



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 47

(2001-2002)

Om lov om endringer i lov 14. juni 1912
nr. 1 om anlæg av taugbaner og
løipestrenger og lov 11. juni 1993 nr. 100
om anlegg og drift av jernbane,
herunder sporvei, tunnelbane og
forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 15. mars 2002,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Hovedinnholdet i proposisjonen

På bakgrunn av kravene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/9/EF av 20. mars 2000 om taubaneanlegg til persontransport (taubanedirektivet), som skal være implementert i norsk rett innen 3. mai 2002, foreslår Samferdselsdepartementet tilføyd en ny bestemmelse om tilsyn med omsetningen av og om grunnleggende krav til delsystemer og sikkerhetskomponenter til taubaneanlegg (ny § 1 b) i lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlæg av taugbaner og løipestrenger (heretter taubaneloven). Samtidig foreslås enkelte mindre endringer i taubaneloven, samt en mindre endring i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 12.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Taubanedirektivet ble ved EØS-komiteens beslutning nr. 115/2001 av 28. september 2001 inntatt i EØS-avtalens vedlegg II om tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering. Stortinget har samtykket til godkjenning av EØS-komiteens beslutning, jf. St.prp. nr. 11/Innst.S. nr. 51 (2001-2002) om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 115/2001 av 28. september 2001 om endring av vedlegg II i EØS-avtalen (direktiv om taubaneanlegg til persontransport). Direktivet er forutsatt implementert i norsk rett innen 3. mai 2002.

Direktivet retter seg mot taubaner, herunder kabelbaner, til persontransport og skal sikre at deres infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter oppfyller visse grunnleggende sikkerhetsmessige krav. Dersom disse grunnleggende kravene ikke er oppfylt, skal medlemsstatene treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at produktene bringes i omsetning. Videre kan en sikkerhetskomponent bare bringes i omsetning dersom den er påført såkalt CE-samsvarsmerking som angir at komponenten oppfyller de grunnleggende kravene som følger av direktivet med vedlegg.

I Norge finnes det 727 taubaner og 4 kabelbaner for offentlig persontransport med driftstillatelse per 01.01.2002. Delsystemer og sikkerhetskomponenter til taubaneanlegg produseres i liten utstrekning i Norge og importeres hovedsakelig fra Mellom-Europa. To, tre mindre produsenter og norske leverandører av utenlandske komponenter, utgjør aktørene på markedet i denne sammenheng.

Det foreslås en ny § 1 b i taubaneloven for å bringe norsk lovgivning i samsvar med direktivets krav. Samtidig foreslås mindre tilpasninger i § 14 og lovens tittel som følger av innføringen av § 1 b.

Jernbaneloven § 12 ble tilføyd ved lov 15. juni 2001 nr. 84 som følge av reglene i rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog. Direktivet regulerer omsetningen av delsystemer og samtrafikkkomponenter for europeiske høyhastighetstog. Jernbaneloven § 12 nevner likevel bare omsetning av samtrafikkkomponenter, da de aktuelle delsystemer nødvendigvis vil inneholde samtrafikkkomponenter og på dette grunnlag kan bli utsatt for de pålegg som følger av bestemmelsen. For å oppklare eventuelle uklarheter og bringe lovtekstens ordlyd helt i samsvar med direktivets ordlyd, foreslås ordet «delsystemer» innarbeidet i jernbaneloven § 12.

3 Gjeldende rett

Krav til taubaneanlegg stilles i norsk rett i taubaneloven, mens kabelbaner (d.v.s. baner hvor lasten bæres av en vogn med hjul som holdes i direkte kontakt med fast grunn eller fast konstruksjon), anses å falle inn under reglene i jernbaneloven.

Taubaneloven § 1 gir hjemmel til å kreve tillatelse før taubaner anlegges og tas i bruk. § 1 A gir hjemmel til delegasjon av myndighet til å føre tilsyn med oppføring og drift av anlegg som omfattes av loven. Det finnes imidlertid ingen hjemmel for å føre tilsyn med omsetningen av delsystemer og sikkerhetskomponenter og heller ingen hjemmel for å fastsette grunnleggende krav slik taubanedirektivet krever.

Jernbaneloven § 11 gir en generell hjemmel for å føre tilsyn med jernbaner, herunder kabelbaner, og gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å påby hel eller delvis stans av driften når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Denne hjemmelen anses imidlertid ikke tilstrekkelig for den omsetningskontroll med delsystemer og sikkerhetskomponenter til kabelbaner som taubanedirektivet krever.

4 Høringen

4.1 Høringsnotatets forslag

Departementet sendte notat med forslag til endringer i taubaneloven og jernbaneloven på høring 31. oktober 2001. Høringsfristen ble satt til 31. desember 2001.

Det sies i høringsnotatet: «Taubaneloven § 1 A første ledd hjemler delegasjon av oppgaver vedrørende driftstillatelse, godkjenning av planer og tilsyn med taubaneanlegg. Myndigheten er ved forskrift 30. januar 1987 nr. 66 om bygging og drift av taubaner og kabelbaner lagt til Det norske Veritas ved Taubanetilsynet etter avtale med Samferdselsdepartementet. Denne delegasjons hjemmelsen i § 1 A relaterer seg først og fremst til oppgaver i forbindelse med *driften* av anleggene. Tilsyn med omsetningen av delsystemer og sikkerhetskomponenter som inngår i et taubaneanlegg, er av en annen karakter enn de oppgavene som er nevnt i § 1 A.»

Det foreslås derfor inntatt en ny § 1 b i taubaneloven som regulerer slikt tilsyn, samt fastsettelse av grunnleggende krav til delsystemer og sikkerhetskomponenter.

I utkast til ny § 1 b *første ledd* foreslås innført hjemmel for å føre tilsyn med at delsystemer og sikkerhetskomponenter til taubaneanlegg oppfyller de grunnleggende kravene, samt at sikkerhetskomponentene har nødvendig merking. De grunnleggende kravene følger av taubanedirektivet med vedlegg. «Nødvendig merking» er på det nåværende tidspunkt CE-samsvarsmerking, men ordlyden foreslås gjort generell med tanke på at det senere kan komme krav om andre typer merking.

Dersom det foreligger risiko for at et delsystem eller en sikkerhetskomponent ikke oppfyller de grunnleggende kravene, er det nødvendig med tiltak for å hindre at slike produkter tas i bruk i taubaneanleggene. Det samme gjelder dersom en sikkerhetskomponent mangler CE-samsvarsmerking. Det foreslås derfor at § 1 b *annet ledd* angir at tilsynsmyndigheten i slike tilfeller skal kunne begrense anvendelsesområdet, forby bruk eller tilbakekalle sikkerhetskomponenten fra markedet. Videre gis det uttrykk for at berørte parter har plikt til å samarbeide med tilsynsmyndigheten.

§ 1 b *tredje ledd* inneholder hjemmel for delegasjon av myndigheten som er lagt til departementet etter første og annet ledd.

Taubanetilsynets virksomhet finansieres av eierne av taubaneanleggene gjennom gebyrer med hjemmel i taubaneloven § 1A. Også Taubanetilsynets nye oppgaver med hensyn til omsetningskontroll av delsystemer og sikkerhetskomponenter, forutsettes finansiert av bransjen selv. Bransjen er i denne sammenheng de som kontrollen retter seg mot og som kan få pålegg etter forslaget § 1 b annet ledd, nemlig produsenter og omsettere av delsystemer og sikkerhetskomponenter til taubaneanlegg. Dette kommer til uttrykk i forslaget til § 1 b *fjerde ledd*. Kostnadene foreslås dekket etter regning for faktiske

Om lov om endringer i lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løipestrenger og lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

utgifter som tilsynet har i denne forbindelse og ikke gjennom standardiserte gebyrer.

I § 1 b *femte ledd* foreslås en hjemmel for å gi nærmere forskrifter på visse nærmere angitte områder.

Som nevnt anses kabelbaner normalt å falle inn under reglene i jernbaneloven og utenfor taubanelovens virkeområde. Taubanedirektivet skiller imidlertid ikke mellom taubaner og kabelbaner. I stedet for å innarbeide en egen hjemmel for tilsyn med omsetningen av delsystemer og sikkerhetskomponenter til kabelbaner i jernbaneloven, foreslår departementet derfor å la bestemmelsen i taubaneloven gjelde tilsvarende for kabelbaner, jf. forlagets § 1 b *sjettede ledd*. En slik fremgangsmåte tar også hensyn til at taubaner og kabelbaner er regulert i samme forskrift, nemlig forskrift 30. januar 1987 nr. 66 om bygging og drift av taubaner og kabelbaner. Reglene for taubaner og kabelbaner vil senere bli vurdert tatt inn i samme lov.

I *taubanelovens tittel* foreslås forkortelsen «m.v.» tilføyd for å understreke at loven nå ikke bare regulerer anlegg som tradisjonelt defineres som taubaner, men på ett punkt også retter seg mot kabelbaner.

I tillegg blir begrepet «delsystemer» foreslått innarbeidet i *jernbaneloven* § 12 med de tilpasninger denne endringen i ordlyden fører med seg.

4.2 Høringsinstansene

Følgende instanser ble bedt om å komme med eventuelle merknader:

- Arbeids- og administrasjonsdepartementet
- Barne- og familiedepartementet
- Finansdepartementet
- Justis- og politidepartementet
- Kommunal- og regionaldepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Utenriksdepartementet
- Alle fylkesmennene
- Det norske Veritas v/ Taubanetilsynet
- Statens jernbanetilsyn
- Det norske Veritas AS
- SINTEF
- Norske Skiheisers Forening
- Krossobanen
- Aktieselskapet Tyssefaldene
- Fløibanen
- Ulriksbanen
- Voss Fjellheiser
- Statskraft SF, Region Vest-Norge
- Statskraft SF, Stasjonsgruppe Høyanger
- Statskraft SF, Glomfjord
- Skips A/S Nordfisk
- Hordaland Mekaniske Verkstad AS
- Taubane Service AS
- Doppelmayr AS
- Antra AS

–Uglum Maskin Elektro
–Erling Gjengård
–LO
–NHO

4.3 Høringsinstansenes syn

Følgende instanser har besvart henvendelsen og ikke hatt merknader til forslaget:

Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Finansdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Utenriksdepartementet, Fylkesmannen i Buskerud, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Fylkesmannen i Vestfold, Fylkesmannen i Østfold, Det norske Veritas v/Taubanetilsynet, Statens jernbanetilsyn og LO.

Justisdepartementet og Norske Skiheisers Forening har kommet med synspunkter.

Justisdepartementet har foreslått visse lovtekniske forbedringer m.v.

Norske Skiheisers Forening stiller spørsmål til høringsnotatets forslag til hjemmel til taubaneloven § 1 b til å kreve kostnadene ved tilsynet dekket av den som kunne fått pålegg etter annet ledd, jf. fjerde ledd. Det anføres at «(i) Jernbaneloven § 12 fremkommer intet krav om at virksomhet som er underlagt denne bestemmelsen skal dekke inn ovennevnte type kostnader.»

4.4 Departementets vurderinger

Samferdselsdepartementet har tatt hensyn til Justisdepartementets forslag til forbedringer, og disse er omtalt under merknader til de enkelte paragrafer.

Departementet anser merknaden fra Norske Skiheisers Forening for ikke direkte å berøre lovforslaget, men vil likevel bemerke at jernbaneloven § 14 gir hjemmel for å kreve kostnadene ved tilsyn etter jernbaneloven dekket gjennom gebyrer. Når det gjelder finansiering av Taubanetilsynets oppgaver, er det for øvrig fra Stortingets side forutsatt at tilsynet skal være selvfinansierende, jf. Ot.prp. nr. 41/Innst. O. nr. 43 (1976-77) om lov om endring i jernbaneloven av 7. september 1854 og taubaneloven av 14. juni 1912 nr. 1.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Tilsyn med omsetningen av sikkerhetskomponenter til taubaneanlegg er en ny oppgave som tenkes lagt til Taubanetilsynet, som allerede er tildelt en rekke tilsynsoppgaver på taubanesektoren i kraft av delegasjon etter taubaneloven § 1 A. Tilsyn med omsetningen av delsystemer og sikkerhetskomponenter til taubaner og kabelbaner må anses å være en naturlig utvidelse av Taubanetilsynets nåværende oppgaver. Fordi produksjonen og omsetningen av taubanekomponenter i Norge er svært liten, antas denne utvidelsen i dagens situasjon å ha relativt liten betydning. Eventuelle mangler ved taubaneanleggets delsystemer og sikkerhetskomponenter vil normalt oppdages i produksjonslandet før produktet eventuelt eksporteres til Norge. Pålegg om tiltak kan imidlertid være aktuelt hvis sikkerhetsrutinene i produksjonslandet svikter slik at et mangelfullt produkt likevel kommer på markedet.

Taubanetilsynets nåværende oppgaver finansieres av eierne av næringen selv, d.v.s. eierne av taubaneanlegg, gjennom gebyrer. Også Taubanetilsynets nye oppgaver med omsetningskontroll av delsystemer og sikkerhetskomponenter, forutsettes finansiert av næringen selv, som i denne sammenheng består av produsenter og omsettere av produktene. Lovendringen medfører derfor ikke økte kostnader for staten. Med tanke på det beskjedne omfanget denne tilsynsordningen ventes å få, antas de økonomiske konsekvensene også for bransjen, som må finansiere kontrollen, å bli svært begrensede.

6 Merknader til de enkelte paragrafer

Til taubanelovens tittel

For å markere at taubaneloven heretter ikke utelukkende regulerer anlegg som tradisjonelt defineres som taubaner, men på ett punkt også omfatter kabelbaner, foreslås forkortelsen «m.v.» tilføyd etter taubanelovens nåværende tittel.

Til taubaneloven § 1 a

Nåværende § 1 A endres til § 1 a i tråd med Justisdepartementets retningslinjer i veilederen «Lovteknikk og lovforberedelse».

Til taubaneloven § 1 b

Departementet kan etter *første ledd* føre tilsyn med at et taubaneanleggs delsystemer og sikkerhetskomponenter oppfyller de grunnleggende kravene som følger av Norges forpliktelser i henhold til EØS-avtalen, samt at sikkerhetskomponentene har nødvendig merking. Ordlyden er her noe endret i forhold til høringsbrevets forslag. Det presiseres nå at de grunnleggende kravene *følger av Norges forpliktelser i henhold til EØS-avtalen*, foreløpig av direktiv 2000/9/EF. Med «nødvendig merking» menes foreløpig CE-samsvarsmerking, men ordlyden er gjort generell for å dekke eventuelle andre former for merking som kan bli innført senere.

Etter *annet ledd* kan departementet pålegge visse nærmere angitte tiltak hvis det viser seg å foreligge risiko for at produktene ikke oppfyller disse grunnleggende kravene eller hvis sikkerhetskomponentene mangler nødvendig merking.

Tredje ledd hjemler delegasjon av myndigheten etter første og annet ledd til offentlig eller privat institusjon som nevnt i § 1 a.

Kostnadene ved tilsynet kan kreves dekket av de som kunne fått pålegg etter annet ledd, d.v.s. produsenter og omsettere av delsystemer og sikkerhetskomponenter til taubaneanlegg, jf. forslaget til taubanelov § 1 b *fjerde ledd*. Da Justisdepartementet i sin høringsuttalelse gav uttrykk for at forståelsen av bestemmelsen i høringsnotatet på dette punktet var noe uklar, har departementet foretatt en presisering slik at det skal fremgå at det er de faktiske kostnadene ved tilsynet som kan kreves dekket etter denne bestemmelsen. Bestemmelsen er ikke ment å hjemle dekning gjennom standardiserte gebyrer.

Femte ledd gir hjemmel til å fastsette forskrifter om tilsyn med omsetning av delsystemer og sikkerhetskomponenter, forskrifter om grunnleggende krav til delsystemer og sikkerhetskomponenter og forskrifter om merking av sikkerhetskomponenter.

Sjette ledd presiserer at bestemmelsen gjelder tilsvarende for kabelbaner.

Om lov om endringer i lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løipestrenger og lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

Til taubaneloven § 14

På bakgrunn av merknad i Justisdepartementets høringsuttalelse, foreslår departementet at kostnader ved tilsyn etter § 1 b gjøres til tvangsgrunnlag for utlegg på samme måte som kostnader etter nåværende § 1 A (ny § 1 a).

Til jernbaneloven § 12

For å bringe ordlyden i jernbaneloven § 12 helt i samsvar med ordlyden i direktiv 96/48/EF foreslår departementet at ordet «delsystemer» nå nevnes uttrykkelig i jernbaneloven § 12. Endringen anses å være av teknisk art uten reell betydning for forståelsen av lovbestemmelsen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løipestrenger og lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løipestrenger og lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løipestrenger og lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

I

1. I lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løipestrenger gjøres følgende endringer:

Lovens tittel skal lyde:

Lov om anlegg av taugbaner og løipestrenger *m.v.*

Nåværende § 1 A blir § 1 a.

§ 1 b skal lyde:

§ 1 b. *Departementet kan føre tilsyn med at anleggets delsystemer og sikkerhetskomponenter oppfyller de grunnleggende kravene som følger av Norges forpliktelser i henhold til EØS-avtalen, samt 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 overlate myndighet etter første og annet ledd, til offentlig eller privat institusjon som nevnt i § 1 a.

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

Departementet kan gi nærmere forskrifter om tilsyn med omsetning av og om grunnleggende krav til delsystemer og sikkerhetskomponenter, samt om merking av sikkerhetskomponenter.

Denne bestemmelsen gjelder tilsvarende for kabelbaner.

§ 14 tredje ledd skal lyde:

Om lov om endringer i lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løipestrenger og lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

Kostnader med tilsyn etter § 1 a og § 1 ber tvangsgrunnlag for utlegg.

2. I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

§ 12 skal lyde:

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

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

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

II

Denne lov trer i kraft straks.
