat organisasjon, jf. også § 4 første og tredje ledd." er ment å presisere at departementets kompetanse til å delegere tilsynsmyndigheten til annen offentlig organisasjon også kan omfatte departementets myndighet etter § 4 første ledd og annet ledd, det vil si også forskriftskompetanse. Merknaden er også ment å presisere at departementets kompetanse til å delegere tilsynsmyndighet til privat organisasjon *ikke* skal omfatte forskriftskompetansen i § 4 annet ledd.

Begrepet "privat institusjon"⁴ i § 4 tredje ledd er bruk for å videreføre begrepet i dagens taubanelov § 1 a. Det er ikke tiltenkt noen materiell forskjell mellom de to begrepene, jf. at bokmålsordboka oppstiller "organisasjon" som et synonym til "institusjon".

-
4. I Prop 162 L Lov om taubaner (taubaneloven) til Merknader - § 4 Myndighet etter loven 3. avsnitt øverst på side 22 gjengis taubaneloven § 1 a i kursiv. Det står her "privat organisasjon", mens det i lovteksten står "privat institusjon".

VEDLEGG 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 24. januar 2017****Oppfølgingsspørsmål til Prop. 162 L og Prop. 163 L fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Jeg viser til mitt brev 18. januar 2017, og komiteens oppfølgingsbrev datert samme dag. I komiteens brev bes det om informasjon om:

- *Hvor i Prop. 163 L (tivoliloven) fremkommer det at tilsynsmyndighet kan delegeres til private organisasjoner?*

- *Hva er grunnen til at det eksplisitt står i forslag til taubanelov at tilsynsmyndighet kan delegeres til privat institusjon både i lovteksten (§ 4) og i merknader til de enkelte lovbestemmelsene (side 22 og 23), mens det ikke står eksplisitt i forslag til tivolilov?*

I Prop. 163 L (tivoliloven) kapittel 7 *Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd*, punkt 7.1 *Gjeldende rett*, side 13 første kolonne, annet avsnitt siste punktum går det frem at dagens tivolilov: "... gir adgang til å delegeres ansvaret til andre, inkludert til private ...". Ny tivolilov var ikke ment å endre dette. Derfor ble dette ikke nærmere omtalt i punkt 7.2 *Høringsforslaget*, herunder også den korte passusen "*Departementets tilsynsmyndighet kan delegeres.*" i merknaden til § 12 *Tilsynsmyndighet*, side 20 første kolonne.

Bakgrunnen for at delegasjon til private står i forslag til taubanelov, både i lovteksten (§ 4) og i merknader til de enkelte lovbestemmelsene, men ikke i forslag til tivolilov, skyldes at Prop. 162 L (taubaneloven) ble utformet av Samferdselsdepartementet og Prop. 163 L (tivoliloven) ble utformet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Selv om forslagene ble søkt utformet så likt som mulig, er de derfor ikke helt identiske hva gjelder lovtekst og tekst. Gitt at komiteen stiller spørsmål om hvor i Prop. 163 L (tivoliloven) det fremgår at tilsynsmyndigheten kan delegeres til private organisasjoner, mener jeg dette kan ytterligere tydeliggjøres i merknadene til ny tivolilov § 12 med følgende setning: "*Departementets tilsynsmyndighet kan delegeres til offentlig eller privat organisasjon.*".

