

## Forslag om til endringer i taubaneforskriften – akseptabelt sikkerhetsnivå, søknad om driftstillatelse og endring av taubane

### Innhold

1	Høringsnotatets hovedinnhold.....	2
2	Bakgrunnen for forslaget og formål.....	2
2.1	Kort om taubanesektoren .....	2
2.2	Kort oversikt over taubaneregelverket.....	2
2.2.1	Taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen.....	3
2.2.2	Taubaner som ikke har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen.....	3
2.3	Bakgrunnen for forslaget i denne høringen .....	4
2.3.1	Særlig om flytting av taubaner .....	4
3	Gjeldende rett.....	5
3.1	Akseptabelt sikkerhetsnivå .....	5
3.1.1	Taubanen er konstruert etter den harmoniserte europeiske standarden.....	5
3.1.2	Det kan dokumenteres tilsvarende sikkerhetsnivå .....	6
3.1.3	Den har driftstillatelse fra før 3. mai 2004 uten at det er gjort vesentlige endringer på taubanen .....	6
3.1.4	Den drives i henhold til en anerkjent standard eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå.....	6
3.2	Endring av taubane.....	6
3.3	Reglene i taubaneforordningen (EU) 2016/424 .....	7
3.3.1	Hva taubaneforordningen regulerer – formål og virkeområde .....	7
3.3.2	Hvordan oppfyller et taubaneanlegg kravene i taubaneforordningen?.....	8
3.3.3	Oppsummering .....	9
3.3.4	Taubaner som er i samsvar med taubanedirektivet.....	10
4	Forslag til endringer.....	10
4.1	Akseptabelt sikkerhetsnivå - ny § 2-2 .....	10
4.1.1	Bruk av uavhengig tredjepart eller produsent.....	10
4.2	Driftstillatelse og søknad om driftstillatelse - ny § 2-4.....	11
4.2.1	Krav til en ny taubane - ny § 2-4 a.....	11
4.2.2	Gjenoppstart av taubane – ny § 2-4 b .....	11
4.2.3	Flytting av taubane - ny § 2-4 c .....	12
4.2.4	Bruk av uavhengig tredjepart eller produsent.....	12
4.3	Endringer av taubane med driftstillatelse.....	13
4.3.1	Melding om endring og krav til meldingen - ny § 2-5 første og annet ledd .....	13
4.3.2	Endring av en taubane som er i samsvar med taubaneforordningen - ny § 2-5 tredje ledd	13
4.3.3	Endring av en taubane som ikke er i samsvar med taubaneforordningen - ny § 2-5 fjerde ledd	13

4.3.4	Vesentlig endring og ny søknad om driftstillatelse – ny § 2-5 a.....	13
4.4	Øvrige endringer .....	14
4.4.1	§ 2-3 om melding .....	14
4.4.2	§ 2-4 andre ledd om tilgjengeliggjøring på markedet.....	14
4.4.3	§ 2-5 om søknad .....	14
4.4.4	§ 2-13 tredje ledd bokstav d .....	14
4.4.5	2-14 andre ledd.....	14
4.4.6	§ 3-12 tredje og fjerde ledd .....	14
4.4.7	§ 3-13 første ledd.....	15
5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	15
5.1	Konsekvenser for taubanebransjen .....	15
5.1.1	Akseptabelt sikkerhetsnivå .....	15
5.1.2	Endring av taubane.....	16
5.2	Konsekvenser for Statens jernbanetilsyn .....	16
6	Forslag til endringer i taubaneforskriften .....	17

\*\*\*

## 1 Høringsnotatets hovedinnhold

Statens jernbanetilsyn (SJT) sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift om taubaner (taubaneforskriften).

SJT foreslår endringer i bestemmelsen om akseptabelt sikkerhetsnivå for taubaner med driftstillatelse. Forslaget er ment å tydeliggjøre når en taubane anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå etter at driftstillatelse er gitt.

SJT foreslår å endre reguleringen av når en taubane kan få ny driftstillatelse ved flytting og ved gjenoppstart, slik at det er tydeligere i forskriften hvilke krav som gjelder for ulike situasjoner og ulike taubaner.

SJT foreslår videre en ny regulering for endring av taubaner.

## 2 Bakgrunnen for forslaget og formål

### 2.1 Kort om taubanesektoren

Det er 765 taubaner som har driftstillatelse etter taubanelovgivning per februar 2024, fordelt på 325 taubaneverksamheter. Av disse har omtrentlig 241 taubaner driftstillatelse etter taubanedirektivet og taubaneforordningen, mens de resterende har driftstillatelse etter nasjonalt regelverk.

### 2.2 Kort oversikt over taubaneregulverket

Taubaneregulverket skiller mellom taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen, og taubaner som har driftstillatelse etter nasjonalt regelverk. Taubaner som fikk driftstillatelse første gang før 3. mai 2004 har driftstillatelse etter nasjonalt regelverk.

Skillet mellom taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen og taubaner som har driftstillatelse etter nasjonalt regelverk har betydning for hvilke regler som gjelder for taubanen ved endringer, og hvilken dokumentasjon søker må sende inn for å få ny driftstillatelse for

taubanen. I dette høringsforslaget foreslår vi at det skal komme tydelig frem i forskriften hvilken dokumentasjon som gjelder for hvilke taubaner, og vi vil derfor kort gå gjennom bakgrunnen for dette skillet.

### *2.2.1 Taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen*

Taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet (2000/9/EF) eller taubaneforordningen (EU) 2016/424 er taubaner som oppfyller kravene i forordningen. Taubanedirektivet gjaldt i Norge fra 3. mai 2002, og frem til taubaneforordningen ble gjennomført i april 2018. Vi beskriver taubaneforordningen og hva det betyr å oppfylle kravene i forordningen nærmere under gjeldende rett, punkt 3.3.

Taubanedirektivet, som ble gjeldende i 2002, stilte krav om at anleggene, deres infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter måtte oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg II til direktivet.<sup>1</sup> Dersom anleggene med infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter var konstruert i samsvar med gitte harmoniserte europeiske standarder ble de antatt å oppfylle de aktuelle grunnleggende kravene.<sup>2</sup> Direktivet stilte krav om at sikkerhetskomponentene og delsystemene måtte være samsvarsvurdert, og sikkerhetskomponentene måtte være CE-merket.<sup>3</sup>

Direktivet angir sitt anvendelsesområde som nye taubaneanlegg som ble bygget og tatt i bruk etter direktivets ikrafttredelse, og på delsystemer og sikkerhetskomponenter som ble markedsført etter direktivets ikrafttredelse. Ved endringer av eksisterende anlegg som førte frem til en ny tillatelse til ibruktaking måtte også endringene og dens konsekvenser som helhet tilfredsstille de grunnleggende kravene i direktivet.<sup>4</sup>

Taubanedirektivet ble gjennomført i forskrift om bygging og drift av taubaner og kabelbaner<sup>5</sup> og forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg inkludert kabelanlegg til persontransport.<sup>6</sup> Sistnevnte forskrift inneholdt en overgangsbestemmelse i § 8-6. Her står det at fram til 3. mai 2004 kan bygging og ibruktaking av anlegg og markedsføring av sikkerhetskomponenter og delsystemer også skje etter gjeldende regelverk per 3. mai 2000. Sagt med andre ord var det adgang til å godkjenne taubaneanlegg etter nasjonalt regelverk, og ikke etter reglene i taubanedirektivet, frem til 3. mai 2004.

### *2.2.2 Taubaner som ikke har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen*

Taubaner som ikke har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen er taubaner som er godkjent etter nasjonalt regelverk, eller det vi kaller godkjent etter regelverket som gjaldt før 3. mai 2004. Taubanene er ikke omfattet av taubanedirektivet, og består ikke av deler som er samsvarsvurdert eller CE-merket. De oppfyller ikke kravene i taubanedirektivet eller taubaneforordningen.

Taubanene er godkjent etter de tekniske kravene som gjaldt på det tidspunktet de fikk utstedt driftstillatelse. Før det ble vedtatt ny taubanelov og taubaneforskrift i 2017 var det en rekke ulike forskrifter med tekniske krav for de ulike taubanene, for eksempel en egen forskrift om skitrekk, forskrift om totausbane, forskrift om skitau og forskrift om stolheis.

I forskriften fra 2017<sup>7</sup> (gjaldt fra 01.07.2017 – 30.06.2023) var det også ulike tekniske krav for taubaner med driftstillatelse etter regelverket som gjaldt før 3. mai 2004 og taubaner med driftstillatelse etter regelverket som gjaldt fra 3. mai 2004, altså taubaner med driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen.

2017-forskriften inneholdt flere ulike krav for disse taubanene, og det var spesifikke krav å holde taubanen opp mot når den skulle ha driftstillatelse. Taubaner som opprinnelig var godkjent etter nasjonalt regelverk kunne få ny driftstillatelse ved gjenoppstart dersom de oppfylte de tekniske kravene i forskriften. Taubanene kunne også få ny driftstillatelse etter disse reglene dersom de ble flyttet, enten internt i et skisenter eller flyttet til et nytt sted.

<sup>1</sup> Taubanedirektivet art. 3. nr. 1.

<sup>2</sup> Taubanedirektivet ar. 3. nr. 2.

<sup>3</sup> Taubanedirektivet art. 7, art. 10.

<sup>4</sup> Taubanedirektivet art. 1. nr. 4.

<sup>5</sup> FOR-2002-05-04-446

<sup>6</sup> FOR-2002-05-03-453

<sup>7</sup> Forskrift 21. juni 2017 nr. 906 om taubaner

### 2.3 Bakgrunnen for forslaget i denne høringen

Forskrift om taubaner fra 2017 ble erstattet av ny taubaneforskrift<sup>8</sup> 1. juli 2023. Da ble kravet om akseptabelt sikkerhetsnivå i § 2-2 innført, og de tekniske kravene til taubaner som har driftstillatelse etter regelverket som gjaldt før 3. mai 2004 ble fjernet.

Etter gjeldende taubaneforskrift gir SJT driftstillatelse etter at søker har dokumentert et akseptabelt sikkerhetsnivå. Akseptabelt sikkerhetsnivå er definert i § 2-2. Etter § 2-2 anses en taubane å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå dersom den er konstruert etter den harmoniserte europeiske standarden eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå, eller når den har driftstillatelse fra før 3. mai 2004 uten at det er gjort vesentlige endringer på taubanen. I tillegg skal taubanen drives i henhold til en anerkjent standard eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå. Kravet om akseptabelt sikkerhetsnivå gjennomgås nærmere i kapittel 3.1.

Kravet om å dokumentere akseptabelt sikkerhetsnivå for å få driftstillatelse har nå virket i over et år. I løpet av denne tiden har vi erfart at bestemmelsen er uklar, og det er vanskelig for virksomhetene å lese ut av bestemmelsen hva som gjelder for deres taubane.

Søkere må dokumentere et akseptabelt sikkerhetsnivå etter § 2-2 ved en ny søknad om driftstillatelse. Dette gjelder ved en ny driftstillatelse for alle typer taubaner. For eksempel taubaner som er helt nye, taubaner som flyttes og taubaner som settes sammen av brukte komponenter. Bestemmelsen gjelder også ved gjenoppstart av taubaner som har hatt driftstillatelse tidligere etter kravene i taubanedirektivet, taubaneforordningen eller etter nasjonalt regelverk.

Vi ser at det er nødvendig å skille mellom de ulike situasjonene i forskriften, og tydeliggjøre hvilke regler som gjelder for de ulike taubanene. Det er nødvendig med et klart skille mellom de taubanene som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen, og de taubanene som har driftstillatelse etter nasjonalt regelverk.

Forslaget inneholder også nye regler for endring av taubane. Vi ser at dagens regelverk har en lav terskel for når en endring anses som vesentlig, og det er ikke tydelig i forskriften at en vesentlig endring vil føre frem til en ny søknad om driftstillatelse. Forslagene er ment å tydeliggjøre dette, samtidig som terskelen for hva som er en vesentlig endring heves.

Vi er videre kjent med at det er en utfordring for de som har taubaner som ikke er godkjent etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen å få tak i reservedeler til taubanen. Vi vurderer at det er hensiktsmessig at regelverket tillater at det kan brukes komponenter i disse taubanene som ikke oppfyller kravene i taubaneforordningen, så lenge komponentene opprettholder eller forbedrer taubanens sikkerhetsnivå.

#### 2.3.1 Særlig om flytting av taubaner

Statens jernbanetilsyn presenterte en del av dette forslaget på et høringsmøte 4. oktober 2024. Her presenterte vi at dersom en taubane flyttes, vil denne behandles som en ny taubane som må oppfylle kravene i taubaneforordningen.

Etter høringsmøtet har vi undersøkt dette nærmere og gått bort fra et slikt forslag. Dette høringsforslaget inneholder derfor ikke et krav om at alle taubaner som flyttes anses som en ny taubane etter taubaneforordningen. Forslaget til regler for taubaner som flyttes er nærmere beskrevet i kapittel 4.3.3.

---

<sup>8</sup> Forskrift 20. desember 2022 nr. 2383 om taubaner (taubaneforskriften)

### 3 Gjeldende rett

#### 3.1 Akseptabelt sikkerhetsnivå

Etter gjeldende taubaneforskrift må søker dokumentere at taubanen har et akseptabelt sikkerhetsnivå før Statens jernbanetilsyn kan gi driftstillatelse. Dette følger av § 2-4 første ledd: «Drift av taubane krever driftstillatelse. Før taubaner tas i bruk, skal Statens jernbanetilsyn gi driftstillatelse etter at søkeren har dokumentert at taubanen har et akseptabelt sikkerhetsnivå.»

Akseptabelt sikkerhetsnivå er definert i § 2-2. Her står det:

«§ 2-2. Akseptabelt sikkerhetsnivå

Taubanen anses å ha akseptabelt sikkerhetsnivå når

- a. den er konstruert etter den harmoniserte europeiske standarden eller det kan dokumenteres tilsvarende sikkerhetsnivå, eller når den har driftstillatelse fra før 3. mai 2004 uten at det er gjort vesentlige endringer på taubanen.
- b. den drives i henhold til en anerkjent standard eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå.

Statens jernbanetilsyn kan kreve at taubanevirksomheten bruker en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen til å dokumentere at taubanen tilfredstiller kravet om akseptabelt sikkerhetsnivå, og kan kreve at taubanevirksomheten betaler for dette.»

Bokstav a inneholder tre ulike alternativer for når en taubane anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå. Dette er når 1) den er konstruert etter den harmoniserte europeiske standarden, 2) det kan dokumenteres tilsvarende sikkerhetsnivå, eller 3) når den har driftstillatelse fra før 3. mai 2004 uten at det er gjort vesentlige endringer på taubanen. I tillegg må taubanen etter bokstav b drives i henhold til en anerkjent standard eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå.

##### 3.1.1 Taubanen er konstruert etter den harmoniserte europeiske standarden

Dette alternativet innebærer at taubanen er konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene som gjelder for taubaner. Forskriften angir «standardene» i bestemt form, men det er flere ulike harmoniserte standarder som gjelder for taubaneanlegg. Standardene er tekniske spesifikasjoner som angir tekniske krav for konstruksjon, bygging og drift av taubane. På taubaneområdet er standardene utarbeidet og vedtatt av Den europeiske standardiseringsorganisasjonen (CEN). Statens jernbanetilsyn har en oversikt over harmoniserte europeiske standarder for taubaner her:

<https://www.sjt.no/taubane/regelverk-taubane/europeiske-standarder/>

Taubaner som er godkjent etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen oppfyller dette alternativet. For disse taubanene får vi dokumentasjon på at de oppfyller de grunnleggende kravene. Det er en presumsjon i taubaneforordningen om at taubaner som er i samsvar med de harmoniserte europeiske standardene som det er offentliggjort henvisninger til i Den europeiske unions tidende, også er i samsvar med de grunnleggende kravene.<sup>9</sup> Å følge de harmoniserte europeiske standardene er derfor den vanligste måten å dokumentere samsvar med de grunnleggende kravene på.

For taubaner hvor det er dokumentert at de oppfyller de grunnleggende kravene, vil anleggene med delsystemer og sikkerhetskomponenter være samsvarsvurdert av et teknisk kontrollorgan (Notified Body –NOBO), og produsenten har utarbeidet den pålagte tekniske dokumentasjonen og EU-samsvarserklæringer. I taubaneanlegg som oppfyller forordningen er delsystemer og sikkerhetskomponenter CE-merket. I taubaneanlegg som oppfyller direktivet var det krav om samsvarsvurdering av delsystemer og sikkerhetskomponenter, og CE-merking av sikkerhetskomponenter. Taubaneforordningen er nærmere beskrevet i kapittel 3.3.

For eldre taubaner som er godkjent etter regelverket som gjaldt før 3. mai 2004, og som da ikke har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen, vil noen være konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene, uten at de kan dokumentere at de oppfyller de grunnleggende kravene. SJT anslår at dette gjelder for taubaner som fikk driftstillatelse fra midten av 1990-tallet og

---

<sup>9</sup> Taubaneforordningen art. 5 nr. 3

frem til taubaner fikk tillatelse etter taubanedirektivet. Disse taubanene er konstruert etter de tekniske kravene i standardene, men de har ikke gått gjennom prosessen med samsvarsvurdering og samsvarserklæring, og de er ikke CE-merket.

### *3.1.2 Det kan dokumenteres tilsvarende sikkerhetsnivå*

Dette alternativet innebærer at søker kan dokumentere et akseptabelt sikkerhetsnivå ved å dokumentere at taubanen har et tilsvarende sikkerhetsnivå som om taubanen var konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene. Hvis taubanen ikke oppfyller krav i standardene, kan søker dokumentere at avvikene ikke har negativ innvirkning på taubanens sikkerhetsnivå, og at taubanen dermed har et tilsvarende sikkerhetsnivå som om de harmoniserte europeiske standardene var fulgt.

### *3.1.3 Den har driftstillatelse fra før 3. mai 2004 uten at det er gjort vesentlige endringer på taubanen*

Dette alternativet presiserer at taubaner som har driftstillatelse fra før 3. mai 2004 uten at det er gjort vesentlige endringer på taubanen, anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå etter bestemmelsen. Dette er taubaner som har en løpende driftstillatelse, og omfatter taubaner hvor det ikke er gjort vesentlige endringer eller det er gjort vesentlige endringer som er meldt inn og behandlet av SJT.

Disse taubanene kan ikke dokumentere samsvar med de harmoniserte europeiske standardene gjennom samsvarsvurderinger og -erklæringer, men vil oppfylle de nasjonale tekniske kravene som gjaldt på det tidspunktet taubanen ble bygget og fikk utstedt driftstillatelse. Dette alternativet gjelder kun så lenge taubanen har en tillatelse. Hvis tillatelsen blir levert inn eller trukket av SJT, må søker dokumentere at taubanen er konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene eller har et tilsvarende sikkerhetsnivå for å få utstedt ny driftstillatelse.

### *3.1.4 Den drives i henhold til en anerkjent standard eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå*

§ 2-2 bokstav b angir at taubanen må drives i henhold til en anerkjent standard eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå.

For taubaner som er godkjent etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen vil det foreligge angivelser fra leverandøren som er i samsvar med de harmoniserte standardene. For taubaner som ikke har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen vil det i hovedsak ikke foreligge anvisninger fra leverandøren som er i samsvar med de harmoniserte standardene. I slike tilfeller vil drift i henhold til en anerkjent standard som utgangspunkt oppfylle kravet. En anerkjent standard er ikke knyttet opp mot de grunnleggende kravene i et direktiv eller en forordning, slik de harmoniserte standardene er, men er fremdeles en standard utviklet av en standardiseringsorganisasjon som for eksempel Den europeiske standardiseringsorganisasjonen (CEN).

Kravet om sikker drift oppfylles gjennom rutinene i virksomhetens sikkerhetsstyringsystem.

## 3.2 Endring av taubane

Alle endringer av en taubane skal meldes til Statens jernbanetilsyn. Dette følger av § 2-3 andre ledd første setning: «Hvis en taubane skal endres, skal det meldes skriftlig til Statens jernbanetilsyn, som skal vurdere om endringen er av en slik art at det er nødvendig å søke om ny driftstillatelse.»

Endringer er utskifting som ikke er vedlikehold. Vedlikehold er utskifting av en komponent med en ny, tilsvarende komponent. Etter bestemmelsen skal Statens jernbanetilsyn vurdere om endringen er av en slik art at det er nødvendig å søke om ny driftstillatelse. Statens jernbanetilsyn skal også vurdere om endringen er vesentlig. Dette følger av § 2-4 tredje og fjerde ledd, hvor det står:

«Dersom det foretas vesentlige endringer på eller utskifting av deler av taubaner for persontransport, skal endringene og konsekvensene av dem som helhet tilfredsstille de grunnleggende kravene i [kapittel 4](#).

Ved vurderingen av om endringene på taubaner for persontransport er vesentlige, skal det legges vekt på om endringen fører til forandringer av egenskapene eller komponentene beskrevet i dokumentasjonen som lå til grunn for den opprinnelige driftstillatelsen.»

Kapittel 4 gjennomfører taubaneforordningen. De grunnleggende kravene i kapittel 4 er derfor de grunnleggende kravene i taubaneforordningen.

Endringer som vurderes til å være vesentlige endringer etter § 2-4 tredje og fjerde ledd vil være endringer «av en slik art» at det er nødvendig å søke om ny driftstillatelse. Gjennom søknaden om ny driftstillatelse må taubanevirksomheten dokumentere at endringen virksomheten gjør på taubanen oppfyller kravene i taubaneforordningen. Under behandlingen av søknaden ser Statens jernbanetilsyn kun på endringen som er utført, og ikke hele taubanen på nytt.

### 3.3 Reglene i taubaneforordningen (EU) 2016/424

#### 3.3.1 *Hva taubaneforordningen regulerer – formål og virkeområde*

Taubaneforordningen er en del av New legislative framework, harmoniseringsregelverket for varer i EU. Forordningen angir grunnleggende krav for taubanen med infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter, og gir bestemmelser om tilgjengeliggjøring på markedet av og fri bevegelse for delsystemer og sikkerhetskomponenter. Sikkerhetskomponenter og delsystemer skal kun gjøres tilgjengelig på markedet dersom de er i samsvar med forordningen, og et taubaneanlegg som helhet skal være i samsvar med forordningen når det tas i bruk.

Taubaneforordningen (EU) 2016/424 er gjennomført i kapittel 4 i taubaneforskriften. Formålet med forordningen følger av artikkel 1:

«Artikkel 1. Formål

Denne forordning fastsetter regler for tilgjengeliggjøring på markedet og fritt varebytte for delsystemer og sikkerhetskomponenter for taubaneanlegg. Den inneholder også regler for utforming, oppføring og ibruktaking av nye taubaneanlegg.»

Taubaneforordningen får anvendelse på nye taubaneanlegg til persontransport, på endringer av taubaneanlegg som krever en ny tillatelse og på delsystemer og sikkerhetskomponenter. Dette følger av artikkel 2. nr. 1:

«Denne forordning får anvendelse på nye taubaneanlegg til persontransport, på endringer av taubaneanlegg som krever en ny tillatelse, og på delsystemer og sikkerhetskomponenter for taubaneanlegg.»

Bestemmelsen om virkeområde må ses i sammenheng med fortalen punkt 8, sammen med artikkel 9 nr. 3. I fortalen punkt 8 står det:

«8) Denne forordning bør i sin helhet få anvendelse på nye taubaneanlegg, på endringer av taubaneanlegg som krever en ny tillatelse, og omfatter delsystemer og sikkerhetskomponenter som er nye på unionsmarkedet når de bringes i omsetning, dvs. at de enten er nye delsystemer og sikkerhetskomponenter som er framstilt av en produsent etablert i Unionen, eller delsystemer og sikkerhetskomponenter, uansett om de er nye eller brukte, som er importert fra en tredjestat. Denne forordning får ikke anvendelse på flytting av taubaneanlegg som er montert på Unionens territorium eller på flytting av delsystemer eller sikkerhetskomponenter som ble innbygd i slike anlegg, med mindre slik flytting innebærer en større endring av taubaneanlegget.»

Artikkel 9 nr. 3 regulerer endring av eksisterende taubaneanlegg, her står det:

«3. Dersom viktige egenskaper, delsystemer eller sikkerhetskomponenter i eksisterende taubaneanlegg endres, og dette medfører at den berørte medlemsstaten krever ny tillatelse til ibruktaking, skal slike endringer og deres konsekvenser for taubaneanlegget som helhet tilfredsstille de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg II.»

«ibruktaking» er definert i artikkel 3 nr. 12 som «første gang et taubaneanlegg tas i bruk med persontransport som formål». Prosedyrene for å gi tillatelse til ibruktaking styres av nasjonal rett.<sup>10</sup> I Norge har vi ingen «tillatelse til ibruktaking», men vi har den løpende driftstillatelsen som virksomheten må ha før den kan starte opp drift av taubaneanlegget. For eksisterende taubaner, som taubaner som opprinnelig ikke er godkjent etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen, får forordningen anvendelse på vesentlige endringer som fører til en ny søknad om driftstillatelse. Oppsummert viser bestemmelsene at taubaneforordningen gjelder for nye taubaneanlegg, for endringer av eksisterende taubaneanlegg som medfører at det er nødvendig med en ny driftstillatelse og for delsystemer og sikkerhetskomponenter.

### 3.3.2 Hvordan oppfyller et taubaneanlegg kravene i taubaneforordningen?

#### 3.3.2.1 Grunnleggende krav

Taubaneanlegg, med infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter skal oppfylle de grunnleggende kravene. Dette følger av taubaneforordningen artikkel 6:

«Artikkel 6. Grunnleggende krav

Taubaneanlegg og deres infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter skal oppfylle de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg II som får anvendelse på dem.»

Vedlegg II angir en rekke ulike grunnleggende krav. I punkt 1 i vedlegget omtales de slik:

«I dette vedlegget fastsettes de grunnleggende kravene, herunder vedlikeholdstekniske og driftstekniske krav, som får anvendelse på utforming, oppføring og ibruktaking av taubaneanlegg samt på delsystemer og sikkerhetskomponenter.»

De grunnleggende kravene er utformet for å sikre et høyt sikkerhetsnivå. De angir hvilke mål eller resultater som skal oppnås, eller hvilke risikoer som må håndteres. De grunnleggende kravene angir ikke hvordan målene skal nås eller hvilke tekniske løsninger som skal anvendes.<sup>11</sup>

#### 3.3.2.2 Produsentens ansvar

Det er produsenten som skal sikre at delene av taubaneanlegget er utformet og produsert i samsvar med de grunnleggende kravene i vedlegg II.<sup>12</sup> Hvilke tekniske løsninger produsenten vil benytte for å oppnå samsvar med de grunnleggende kravene velger produsenten selv. Det er en presumsjon for at taubaneanlegg, delsystemer og sikkerhetskomponenter som er i samsvar med harmoniserte standarder eller deler av slike som det er offentliggjort henvisning til i Den europeiske unions tidende er i samsvar med de grunnleggende kravene i vedlegg II.<sup>13</sup> Det innebærer at de harmoniserte standardene er en måte å oppnå de grunnleggende kravene på, men det er frivillig om man vil bruke de eller ikke. Produsenten står fritt til å benytte seg av andre standarder eller tekniske spesifikasjoner for å oppnå samsvar med de grunnleggende kravene, men må da selv dokumentere at denne løsningen gir like god eller bedre sikkerhet enn de harmoniserte europeiske standardene.

Taubaneforordningen stiller krav om at produsenten av delsystemer og sikkerhetskomponenter utarbeider den tekniske dokumentasjonen i vedlegg VIII, og at produsenten gjennomfører eller sørger for at det gjennomføres en samsvarsvurdering som beskrevet i forordningen artikkel 18. nr. 2. Når det etter samsvarsvurderingen er påvist at delsystemet eller sikkerhetskomponenten er i samsvar med gjeldende krav, skal produsenten utforme en EU-samsvarserklæring etter malen i vedlegg IX og påføre CE-merking.<sup>14</sup> Ved å utarbeide EU-samsvarserklæringen påtar produsenten seg ansvaret for at delsystemet eller sikkerhetskomponenten er i samsvar med kravene i taubaneforordningen.<sup>15</sup> Produsentens ansvar er videre utdypet i artikkel 11.

<sup>10</sup> Taubaneforordningen art. 9 nr. 1.

<sup>11</sup> Se The Blue Guide punkt 4.1.1.

<sup>12</sup> Taubaneforordningen art. 11. nr. 1.

<sup>13</sup> Taubaneforordningen art. 5 nr. 3 og art. 17.

<sup>14</sup> Taubaneforordningen art. 11. nr. 2.

<sup>15</sup> Taubaneforordningen art. 19. nr. 4.



### 3.3.2.3 Nærmere om samsvarsvurdering:

Produsenten skal gjennomføre eller sørge for at det gjennomføres en samsvarsvurdering som beskrevet i artikkel 18 nr. 2:

«2. Delsystemers og sikkerhetskomponenters samsvar skal vurderes ved hjelp av en av følgende framgangsmåter for samsvarsvurdering etter produsentens valg:

a) EU-typeprøving (modul B – produksjonstype), som fastsatt i vedlegg III, i kombinasjon med én av følgende framgangsmåter:

i) Typesamsvar basert på kvalitetssikring av produksjonsprosessen (modul D), som fastsatt i vedlegg IV.

ii) Typesamsvar basert på verifisering av delsystemer eller sikkerhetskomponenter (modul F), som fastsatt i vedlegg V.

b) Samsvar basert på verifisering av enkeltteksemplarer (modul G), som fastsatt i vedlegg VI.

c) Samsvar basert på full kvalitetssikring og konstruksjonskontroll (modul H 1), som fastsatt i vedlegg VII»

En samsvarsvurdering etter artikkel 18 nr. 2 vil involvere et samsvarsvurderingsorgan (Conformity assessment body). Samsvarsvurderingsorganer skal godkjennes før de kan utføre samsvarsvurderinger, og er etter godkjenning omtalt som et meldt organ (Notified Body (NoBo)).

Det er per 21. februar 2025 15 meldte organer for taubaneforordningen. Oversikten over disse er tilgjengelig i [NANDO-databasen](#).

Krav til samsvarsvurderingsorganer følger av taubaneforordningen artikkel 26. I artikkel 26 nr. 3 står det at et samsvarsvurderingsorgan skal være en tredjepart som er uavhengig av den organisasjonen eller det delsystemet eller sikkerhetskomponenten det vurderer. Samsvarsvurderingen i art. 18 nr. 2 vil resultere i et sertifikat og/eller beslutning om godkjenning som viser at delsystemet eller sikkerhetskomponenten er i samsvar med forordningen. Denne dokumentasjonen vil være en del av den tekniske dokumentasjonen som følger delsystemet eller sikkerhetskomponenten.

### 3.3.2.4 Ansvar for taubanevirksomheten

Prosedylene for å gi tillatelse til ibruktaking reguleres som nevnt over av nasjonal rett.

Taubaneforordningen inneholder likevel noen krav til godkjenning av taubaneanlegg, og plikter for den som er ansvarlig for taubaneanlegget. Etter norsk rett vil dette være taubanevirksomheten.

Det følger av artikkel 9 nr. 2 at «Personen som er ansvarlig for taubaneanlegget, og er utpekt av en medlemsstat i samsvar med nasjonal rett, skal framlegge sikkerhetsrapporten nevnt i artikkel 8, EU-samsvarserklæringen og andre dokumenter knyttet til delsystemers og sikkerhetskomponenters samsvar, samt dokumentasjonen om egenskapene til taubaneanlegget til myndigheten eller organet som er ansvarlig for å godkjenne taubaneanlegget. Dokumentasjonen om taubaneanlegget skal også omfatte de nødvendige vilkårene, herunder begrensninger på driften, og fullstendige opplysninger om service, tilsyn, justering og vedlikehold av taubaneanlegget. Et eksemplar av disse dokumentene skal oppbevares ved taubaneanlegget.»

Taubanevirksomheten er ansvarlig for å sende inn blant annet EU-samsvarserklæringene og den tekniske dokumentasjonen knyttet til delsystemer og sikkerhetskomponenters samsvar, og oppbevare disse ved taubaneanlegget.

### 3.3.3 Oppsummering

Taubaneforordningen gjelder for:

1. Nye taubaneanlegg
2. Endringer av taubaneanlegg som medfører at det er nødvendig med ny tillatelse til ibruktaking etter nasjonal rett
3. Delsystemer og sikkerhetskomponenter for taubaneanlegg

At forordningen gjelder medfører at taubaneanlegget med infrastruktur, delsystemer og sikkerhetskomponenter skal oppfylle grunnleggende kravene som er fastsatt i vedlegg II. Delsystemene og sikkerhetskomponentene må gjennomgå en samsvarsvurdering fra et samsvarsvurderingsorgan (Notified Body - NoBo). Produsenten skal utforme den nødvendige tekniske dokumentasjonen og EU-samsvarserklæringer.

### 3.3.4 Taubaner som er i samsvar med taubanedirektivet

Som vist tidligere gjaldt taubanedirektivet i Norge fra 2002 frem til taubaneforordningen ble gjennomført i 2018. Taubanedirektivet stilte også krav om at taubaneanlegg med delsystemer og sikkerhetskomponenter måtte oppfylle de grunnleggende kravene i direktivet. Delsystemer og sikkerhetskomponenter måtte samsvare vurderes, og sikkerhetskomponentene måtte CE-merkes.

Taubaneforordningen art. 46 inneholder overgangsbestemmelser for taubaner, delsystemer og sikkerhetskomponenter som omfattes av og er i samsvar med taubanedirektivet. Det følger av bestemmelsen at delsystemer og sikkerhetskomponenter skal få være tilgjengelige på markedet, og at sertifikater og beslutninger om godkjenning for sikkerhetskomponenter som er utstedt i henhold til direktivet er gyldige etter taubaneforordningen. Dette betyr at disse delene fremdeles skal kunne brukes i nye og gamle taubaneanlegg.

For taubaner som har fått driftstillatelse etter taubanedirektivet er det ingen begrensning på at disse får ny driftstillatelse til en gjenoppstart, eller kan flyttes, på samme måte som taubanene som fikk sin første driftstillatelse før 3. mai 2004.

## 4 Forslag til endringer

### 4.1 Akseptabelt sikkerhetsnivå - ny § 2-2

Vi foreslår å endre hvordan vi definerer et akseptabelt sikkerhetsnivå. Dagens bestemmelse er tilpasset til at taubaneverksamheten skal dokumentere et akseptabelt sikkerhetsnivå for å få utstedt driftstillatelse. I ny § 2-2 foreslår vi å fastslå når taubanen anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå etter at taubanen har fått driftstillatelse. Når en taubane kan få sin første driftstillatelse eller en ny driftstillatelse er presisert i 2-4 og de etterfølgende bestemmelsene.

I forslaget til ny § 2-2 står det at alle taubaner for persontransport skal ha et akseptabelt sikkerhetsnivå. Det er presisert at kravene gjelder for taubaner for persontransport, fordi det er disse taubanene som reguleres av taubaneforordningen.

Taubanen anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå når den er i samsvar med dokumentasjonen som ligger til grunn for driftstillatelsen og senere endringer som er meldt inn og behandlet av Statens jernbanetilsyn. I tillegg skal taubanen drives sikkert, og den skal vedlikeholdes og kontrolleres slik at den er i driftssikker tilstand. Denne forståelsen er ikke en endring fra dagens regelverk, men er ment å gjøre det tydelig hvilke krav taubanene som har en løpende driftstillatelse må oppfylle.

For godstauaner og kabelkraner som faller inn under taubanereguleringen er det ikke en egen definisjon av akseptabelt sikkerhetsnivå. Disse taubanene kan få driftstillatelse dersom de oppfyller kravene i kapittel 5 og kapittel 6 i forskriften, se § 2-4 sjette ledd.

#### 4.1.1 Bruk av uavhengig tredjepart eller produsent

Vi viderefører at Statens jernbanetilsyn kan kreve at taubaneverksamheten bruker en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen til å dokumentere at taubanen har et akseptabelt sikkerhetsnivå. Vi gjør spesielt oppmerksom på at kravene i 2-2 er tydeliggjort for taubaner som har tillatelse, og at bruk av tredjepart eller produsent etter denne bestemmelsen skal kunne brukes i tilsynssammenheng. Tilfeller hvor dette kan være aktuelt er der en taubane med driftstillatelse ikke har driftet i noen år og vil gjenoppta drift, for eksempel der taubanen har vært underlagt et stansvedtak. Andre tilfeller kan være der Statens jernbanetilsyn er i tvil om sikkerhetsnivået på taubanen. Bruk av tredjepart eller produsent ved søknad om driftstillatelse er videreført i ny § 2-4 b og § 2-4 c.

En uavhengig tredjepart er en som oppfyller kravene til kompetanse og uavhengighet i for eksempel NS-EN 17020:2012 tillegg A. En produsent er i taubaneforordningen artikkel 3. nr. 13 definert som «en fysisk eller juridisk person som produserer et delsystem eller en sikkerhetskomponent eller får et slikt delsystem eller en slik sikkerhetskomponent utformet eller produsert, og markedsfører nevnte delsystem eller sikkerhetskomponent under eget navn eller varemerke eller bygger disse inn i et

taubaneanlegg.»

#### 4.2 Driftstillatelse og søknad om driftstillatelse - ny § 2-4

Vi foreslår å slå sammen § 2-4 om driftstillatelse og § 2-5 om søknad om driftstillatelse i én bestemmelse. Vi foreslår å endre dagens krav om at søker må dokumentere at taubanen har et akseptabelt sikkerhetsnivå, til at søker må dokumentere at taubanen oppfyller tekniske og driftsmessige krav. Etter at taubanen har fått utstedt driftstillatelse følger det av § 2-2 når taubanen anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå. Hvilke krav som i tillegg må oppfylles for å få driftstillatelse er nærmere beskrevet i de følgende bestemmelsene, hvor vi skiller mellom en ny taubane, gjenoppstart av en eksisterende taubane og flytting av taubane.

Paragraf 2-4 slår fast at en taubane skal ha driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn før den tas i bruk. Statens jernbanetilsyn gir driftstillatelse etter at søker har dokumentert at taubanen oppfyller tekniske og driftsmessige krav. Deretter vil bestemmelsen liste opp hva en søknad skal inneholde, slik dagens § 2-5 gjør i dag. Som i dag må søknaden inneholde teknisk dokumentasjon og dokumentasjon på relevante deler av sikkerhetsstyringssystemet. Søknaden må også inneholde dokumentasjon på forsikring og sikkerhetsstilte, og ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse fra plan- og bygningsmyndighetene.

Vi foreslår samtidig å forskriftsfeste at den tekniske dokumentasjonen som sendes inn sammen med en søknad om driftstillatelse skal være på norsk, svensk, dansk eller engelsk, slik at dette fremgår tydelig av forskriften. For dokumentasjonen som inngår i sikkerhetsstyringssystemet følger det av § 2-13 første ledd at denne skal være på norsk.

##### 4.2.1 *Krav til en ny taubane - ny § 2-4 a*

En ny taubane skal være i samsvar med taubaneforordningen, (EU) 2016/424, for å få driftstillatelse. Det følger av taubaneforordningen at den gjelder for nye taubaner, og at taubaner skal oppfylle de grunnleggende kravene i vedlegg II i forordningen. Vi foreslår derfor å presisere i taubaneforskriften at nye taubaner må være i samsvar med forordningen for å få ny tillatelse. Taubanen må oppfylle de grunnleggende kravene i taubaneforordningen, og ha dokumentasjon på at de grunnleggende kravene er oppfylt fra et teknisk kontrollorgan (NoBo) og produsent. Som en ny taubane regnes også en taubane som settes sammen av brukte komponenter.

##### 4.2.1.1 *Særlig om taubaner som er satt sammen av brukte komponenter*

Sammensetting av brukte komponenter til en ny taubane vil behandles som en helt ny taubane som må oppfylle kravene i taubaneforordningen. Det betyr at delene må være samsvarsvurderte av et teknisk kontrollorgan (NoBo). Det vil være mulig å benytte brukte komponenter og deler som er i samsvar med taubanedirektivet eller taubaneforordningen inn i en ny taubane.

Hvor grensen går mellom flytting av en eksisterende taubane med endringer og sammensetting av brukte komponenter til en ny taubane må vurderes konkret i det enkelte tilfelle. Vi legger til grunn at dersom de brukte komponentene kommer fra minst to andre taubaner vil dette være sammensetting, og taubanen som helhet må være i samsvar med taubaneforordningen. Dette er ulikt fra flytting, som innebærer at de brukte komponentene taubanen består av etter flytting kommer fra samme taubane. Eventuelle endringer som gjøres i forbindelse med flytting (for eksempel nytt tau, nye medbringere, master med nye rullebatterier) må være i samsvar med taubaneforordningen. Vi minner om at det etter § 2-3 skal sendes melding om bygging av taubane til Statens jernbanetilsyn. I slike tilfeller bør søker sende en melding så tidlig som mulig med oversikt over prosjektet, slik at SJT kan gi veiledning om hvilke krav taubanen må oppfylle for å få driftstillatelse.

##### 4.2.2 *Gjenoppstart av taubane – ny § 2-4 b*

Vi foreslår en ny forskriftsbestemmelse om gjenoppstart av taubane i ny § 2-4 b. Gjenoppstart er taubaner som står på samme sted og som ikke er endret, og som trenger en ny driftstillatelse. Primært er dette taubaner som tidligere har hatt tillatelse, men hvor driftstillatelsen enten er levert inn eller er trukket tilbake.

Forslaget setter opp ulike dokumentasjonskrav basert på om det søkes om ny driftstillatelse innen ett år etter at driftstillatelsen er opphørt, eller senere. Fristen har sammenheng med at taubaner som ikke

lenger har driftstillatelse skal fjernes innen ett år etter opphør av driftstillatelsen. For fjerning av taubane kan Statens jernbanetilsyn gjøre unntak fra fristen dersom det sannsynliggjøres videre drift, se § 2-6. Et gitt unntak etter § 2-6 vil ikke påvirke dokumentasjonskravene i § 2-4 b ved gjenoppstart.

Innen det første året kan søker få ny driftstillatelse dersom søker dokumenterer at taubanen er i samsvar med dokumentasjonen som lå til grunn for den opprinnelige driftstillatelsen, og senere endringer som er meldt inn og behandlet av Statens jernbanetilsyn. I tillegg må søker dokumentere at taubanen er vedlikeholdt og i driftssikker tilstand. Dette henger sammen med at det er da taubanen anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå etter § 2-2.

Dersom det søkes om ny driftstillatelse senere enn ett år etter at tillatelsen har opphørt, kommer dokumentasjonskravene an på om dette er en taubane som er i samsvar med taubaneforordningen eller ikke. Hvis taubanen er i samsvar med taubaneforordningen, må søker dokumentere dette med dokumentasjon på utført samsvarsvurdering av et teknisk kontrollorgan (NoBo) og samsvarserklæringer fra produsent. Hvis taubanen ikke er i samsvar med taubaneforordningen, som taubanene som opprinnelig er godkjent etter nasjonalt regelverk, må søker dokumentere at taubanen er konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene eller har et tilsvarende sikkerhetsnivå. Dette er samme krav som søker må dokumentere i dag ved gjenoppstart av en eldre taubane.

Vi gjør spesielt oppmerksom på at vi ikke foreslår en unntaksmulighet til denne bestemmelsen. Det medfører at dersom virksomheten får unntak fra kravet om fjerning i § 2-6 fordi de kan sannsynliggjøre videre drift, medfører det ikke et unntak fra ettårsfristen i § 2-4 b tredje ledd. Virksomheten kan imidlertid alltid søke om unntak på særlig grunnlag etter § 1-4.

#### *4.2.3 Flytting av taubane - ny § 2-4 c*

Forslaget inneholder en ny bestemmelse om flytting av taubane. Flytting vil alltid kreve ny driftstillatelse. Flytting i denne sammenheng er både flytting internt i et skisenter og flytting fra et skisenter til et annet. Flytting kan også være flytting til Norge fra et annet EØS-land.

En flytting krever alltid ny driftstillatelse fordi flytting av en taubane medfører at taubanens profil og kreftene som virker på den endres, slik at taubanen må beregnes på nytt og komponenter må eventuelt skiftes ut. Det er nødvendig å kunne dokumentere at den opprinnelige taubanen tåler den nye belastningen og er sikker i bruk også på et nytt sted.

Ved flytting av en taubane som er i samsvar med taubaneforordningen, må taubanen være i samsvar med forordningen også etter flytting. Dette inkludert eventuelle endringer som er gjort i forbindelse med flyttingen. Taubanen må være vedlikeholdt og i driftssikker tilstand.

Ved flytting av en taubane som ikke er i samsvar med taubaneforordningen må søker dokumentere at taubanen er konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene, eller det kan dokumenteres et tilsvarende sikkerhetsnivå. Endringer av taubanen som gjøres i forbindelse med flyttingen og konsekvensene av dem som helhet må være i samsvar med taubaneforordningen. Taubanen må være vedlikeholdt og i driftssikker tilstand.

#### *4.2.4 Bruk av uavhengig tredjepart eller produsent*

Ved gjenoppstart av en eksisterende taubane eller flytting av en taubane kan Statens jernbanetilsyn kreve at dokumentasjonen kommer fra en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen. For en nærmere beskrivelse av disse begrepene, se punkt 4.1.1.

Statens jernbanetilsyn vurderer at dette er særlig aktuelt ved gjenoppstart eller flytting av taubaner som ikke er i samsvar med taubaneforordningen. Dette vil være gamle taubaner som har gått mange driftstimer fra før.

Dagens bestemmelse om bruk av uavhengig tredjepart eller produsent ved søknad om ny driftstillatelse inneholder punktet «.. og kan kreve at taubaneverksamheten betaler for dette». I dette forslaget er det fjernet i forskriftsteksten. Punktet er i utgangspunktet tatt inn av informasjonshensyn, for å presisere at virksomheten som må innhente dokumentasjon fra en uavhengig tredjepart eller produsent må dekke kostnadene ved å innhente den nødvendige dokumentasjonen selv. Dette er etter vårt syn en unødvendig presisering, og vi foreslår derfor at denne setningen tas ut.

### 4.3 Endringer av taubane med driftstillatelse

#### 4.3.1 *Melding om endring og krav til meldingen - ny § 2-5 første og annet ledd*

Endringer av taubane skal meldes til Statens jernbanetilsyn, slik som etter gjeldende taubaneforskrift. Endring er utskifting av komponenter eller deler som ikke er vedlikehold. Vedlikehold er utskifting av en komponent med en ny, tilsvarende komponent. Etter å ha mottatt meldingen vil Statens jernbanetilsyn vurdere om endringen er en vesentlig endring som må være i samsvar med taubaneforordningen.

Vi foreslår å forskriftsfeste at meldingen om endring skal inneholde en beskrivelse av endringen som planlegges, beskrivelse av komponentene som skiftes ut eller tilføres og en risikovurdering med grensesnittsbetraktninger.

Vi foreslår videre å forskriftsfeste at endringen skal meldes før den er påbegynt. Dersom endringen er en vesentlig endring, vil dette ha betydning for hvordan endringen utføres og hvilken type dokumentasjon taubaneverksamheten må sende inn. Det er derfor viktig at dette er avklart før endringen blir gjennomført.

#### 4.3.2 *Endring av en taubane som er i samsvar med taubaneforordningen - ny § 2-5 tredje ledd*

Taubaner som har driftstillatelse etter reglene i taubanedirektivet eller taubaneforordningen, og dermed er i samsvar med taubaneforordningen, skal kun endres med komponenter som er i samsvar med taubaneforordningen. Disse taubanene består av delsystemer og sikkerhetskomponenter som er samsvarsvurdert av et teknisk kontrollorgan (NoBo), og skal kun endres med andre samsvarsvurderte komponenter. Vi foreslår å presisere dette i forskriften.

#### 4.3.3 *Endring av en taubane som ikke er i samsvar med taubaneforordningen - ny § 2-5 fjerde ledd*

Som redegjort for i punkt 3.3 gjelder forordningen ved vesentlige endringer på eldre, eksisterende taubaner. Det er derfor en terskel for hvor omfattende endringene må være før kravene i forordningen gjelder. Det vil derfor være mulig å endre en eldre taubane uten at endringen må være i samsvar med taubaneforordningen. Vi foreslår å forskriftsfeste at slike endringer må opprettholde eller forbedre taubanens sikkerhetsnivå. Virksomheten kan bruke komponenter som er samsvarsvurdert og oppfyller kravene i taubaneforordningen, men det er ikke et krav etter forskriften. Virksomheten kan også bruke komponenter som ikke er i samsvar med forordningen.

Vi foreslår videre at Statens jernbanetilsyn kan kreve at taubaneverksamheten bruker en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen til å dokumentere at endringen med de komponentene som brukes opprettholder eller forbedrer taubanens sikkerhetsnivå.

#### 4.3.4 *Vesentlig endring og ny søknad om driftstillatelse – ny § 2-5 a*

Dersom endringen er vesentlig må endringen og konsekvensene av denne som helhet være i samsvar med taubaneforordningen. Ved vurderingen av om endringen er vesentlig, skal Statens jernbanetilsyn legge vekt på risikoen som endringen medfører. En endring vil som regel være vesentlig når den medfører risiko som ikke er håndtert av taubanens eksisterende sikkerhetsinnretninger og etablerte sikkerhetstiltak. Eksempler på slike endringer er flytting eller utskifting av taubanens driv- eller vendestasjon og endring av kapasitet eller kjørehastighet.

Ved vesentlige endringer er det nødvendig å søke om ny driftstillatelse for endringen. Dette er en videreføring av gjeldende rett. Vi presiserer at dette gjelder for alle taubaner, det skilles ikke mellom taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen og de som ikke har det. Gjennom søknaden om ny driftstillatelse for endringen må taubaneverksamheten dokumentere at endringen oppfyller de grunnleggende kravene gjennom dokumentasjon fra teknisk kontrollorgan (NoBo) og produsent. Som etter dagens forskrift vil Statens jernbanetilsyn kun se på endringen ved en søknad om driftstillatelse etter endring, og ikke hele taubanen på nytt.

Vi foreslår å forskriftsfeste at ved en vesentlig endring som fører til en ny søknad om driftstillatelse, kan ikke taubanen tas i bruk igjen før Statens jernbanetilsyn har gitt ny driftstillatelse etter endring. Det medfører at fra den vesentlige endringen er påbegynt til ny driftstillatelse etter endring er utstedt kan ikke taubanen være i bruk. Det er taubaneverksamheten som er ansvarlig for sikker drift, og som må vurdere når endringen er påbegynt.

#### 4.4 Øvrige endringer

##### 4.4.1 § 2-3 om melding

I første ledd har vi presisert at det skal sendes melding om bygging slik at Statens jernbanetilsyn kan veilede om kravene i forskriften. Andre ledd er fjernet fordi disse reglene er flyttet til andre paragrafer i forskriften. Første setning om melding om endring av taubane er flyttet til § 2-5. Andre setning om krav til ny driftstillatelse ved flytting av taubane er flyttet til ny § 2-4 c.

##### 4.4.2 § 2-4 andre ledd om tilgjengeliggjøring på markedet

I dagens § 2-4 andre ledd står det: «Delsystemer og sikkerhetskomponenter for taubaner for persontransport skal tilfredsstillende de grunnleggende kravene i forskriften kapittel 4 for å kunne gjøres tilgjengelige på markedet.» Vi foreslår å fjerne dette leddet, fordi samme regel følger av taubaneforordningen artikkel 4:

«Tilgjengeliggjøring på markedet av delsystemer og sikkerhetskomponenter  
Delsystemer og sikkerhetskomponenter skal bare gjøres tilgjengelig på markedet dersom de er i samsvar med denne forordning.»

Forordningen gjelder som norsk rett, og det er derfor ikke nødvendig å gjenta denne teksten i forskriften.

##### 4.4.3 § 2-5 om søknad

Denne bestemmelsen er slått sammen med § 2-4 om driftstillatelse. Ny bestemmelse om endring av taubane for persontransport er foreslått som ny § 2-5.

##### 4.4.4 § 2-13 tredje ledd bokstav d

I § 2-13 tredje ledd bokstav d foreslår vi å presisere at sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde instruks, og også rutiner, for sikker drift, kontroll og vedlikehold.

##### 4.4.5 2-14 andre ledd

2-14 andre ledd sier at instruks for sikker drift, kontroll og vedlikehold skal utarbeides på grunnlag av anvisning fra leverandøren der dette finnes.

Vi foreslår å presisere at der det ikke finnes anvisninger fra leverandøren, skal en anerkjent standard følges. Driftsinstruks er for eksempel instruks for heisførere som beskriver heisførerens oppgaver og myndighet gjennom dagen, fra kontroll og oppstart av taubanen og gjennomføring av ordinær drift til nedstenging og låsing av anlegget. Instruks for tråkkemaskinførere som beskriver utforming av på- og avstigninger og traséer og forhold som korrekte høyder og helninger, og instruks for innstilling eller begrenning av drift på grunn av vind, kulde eller mangelfull redningsberedskap.

For taubaner som ikke har anvisninger fra leverandøren har drift i henhold til en anerkjent standard vært regnet som forsvarlig, se nåværende § 2-2 første ledd bokstav b. I dette forslaget er definisjonen av akseptabelt sikkerhetsnivå endret, og § 2-2 bokstav b fjernet. Vi foreslår derfor å legge til i 2-14 at en anerkjent standard skal følges dersom det ikke finnes anvisninger fra leverandør.

##### 4.4.6 § 3-12 tredje og fjerde ledd

Hovedregelen i § 3-12 tredje ledd er at rutinene skal beskrive forsvarlig periodisk kontroll, og kontroll og vedlikehold av anlegget skal være lagt opp slik at det forebygger ulykker og alvorlige hendelser. Hvis det finnes beskrivelser av kontroll og vedlikehold fra leverandøren av taubanen, er det disse som skal følges.

Taubaner som ikke har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen har som hovedregel ikke slike beskrivelser fra leverandøren. For disse taubanene har drift i henhold til en anerkjent standard vært regnet som forsvarlig, se nåværende § 2-2 første ledd bokstav b. I dette forslaget er definisjonen av akseptabelt sikkerhetsnivå endret, og § 2-2 bokstav b fjernet. Vi foreslår derfor å legge til i § 3-12 tredje ledd at en anerkjent standard skal følges dersom det ikke finnes beskrivelser av kontroll og vedlikehold fra leverandøren.

I § 3-12 fjerde ledd står det at taubaneverksamheten uansett må vurdere behovet for ytterligere kontroll og vedlikehold eller kortere intervaller enn leverandøren har anbefalt. Dette er for å sikre forsvarlig

periodisk kontroll som er tilpasset det enkelte anlegget. Her foreslår vi å legge til at dette også gjelder dersom det ikke finnes beskrivelser fra leverandøren og virksomheten følger en anerkjent standard. Dette for å tydeliggjøre at kravet gjelder for alle, og virksomheten må alltid ta en egen vurdering av om det er behov for ytterligere kontroll og vedlikehold eller kortere intervaller for sine taubaner.

#### 4.4.7 § 3-13 første ledd

§ 3-13 regulerer spesielle inspeksjoner for taubaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 3. mai 2004. Dette endres til for taubaner som ikke er i samsvar med taubaneforordningen.

Taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen skal ha beskrivelser av spesielle inspeksjoner fra leverandøren. Kravet om spesielle inspeksjoner i taubaneforskriften er ment å dekke alle taubaner som ikke har slike beskrivelser fra leverandøren, uansett når de fikk driftstillatelse. Vi foreslår derfor å endre bestemmelsen slik at den følger samme begrepsbruk som resten av forskriften, og gjelder for taubaner som ikke er i samsvar med taubaneforordningen.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 5.1 Konsekvenser for taubanebransjen

#### 5.1.1 Akseptabelt sikkerhetsnivå

Forslaget om endringer av reguleringen av akseptabelt sikkerhetsnivå vil ikke få betydning for taubaner som har løpende driftstillatelse. Etter vårt syn vil forslaget gjøre regelverket enklere, slik at det er tydeligere hvilke krav taubanen må oppfylle for å anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå.

For taubaner som har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen, og dermed er i samsvar med taubaneforordningen, vil disse kunne flyttes eller få ny driftstillatelse etter en periode uten tillatelse (gjenoppstart). For disse vil ikke forslaget ha store økonomiske eller praktiske konsekvenser.

For taubaner som ikke er godkjent etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen, og dermed ikke er i samsvaret med taubaneforordningen, innebærer forslaget en videreføring av dagens krav om å dokumentere at taubanen er konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene eller et tilsvarende sikkerhetsnivå ved søknad om ny driftstillatelse. Dette er både ved flytting, og ved gjenoppstart etter mer enn et år uten tillatelse.

SJT vurderer at det er nødvendig å videreføre denne reguleringen for å heve sikkerhetsnivået for taubaner på sikt. Vi er kjent med at det er vanskelig å dokumentere, og vi anslår at det vil være særlig utfordrende for taubaner som fikk sin første driftstillatelse før ca. 1995. En praktisk konsekvens av regelverket kan være at disse ikke kan få ny driftstillatelse. Dette vil i så tilfelle være kostbart for virksomheten, da den eksisterende taubanen må fjernes og virksomheten eventuelt må kjøpe en ny taubane.

Det vil være en forenkling for de som ønsker å starte opp igjen drift i løpet av det første året etter at de har levert inn eller mistet driftstillatelsen. I løpet av dette året kan søker få ny tillatelse dersom søker kan dokumentere at taubanen er i samsvar med opprinnelig innsendt dokumentasjon og eventuelle endringer som er meldt inn og behandlet av SJT. Dette vil være en mindre kostbar og mindre krevende prosess.

Ved sammensetting av brukte komponenter til en taubane innebærer forslaget en innskjerping, fordi slike taubaner i alle tilfeller behandles som en ny taubane som må være i samsvar med taubaneforordningen. Dette innebærer at delene må være samsvarsvurdert, og det er ikke tilstrekkelig å dokumentere at taubanen er konstruert etter harmonisert europeisk standard eller har et tilsvarende sikkerhetsnivå.

Samlet sett mener SJT de foreslåtte endringene vil gi et enklere regelverk med bedre forutsigbarhet for hvilken dokumentasjon som er nødvendig for å få utstedt driftstillatelse, og bedre forståelse av hva som gjelder for den enkelte taubane.

### 5.1.2 Endring av taubane

Ved å heve terskelen for hva som utgjør en vesentlig endring vil det være færre tilfeller hvor taubanevirksomheten må søke om og få utstedt ny driftstillatelse etter endring. Dette vil medføre mindre administrativt arbeid for virksomhetene og mindre kostnader i saksbehandlingsgebyr.

For taubaner som ikke har driftstillatelse etter taubanedirektivet eller taubaneforordningen medfører forslaget en forenkling, fordi det åpner for at taubanen kan endres med deler som ikke er samsvarsvurderte av et teknisk kontrollorgan (NoBo). Det kan likevel medføre kostnader å få en uavhengig tredjepart til å dokumentere endringen av taubanen.

### 5.2 Konsekvenser for Statens jernbanetilsyn

Vi anslår at endringene ikke vil ha store økonomiske eller administrative konsekvenser for Statens jernbanetilsyn. Vår vurdering er at regelverket vil bli enklere og tydeligere. Dette kan gi bedre søknadsprosesser, mindre behov for veiledning og lettere saksbehandling.



## 6 Forslag til endringer i taubaneforskriften

Under følger forslag til endringsforskrift. Endringene er merket i kursiv.

Forskrift om endring i forskrift om taubaner (taubaneforskriften)

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn xx med hjemmel i lov 22. mai 2017 nr. 29 om taubaner (taubaneloven) § 4 jf. delegeringsvedtak 22. mai 2017 nr. 633.

I

I forskrift 20. desember 2022 nr. 2383 om taubaner (taubaneforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 2-2 Akseptabelt sikkerhetsnivå for taubaner for persontransport skal lyde:

*Alle taubaner for persontransport skal ha et akseptabelt sikkerhetsnivå.*

*En taubane anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå når:*

- a. den er i samsvar med dokumentasjonen som ligger til grunn for driftstillatelsen og senere endringer som er meldt inn og behandlet av Statens jernbanetilsyn,*
- b. taubanen drives sikkert, og*
- c. taubanen vedlikeholdes og kontrolleres slik at den er i driftssikker tilstand*

Statens jernbanetilsyn kan kreve at taubanevirksomheten bruker en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen til å dokumentere at taubanen tilfredsstiller kravet om akseptabelt sikkerhetsnivå i andre ledd.

§ 2-3 Melding om bygging av taubane skal lyde:

*Det skal sendes en melding om bygging av taubane til Statens jernbanetilsyn slik at vi kan veilede om kravene i forskriften.*

§ 2-4 Krav om driftstillatelse og søknad om driftstillatelse skal lyde:

Drift av taubane krever driftstillatelse. Før taubaner tas i bruk skal Statens jernbanetilsyn gi driftstillatelse etter at søker har dokumentert at taubanen *oppfyller tekniske og driftsmessige krav.*

*Søknad om driftstillatelse sendes til Statens jernbanetilsyn på et fastsatt skjema. Søknad om driftstillatelse skal minst inneholde:*

- a) Teknisk dokumentasjon*
- b) Relevante deler av sikkerhetsstyringssystemet*
- c) Dokumentasjon på forsikring og sikkerhetsstillelse*
- d) Ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse etter plan- og bygningsloven § 21-10.*

*For søknad om ny driftstillatelse etter endring av taubanen skal søknaden inneholde teknisk dokumentasjon og relevante deler av sikkerhetsstyringssystemet. Bokstav c og d skal sendes inn dersom det er relevant for endringen.*

*Den tekniske dokumentasjonen skal være på norsk, svensk, dansk eller engelsk.*

*En søknad om driftstillatelse avgjøres snarest mulig, og senest fire uker etter datoen da all nødvendig dokumentasjon ble oversendt til Statens jernbanetilsyn.*

*Godstaubaner må tilfredsstille kravene i kapittel 5 for å få driftstillatelse. Kabelkraner må tilfredsstille kravene i kapittel 6 for å få driftstillatelse.*

#### Ny § 2-4 a Krav til en ny taubane

*En ny taubane skal være i samsvar med forordning (EU) 2016/424. Som ny taubane regnes også en taubane som settes sammen av brukte komponenter.*

#### Ny § 2-4 b. Krav ved gjenoppstart av taubane

*En eksisterende taubane kan få ny driftstillatelse. Taubanen må være i samsvar med den opprinnelige dokumentasjonen for taubanen og endringer som er meldt inn og behandlet av Statens jernbanetilsyn. Taubanen må være vedlikeholdt og i driftssikker tilstand.*

*Endringer som ikke er behandlet av Statens jernbanetilsyn behandles i forbindelse med søknaden og etter forskriftens regler for endringer av taubane.*

*Hvis driftstillatelsen har opphørt, og søknaden sendes senere enn ett år etter opphøret, må søker dokumentere at taubanen er i samsvar med forordning (EU) 2016/424. For taubaner som ikke er i samsvar med forordning (EU) 2016/424 må søker dokumentere at taubanen er konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene eller har et tilsvarende sikkerhetsnivå.*

*Statens jernbanetilsyn kan kreve at dokumentasjonen kommer fra en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen.*

#### Ny § 2-4 c Flytting av taubane

*Flytting av taubane krever alltid ny driftstillatelse.*

*Ved flytting av en taubane som er i samsvar med forordning (EU) 2016/424 må taubanen også etter flytting være i samsvar med forordning (EU) 2016/424. Taubanen må være vedlikeholdt og i driftssikker tilstand.*

*Ved flytting av en taubane som ikke er i samsvar med forordning (EU) 2016/424 må søker dokumentere at taubanen er konstruert etter de harmoniserte europeiske standardene, eller har et tilsvarende sikkerhetsnivå. Endringene av taubanen og konsekvensene av dem som helhet må være i samsvar med forordning (EU) 2016/424. Taubanen må være vedlikeholdt og i driftssikker tilstand.*

*Ved flytting av en taubane kan Statens jernbanetilsyn kreve at dokumentasjonen kommer fra en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen.*

#### Ny 2-5 Endringer av taubane for persontransport

*Hvis en taubane for persontransport skal endres, skal det meldes skriftlig til Statens jernbanetilsyn før endringen er påbegynt. Statens jernbanetilsyn skal vurdere om endringen er vesentlig etter § 2-5 a.*

*Meldingen om endring av taubane skal inneholde en beskrivelse av endringen som planlegges, beskrivelse av komponentene som skiftes ut eller tilføres og en risikovurdering med grensesnittsbetraktninger.*

*Når det gjøres endringer på taubaner som er i samsvar med forordning (EU) 2016/424, skal endringen være i samsvar med forordning (EU) 2016/424.*

*Ved endringer av taubaner som ikke er i samsvar med forordning (EU) 2016/424, skal endringen opprettholde eller forbedre taubanens sikkerhetsnivå.*

*Statens jernbanetilsyn kan kreve at taubanevirksomheten bruker en uavhengig tredjepart eller*

*produsenten av taubanen til å dokumentere at endringen opprettholder eller forbedrer taubanens sikkerhetsnivå. Dokumentasjonen skal sendes til Statens jernbanetilsyn.*

Ny § 2-5 a Vesentlig endring og ny søknad om driftstillatelse

*Hvis endringen av taubanen er vesentlig skal endringene og konsekvensene av dem som helhet være i samsvar med forordning (EU) 2016/424.*

*Ved vurderingen av om endringen er vesentlig, skal Statens jernbanetilsyn legge vekt på risikoen som endringen medfører.*

*Ved en vesentlig endring må taubaneverksamheten søke om ny driftstillatelse for taubanen etter endring. Taubanen kan ikke tas i bruk igjen før Statens jernbanetilsyn har gitt ny driftstillatelse etter endringen.*

§ 2-13 tredje ledd bokstav d skal lyde:

- d instruksjer og rutiner for
  - i. Sikker drift
  - ii. Kontroll
  - iii. Vedlikehold

§ 2-14 andre ledd skal lyde:

*Instruksjer for sikker drift, kontroll og vedlikehold skal utarbeides på grunnlag av anvisning fra leverandøren der dette finnes. Hvis det ikke finnes anvisninger fra leverandøren, skal en anerkjent standard følges.* Instruksene skal beskrive hvem som er ansvarlig for gjennomføringen

§ 3-12 tredje og fjerde ledd skal lyde:

*Rutinene skal beskrive forsvarlig periodisk kontroll, inkludert kontroll av tau og taubanens bærende konstruksjoner. Hvis det finnes beskrivelser av kontroll og vedlikehold fra leverandøren av taubanen, skal leverandørens beskrivelse følges. Hvis det ikke finnes beskrivelser av kontroll og vedlikehold fra leverandøren av taubanen, skal en anerkjent standard følges.*

*I tillegg skal taubaneverksamheten vurdere behovet for ytterligere kontroll og vedlikehold eller kortere intervaller enn leverandøren har anbefalt eller det standarden angir.*

§ 3-13 første ledd første setning skal lyde:

*For taubaner for persontransport som ikke er i samsvar med forordning (EU) 2016/424, skal relevante komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingspenninger, prøves gjennom ikke-destruktive prøvinger i henhold til anerkjente standarder.*

II

Forskriften trer i kraft 1. juli 2025