



Retsudvalget
REU alm. del - Bilag 674
Offentligt

Fra: Henrik Fenneberg
Organisation:
Adresse: Egebjerg Stationsvej 3
Postnr: 4800 Nykøbing Falster
EMail: fenneberg@mac.com
Telefon: 30623211

Må offentliggøres på hjemmesiden: Ja

Iht. vedhæftede bilag vil jeg gerne vide hvornår der kommer et nationalt krav om sikkerhedsseler i skolebusser, eller busser der anvendes som sådan. Hvis et sådant nationalt krav ikke kommer vil jeg gerne have begrundelsen. Vi har haft flere tilfælde hvor store landbrugs maskiner er kørt ud foran vores skolebus, med kraftige opbremsninger til følge, og det er ikke rimeligt at mine børn skal involveres i en ulykke før der sker noget fra folketingets side. Jeg har forelagt dette for Arriva som driver skolebusserne i mit område, og de er helt afvisende overfor mit ønske om sikkerhedsseler i skolebussen, uagtet at de har en bybus der er specielt afsat til at køre som skolebus på hverdage.
mvh H. Fenneberg

[Forside](#) — [Søgning](#) — [Bogmærke](#) — [Bestil](#) — [Leksikon](#) — [Systemhjælp](#) — [Om ftWeb](#) — [Arkiv](#)

Logo Folketinget

Se dokumentet med grafisk sagsfremstillin

Spm. nr. S 4419

Til justitsministeren (20/8 03) af:

Martin Lidegaard (RV):

»Kan ministeren oplyse, hvad der er baggrunden for, at der i dag ikke kræves brug af sikkerhedsseler i skolebusser?«

Svar (4/9 03)

Justitsministeren (Brian Mikkelsen, fg.):

Det følger af færdselslovens § 80, stk. 1, at såfremt en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen.

Betegnelsen »bil« omfatter ifølge færdselslovens § 2, nr. 2, blandt andet motorkøretøjer, der er forsynet med 4 eller flere hjul. Pligten til at anvende sikkerhedssele i lovens § 80, stk. 1, finder derfor også anvendelse i forhold til busser.

Færdselsloven indeholder således allerede et krav om brug af sikkerhedssele i busser, når siddepladserne er forsynet med sådant sikkerhedsudstyr. Dette gælder også i forhold til busser, der anvendes til befordring af skoleelever.

Spørgsmålet om, i hvilket omfang busser skal være udstyret med sikkerhedsseler, og spørgsmålet om, hvorvidt der kan stilles krav om eftermontering af sikkerhedsseler i busser, hører under Trafikministeriets ressort.

Justitsministeriet har på denne baggrund anmodet Trafikministeriet om en udtalelse i sagen.

Når Trafikministeriets udtalelse foreligger, vil Justitsministeriet vende tilbage med en endelig besvarelse af spørgsmålet.

Supplerende svar (3/10 03)

Justitsministeren (Brian Mikkelsen, fg.):

Justitsministeriet har til brug for den endelige besvarelse af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, der har oplyst følgende:

»Færdselsstyrelsen indførte den 1. oktober 1999 regler om krav om sikkerhedsseler i alle busser med

undtagelse af bybusser (dvs. busser, hvor det tilladte antal ståpladser udgør 20% eller mere af det højst tilladte passagerantal og som alene godkendes til rutekørsel). Specifikke oplysninger om, hvorvidt der kræves hofte- eller 3 pkt. sele i en konkret bus, kan findes i Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om Detailforskrifter for Køretøjer afsnit 10.02.

Det skal bemærkes, at kravet om sikkerhedsseler gælder for busser registreret første gang den 1. oktober 1999 og senere. Kravet er ikke indført gældende med tilbagevirkende kraft og gælder således ikke for busser, der er registreret første gang før denne dato.

Spørgsmålet om sikkerhedsseler i skolebusser har været forelagt Færdselssikkerhedskommissionen. Ved Færdselssikkerhedskommissionens 50. møde den 12. maj 2003, var der enighed blandt Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer om, at der ikke skulle indføres krav om sikkerhedsseler i skolebusser.«

Trafikministeriet har endvidere henvist til Færdselsstyrelsens notat af 24. marts 2003 om sikkerhedsseler i busser, hvoraf følgende fremgår:

»Reglerne om køretøjers indretning og udstyr er i meget høj grad harmoniseret i EU. Det gælder også sikkerhedsseler.

Fra den 1. oktober 1999 kunne EU-medlemslandene, hvad angår alle nye busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, bortset fra busser der er særligt indrettet til kørsel i byområder med stående passagerer (bybusser), kræve Kommissionens direktiver nr. 96/36/EF, 96/37/EF og 96/38/EF om henholdsvis sikkerhedsseler, sæders modstandsdygtighed og forankring og sikkerhedsselters forankringer opfyldt.

Kravene er indført i Detailforskrifter for Køretøjer 1999, således at alle nye busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, der registreres 1. gang den 1. oktober 1999 eller senere, skal opfylde ovennævnte krav. Dette gælder dog ikke for bybusser, defineret som en bus, hvor det tilladte antal ståpladser udgør 20% eller mere af det højst tilladte passagerantal.

Dette indebærer bl.a., at disse busser skal være forsynet med sikkerhedsseler ved alle siddepladser. Fremadvendende passagerplads skal være forsynet med hofteselev eller trepunktselev. Fremadvendende passagerplads, der ikke er anbragt umiddelbart bagved anden fremadvendende plads, skal dog være forsynet med trepunktselev. Bagudvendende passagerplads skal være forsynet med hofteselev eller trepunktselev.

I ovennævnte direktiver stilles der bl.a. store styrkemæssige krav til sædekonstruktioner og til deres fastgørelse til bussen. Endvidere stilles der også store styrkemæssige krav til sikkerhedsselters forankringer.

Efterhånden som ældre busser tages ud af brug, vil antallet af busser med påbudte sikkerhedsseler således blive øget.

Som anført ovenfor er bybusser undtaget fra kravet om sikkerhedsseler. Dette skyldes primært hensynet til en hurtig ind- og udstigning og den urimelige situation der opstår, navnlig i myldretiden, hvis den ene halvdel af passagererne skulle bruge sikkerhedsseler, mens den anden halvdel skulle stå op.

Mulighed for eftermontering af sikkerhedsseler i ældre busser

Muligheden for eftermontering af sikkerhedsseler i ældre busser kompliceres i høj grad af, at de ældre bussers indre indretning, herunder gulv- og sædekonstruktion samt sædernes udformning og fastgørelse, varierer på mange områder afhængig af bussernes alder, størrelse og anvendelse. De

styrkemæssige forhold kan således variere fra bus til bus, hvilket gør det meget vanskeligt at stille ensartede krav til eftermontering af sikkerhedsseler.

Muligheden for at indføre et krav om eftermontering af sikkerhedsseler i busser skal vurderes i forhold til gældende EU-lovgivning.

Allerede i direktiv 81/576/EØF om seler var busser medtaget, men uden krav om montering af seler i busser, hvilket som udgangspunkt medførte, at medlemsstaterne ikke nationalt kunne kræve sikkerhedsseler, idet en given bustype ville kunne få en EU-godkendelse af selemontering, uden at der var monteret seler.

På baggrund af et ønske fra daværende trafikminister Sonja Mikkelsen udarbejdede Færdselsstyrelsen i 1999 et beslutningsgrundlag om mulighederne for at eftermontere sikkerhedsseler i skolebusser.

Arbejdet blev iværksat efter en forespørgsel til EU-Kommissionen om mulighederne for at eftermontere sikkerhedsseler i busser, som dagligt anvendes til befordring af børn.

På vegne af EU-Kommissionen svarede Neil Kinnock, at det ville være i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning at kræve eftermontering af sikkerhedsseler i busser, som dagligt anvendes til befordring af børn.

Det er således muligt, uanset de førnævnte direktiver, nationalt, som en betingelse for en *særlig* anvendelse af en bus, som f.eks. offentlig befordring af skolebørn, at stille krav om, at bussen er forsynet med sikkerhedsseler ved alle siddepladser. Det vil imidlertid ikke være i overensstemmelse med EU-retten at indføre krav om eftermontering af sikkerhedsseler i busser generelt.

Såfremt der på frivillig basis monteres sikkerhedsseler ved siddepladserne i en ældre bus, skal sikkerhedsselerne være godkendt og mærket, jf. Detailforskrifter for Køretøjer pkt. 10.02.001 (1). Endvidere skal sikkerhedsselerne være solidt fastgjort til køretøjets faste dele, jf. pkt. 10.02.001 (6). Kontrollen med, om det styrkemæssige kan anses for opfyldt, udføres også her ved hjælp af en visuel vurdering af Statens Bilinspektion ved syn af en bus. Denne bestemmelse har været gældende siden 1. juli 1969 og tages i anvendelse, når der er tale om eftermontering af ikke påbudte seler. Der kræves i den forbindelse ikke særskilt dokumentation for de styrkemæssige forhold i selens forankring, idet opfyldelsen af reglerne alene beror på en skønsmæssig vurdering.

Disse bestemmelser om eftermontering af sikkerhedsseler i ældre busser bringer dog ikke sikkerheden op på samme niveau som i nye busser.

Det kan i øvrigt oplyses, at ifølge Rådet for Trafiksikkerhedsforsknings rapport om risiko i trafikken (arbejdsrapport 2/1998) er busser allerede 10 gange så sikre som almindelige personbiler. Den færdselssikkerhedsmæssige gevinst, man opnår ved at montere sikkerhedsseler i (by-)busser, er således ikke stor.

Særligt om dobbeltdækkerbusser, der anvendes som bybusser

Den pågældende bustype er indrettet således, at der typisk er 85 siddepladser og 22 ståpladser til passagererne. Dette betyder, at antallet af ståpladser udgør ca. 20% af det samlede passagerantal. I almindelighed er bybusser indrettet med ca. 50% siddepladser og ca. 50% ståpladser.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at bustypens indretning generelt forbedrer såvel sikkerheden som komforten, idet flere passagerer ud af det samlede passagerantal kan sidde ned.«