



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 10. september 2014  
J. nr. 2014-2304

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. maj 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Torsten Schack Pedersen (V).

**Spørgsmål nr. 720:**

Trafikstyrelsen har meddelt, at man har bedt synsvirksomhederne om at undersøge selemonteringen i 115 busser med en totalvægt på over 3500 kg indregistreret første gang før oktober 1999. Trafikstyrelsen har siden 2011 modtaget underretning om, at ulovligt udstyr også er blevet markedsført og solgt til personbiler og minibusser. Massevis af børn transporteres i personbiler og minibusser (også kaldet køretøjskategori M1 og M2), som har en totalvægt på under 3500 kg. Intet tyder på, at ulovlige selemonteringer begrænser sig til køretøjer indregistreret før oktober 1999. En eftersynsliste bekræfter, at 20 af de undersøgte busser med ulovlige selemonteringer er nyere end 1999. Ministeren bedes svare på hvorfor Trafikstyrelsen kun har bedt synsvirksomhederne om at undersøge selemonteringerne i 115 busser med en totalvægt på over 5000 kg indregistreret efter oktober 1999, når Trafikstyrelsen har modtaget underretning om, at der er blevet markedsført og solgt ulovligt fastspændingsudstyr til såvel personbiler, minibusser og store busser indregistreret både før og efter 1999?

**Svar:**

Trafikstyrelsen har oplyst mig følgende:

”Der er tale om undersøgelse af 115 busser med en tilladt totalvægt på over 5.000 kg, og ikke busser med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg. Trafikstyrelsens indledende undersøgelse af 115 busser omfatter kun busser registreret første gang før 1. oktober 1999.

Langt den overvejende del af sagerne om fast monteret sikkerhedsudstyr for børn i busser, som Trafikstyrelsen er blevet gjort opmærksom på, vedrører ombyggede busser fra før 1. oktober 1999, som har en totalvægt på over 5.000 kg. Problemstillingen her er, at en stor del af disse busser er forsynet med eftermonterede sikkerhedsseler, som ikke er dokumenteret korrekt fastgjort til køretøjets faste dele.

Ifølge reglerne skal busser (undtagen bybusser) registreret efter den 1. oktober 1999 opfylde supplerende EU-krav til sikkerhedsseler og deres forankring, til



sæders styrke og forankring, skrappe krav til materialers brændbarhed (typisk stoffet på sæderne) og til styrke af bussers overbygning. For nyere bybusser, der ombygges til anden brug, skal fabrikanten kunne dokumentere, at samtlige nævnte regler er opfyldt, hvilket oftest ikke vil være muligt. Trafikstyrelsen havde derfor en forventning om, at nyere bybusser ikke ville blive anvendt til ombygning til børnehavebusser.

På baggrund af ovennævnte har Trafikstyrelsen i første omgang fokuseret indsatsen på de ældre busser.

Af svaret på TRU alm. del spm. 557 af 17. april 2012 svaret på tilsvarende spørgsmål om brug af ulovligt udstyr i personbiler og minibusser fremgår, at Trafikstyrelsen har rettet forespørgsel til Rådet for Sikker Trafik og FDM vedrørende deres kendskab til problemer med anvendelse af løst sikkerhedsudstyr i personbiler. Begge organisationer har svaret, at der efter deres opfattelse ikke er nævneværdige problemer, hvad gælder privat anvendelse, men Rådet for Sikker Trafik påpeger, at der kan være en problematik omkring personbiler i institutioner.

For at få undersøgt, hvorvidt der kan være en problematik omkring personbiler i institutioner, vil Trafikstyrelsen iværksætte en stikprøvekontrol af minibusser, hvilket omfatter visse personbiler med plads til op til 9 personer og mellemstore busser med plads til op til 22 personer.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke