

att.folketingets trafik udvalg.

Falster d. 3. jan. 08

ang. SIKERHEDSSELER I SKOLEBUSSE.

Trafikudvalget (2. samling)
TRU alm. del - Bilag 68
REU alm. del - Bilag 91
Offentligt

Jeg skriver til jer igen, første gang var i august 2007!! Jeg har ikke fået svar.

Jeg vil gerne vide hvad udvalgets indstilling er til sikkerhedsseler i skolebusser?

Det er sådan at et EU direktiv et eller andet beskriver at man ikke behøver at installere sikkerhedsseler i bybusser generelt. Dette gælder også for bybusser der bliver brugt til skolebus kørsel med mindre denne bus KUN bliver brugt til skole kørsel. Så skal der installeres sikkerhedsseler. Busselskaberne tænker naturligvis mere på deres egne penge end på mit barns sikkerhed og derfor sørger de for at bytte lidt rundt på busserne en gang imellem.

I følge samme EU direktiv et eller andet er det også sådan at man (dvs. jer, inde på Borgen) kan beslutte på NATIONALT plan at der skal være sikkerhedsseler i enhver bus der benyttes til skole kørsel.

Og så kommer mine oprindelige spørgsmål.

1. Har I tænkt jer, nationalt, at kræve sikkerhedsseler i bybusser der benyttes til skole kørsel?

2. Hvis ja, hvornår vil det gælde fra?

3. Hvis nej, hvad er så jeres begrundelse?

MVH

Henrik Fenneberg

Egebjerg stationsvej 3

4800 Nyk. F.

Far til Oscar, August og Clara på 16, 12 og 8 år.

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 sagsfremstilling

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 sikkerhedsselers 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 hoftese eller trepunktssese. Fremadvendende passagerplads, der ikke er anbragt umiddelbart bagved anden fremadvendende plads, skal dog være forsynet med trepunktssese. Bagudvendende passagerplads skal være forsynet med hoftese eller trepunktssese.

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 sikkerhedsselers 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.«

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K.

JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 21. december 2007
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2007-150-0489
Dok.: LST40624

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 7, som Folketingets Retsud-
valg (Alm. del) har stillet til justitsministeren den 29. november 2007.

Lene Espersen

/
Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 7 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):

”Vil ministeren redegøre for reglerne for anvendelse af sikkerhedssele i skolebusser og samtidig tilkendegive, om ministeren mener, at disse regler er tilstrækkelige, eller om ministeren vil tage initiativ til en skærpelse af sikkerheden ved kørsel med skolebørn?”

Svar:

Af færdselslovens § 80, stk. 1, fremgår bl.a., at hvis en siddeplads i bil, herunder bus, er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen.

Det påhviler efter § 80, stk. 4, 1. pkt., føreren at påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedssele i overensstemmelse med færdselslovens § 80, stk. 1. Passagerer, der er fyldt 15 år, er selv ansvarlige herfor.

Der gælder særlige regler om sikkerhedsudstyr til børn med en legemshøjde på under 135 cm. Det fremgår således af færdselslovens 80 a, stk. 4, at børn på 3 år og derover med en legemshøjde på under 135 cm ved befordring i bus skal anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed. Det påhviler føreren at påse, at denne bestemmelse overholdes, jf. § 80 a, stk. 6, 1. pkt.

Justitsministeriet har med hjemmel i bl.a. færdselslovens § 80, stk. 4, og § 80 a, stk. 6, udstedt bekendtgørelse nr. 324 af 7. april 2006 om brug af sikkerhedssele m.v. (sikkerhedsselebekendtgørelsen).

I henhold til § 7, stk. 1, i denne bekendtgørelse er buschauffører fritaget for både den ovenfor nævnte pligt til at påse, at børn under 15 år anvender sikkerhedssele i overensstemmelse med færdselslovens § 80, stk. 1, og – hvis der er tale om børn under 135 cm – pligten til at påse, at disse anvender sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed, i overensstemmelse med § 80 a, stk. 4.

Hvis der i bussen er siddepladser forsynet med sikkerhedsudstyr, skal chaufføren i stedet sørge for, at passagerer under 15 år oplyses om reglerne for anvendelse af udstyret, jf. sikkerhedsselebekendtgørelsens § 7,

stk. 2. Dette kan ske ved orientering fra enten chaufføren, en ledsager eller en gruppeleder, audiovisuelt eller med piktogrammer, jf. § 7, stk. 3.

Spørgsmålet om, i hvilket omfang busser skal være udstyret med sikkerhedsseler, hører under Transportministeriets ressort, jf. færdselslovens § 68, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om bl.a. personligt sikkerhedsudstyr.

Justitsministeriet har på denne baggrund indhentet en udtalelse fra Transportministeriet (Færdselsstyrelsen), der har oplyst følgende:

”Færdselsstyrelsen har indhentet uheldsdata for skolebusser fra Vejdirektoratet.

Uheld med rutebus, anvendt som skolebus opdelt efter år og uheldsart.

År	PSK uheld	MAT uheld	I alt
2005	3	3	6
2006	4	1	5
2007	3	3	6
I alt	10	7	17

I årene 2005-2007 er der i alt 10 personskadeuheld (PSK) og 7 uheld, hvor der kun har været materielle skader (MAT). I tallene for PSK-uheld indgår passagerer i bussen og andre trafikanter.

Uheld med bus i øvrigt, anvendt som skolebus opdelt efter år og uheldsart.

År	PSK uheld	MAT uheld	I alt
2005	1	2	3
2006	1		1
2007		2	2
I alt	2	4	6

I årene 2005-2007 er der i alt 2 personskadeuheld (PSK) og 4 uheld, hvor der kun har været materiel skade (MAT). I tallene for PSK-uheld indgår både passagerer i bussen og andre trafikanter.

Personskader i skolebusser opdelt efter bussens og skadens art samt aldersgruppe.

ELEMENTART	Alder	Let skade	Uskadt
Bus i øvrigt	Under 18 år	3	
Bus i øvrigt	18 år eller mere	1	7
Rutebus	18 år eller mere		17
I alt		4	24

Ovenstående tabel viser antal personskader i skolebus. Heraf fremgår det, at der kun er 4 personer, der er kommet let til skade. I de busser, hvor der har været personskader, er der samtidig 24 personer, som ikke har haft nogen skader.

Ved en gennemgang af disse uheldsdata ses det, at der er ganske få personskader i skolebusser. I årene 2005-2007 har der således kun været 4 lette personskader, hvoraf den ene er registreret for en person over 18 år.

1. oktober 1999 indførte Færdselsstyrelsen regler om montering af sikkerhedsseler i alle nye 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). EU-reglerne tillader ikke, at medlemsstaterne kræver sikkerhedsseler i bybusser.

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.

På baggrund af ovenstående finder Færdselsstyrelsen ikke, at der er behov for en ændring af de eksisterende regler.”

Justitsministeriet finder ikke grundlag for at ændre på de regler om anvendelse af sikkerhedssele i busser, der hører under Justitsministeriets ressort.

