

Aktliste TS2060110-00015

Sagsnr.	Dokumentnr.	Aktnr.	Dokumentgruppe	Titel	Sagsbehandler	Brevdato	Kommentar
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1338290	0	INF, Information/til orientering	Selekritik red		15-12-2011	Udleveret (bilag til aktnr 21)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1335473	0		Teksttv		13-12-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1336010	0		JUU-015 Notat til brug for ministeren i forbindelse med møde med Dahl Engineering		13-12-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1336009	0		Notat til ministeren om børnesikkerhedsudstyr i busser		13-12-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1297084	0		TUV Test Result Generationsgurtsystem		07-12-2011	Udleveret (bilag til aktnr 13)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1297083	0		TS2060110-00015 - Letter to RDW		07-12-2011	Udleveret (bilag til aktnr 13)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1297056	0		TUV Test Result Generationsgurtsystem		07-12-2011	Udleveret (bilag til aktnr 14)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1297055	0		TS2060110-00015 - Letter to RDW		07-12-2011	Udleveret (bilag til aktnr 14)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1295589	0		GRSP-50-09e		05-12-2011	Udleveret (bilag til aktnr 12)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1295588	0		GRSP-50-08e		05-12-2011	Udleveret (bilag til aktnr 12)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1286019	0		Forespørgsel om kendskab til brug af seleforlænger til fastgørelse af autostole		16-11-2011	Udleveret (bilag til aktnr 9)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1278575	0		Møde med Transportminister Henrik Dam Kristensen		03-11-2011	7)
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1278487	0		TS2060110-00015 Notat til brug for ministeren i forbindelse med møde med Dahl Engineering (2)		01-11-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1278486	0		VS: Til Trafikstyrelsen mhp. pakke m. mødemateriale vedr. møde med Claus Dahl Pedersen 1/11-11 (Id nr.: 180993)		01-11-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1271915	0	MSV, Ministersvar	TS2060110-00015 Notat til brug for ministeren i forbindelse med møde med Dahl Engineering		26-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1271914	0	MSV, Ministersvar	VS: Til Trafikstyrelsen mhp. pakke m. mødemateriale vedr. møde med Claus Dahl Pedersen 1/11-11 (Id nr.: 180993)		26-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1272030	0	MSV, Ministersvar	TS2060110-00015 Notat til brug for ministeren i forbindelse med møde med Dahl Engineering (2)		26-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1272029	0	MSV, Ministersvar	VS: Til Trafikstyrelsen mhp. pakke m. mødemateriale vedr. møde med Claus Dahl Pedersen 1/11-11 (Id nr.: 180993)		26-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1271501	0	MSP, Ministerspørgsmål	kopi af mail Vedr. møde med den nye minister		20-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JUU	1271500	0	MSP, Ministerspørgsmål	Metadata for id nr. 180951		20-10-2011	Internt dokument

TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1270632	1		Sikkerhedsudstyr til børn [1 vedhæftet fil]	JJU	21-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1271497	2	MSP, Ministerspørgsmål	VS: Til Trafikstyrelsen mhp. pakke m. mødemateriale vedr. møde med Claus Dahl Pedersen 1/11-11 (Id nr.: 180993)	JJU	20-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1271913	3	MSV, Ministersvar	Mødemateriale til brug for ministerens møde med Claus Dahl Pedersen fra Dahl Engineering J.nr. TS2060110-00015[2 vedhæftede filer]	JJU	26-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1272028	4	MSV, Ministersvar	Opdateret pakke med mødemateriale vedr. ministerens møde med Dahl Engineering[2 vedhæftede filer]	JJU	26-10-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1278485	5		Ministerens møde med Dahl Engineering[2 vedhæftede filer]	JJU	01-11-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1278494	6		Mail fra CD om KBA's og TÜV's indstilling til generationsseler	JJU	02-11-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1278573	7		VS: Til TS t.o. Fra Claus Dahl Pedersen materiale sendt til ministeren (Id nr.: 184501)	JJU	03-11-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1278782	8		VS: Generationsgurte - bedømmelse fra TÜV	JJU	03-11-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1286018	9		Brug af seleforlængere mv. til fastgørelse af autostole i private personbiler [1 vedhæftet fil]	KKR	16-11-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1288576	10		SV: Vedr. Generationssele og ECE 16	JJU	02-11-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1289176	11		Svar fra Rådet for sikker Trafik om brug af seleforlængere mv. til fastgørelse af autostole i private personbiler	JJU	23-11-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1295586	12		VS: Rapporter fra CLEPA om test af specielt fastspændingsudstyr til børn.	JJU	05-12-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1297054	13		Problems with the Approval of Child Restraint Systems[2 vedhæftede filer]	AKJM	07-12-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1297082	14		FW: Problems with the Approval of Child Restraint Systems	AKJM	07-12-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1335472	15		DR's TTV om farlige seler i børnehavebusser af 13. december 2011	JJU	13-12-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1335474	16		DR 1, 18.30, Seler i børnehavebusser	JJU	12-12-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1336003	17		Bestilling af talepinde/hånddakt til ministeren ifb. med nyhedernes rapportage om ulovlige børneseler i busser	JJU	13-12-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1336008	18	Ministerbetjening	Notat til ministeren om sikkerhedsudstyr til børn i busser j.nr.: TS2060110-00015[2 vedhæftede filer]	JJU	13-12-2011	Internt dokument
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1338286	19	INF, Information/til orientering	Kommentarer om farligt fastspændingsudstyr i børnehavebusser (Anders Damgaard)	JJU	15-12-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1338287	20		Ir's svar til journalist fra Motor-magasinet (ang. artikler)	JJU	15-12-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1338289	21	INF, Information/til orientering	Artikel til Motor-magasinet [1 vedhæftet fil]	JJU	15-12-2011	Udleveret
TS2060110-00015, Spm. vedrørende lovlighed af generationsseler, JJU	1414367	22		RE: Problems with the Approval of Child Restraint Systems	AKJM	17-02-2012	Udleveret

Aktnr 6 - Mail fra CD om KBA's og TÜV's indstilling.pdf

Fra: Claus Dahl [mailto:dahl@dahlengineering.dk]

Sendt: 2. november 2011 13:17

Til: Knud Kristensen

Emne: Vedr. Generationssejer og ECE 16

Hej Knud

Jeg sender som aftalt den omtalte e-mail fra TÜV Rheinland om TÜV's og KBA's indstilling til generationssejer.

Som det fremgår er Tyskerne også af den opfattelse at Generationssejerne ikke opfylder de konstruktive krav til

ECE 16.

Også VTI i Sverige udtaler sig imod Generationssejer. Telefonisk har både TÜV og VTI oplyst, at de ikke mener at

justerspændet til generationssejen opfylder kravet til energioptagelse og radius krav.

Jeg forsøger at få det på skrift fra VTI og sender dig en kopi.

Nederst har jeg indsat tidligere mail (8 August) fra Rudolf Gerlach, med nogle af de indvendinger TÜV har.

Best regards / Med venlig hilsen / Mit freundlichen Grüßen

Claus Dahl Pedersen

Løvevej 3, DK - 7700 Thisted, DENMARK

Tel. :+45 96180077, fax. :+45 96180078

web page: www.dahlengineering.dk

-----Oprindeligt meddelelse-----

Fra: Rudolf Gerlach [mailto:gerlach@de.tuv.com]

Sendt: 22. september 2011 16:15

Til: Claus Dahl

Cc: Uwe Ziegler

Emne:

Hallo Herr Dahl,

Thema "Generationsgurt". In der vergangenen Woche hatte ich ja meinen nationalen Ausschuss Passive Sicherheit und Sicht (FKT-SA PSS) und habe dort die Thematik untergebracht. Ergebnis war, dass sich die Technischen Dienste aus Deutschland klar gegen solche Systeme ausgesprochen haben. Das KBA wurde gebeten, im Rahmen des Treffens der Typgenehmigungsbehörden (TAAM) eine Diskussion über die Genehmigung diese Gurte nach ECE-R16 und die Aufnahmen in eine WVTA zu anzustoßen. Weiterhin hat Herr

Damm versprochen sich mit mir bzgl. einer Präsentation der Angelegenheit bei der GRSP in Genf im Dezember

kurzfristig zusammensetzen.

Herr Ziegler teilte mir mit, Sie hätten Material im gesammelt, welches uns unterstützen könnte. Könnten Sie

mir das zusenden?

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Gerlach

Technologiezentrum Verkehrssicherheit

Leiter Arbeitsgebiet Fahrzeugsysteme & Bauteile

Mail: gerlach@de.tuv.com

Phone: +49-(0)221/806-2462

Mobile: +49/(0)173/542 565 9

Fax: +49-(0)221/8 30 11 01

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Am Grauen Stein

51105 Köln

<http://www.tuv.com>

Geschäftsführung

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann

(Vorsitzender)

Dr.-Ing. Manfred Doerges

AG Köln HRB 27124

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Friedrich Hecker

-----Oprindeligt meddelelse-----

Fra: Rudolf Gerlach [mailto:gerlach@de.tuv.com]

Sendt: 8. august 2011 11:30

Til: Claus Dahl

Cc: Uwe Ziegler; Ulrich Heider

Emne: Antwort: Betreff. Generationsgurt

Hallo Herr Dahl,

wir teilen ihre Bedenken.

Uns wurden in jüngster Vergangenheit mehrere solche Systeme vorgestellt.

In der Regel haben die Gurtsysteme zwar eine Bauartgenehmigung nach ECE-R16, es fehlt jedoch die notwendige Genehmigung zum Einbau. Dort wo wir das Gutachten zur Genehmigung erstellen sollten, haben wir erhebliche Mängel festgestellt und konnten kein positives Gutachten erstellen.

So ist in der Regel die geforderte Einhandbedienung nicht möglich. Die Retraktionswirkung funktioniert nicht. Je nach Sitz ist auch in oberster Stellung der effektive Gurtverankerungspunkt zu niedrig. Die Verstellung ist so schwergängig, dass zu vermuten steht, dass ein Erwachsener den Versteller nicht nach Oben schiebt und somit eine Gefährdung durch den Gurt eintritt. Auch der schlossseitige untere Verankerungspunkt lag bei einigen Modellen außerhalb des zulässigen Feldes.

Auch für Kinder halten wir den Gurt nicht geeignet, da das Gurtschloss dem Kind in den Abdomen drückt. Es fehlt eine notwendige Sitzkissenerhöhung, die die verhindern soll.

Bei einer Genehmigung nach ECE-R44 müsste das Gesamtsystem mit dem jeweiligen Sitz zusammen geprüft werden und alle Anforderungen der Regelung 44 erfüllen, was wir unter anderem aus oben genannten Gründen für wenig wahrscheinlich halten.

Da sich diese Anfragen in letzter Zeit häufen, haben wir vor, beim Verkehrsministerium in Bonn diese Systeme vorzustellen und international um Klärung zu bitten. Dazu fehlen uns leider bis dato die vollständigen Genehmigungsunterlagen. Liegt Ihnen die vollständige ECE-R16 Genehmigung des abgebildeten Gurtsystems mit Anlagen vor? Wir haben immer nur die Deckblätter der Genehmigungen erhalten, mit denen es nicht möglich war, festzustellen, was nun tatsächlich wofür genehmigt worden ist.

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Gerlach

Technologiezentrum Verkehrssicherheit
Leiter Arbeitsgebiet Fahrzeugsysteme & Bauteile

Mail: gerlach@de.tuv.com

Phone: +49-(0)221/806-2462

Mobile: +49/(0)173/542 565 9

Fax: +49-(0)221/8 30 11 01

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Am Grauen Stein

51105 Köln

<http://www.tuv.com>

Geschäftsführung

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann

(Vorsitzender)

Dr.-Ing. Manfred Doerges

AG Köln HRB 27124

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Friedrich Hecker

Vedr. Ulovligt udstyr til fastspænding af børn

I Danmark er der et hul i kontrollen af fastspændingsudstyr til børn. Ulovligt udstyret er ikke blevet opfanget af myndighederne eller af synsvirksomhederne, når køretøjerne blev fremstillet til syn. Derfor har "kreative" leverandører, over en årrække, frit kunnet sælge flere og flere alternative løsninger til fastspænding af børn, som ikke er blevet testet, godkendt og mærket i henhold til gældende ECE regulativer. I starten af april gjorde undertegnede Trafikstyrelsen bekendt med 26 forhold om markedsføring og salg af ulovligt fastspændingsudstyr til børn. Desuden fremlagde jeg dokumentation for, at det ulovlige udstyr blev anvendt til fastspænding af børn i nogle børnehavebusser.

Trafikstyrelsen udsendte d. 19/7 en meddelelse om tilbagekaldelse på basis af en del af sagerne. Den udsendte tilbagekaldelse er efter min opfattelse utilstrækkelig. Der oplyses ikke om hvilke virksomheder der har importeret, forhandlet og monteret de ulovlige produkter eller om handelsbetegnelser, artikelnumre eller andre beskrivelser, som kan hjælpe med at identificere de ulovlige produkter. Meddelelsen nævner ikke noget om, at det også drejer sig om ulovlige, H-seler og f.eks. seleforlængere til personbiler. Som følge heraf, kan der meget vel være en del børnehavebusser med ulovlige H-seler og private bilejere med seleforlængere, som ikke er klar over at de er farlige og ulovlige.

Trafikstyrelsen opfordrer i meddelelsen både ejere og brugere til at kontrollere, at sikkerhedsudstyret til fastspænding lever op til de sikkerhedsmæssige krav. Samtidig anmodes alle synsvirksomheder om at være opmærksomme på forholdet i forbindelse med syn.

Almindelige privatpersoner vognmænd og skole- og institutionsledere har en meget begrænset viden om lovgivningen for fastspændingsudstyr til børn og sikkerhedsseleler. Derfor kan man ikke forvente, at de vil være i stand til at kunne konstatere om der skulle være monteret ulovligt udstyr i deres køretøjer ud fra den udsendte meddelelse. Man kan heller ikke forvente af synshallerne vil opfange det ulovlige udstyr til syn, da kravene til fastspændingsudstyr til børn slet ikke er omtalt i detailforskriften eller vejledning om syn. Tilbagekaldelsen har derfor ikke medført, at de ulovlige produkter er blevet fjernet fra markedet.

Derfor risikerer børn der anvender det ulovlige udstyr at pådrage sig meget alvorlige eller fatale kvæstelser under et uheld. Eller som styrelsen udtrykker det " Er udstyret ikke godkendt, bør børnehavebussen ikke bruges til transport af børn, før end den har fået monteret godkendt udstyr".

Efter min mening bør der skrives et tillæg til detailforskriften og vejledning om syn samt udsendes en ny og detaljeret tilbagekaldelse med angivelse af produkternes handelsbetegnelser, hvem der har importeret og videresolgt produkterne og hvilken periode solget har foregået over. Da produkterne har været solgt ulovligt i årevis, kan det dreje sig om mange hundrede taxier, skole- og børnehavebusser, som er udstyret med ulovligt fastspændingsudstyr, uden at ejerne og brugerne er klar over det.

For at forhindre at andre ulovlige produkter sniger sig ind på markedet for fremtiden, bør man overveje om den kontrol der hidtil har fundet sted er tilstrækkelig og om denne lever op til lov om produktsikkerhed. <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=129114#K4> Kapitel 4 - Om markedsovervågning for så vidt angår produkter der benyttes på færdselslovens område.

Efter min opfattelse kunne offentligheden været blevet bedre informeret om de ulovlige udstyr. Det underbygges af at meget få har set eller hørt om Trafikstyrelsens tilbagekaldelse, og dem der har set meddelelsen har svært ved at forstå reglerne og dermed konstatere om man skulle være i besiddelse af det ulovlige udstyr, da der ikke nævnes noget om produkternes navne, handelsbetegnelser eller hvem der har solgt produkterne, som det ellers er almindeligt ved tilbagekaldelser. Kan trafikstyrelsen sige noget om hvornår alle sager forventes afsluttet?

Vedr. ulogiske og utidssvarende regler for fastspænding af børn i rutebiler og Taxier

Gamle regler

De gældende regler for personsikring i rutebiler går 20-30 år tilbage i tiden og er derfor ude af trit med den teknologiske udvikling inden for området. Der er sket store fremskridt inden for udviklingen af sæder og sikkerhedsseler til børn, voksne og handicappede, men kravene vedr. fastspænding af passagererne i erhvervskøretøjer f.eks. rutebiler, skolebusser og taxier har ikke fulgt med udviklingen.

Rutebiler, kan godkendes med ståpladser i gangarealet, men ikke turistbusser eller andre køretøjer. Giver det mening?

Hvis man står op kan en hård opbremsning være nok til at komme slemt til skade. Man pådrager sig jo ikke færre kvæstelser ved at køre galt i en rutebil tvært imod.

Loven kræver, at der skal være sikkerhedsseler i privates personbiler og turistbusser, men ikke i rutebiler f.eks. skolebusser. Giver det mening?

I betragtning af at mange børn og voksne transporteres langt mere i rutebiler og skolebusser, end i deres familiebiler eller turistbusser for den sags skyld?.

Det store antal skolelukninger, som finder sted over hele landet betyder, at såvel antallet af børn der transporteres i rutebiler og strækningen de dagligt transporteres er stigende. Dermed stiger risikoen for alvorlige uheld også. Det er bare et spørgsmål om tid, inden at det går rigtig galt. For nogle uger siden var det meget tæt på at gå galt med to skolebusser i Sønderjylland - inden for samme uge.

<http://www.jv.dk/artikel/1200664:Toender--Foraelde-kræver-seler-i-skolebussen-efter-uheld-ved-Bredebro>

<http://www.jv.dk/artikel/1202047:Billund--Ulykke-i-Grindsted--Bus-koerte-sammen-med-to-andre-biler-og-vaeltede>

De konkrete busulykker kunne meget let have kostet adskillige børn livet, hvis bussen var væltet helt over på siden og havde fået ruderne knust. Alle børn ville i så fald være blevet kastet over til den ene side og mange af dem ville derfor kunne falde ud af de knuste ruder og være blevet mast under siden på bussen. Det underbygges af den viste ulykkesstatistik fra før sikkerhedsseler blev indført i turistbusser. Tallene i den tyske statistik viser, at der i gennemsnit dræbes fire og en halv person (4,41) pr ulykke, når busser vælter rundt (overturning).

Statistikken har formentlig været medvirkende til, at EU i 1996 vedtog, at turistbusser og minibusser skulle forsynes med godkendte sæder og sikkerhedsseler fra henholdsvis 1999 og 2001. Det gælder dog fortsat ikke for rutebiler.

Se hvad der sker når en bus vælter

<http://www.youtube.com/watch?v=dDMCMilJlqk>

I dag findes der sikre og fleksible løsninger til fastspænding af passagerere i rutebiler og taxier.

COACH ACCIDENTS STATISTICS

	NO. Accidents	Deads	Wounded	Dead / Acc.	Victims / Acc.
COLLISIONS					
- Frontal	68	100	174	1,47	4,03
- Frontal - lateral	37	50	139	1,35	5,11
- Lateral	11	12	43	1,09	5,00
- Rear collision	30	26	150	0,87	5,87
- Multiple	4	4	29	1,00	7,75
- Others	11	16	29	1,45	4,09
LEAVING THE ROAD AND:					
- Collision	9	14	80	1,56	10,44
- Overturning	17	75	379	4,41	23,12
- Fall over cliff	3	12	51	4,00	21,00
- Others	5	1	96	0,25	19,40
Overturning on the roadway	0	0	0	0,00	0,00
Pedestrian	21	21	1	1,00	1,05
Other accidents	4	3	0	0,75	0,75
TOTAL	220	334	1171	1,52	6,84

KILDE :

Dr.-Ing. Heiner Kamm, TÜV Südwest
Geschäftsbereich Kraftfahrwesen.

Statistisk-materiale :

1. Statistisches Bundesamt: Fachserie 8 - Verkehrsunfälle, Ausgabe 1992
2. Verkehr in Zahlen, Ausgaben 1992 und 1993

Vedr. kritik af reglerne for efter montering af sikkerhedsseler i gamle busser.

Tidligere på året fremførte jeg i forbindelse med et avisinterview, at det kan være falsk sikkerhed at spænde selen i gamle rutebiler, som er blevet ombygget til f.eks. børnehavebusser - også selv om selerne er lovlige og godkendte.

Problemet opstår hvis man eftermonterer sikkerhedsseler på gamle bussers eksisterende sæder, uden at det er blevet testet. De fleste sæder i busser fra før hhv. 1999 & 2001, er ikke blevet testet med sikkerhedsseler. Hvis sædestrukturen og forankringer til sikkerhedsselerne og vognbunden ikke er blevet testet sammen, kan man ikke være sikker på, at sæder og forankringer er i stand til at klare trækket fra en person.

Mine erfaringer fra test af sæder og sikkerhedsseler siger, at man ikke alene ved at foretage en visuel kontrol til syn, kan konstatere om forankringen i vognbund og på sæder ville kunne holde under en kollision.

Selv om at sædernes, og dermed sikkerhedsselernes forankringer i vognbunden skulle være "solide" nok, kan man alligevel ikke vide hvor meget vognbund og sædekonstruktion vil blive deformeret, uden at have målt det under en test. Det betyder, at man ikke kan vide hvor langt de fastspændte personer vil blive kastet frem under en kollision.

Det nytter jo ikke noget at spænde selen, hvis ikke den formår at holde passagererne tilbage, så de undgår at hamre hovedet og kroppen ind i foranstående sæder eller køretøjs dele.

Vi har udført en crash-test med den type sæder, som meget ofte anvendes i gamle busser, som ombygges til børnehavebusser. Testen viser, at det kan være falsk tryghed at eftermontere sikkerhedsseler i gamle busser og minibusser. Det drejer sig hovedsageligt om minibusser fra før 2001 og større busser fra før 1999, som har fået eftermonteret sikkerhedsseler for at blive anvendt som f.eks. skole- og børnehavebusser.

Se testen her:

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=HaThDtLz9Q4

Den tidligere Transportminister giver følgende svar på spørgsmål (nr. 1767) fra trafikudvalget:

"Mener ministeren at det er i orden, at det er lovligt at eftermontere sikkerhedsseler på gamle sæder, uden at skulle dokumentere at både sæde, seleforankringer og vognbund kan holde til belastningen under en kollision?"

Svar:

"Jeg henholder mig til mit svar på spørgsmål 1689 til Trafikudvalget, hvor Trafikstyrelsen til mig har oplyst, at der ikke er risiko for falsk sikkerhed ved brug af eftermonterede sikkerhedsseler, såfremt de er monteret lovligt, idet der er krav om, at en sikkerhedssæle skal være solidt fastgjort til køretøjets faste dele".

Trafikstyrelsen har efterfølgende udtalt om den udførte test:

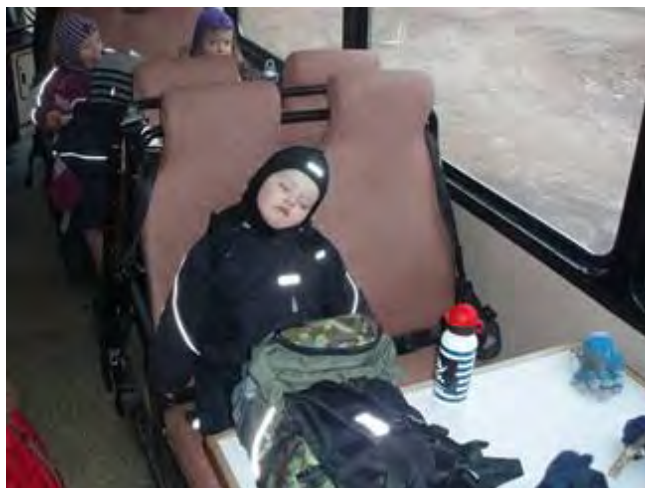
"Seleforankringerne i den udførte test ikke lever op til reglerne og ville ikke blive godkendt ved et syn".

"Sikkerhedsselen skal monteres solidt i køretøjets faste dele" og "faste dele" er ikke sæder, som dem i videoen. Med så tyndt konstruerede sæder skal selerne monteres i vognbunden/karosseri." Testen er meget langt fra virkeligheden".

Noget kunne tyde på, at der et problem med reglerne eller synsvirksomhedernes fortolkning af dem, da alle de børnehavebusser, som vi har fundet med 3 eller 4 punkt seler, havde sikkerhedsselen monteret på ryglænet og ikke karosseriet. Da vi udførte testen var vi meget omhyggelige med at efterligne de viste eksempler så nøjagtigt som muligt. Vi stiller gerne alle informationer om testen og dens gennemførelse til rådighed for Trafikstyrelsen.

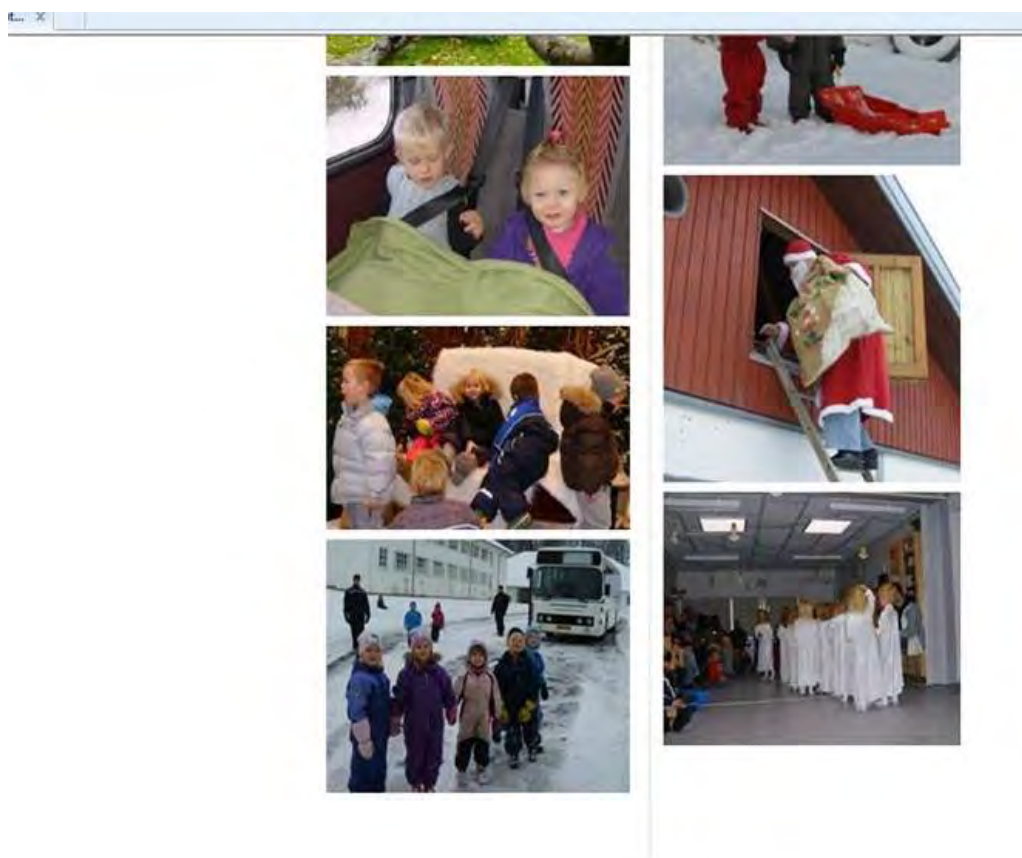
Billeder af busser fra leverandørers og børnehavers hjemmesider











Sidst redigeret: 15-04-2011

Forslag til forbedring af siden

The screenshot shows a web browser window displaying the website for Dansk Bus Renovering. The browser's address bar shows the URL <http://www.danskbuserenovering.dk/ombygning.php>. The website has a navigation menu with the following items: GENERELT, PARTIKELFILTRE, GEARKASSER, and OMBYGNING. The main content area features a large image of a bus interior with the word "RENOVERING" overlaid in large white letters. Below this image is a smaller photo of a bus interior with the caption "Børnehavebus ombygget af Dansk Bus Renovering". To the right of the photo is a text block titled "Ombygning efter dine behov" which describes the company's services, including seat replacement, video surveillance, and kitchen installation. At the bottom of the page, there is a red banner with the text "FORSIDE" and "Gør browsing hurtigere ved at deaktivere tilføjelsesprogrammer." and a search bar with the text "Vælg tilføjelsesprogrammer" and "Spørg mig senere".

RENOVERING

GENERELT PARTIKELFILTRE GEARKASSER OMBYGNING

Børnehavebus ombygget af Dansk Bus Renovering

Ombygning efter dine behov

Hos Dansk Bus Renovering er vi specialister i ombygning af busser. Vi kan f.eks. forlænge podestrene, så en midterpæron kan blive til siddepladser, vi sætter gerne nye sæder i og monterer videoovervågning såvel indvendig som udvendig. Derudover monterer vi overfaldsalarmer, GPS-overvågning, alkoholås, køkken og sovekabine i turistbusser - kort sagt, kan vi tilbyde ombygning af busser præcis efter dine behov og ønsker.

Vi har stor erfaring med at ombygge busser til børnehavebusser og køreskolebusser, men kom med dine ønsker og få et tilbud.

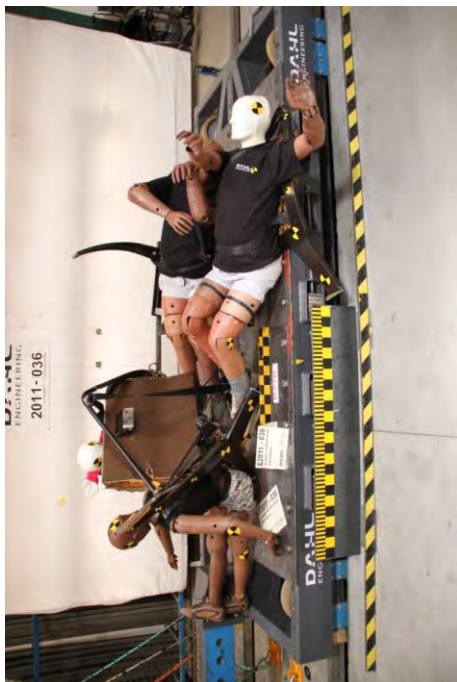
Ring og lav en aftale med Berit eller Per på tlf. [+45 76 96 31 57](tel:+4576963157) eller kontakt os online.

FORSIDE Gør browsing hurtigere ved at deaktivere tilføjelsesprogrammer. Vælg tilføjelsesprogrammer Spørg mig senere

Fotos fra test af gamle bussæder med eftermonterede sikkerhedssele



Fotos fra test af gamle bussæder med eftermonterede sikkerhedssele



Til Transportministeriet

Fra Claus Dahl [dahl@dahlengineering.dk]

Emne TVF. Fra Claus Dahl Pedersen sender materiale til ministeren

Sendt 02-11-2011 09:22:43

Kære Henrik Dam Kristensen

Tak for et behageligt møde hos dig i går. Det var godt, at få lejlighed til at tale med dig om sagerne.

Desværre havde jeg ikke medbragt nok sæt papirer til at alle dine embedsmænd kunne få et sæt hver - derfor sender dokumentet i vedhæftede word dokument.

Best regards / Med venlig hilsen / Mit freundlichen Grüßen

Claus Dahl Pedersen



Løvevej 3, DK - 7700 Thisted, DENMARK

Tel. :+45 96180077, fax. :+45 96180078

web page: www.dahlengineering.dk

Aktnr 8 - VS Generationsgurte - bedømmelse fra TÜV.pdf

Fra: Claus Dahl [mailto:dahl@dahlengineering.dk]

Sendt: 2. november 2011 16:48

Til: Knud Kristensen

Emne: Generationsgurte - bedømmelse fra TÜV

Hej Knud

Jeg har modtaget dette fra Uwe Ziegler.

Som du kan se har TÜV foretaget en prøvning af monteringen af en generationssele på et bussæde. TÜV konkluderer at det generationsselen ikke kan opfylde kravene på en række punkter.

Best regards / Med venlig hilsen / Mit freundlichen Grüßen

Claus Dahl Pedersen

Løvevej 3, DK - 7700 Thisted, DENMARK

Tel. :+45 96180077, fax. :+45 96180078

web page: www.dahlengineering.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Uwe Ziegler [mailto:ziegler@de.tuv.com]

Sendt: 2. november 2011 15:46

Til: dahl@dahlengineering.dk

Emne: Generationsgurte

Sehr geehrter Herr Pedersen,

es ist uns bekannt, dass mittlerweile einige Bauartgenehmigungen für Gurte mit "Generationsgurtsystem".

In

diesen Bauartgenehmigungen wird nur die Funktion des Gurtes als Erwachsenengurt überprüft. Die zusätzliche

Schnalle wird nur schriftlich aufgeführt.

Die Zulassung für den Straßenverkehr verlangt allerdings zusätzlich eine Einbauprüfung des Gurtes im Fahrzeug. Diese ist nicht Bestandteil der Bauartgenehmigung nach ECE-R16. Diese Einbauprüfung muss im Fahrzeug durchgeführt werden und ist nicht positiv zu begutachten.

Wir haben als Beispiel den Einbau eines Generationsgurtes der xx in Verbindung mit einem Bussitz geprüft. Dabei ergaben sich die folgenden Ergebnisse für die Einbauprüfung.

Prüfung des Einbaus des Sicherheitsgurtes / Testing of the installation of the safety belt

Ergebnis der Prüfung nach 8.2.ff / Result of the test according 8.2.

-----+-----+-----	
8.2	Allgemeine Vorschriften / Prüfergebnis /
	General requirements test results
-----+-----+-----	
8.2.2.	Sicherheitsgurte und
	Rückhaltesysteme sowie die

	Kinder-Rückhaltesysteme und	
	ISOFIX-Kinder-Rückhaltesysteme, die	
	den Herstellerempfehlungen in Anhang	
	17 Anlage 3 Tabellen 1 und 2	
	entsprechen, müssen so eingebaut	
	sein, dass sie zufrieden stellend	
	funktionieren und die	
	Verletzungsgefahr bei einem Unfall	
	verringern. Vor allem müssen sie so	
	eingebaut sein, dass:	

|-----+-----+-----|
	The safety-belts, restraint systems,	
	child restraint systems and ISOFIX	
	child restraint systems recommended	
	by the manufacturer according to	
	tables 1 and 2 of Annex 17 –	
	Appendix 3, shall be so installed	
	that they will work satisfactorily	
	and reduce the risk of bodily injury	
	in the event of an accident. In	
	particular they shall be so	
	installed that:	

|-----+-----+-----|
8.2.2.	die Gurtbänder nicht in eine Lage	Negativ
1	geraten können, durch die der	Verstellglied massives
	Benutzer gefährdet werden kann;	Metallteil scharfkantig,

		Verletzung des Insassen.
		Bei Kindern drückt das
		Verstellglied in den
		Bauch- , Brust- bzw.
		Halsbereich
		Beckengurtposition für Kind
		nicht geeignet, Sitzkissen
		erhöhung erforderlich

		Prüfergebnis /
		test result

		The straps are not liable to assume	Negative
		a dangerous configuration;	Height adjuster is a
		massive ironpart with sharp	
		edges and can cause, injury	
		of the occupant. For	
		children, the height	
		adjustercould be pressed	
		into the abdomen, chest or	
		neck area.	

-----|

| 8.2.2. | die Gefahr, dass ein richtig | Negativ |

| 2 | angelegter Gurt seinem Benutzer bei | Gurt bewegt sich bei |

| | einer Vorwärtsbewegung von der | Vorwärtsbewegung nicht mit, |

| | Schulter gleitet, möglichst gering | rutscht von der Schulter |

| | ist; | ab. Die Position des |

| | | effektiven wandert nach |

| | | vorne und nach unten. Die |

| | | gesetzliche Mindesthöhe von |

| | | 450 mm wird unterschritten. |

-----|

| | That the danger of a correctly | Negative |

| | positioned belt slipping from the | In case of a forward moving |

| | shoulder of a wearer as a result of | of the occupant the belt |

| | his/her forward movement is reduced | could slipp from the |

| | to a minimum. | shoulder. The position of |

| | | the effective anchorage |

| | | point moves forward and |

| | | downwards. The height of |

| | | the effective anchorage |

| | | point is lower than |

| | | required 450 mm. |

-----|

| 8.2.2. | die Gefahr, dass das Gurtband an | Negativ |

| 3 | scharfen Teilen der Fahrzeug- oder | Verstellglied scharfkantig, |

	Sitzstruktur, der	Gurt wird beschädigt	
	Kinder-Rückhaltesysteme oder der		
	ISOFIX-Kinder-Rückhaltesysteme, die		
	den Herstellerempfehlungen in Anhang		
	17 Anlage 3 Tabellen 1 und 2		
	entsprechen, beschädigt wird,		
	möglichs gering ist.		

	The risk of the strap deteriorating	Negative	
	through contact with sharp parts of	Height adjuster has sharpe	
	the vehicle or seat structure, child	edges, the belt could be	
	restraint systems or ISOFIX child	damaged.	
	restraint systems recommended by the		
	manufacturer according to tables 1		
	and 2 of Annex 17		
	- Appendix 3, is reduced to a		
	minimum.		

		Prüfergebnis /	
		test result	

-----|

| 8.2.2. | An jedem Sitz muss jeder | Negativ |

| 4 | Sicherheitsgurt benutzerfreundlich | Gurt muß für jede |

| | konstruiert und eingebaut sein. Wenn | Benutzungsposition, z.B. |

| | der vollständige Sitz oder das | vom Kind zum Erwachsenen |

| | Sitzpolster und/oder die Rückenlehne | neu eingestellt werden. |

| | umgeklappt werden können, um den | Eine Benutzung ohne weitere |

| | Zugang zum hinteren Teil des | Einstellung ist nicht |

| | Fahrzeugs oder zum Lade- oder | gegeben. Besondere |

| | Gepäckraum zu ermöglichen, dann | Einweisung erforderlich. |

| | müssen die für diese Sitze | Leichtes hervorziehen nicht |

| | vorgesehenen Sicherheitsgurte, | möglich. |

| | nachdem diese Sitze zurückgeklappt | |

| | und wieder in die richtige Stellung | |

| | gebracht wurden, ohne weiteres | |

| | benutzbar sein oder nach den Angaben | |

| | in der Bedienungsanleitung ohne | |

| | besondere Einweisung oder Übung von | |

| | einer Person leicht unter oder | |

| | hinter dem Sitz hervorgezogen werden | |

| | können. | |

-----|

| | The design and installation of every | Negative |

| | safety-belt provided for each | Belt must be adjusted again |

| | seating position shall be such as to | for any position of use. |

| | be readily available for use. | Using without further |

Furthermore, where the complete seat adjustment is not possible, or the seat cushion and/or the seat back can be folded to permit access to rear of the vehicle or to goods or luggage compartment, after folding and restoring those seats to the seating position, the safety-belts provided for those seats shall be accessible for use or can be easily recovered from under or behind the seat, by one person, according to instructions in the vehicle users handbook, without the need for that person to have training or practice.

8.3 Spezielle Vorschriften für starre Teile von Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen

Special requirements for rigid parts incorporated in safety-belts or restraint systems

8.3.1 Durch starre Teile wie Verschlüsse, Verstellrichtungen und Verstellglied massives

	Befestigungsbeschläge darf die	Metallteil scharfkantig,
	Verletzungsgefahr für den Benutzer	Verletzung des Insassen.
	oder andere Fahrzeuginsassen bei	Bei Kindern drückt das
	einem Unfall nicht erhöht werden.	Verstellglied in den
		Bauch-, Brust- bzw.
		Halsbereich

		Prüfergebnis /
		test result

	Rigid parts, such as the buckles,	Negative
	adjusting devices and attachments,	Height adjuster is a
	shall not increase the risk of	massive ironpart with sharp
	bodily injury to the wearer or to	edges, injury of the
	other occupants of the vehicle in	occupant possible. For
	the event of an accident.	children, the height
		adjuster could be pressed
		into the abdomen, chest or
		neck area.

8.3.3 | Ist der Gurt angelegt, dann muss er | Negativ |
sich entweder automatisch so	Gurt stellt sich nicht
einstellen, dass er den Maßen des	automatisch nach sondern
Benutzers entspricht, oder so	muß für jeden Benutzer
konstruiert sein, dass die manuelle	Manuel eingestellt werden.
Verstelleinrichtung für den	
sitzenden Benutzer leicht erreichbar	
und zu benutzen ist. Außerdem muss	
er mit einer Hand gestrafft werden	
können, damit er dem Körperbau des	
Benutzers und der Stellung des	
Fahrzeugsitzes angepasst werden	
kann.	

-----|
 | When the belt is being worn, it | Negative |
 | shall either adjust automatically to | There is no automatically |
 | fit the wearer or be so designed | adjustment for the belt. |
 | that the manual adjusting device is | The belt must be new |
 | readily accessible to the wearer | adjusted for any use |
 | when seated and is convenient and | position. Using without |
 | easy to use. It shall also be | further adjustment is not |
 | possible for it to be tightened with | possible. |
 | one hand to suit the build of the | |
 | wearer and the position of the | |
 | vehicle seat. | |

-----|

8.3.4	Sicherheitsgurte oder	Negativ
	Rückhaltesysteme mit	Gurt rollt nicht
	Aufrolleinrichtungen müssen so	selbständig auf.
	eingebaut sein, dass die	
	Aufrolleinrichtungen richtig	
	funktionieren und das Gurtband	
	vorschriftsgemäß aufgerollt werden	
	kann	

Safety-belts or restraint systems	Negative	
incorporating retractors shall be so	The retractor is not able	
installed that the retractors are	to stow the strap	
able to operate correctly and stow	efficiently.	
the strap efficiently.		

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Ziegler

Technologiezentrum Verkehrssicherheit

Mail: ziegler@de.tuv.com

Phone: 0049 221 806 1646

Fax: 0049 221 830 1101

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Am Grauen Stein

D- 51105 Köln

<http://tuv.com>

Geschäftsführung

Prof. Dr.- Ing. Jürgen Brauckmann

Dr.- Ing. Manfred Doerges

AG Köln HRB 27124

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Friedrich Hecker



FDM
Rådet for Sikker Trafik
Forbrugerrådet

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Tlf. 72218800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato 16.11.2011
Sagsnr. TS2060110-00015

Sagsbehandler:
KKR

Brug af seleforlængere mv. til fastgørelse af autostole i private personbiler

Trafikstyrelsen behandler i øjeblikket en indberetning fra en fabrikant af stole til transport af børn i busser mv. om at der markedsføres og sælges ulovligt udstyr til fastspænding af børn. Udstyr skal være godkendt jf. Bekendtgørelse 357 af 19/4 2006 om krav til sikkerhedsudstyr for børn i biler. Udstyret skal være mærket i henhold til ECE-reg. 44.03 eller dir. 77/541/EØF eller senere tilpasninger.

I den forbindelse har indberetteren oplyst, at det efter hans opfattelse er almindeligt, at der bruges ikke godkendte seleforlængere til fastgørelse af autostole i private personbiler, samt ikke godkendte 4 punkt-seler (evt. sammen med selepuder).

Styrelsen vil derfor forespørge jer, om I mener, at det er ofte forekommende, at seleforlængere og 4 punkt seler anvendes, og at det derfor udgør et problem.

Hvis der er et problem, kunne vi forestille os, at der udarbejdes en fælles oplysningskampagne herom på vore respektive hjemmesider og vil derfor gerne høre, om I vil deltage heri.

Med venlig hilsen

Knud Kristensen

Chefkonsulent

Fra: Knud Kristensen
Sendt: 16. november 2011 11:28
Til: 'pe@sikkertrafik.dk'; 'swr@fdm.dk'; 'ha@fbr.dk'
Cc: Jesper Jukic; Jesper Rosenkrantz Andersen; Ib Rasmussen; Andrew Kjærulff Maddock
Emne: Brug af seleforlængere mv. til fastgørelse af autostole i private personbiler
Vedhæftede filer: Forespørgsel om kendskab til brug af seleforlænger til fastgørelse af autostole.doc

Hej

Trafikstyrelsen behandler i øjeblikket en indberetning vedr. ulovligt udstyr til fastspænding af børn i biler. I den forbindelse ønsker vi nærmere belyst, om der er et problem med ulovlige seleforlængere og 4 punktseler i private personbiler (se vedhæftede).

Med venlig hilsen

Knud Kristensen, Chefkonsulent
Trafikstyrelsen, Center for Biler og Grøn Transport
Danish Transport Authority
Edvard Thomsens Vej 14
DK-2300 København S
Dir. Tlf.: +45 41 78 01 72
+45 72 21 88 00
e-mail: kk@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Fra: Claus Dahl [mailto:dahl@dahlengineering.dk]

Sendt: 2. november 2011 13:17

Til: Knud Kristensen

Emne: Vedr. Generationssseler og ECE 16

Hej Knud

Jeg sender som aftalt den omtalte e-mail fra TÜV Rheinland om TÜV's og KBA's indstilling til generationsseler.

Som det fremgår er Tyskerne også af den opfattelse at Generationssellerne ikke opfylder de konstruktive krav til

ECE 16.

Også VTI i Sverige udtaler sig imod Generationssseler. Telefonisk har både TÜV og VTI oplyst, at de ikke mener at

justerspændet til generationsselen opfylder kravet til energioptagelse og radius krav.

Jeg forsøger at få det på skrift fra VTI og sender dig en kopi.

Nederst har jeg indsat tidligere mail (8 August) fra Rudolf Gerlach, med nogle af de indvendinger TÜV har.

Best regards / Med venlig hilsen / Mit freundlichen Grüßen

Claus Dahl Pedersen

Løvevej 3, DK - 7700 Thisted, DENMARK

Tel. :+45 96180077, fax. :+45 96180078

web page: www.dahlengineering.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Rudolf Gerlach [mailto:gerlach@de.tuv.com]

Sendt: 22. september 2011 16:15

Til: Claus Dahl

Cc: Uwe Ziegler

Emne:

Hallo Herr Dahl,

Thema "Generationsgurt". In der vergangenen Woche hatte ich ja meinen nationalen Ausschuss Passive Sicherheit und Sicht (FKT-SA PSS) und habe dort die Thematik untergebracht. Ergebnis war, dass sich die Technischen Dienste aus Deutschland klar gegen solche Systeme ausgesprochen haben. Das KBA wurde gebeten, im Rahmen des Treffens der Typgenehmigungsbehörden (TAAM) eine Diskussion über die Genehmigung diese Gurte nach ECE-R16 und die Aufnahmen in eine WVTA zu anzustoßen. Weiterhin hat Herr

Damm versprochen sich mit mir bzgl. einer Präsentation der Angelegenheit bei der GRSP in Genf im Dezember

kurzfristig zusammensetzen.

Herr Ziegler teilte mir mit, Sie hätten Material im gesammelt, welches uns unterstützen könnte. Könnten Sie

mir das zusenden?

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Gerlach

Technologiezentrum Verkehrssicherheit

Leiter Arbeitsgebiet Fahrzeugsysteme & Bauteile

Mail: gerlach@de.tuv.com

Phone: +49-(0)221/806-2462

Mobile: +49/(0)173/542 565 9

Fax: +49-(0)221/8 30 11 01

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Am Grauen Stein

51105 Köln

<http://www.tuv.com>

Geschäftsführung

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann

(Vorsitzender)

Dr.-Ing. Manfred Doerges

AG Köln HRB 27124

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Friedrich Hecker

-----Oprindeligt meddelelse-----

Fra: Rudolf Gerlach [mailto:gerlach@de.tuv.com]

Sendt: 8. august 2011 11:30

Til: Claus Dahl

Cc: Uwe Ziegler; Ulrich Heider

Emne: Antwort: Betreff. Generationsgurt

Hallo Herr Dahl,

wir teilen ihre Bedenken.

Uns wurden in jüngster Vergangenheit mehrere solche Systeme vorgestellt.

In der Regel haben die Gurtsysteme zwar eine Bauartgenehmigung nach ECE-R16, es fehlt jedoch die notwendige Genehmigung zum Einbau. Dort wo wir das Gutachten zur Genehmigung erstellen sollten, haben

wir erhebliche Mängel festgestellt und konnten kein positives Gutachten erstellen.

So ist in der Regel die geforderte Einhandbedienung nicht möglich. Die Retraktionswirkung funktioniert nicht.

Je nach Sitz ist auch in oberster Stellung der effektive Gurtverankerungspunkt zu niedrig. Die Verstellung ist so

schwergängig, dass zu vermuten steht, dass ein Erwachsener den Versteller nicht nach Oben schiebt und somit

eine Gefährdung durch den Gurt eintritt.

Auch der schlossseitige untere Verankerungspunkt lag bei einigen Modellen außerhalb des zulässigen Feldes.

Auch für Kinder halten wir den Gurt nicht geeignet, da das Gurtschloss dem Kind in den Abdomen drückt. Es fehlt eine notwendige Sitzkissenerhöhung, die die verhindern soll.

Bei einer Genehmigung nach ECE-R44 müsste das Gesamtsystem mit dem jeweiligen Sitz zusammen geprüft

werden und alle Anforderungen der Regelung

44 erfüllen, was wir unter anderem aus oben genannten Gründen für wenig wahrscheinlich halten.

Da sich diese Anfragen in letzter Zeit häufen, haben wir vor, beim Verkehrsministerium in Bonn diese Systeme

vorzustellen und international um Klärung zu bitten. Dazu fehlen uns leider bis dato die vollständigen

Genehmigungsunterlagen. Liegt Ihnen die vollständige ECE-R16 Genehmigung des abgebildeten Gurtsystems

mit Anlagen vor? Wir haben immer nur die Deckblätter der Genehmigungen erhalten, mit denen es nicht möglich war, festzustellen, was nun tatsächlich wofür genehmigt worden ist.

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Gerlach

Technologiezentrum Verkehrssicherheit

Leiter Arbeitsgebiet Fahrzeugsysteme & Bauteile

Mail: gerlach@de.tuv.com

Phone: +49-(0)221/806-2462

Mobile: +49/(0)173/542 565 9

Fax: +49-(0)221/8 30 11 01

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Am Grauen Stein

51105 Köln

<http://www.tuv.com>

Geschäftsführung

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann

(Vorsitzender)

Dr.-Ing. Manfred Doerges

AG Köln HRB 27124

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Friedrich Hecker

Fra: Pernille Ehlers [mailto:PE@sikkertrafik.dk]

Sendt: 22. november 2011 13:02

Til: Knud Kristensen

Emne: SV: Brug af seleforlængere mv. til fastgørelse af autostole i private personbiler

Kære Knud Kristensen

Tak for forespørgslen.

Vi kender faktisk ikke ret meget til disse seleforlængere. Det sker en sjælden gang i mellem, at Rådet for Sikker Trafik får et spørgsmål fra en privat borger, om de er lovlige. Det ligger på ca. 2-4 henvendelser om året, så det er jo ikke mange. Og så svarer vi, at de er ulovlige, og så lader folk være med at bruge dem.

Vores generelle indtryk er, at seleforlængere ikke er særligt udbredte (nærmest ikke-eksisterende), i hvert fald blandt privatbilister. Der er jo heller ikke noget særlig stort behov for at bruge dem, da selerne generelt er lange nok i forvejen. Det er i hvert fald mit indtryk. Jeg har for nylig – sammen med HVU - lavet en lille kvalitativ undersøgelse vedr. fastspænding af børn i personbiler, hvor jeg personligt har tjekket kvaliteten af fastspændingen af 169 børn. Og der er jeg ikke stødt på én eneste seleforlænger eller andet ikke-godkendt udstyr. Det er selvfølgelig kun en stikprøve, men alligevel.

Der kan derimod være en problematik omkring visse institutioners, fx børnehaver og vuggestuers, busser/minibusser, der har fået lavet nogle løsninger, der er mere eller mindre "hjemmelavede" og ikke er lovlige (selv om de selv tror, de er lovlige, og de har fået dem lavet i den bedste mening). Jeg har ingen idé om omfanget. Det kunne være godt at få dette kortlagt, hvis det ellers kan lade sig gøre. Jeg ved ikke helt hvordan, for det er jo ret resursekrævende at tjekke alle børnehavebusser i landet.

Hvis der skal laves noget information om seleforlængere og "generationssele" mv., vil jeg derfor mene, at det vil være absolut mest relevant at målrette den til børnehaver, vuggestuer mv., busvognmænd og ikke mindst synshaller, så de bliver klar over, hvad der er lovligt og hvad der ikke er, og kan få rettet op på det.

Med venlig hilsen

Pernille Ehlers

Rådet for Sikker Trafik

Fra: Knud Kristensen [mailto:KKR@trafikstyrelsen.dk]

Sendt: 16. november 2011 11:28

Til: Pernille Ehlers; swr@fdm.dk; ha@fbr.dk

Cc: Jesper Jukic; Jesper Rosenkrantz Andersen; Ib Rasmussen; Andrew Kjærulff Maddock

Emne: Brug af seleforlængere mv. til fastgørelse af autostole i private personbiler

Hej

Trafikstyrelsen behandler i øjeblikket en indberetning vedr. ulovligt udstyr til fastspænding af børn i biler. I den forbindelse ønsker vi nærmere belyst, om der er et problem med ulovlige seleforlængere og 4 punktseler i private personbiler (se vedhæftede).

Med venlig hilsen

Knud Kristensen, Chefkonsulent

Trafikstyrelsen, Center for Biler og Grøn Transport

Danish Transport Authority

Edvard Thomsens Vej 14

DK-2300 København S

Dir. Tlf.: +45 41 78 01 72

+45 72 21 88 00

e-mail: kk@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Transmitted by the expert of CLEPA

Inflatable car seat system

Summary:

Special devices are sold in Europe as restraint system allegedly complying with R44/04. These systems were already discussed in the past and were banned in several countries. This report deals with one system that is sold in EU and its evaluation in a dynamic test according to R44/04.

Evaluating an inflatable car seat system:

The system is described in figure 1. In order to operate the system has to be inflated by the user. It is claimed that it was approved according to UN ECE R44/04 as well as to US FMVSS213. In EU it is sold as universal group II/III seat.

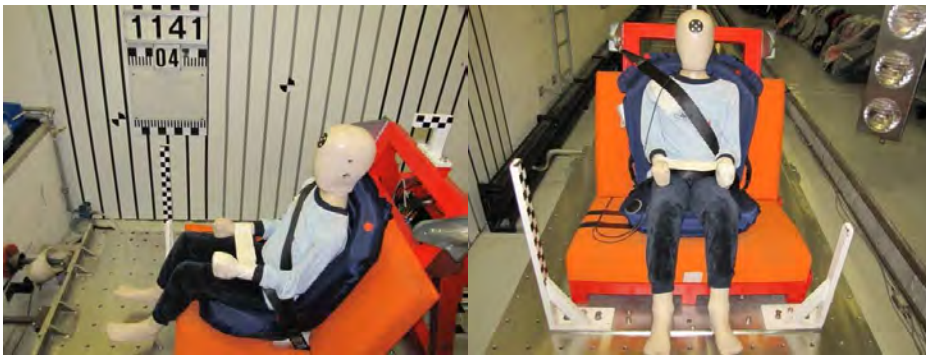


Figure 1: test set-up with the inflatable system

Frontal test with P10 dummy with R44 set-up

The kinematic of the occupant is illustrated in Figure 2, with 3 sequences selected from the test video. It shows that the lap portion of the seat belt is intruding into the abdomen of the dummy, which is a clear indication of a severe submarining (Figure 2 a/b/c).



Figure 2a: Time 0 ms – Initial P10 dummy position



Figure 2b: Time 40 ms – P10 dummy and belt geometry during loading phase



Figure 2c: Time 80 ms – Start of the submarining – The lap belt has intruded into the abdomen.

Conclusion:

Such system does not comply with R44/04. The lap portion of the belt intrudes into the abdomen of the dummy, leading to a submarining situation. That means the system does not comply with §7.1.4.3.1 of R44/04. The major shortcoming of such systems is that they can't maintain belt geometry for a proper restraint of the child.

Belt guide device

Summary:

Special devices are sold in Europe as restraint system allegedly complying with R44/04. These systems were already discussed in the past and were banned in several countries. This report deals with a belt guide device that is sold in Russia (see GRSP-49-37) and its evaluation in a dynamic test according to R44/04.

Evaluating a belt guide device:

The system is shown in Figure 1. It consists of a non-rigid flexible material to be used with the vehicle seat belt. The system is sold as a group I, II and III ECE R44 approved.



Figure 1: test set-up with belt guide device using the P10 dummy

Group I issue

The system doesn't comply with R44/04 because it is not an integral system, which must have a harness feature (§6.1.12).

Group II/III

Frontal test with P10 dummy with R44 set-up

The kinematic of the occupant shows that the lap portion of the seat belt is intruding into the abdomen of the dummy, which is a clear indication of a severe submarining (Figure 2 a/b/c). This major shortcoming of such systems is that they can't maintain belt geometry for a proper restraint of the child



Figure 2a: Time 0 ms – Initial P10 dummy position



Figure 2b: Time 51 ms – P10 dummy and belt geometry during loading phase



Figure 2c: Time 91 ms – Submarining has already taken place– The lap belt has intruded into the abdomen.

Conclusion:

Such system does not comply with R44/04.

For group I the system does not comply the requirements of §6.1.12 of R44/04.

For group II/III the lap portion of the belt intrudes into the abdomen of the dummy, leading to a submarining situation. That means the system does not comply with §7.1.4.3.1 of R44/04.

The major shortcoming of such systems is that they can't maintain belt geometry for a proper restraint of the child.

Fra: Claus Dahl [mailto:dahl@dahlengineering.dk]

Sendt: 2. december 2011 15:47

Til: Knud Kristensen

Emne: Rapporter fra CLEPA om test af specielt fastspændingsudstyr til børn.

Hej Knud

I forlængelse af vores samtaler om ulovligt udstyr til fastspænding af børn, sender jeg rapporter fra CLEPA - Organisation for Automotive leverandører I Europa.

http://www.clepa.eu/membership/members/?tx_mmwmembers_pi1%5BcompType%5D=303

CLEPA har test nogle af de specielle systemer til fastspænding af børn, som angiveligt skulle opfylde 44/04, og udarbejdet vedhæftede rapporter.

Måske har du allerede rapporterne, men jeg sender dem for en sikkerheds skyld.

Med venlig hilsen

Claus Dahl Pedersen



Løvevej 3, DK - 7700 Thisted, DENMARK

Tel. :+45 96180077, fax. :+45 96180078

web page: www.dahlengineering.dk

RDW - Hoofdkantoor Zoetermeer

Europaweg 205
2711 ER
P.O. Box 777
2700 AT Zoetermeer
The Netherlands

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Journal TS2060110-00015
Dato 07.12.2011

Problems with Child Restraint Systems

Dear Sirs,

The Danish Transport Authority has been informed about an issue with the approval of a number of restraint systems to fastening of passengers in cars - **also called "Generationsgurtsystem"** and approval of a bus seat called Titan III **with integrated "Generationsgurtsystem"**.

The restraint system consists of an adjustable harness used in combination with the vehicles three point seatbelt. By adjusting the upper part of the harness the seatbelt can be adjusted so that it does not get in contact with the neck of the passenger - even if it is a child.



Picture only as illustration.

Our concern is that these restraint systems are not tested and approved for being used for children according to ECE-R44.

A recent review of these products on the Danish market shows that certain retailers have been marketing and selling these restraint systems to be used for restraining children. The Danish Transport Authority has therefore enforced a recall of these restraint systems from the

Danish market. One of the retail companies selling these products is arguing that the system is approved for use by adults according to ECE-R16 (Approval No. E4-16R-0437161).

Since these systems are obvious to be used for restraining children, it is the opinion of The Danish Transport Authority that these systems should never have been approved according to ECE-R16 alone. The systems should be approved according to both ECE-R16 and ECE-R44.

The same problem is also the case with the Titan III bus seat that the seats restraint system is approved according to ECE-R16 (Approval No. E4-16R-0640183).

<http://www.handi-safety.dk/da/component/content/article/162-titan-iii-m1-bussaede.html>

As a smaller problem the German TÜV has informed us that according to them the above mentioned restraint systems are missing a build in test where the restraint system is tested according to ECE-R16.

Therefore TÜV has conducted a build in test and their results show that the restraint system has failed on several different tests. Please see the attachment from TÜV which include the test results from the build in test.

The Danish Transport Authority will ask you to recall the two type approvals until the restraint systems have been tested and approved according to ECE-R44.

Best regards

Ib Rasmussen

Head of Department, Centre for Vehicles and Green Transport

Danish Transport Authority

Sehr geehrter Herr Pedersen,

es ist uns bekannt, dass mittlerweile einige Bauartgenehmigungen für Gurte mit "Generationsgurtsystem". In diesen Bauartgenehmigungen wird nur die Funktion des Gurtes als Erwachsenengurt überprüft. Die zusätzliche Schnalle wird nur schriftlich aufgeführt.

Die Zulassung für den Straßenverkehr verlangt allerdings zusätzlich eine Einbauprüfung des Gurtes im Fahrzeug. Diese ist nicht Bestandteil der Bauartgenehmigung nach ECE-R16. Diese Einbauprüfung muss im Fahrzeug durchgeführt werden und ist nicht positiv zu begutachten.

Wir haben als Beispiel den Einbau eines Generationsgurtes der xx in Verbindung mit einem Bussitz geprüft. Dabei ergaben sich die folgenden Ergebnisse für die Einbauprüfung.

Prüfung des Einbaus des Sicherheitsgurtes / Testing of the installation of the safety belt

Ergebnis der Prüfung nach 8.2.ff / Result of the test according 8.2.

8.2	Allgemeine Vorschriften / General requirements	Prüfergebnis / test results
8.2.2.	Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme sowie die Kinder-Rückhaltesysteme und ISOFIX-Kinder-Rückhaltesysteme, die den Herstellerempfehlungen in Anhang 17 Anlage 3 Tabellen 1 und 2 entsprechen, müssen so eingebaut sein, dass sie zufrieden stellend funktionieren und die Verletzungsgefahr bei einem Unfall verringern. Vor allem müssen sie so eingebaut sein, dass:	
	The safety-belts, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems recommended by the manufacturer according to tables 1 and 2 of Annex 17 – Appendix 3, shall be so installed that they will work satisfactorily and reduce the risk of bodily injury in the event of an accident. In particular they shall be so installed that:	
8.2.2.	die Gurtbänder nicht in eine Lage geraten können, durch die der	Negativ Verstellglied massives

	Benutzer gefährdet werden kann;	Metallteil scharfkantig,
		Verletzung des Insassen.
		Bei Kindern drückt das
		Verstellglied in den
		Bauch-, Brust- bzw.
		Halsbereich
		Beckengurtposition für Kind
		nicht geeignet, Sitzkissen
		erhöhung erforderlich

	Prüfergebnis /
	test result

	The straps are not liable to assume a dangerous configuration;	Negative
		Height adjuster is a
		massive ironpart with sharp
		edges and can cause, injury
		of the occupant. For
		children, the height
		adjustercould be pressed
		into the abdomen, chest or
		neck area.

8.2.2.	die Gefahr, dass ein richtig	Negativ
2	angelegter Gurt seinem Benutzer bei	Gurt bewegt sich bei
	einer Vorwärtsbewegung von der	Vorwärtsbewegung nicht mit,
	Schulter gleitet, möglichst gering	rutscht von der Schulter
	ist;	ab. Die Position des
		effektiven wandert nach
		vorne und nach unten. Die
		gesetzliche Mindesthöhe von
		450 mm wird unterschritten.

	That the danger of a correctly	Negative
	positioned belt slipping from the	In case of a forward moving
	shoulder of a wearer as a result of	of the occupant the belt
	his/her forward movement is reduced	could slipp from the
	to a minimum.	shoulder. The position of
		the effective anchorage
		point moves forward and
		downwards. The height of
		the effektive anchorage
		point is lower than
		required 450 mm.

8.2.2.	die Gefahr, dass das Gurtband an	Negativ
3	scharfen Teilen der Fahrzeug- oder Sitzstruktur, der Kinder-Rückhaltesysteme oder der ISOFIX-Kinder-Rückhaltesysteme, die den Herstellerempfehlungen in Anhang 17 Anlage 3 Tabellen 1 und 2 entsprechen, beschädigt wird, möglichs gering ist.	Verstellglied scharfkantig, Gurt wird beschädigt

	The risk of the strap deteriorating through contact with sharp parts of the vehicle or seat structure, child restraint systems or ISOFIX child restraint systems recommended by the manufacturer according to tables 1 and 2 of Annex 17 - Appendix 3, is reduced to a minimum.	Negative Height adjuster has sharpe edges, the belt could be damaged.
--	---	---

	Prüfergebnis / test result
--	----------------------------

8.2.2.	An jedem Sitz muss jeder	Negativ
4	Sicherheitsgurt benutzerfreundlich konstruiert und eingebaut sein. Wenn der vollständige Sitz oder das Sitzpolster und/oder die Rückenlehne umgeklappt werden können, um den Zugang zum hinteren Teil des Fahrzeugs oder zum Lade- oder Gepäckraum zu ermöglichen, dann müssen die für diese Sitze vorgesehenen Sicherheitsgurte, nachdem diese Sitze zurückgeklappt und wieder in die richtige Stellung gebracht wurden, ohne weiteres benutzbar sein oder nach den Angaben in der Bedienungsanleitung ohne besondere Einweisung oder Übung von einer Person leicht unter oder hinter dem Sitz hervorgezogen werden können.	Gurt muß für jede Benutzungsposition, z.B. vom Kind zum Erwachsenen neu eingestellt werden. Eine Benutzung ohne weitere Einstellung ist nicht gegeben. Besondere Einweisung erforderlich. Leichtes hervorziehen nicht möglich.

	The design and installation of every safety-belt provided for each seating position shall be such as to be readily available for use. Furthermore, where the complete seat or the seat cushion and/or the seat back can be folded to permit access to rear of the vehicle or to goods or luggage compartment, after folding and restoring those seats to the seating position, the safety-belts provided for those seats shall be accessible for use or can be easily recovered from under or behind the seat, by one person, according to instructions in the vehicle users handbook, without the need for that person to have training or practice.	Negative Belt must be adjusted again for any position of use. Using without further adjustment is not possible. Special-instructions required. Belts are not reality available for use.
--	---	--

8.3	Spezielle Vorschriften für starre Teile von Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen	
-----	--	--

	Special requirements for rigid parts incorporated in safety-belts or restraint systems	
--	--	--

8.3.1	Durch starre Teile wie Verschlüsse, Verstelleinrichtungen und Befestigungsbeschläge darf die Verletzungsgefahr für den Benutzer oder andere Fahrzeuginsassen bei einem Unfall nicht erhöht werden.	Negativ Verstellglied massives Metallteil scharfkantig, Verletzung des Insassen. Bei Kindern drückt das Verstellglied in den Bauch-, Brust- bzw. Halsbereich
-------	--	---

	Prüfergebnis / test result	
--	----------------------------	--

--	--	--

	Rigid parts, such as the buckles, adjusting devices and attachments, shall not increase the risk of	Negative Height adjuster is a massive ironpart with sharp
--	---	--

bodily injury to the wearer or to other occupants of the vehicle in the event of an accident.	edges, injury of the occupant possible. For children, the height adjuster could be pressed into the abdomen, chest or neck area.
---	--

8.3.3 Ist der Gurt angelegt, dann muss er sich entweder automatisch einstellen, dass er den Maßen des Benutzers entspricht, oder so konstruiert sein, dass die manuelle Verstelleinrichtung für den sitzenden Benutzer leicht erreichbar und zu benutzen ist. Außerdem muss er mit einer Hand gestrafft werden können, damit er dem Körperbau des Benutzers und der Stellung des Fahrzeugsitzes angepasst werden kann.	Negativ Gurt stellt sich nicht automatisch nach sondern muß für jeden Benutzer Manuel eingestellt werden.
--	--

When the belt is being worn, it shall either adjust automatically to fit the wearer or be so designed that the manual adjusting device is readily accessible to the wearer when seated and is convenient and easy to use. It shall also be possible for it to be tightened with one hand to suit the build of the wearer and the position of the vehicle seat.	Negative There is no automatically adjustment for the belt. The belt must be new adjusted for any use position. Using without further adjustment is not possible.
--	--

8.3.4 Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme mit Aufrolleinrichtungen müssen so eingebaut sein, dass die Aufrolleinrichtungen richtig funktionieren und das Gurtband vorschriftsgemäß aufgerollt werden kann	Negativ Gurt rollt nicht selbständig auf.
--	--

Safety-belts or restraint systems incorporating retractors shall be so installed that the retractors are able to operate correctly and stow the strap efficiently.	Negative The retractor is not able to stow the strap efficiently.
--	--

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Ziegler

Technologiezentrum Verkehrssicherheit

Mail: ziegler@de.tuv.com

Phone: 0049 221 806 1646

Fax: 0049 221 830 1101

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Am Grauen Stein

D- 51105 Köln

<http://tuv.com>

Geschäftsführung

Prof. Dr.- Ing. Jürgen Brauckmann

Dr.- Ing. Manfred Doerges

AG Köln HRB 27124

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Friedrich Hecker

Fra: Andrew Kjærulff Maddock
Sendt: 7. december 2011 10:52
Til: 'HJongenelen@rdw.nl'
Cc: Ib Rasmussen
Emne: Problems with the Approval of Child Restraint Systems
Vedhæftede filer: TS2060110-00015 - Letter to RDW.pdf; TUV Test Result Generationsgurtsystem.doc

Dear Mr. Jongenelen,

I have attached a letter from The Transport Authority concerning a problem with the approval of child restraint systems also known as "GenerationsgurtSystem".

Best regards

Andrew Kjærulff Maddock, Head of Section

**Centre for Vehicles and Green Transport
Danish Transport Authority**

Edvard Thomsens Vej 14

DK-2300 København S

Tlf.: +45 7221 8800

Direkte: +45 4178 0013

Fax: +45 3369 0548

e-mail: akjm@trafikstyrelsen.dk

Hjemmeside: www.trafikstyrelsen.dk

RDW - Hoofdkantoor Zoetermeer

Europaweg 205
2711 ER
P.O. Box 777
2700 AT Zoetermeer
The Netherlands

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Journal TS2060110-00015
Dato 07.12.2011

Problems with Child Restraint Systems

Dear Sirs,

The Danish Transport Authority has been informed about an issue with the approval of a number of restraint systems to fastening of passengers in cars - **also called "Generationsgurtsystem"** and approval of a bus seat called Titan III **with integrated "Generationsgurtsystem"**.

The restraint system consists of an adjustable harness used in combination with the vehicles three point seatbelt. By adjusting the upper part of the harness the seatbelt can be adjusted so that it does not get in contact with the neck of the passenger - even if it is a child.



Picture only as illustration.

Our concern is that these restraint systems are not tested and approved for being used for children according to ECE-R44.

A recent review of these products on the Danish market shows that certain retailers have been marketing and selling these restraint systems to be used for restraining children. The Danish Transport Authority has therefore enforced a recall of these restraint systems from the

Danish market. One of the retail companies selling these products is arguing that the system is approved for use by adults according to ECE-R16 (Approval No. E4-16R-0437161).

Since these systems are obvious to be used for restraining children, it is the opinion of The Danish Transport Authority that these systems should never have been approved according to ECE-R16 alone. The systems should be approved according to both ECE-R16 and ECE-R44.

The same problem is also the case with the Titan III bus seat that the seats restraint system is approved according to ECE-R16 (Approval No. E4-16R-0640183).

<http://www.handi-safety.dk/da/component/content/article/162-titan-iii-m1-bussaede.html>

As a smaller problem the German TÜV has informed us that according to them the above mentioned restraint systems are missing a build in test where the restraint system is tested according to ECE-R16.

Therefore TÜV has conducted a build in test and their results show that the restraint system has failed on several different tests. Please see the attachment from TÜV which include the test results from the build in test.

The Danish Transport Authority will ask you to recall the two type approvals until the restraint systems have been tested and approved according to ECE-R44.

Best regards

Ib Rasmussen

Head of Department, Centre for Vehicles and Green Transport

Danish Transport Authority

Sehr geehrter Herr Pedersen,

es ist uns bekannt, dass mittlerweile einige Bauartgenehmigungen für Gurte mit "Generationsgurtsystem". In diesen Bauartgenehmigungen wird nur die Funktion des Gurtes als Erwachsenengurt überprüft. Die zusätzliche Schnalle wird nur schriftlich aufgeführt.

Die Zulassung für den Straßenverkehr verlangt allerdings zusätzlich eine Einbauprüfung des Gurtes im Fahrzeug. Diese ist nicht Bestandteil der Bauartgenehmigung nach ECE-R16. Diese Einbauprüfung muss im Fahrzeug durchgeführt werden und ist nicht positiv zu begutachten.

Wir haben als Beispiel den Einbau eines Generationsgurtes der xx in Verbindung mit einem Bussitz geprüft. Dabei ergaben sich die folgenden Ergebnisse für die Einbauprüfung.

Prüfung des Einbaus des Sicherheitsgurtes / Testing of the installation of the safety belt

Ergebnis der Prüfung nach 8.2.ff / Result of the test according 8.2.

8.2	Allgemeine Vorschriften / General requirements	Prüfergebnis / test results
8.2.2.	Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme sowie die Kinder-Rückhaltesysteme und ISOFIX-Kinder-Rückhaltesysteme, die den Herstellerempfehlungen in Anhang 17 Anlage 3 Tabellen 1 und 2 entsprechen, müssen so eingebaut sein, dass sie zufrieden stellend funktionieren und die Verletzungsgefahr bei einem Unfall verringern. Vor allem müssen sie so eingebaut sein, dass:	
	The safety-belts, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems recommended by the manufacturer according to tables 1 and 2 of Annex 17 – Appendix 3, shall be so installed that they will work satisfactorily and reduce the risk of bodily injury in the event of an accident. In particular they shall be so installed that:	
8.2.2.	die Gurtbänder nicht in eine Lage geraten können, durch die der	Negativ Verstellglied massives

	Benutzer gefährdet werden kann;	Metallteil scharfkantig,
		Verletzung des Insassen.
		Bei Kindern drückt das
		Verstellglied in den
		Bauch-, Brust- bzw.
		Halsbereich
		Beckengurtposition für Kind
		nicht geeignet, Sitzkissen
		erhöhung erforderlich

	Prüfergebnis /
	test result

	The straps are not liable to assume a dangerous configuration;	Negative
		Height adjuster is a
		massive ironpart with sharp
		edges and can cause, injury
		of the occupant. For
		children, the height
		adjustercould be pressed
		into the abdomen, chest or
		neck area.

8.2.2.	die Gefahr, dass ein richtig	Negativ
2	angelegter Gurt seinem Benutzer bei	Gurt bewegt sich bei
	einer Vorwärtsbewegung von der	Vorwärtsbewegung nicht mit,
	Schulter gleitet, möglichst gering	rutscht von der Schulter
	ist;	ab. Die Position des
		effektiven wandert nach
		vorne und nach unten. Die
		gesetzliche Mindesthöhe von
		450 mm wird unterschritten.

	That the danger of a correctly	Negative
	positioned belt slipping from the	In case of a forward moving
	shoulder of a wearer as a result of	of the occupant the belt
	his/her forward movement is reduced	could slipp from the
	to a minimum.	shoulder. The position of
		the effective anchorage
		point moves forward and
		downwards. The height of
		the effektive anchorage
		point is lower than
		required 450 mm.

8.2.2.	die Gefahr, dass das Gurtband an	Negativ
3	scharfen Teilen der Fahrzeug- oder Sitzstruktur, der Kinder-Rückhaltesysteme oder der ISOFIX-Kinder-Rückhaltesysteme, die den Herstellerempfehlungen in Anhang 17 Anlage 3 Tabellen 1 und 2 entsprechen, beschädigt wird, möglichs gering ist.	Verstellglied scharfkantig, Gurt wird beschädigt

	The risk of the strap deteriorating through contact with sharp parts of the vehicle or seat structure, child restraint systems or ISOFIX child restraint systems recommended by the manufacturer according to tables 1 and 2 of Annex 17 - Appendix 3, is reduced to a minimum.	Negative Height adjuster has sharpe edges, the belt could be damaged.
--	---	---

	Prüfergebnis / test result
--	----------------------------

8.2.2.	An jedem Sitz muss jeder	Negativ
4	Sicherheitsgurt benutzerfreundlich konstruiert und eingebaut sein. Wenn der vollständige Sitz oder das Sitzpolster und/oder die Rückenlehne umgeklappt werden können, um den Zugang zum hinteren Teil des Fahrzeugs oder zum Lade- oder Gepäckraum zu ermöglichen, dann müssen die für diese Sitze vorgesehenen Sicherheitsgurte, nachdem diese Sitze zurückgeklappt und wieder in die richtige Stellung gebracht wurden, ohne weiteres benutzbar sein oder nach den Angaben in der Bedienungsanleitung ohne besondere Einweisung oder Übung von einer Person leicht unter oder hinter dem Sitz hervorgezogen werden können.	Gurt muß für jede Benutzungsposition, z.B. vom Kind zum Erwachsenen neu eingestellt werden. Eine Benutzung ohne weitere Einstellung ist nicht gegeben. Besondere Einweisung erforderlich. Leichtes hervorziehen nicht möglich.

	The design and installation of every safety-belt provided for each seating position shall be such as to be readily available for use. Furthermore, where the complete seat or the seat cushion and/or the seat back can be folded to permit access to rear of the vehicle or to goods or luggage compartment, after folding and restoring those seats to the seating position, the safety-belts provided for those seats shall be accessible for use or can be easily recovered from under or behind the seat, by one person, according to instructions in the vehicle users handbook, without the need for that person to have training or practice.	Negative Belt must be adjusted again for any position of use. Using without further adjustment is not possible. Special-instructions required. Belts are not reality available for use.
--	---	--

8.3	Spezielle Vorschriften für starre Teile von Sicherheitsgurten oder Rückhaltesystemen	
-----	--	--

	Special requirements for rigid parts incorporated in safety-belts or restraint systems	
--	--	--

8.3.1	Durch starre Teile wie Verschlüsse, Verstelleinrichtungen und Befestigungsbeschläge darf die Verletzungsgefahr für den Benutzer oder andere Fahrzeuginsassen bei einem Unfall nicht erhöht werden.	Negativ Verstellglied massives Metallteil scharfkantig, Verletzung des Insassen. Bei Kindern drückt das Verstellglied in den Bauch-, Brust- bzw. Halsbereich
-------	--	---

	Prüfergebnis / test result	
--	----------------------------	--

--	--	--

	Rigid parts, such as the buckles, adjusting devices and attachments, shall not increase the risk of	Negative Height adjuster is a massive ironpart with sharp
--	---	--

bodily injury to the wearer or to other occupants of the vehicle in the event of an accident.	edges, injury of the occupant possible. For children, the height adjuster could be pressed into the abdomen, chest or neck area.
---	--

8.3.3 Ist der Gurt angelegt, dann muss er sich entweder automatisch einstellen, dass er den Maßen des Benutzers entspricht, oder so konstruiert sein, dass die manuelle Verstelleinrichtung für den sitzenden Benutzer leicht erreichbar und zu benutzen ist. Außerdem muss er mit einer Hand gestrafft werden können, damit er dem Körperbau des Benutzers und der Stellung des Fahrzeugsitzes angepasst werden kann.	Negativ Gurt stellt sich nicht automatisch nach sondern muß für jeden Benutzer Manuel eingestellt werden.
--	--

When the belt is being worn, it shall either adjust automatically to fit the wearer or be so designed that the manual adjusting device is readily accessible to the wearer when seated and is convenient and easy to use. It shall also be possible for it to be tightened with one hand to suit the build of the wearer and the position of the vehicle seat.	Negative There is no automatically adjustment for the belt. The belt must be new adjusted for any use position. Using without further adjustment is not possible.
--	--

8.3.4 Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme mit Aufrolleinrichtungen müssen so eingebaut sein, dass die Aufrolleinrichtungen richtig funktionieren und das Gurtband vorschriftsgemäß aufgerollt werden kann	Negativ Gurt rollt nicht selbständig auf.
--	--

Safety-belts or restraint systems incorporating retractors shall be so installed that the retractors are able to operate correctly and stow the strap efficiently.	Negative The retractor is not able to stow the strap efficiently.
--	--

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Ziegler

Technologiezentrum Verkehrssicherheit

Mail: ziegler@de.tuv.com

Phone: 0049 221 806 1646

Fax: 0049 221 830 1101

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

Am Grauen Stein

D- 51105 Köln

<http://tuv.com>

Geschäftsführung

Prof. Dr.- Ing. Jürgen Brauckmann

Dr.- Ing. Manfred Doerges

AG Köln HRB 27124

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Friedrich Hecker

Fra: HJongenelen@rdw.nl
Sendt: 7. december 2011 11:01
Til: MBalk@rdw.nl
Cc: Andrew Kjærulff Maddock
Emne: FW: Problems with the Approval of Child Restraint Systems
Vedhæftede filer: TS2060110-00015 - Letter to RDW.pdf; TUV Test Result Generationsgurtsystem.doc

Dear Maarten,

Would you please be so kind to handle this request from Denmark?

Best regards,

Harry Jongenelen

Van: Andrew Kjærulff Maddock [mailto:AKJM@trafikstyrelsen.dk]
Verzonden: woensdag 7 december 2011 10:52
Aan: Jongenelen, Harry
CC: Ib Rasmussen
Onderwerp: Problems with the Approval of Child Restraint Systems

Dear Mr. Jongenelen,

I have attached a letter from The Transport Authority concerning a problem with the approval of child restraint systems also known as "GenerationsgurtSystem".

Best regards

Andrew Kjærulff Maddock, Head of Section

**Centre for Vehicles and Green Transport
Danish Transport Authority**

Edvard Thomsens Vej 14

DK-2300 København S

Tlf.: +45 7221 8800

Direkte: +45 4178 0013

Fax: +45 3369 0548

e-mail: akjm@trafikstyrelsen.dk

Hjemmeside: www.trafikstyrelsen.dk

Fra: Anders <ada@dksyn.dk>
Sendt: 15. december 2011 09:53
Til: Jesper Jukic; Jesper Rosenkrantz Andersen; Jørgen Sjøntoft
Emne: Fwd: Farligt fastspændingsudstyr i børnehavebusser

Hej Jesper, Jesper og Jørgen

(Til uforpligtende info)

----- Videre sendte meddelelser -----

Fra: **DKsyn** <syn@dksyn.dk>
Dato: 15. dec. 2011 09.40
Emne: Fwd: Farligt fastspændingsudstyr i børnehavebusser
Til: Anders Damgaard Andersen <ada@dksyn.dk>

Hej alle

<http://www.motormagasinet.dk/artikel/VisArtikel.aspx?siteID=MM&loper=112190031&NewsletterRefID=6747&pID=1>

Nu handler presseomtalen af kritikken fra Dahl Engineering ikke om "løst udstyr", men i stedet om selve monteringen (forankringen) i busserne, hvor eventuelle sikkerhedsseler i ældre busser blot skal være "solidt fastgjort" til køretøjets faste dele, og den problematik vedrører naturligvis direkte de faglige vurderinger, der lægges til grund ved synsafgørelserne.

"Sæder er ikke faste dele" ????????????????

Det er korrekt, at forskrifterne på ingen måde præciserer, hvor solid "solid fastgørelse" skal være (for andet end sikkerhedsseler til kørestolsbrugere jf. 10.02.001(4) fra 01.04.01), og at vejledningen ikke indeholder det refererede ministersvars tilføjelse om, at "Sæder betragtes normalt ikke som faste dele."

I en ældre "rigtig" bus med langt højere sædeplacering end i en lille personbil, er det ikke uproblematisk, at fastgøre en sele direkte i gulvkonstruktionen, da det pga. trækretningen vil gå ud over adgangsforholdene til siddepladsen bag den pågældende siddeplads.

I praksis vil man alternativt være nødt til at fastgøre selen i en evt. forstærket stol eller et supplerende "stativ", der begge dele skal være "solidt fastgjort" i tilstrækkeligt kraftige dele af en evt. forstærket bundkonstruktionen, eller anvende godkendte produkter fra fx Dahl Engineering.

Virksomheden fortjener bestemt respekt for dens produktion og dokumentation af sikkerhedsudstyr, men ikke mindst for dens evne til at anvende medierne uden nævneværdig risiko for bagslag, hvilket må kunne gøre diverse spindoktorer misundelige :-)

Skal "solidt fastgjort" fremover gøres sammenligneligt med den for nyere busser påbudte kollisionsdokumenterede fastgørelse, eller bare tage højde for, at passagererne ikke uden videre vælter rundt mellem hinanden når bussen på mindre katastrofal vis kører i grøften og vælter om på siden, eller hvad?

Det må nu være op til politikerne, når de i Trafikstyrelsens redegørelse antageligt får belyst de sikkerhedsmæssige, EU-retslige og trafikøkonomiske konsekvenser af eventuelle skærpselser, generelt eller til særlige anvendelser.

----- Forwarded message -----

From: **DKsyn** <syn@dksyn.dk>

Date: 2011/12/13

Subject: Farligt fastspændingsudstyr i børnehavebusser

To: Anders Damgaard Andersen <ada@dksyn.dk>

Hej alle

Så i tv-indslaget i aftes?

Tak til Lars Kiholm og Niels Rask for nedenstående link til DR. :-)

Fastholdelsesudstyr til børn har dermed fået fornyet politisk opmærksomhed, så det kan være, at det ender med en ny udstyrskode.

En del af problematikken er, at fastholdelsesudstyr til børn er typisk er beregnet til montering i en hvilken som helst godkendt trepunktssele, og er dermed ikke tilknyttet et bestemt køretøj, medmindre man vælger at registrere tilknytningen på attest for flere udførelser.

Der er meget få brugerbestemmelser i DfK, (altså regler, der også omfatter løst udstyr med ligeså universel fastgørelsesmulighed), men det forekommer da fx i 10.03.002 om genstande, der hindrer udsyn (fastgørelsesmulighed med sugekop til en hvilken som helst rude).

10.02.002 om sikkerhedsseler til kørestolspladser omfatter også løst udstyr, men ikke med ligeså universel fastgørelsesmulighed, da det specielt skal passe i det monterede skinnedsystem/låsebeslag.

Det er i forhold til konsekvensen af synsrapportbudskabet for ejer/bruger rigtigt, som der står i artiklen, at meddelelse 1960 kun har karakter af en påmindelse, og ikke et krav, men i forhold til synsvirksomhedernes håndtering af synsrapporten ved konstatering af sådant udstyr, er der tale om krav.

Meddelelsen indeholder dog ikke krav om obligatorisk synskontrol som fx afprøvningen af førersikkerhedsseler jf. vejl. 10.02 side 13, eller af koblingsdele jf. meddelelse 1958.

Børnehavepædagogernes mulighed for selv at kontrollere lovligheden af det anvendte fastholdelsesudstyr til børn

Sikkerhedsudstyr til børn skal være E- eller e-godkendt og mærket som anført i meddelelse 1960. (Det var de i tv-indslaget viste seleclips ikke.)

E- eller e-godkendt sikkerhedsudstyr til børn skal fastgøres efter sikkerhedsudstørsfabrikantens godkendte anvisninger. Disse anvisninger bør børnehaverne være i besiddelse af.

Anvisningerne kan typisk gå på fastgørelse ved hjælp af en almindelig godkendt trepunkts-sikkerhedssele eller på fastgørelse i nyere bilers originaltmonterede Isofix-beslag.

Bemærk, at det ikke er tilladt, at sælge eller bruge ikke-godkendt sikkerhedsudstyr til fastspænding af børn, heller ikke i biler hvor brugen af udstyret ikke er påbudt.

TV-udsendelsen

<http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2011/12/12/12193831.htm#.Tub1guwapOI.email>

Ebberød Bank

I sommer sendte Trafikstyrelsen ellers en meddelelse ud til synshallerne om, at de skulle være opmærksomme på det ulovlige fastspændingsudstyr til børn, men brevet havde kun karakter af en påmindelse og ikke et krav.

Og det lyder jo helt vanvittigt, siger Færdselskommissionens formand Karsten Nonbo fra Venstre:

- Nu skal vi bede om en redegørelse, så vi kan se, hvor den er gal, så vi kan lovgive os ud af det, men umiddelbart lyder det lidt som Ebberød bank, som jeg får det fremstillet her, siger han.

Meddelelse 1960

<http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/01%20Syn%20og%20koeretoer/03%20Regler%20om%20koeretoer/01%20Regler%20om%20koeretoer/Meddelelser/1960.ashx>

Synsvirkomhederne anmodes om at være opmærksom på forholdet i forbindelse med syn. Hvis udstyret ikke er godkendt anføres på synsrapporten som servicebemærkning: ”Sikkerhedsudstyr for børn ikke godkendt”.

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/FAQ.aspx>

Kan jeg montere en autostol bag bagsædet i min bil?

En autostol (barnestol) skal monteres efter autostolfabrikantens anvisninger, hvilket typisk er på et fremadvendt eller bagudvendt sæde med en trepunktssæle. En autostol kan altså ikke monteres direkte i bunden af bilen.

Den bageste del af bilen er i øvrigt sikkerhedsmæssigt kun velegnet til placering til børn eller andre passagerer, hvis bilen er konstrueret til det.

--

Med venlig hilsen

Anders Damgaard Andersen
Bilinspektør/ingeniør DKsyn
Hørret Byvej 1 - 8320 Mårslet

[23 73 90 26](tel:23739026) Normalt opkald, der besvares senere, hvis optaget
[20 100 328](tel:20100328) Hasteopkald, der besvares omgående eller snarest
[69 80 35 84](tel:69803584) Telefax (eFax)
syn@dksyn.dk Uforpligtende (info, forslag og spørgsmål til evt. behandling)
ada@dksyn.dk Forpligtende (henvendelser, der alle vil blive besvaret)

Denne e-mail er kun til rådgivningsabonnenter og kan indeholde fortrolig information.

--

Med venlig hilsen

Anders Damgaard Andersen
Bilinspektør/ingeniør DKsyn
Hørret Byvej 1 - 8320 Mårslet

[23 73 90 26](tel:23739026) Normalt opkald, der besvares senere, hvis optaget
[20 100 328](tel:20100328) Hasteopkald, der besvares omgående eller snarest
[69 80 35 84](tel:69803584) Telefax (eFax)
syn@dksyn.dk Uforpligtende (info, forslag og spørgsmål til evt. behandling)
ada@dksyn.dk Forpligtende (henvendelser, der alle vil blive besvaret)

Denne e-mail er kun til rådgivningsabonnenter og kan indeholde fortrolig information.

--

Med venlig hilsen

Anders Damgaard Andersen
Bilinspektør/ingeniør DKsyn
Hørret Byvej 1 - 8320 Mårslet

23 73 90 26 Mobiltelefon
69 80 35 84 Telefax (eFax)
ada@dksyn.dk

Fra: Ib Rasmussen
Sendt: 14. december 2011 20:26
Til: Kim Lesanner
Cc: Jesper Rasmussen
Emne: SV: Artikel til Motor-magasinet

Hej Kim

Vi er i gang med en redegørelse til transportministeren, så derfor ønsker jeg ikke at gå ind i en detaljeret forklaring på nuværende tidspunkt.

Jeg kan dog supplere dine oplysninger: Claus Dahl bad os gribe ind overfor seleklips, seleholdere og generationsseler. Da de to første er løst udstyr valgte vi at lade synsvirksomhederne give en servicevejledning.

Med venlig hilsen

Ib Rasmussen
Kontorchef
Trafikstyrelsen

Fra: Kim Lesanner [kile@DanskeFagMedier.dk]
Sendt: 14. december 2011 13:48
Til: Ib Rasmussen
Emne: Artikel til Motor-magasinet

Kære Ib Rasmussen

Jeg har fået en henvendelse fra Claus Dahl Pedersen, Dahl Engineering, om seleproblematiken, som jeg kunne se omtalt i TV-avisen forleden.

Jeg har sammenfattet medsendte ud fra et omfattende materiale med ministerspørgsmål mv., som Trafikstyrelsen/du naturligvis skal have mulighed for at forholde sig til, idet der ligger en vis kritik af synsdelen.

Da jeg har deadline i morgen, hører jeg meget gerne hurtigst muligt fra dig.

Med venlig hilsen / best regards

Kim Lesanner
MOTOR-MAGASINET
mobiltelefon: 27 12 00 98
<http://www.motormagasinet.dk/>

Danske Fagmedier A/S - Marielundvej 46E - DK-2730 Herlev - Tlf 44 85 88 99 - <http://www.danskefagmedier.dk/>

Danske Fagmedier A/S udgiver følgende fagtidsskrifter til det danske erhvervsliv: Licitationen Byggeriets Dagblad, Danske Ark Byg, Mester Tidende, Motor-magasinet, Transportmagasinet samt Nyhedsinformation for Social- og Sundhedssektor. Danske Fagmedier omfatter også erhvervsportalen www.idag.dk

Fra: Kim Lesanner [mailto:kile@DanskeFagMedier.dk]

Sendt: 14. december 2011 13:49

Til: Ib Rasmussen

Emne: Artikel til Motor-magasinet

Kære Ib Rasmussen

Jeg har fået en henvendelse fra Claus Dahl Pedersen, Dahl Engineering, om seleproblematiken, som jeg kunne se omtalt i TV-avisen forleden.

Jeg har sammenfattet medsendte ud fra et omfattende materiale med ministerspørgsmål mv., som Trafikstyrelsen/du naturligvis skal have mulighed for at forholde sig til, idet der ligger en vis kritik af synsdelen.

Da jeg har deadline i morgen, hører jeg meget gerne hurtigst muligt fra dig.

Med venlig hilsen / best regards

Kim Lesanner

MOTOR-MAGASINET

mobiltelefon: 27 12 00 98

<http://www.motormagasinet.dk/>

Danske Fagmedier A/S - Marielundvej 46E - DK-2730 Herlev - Tlf 44 85 88 99 - <http://www.danskefagmedier.dk/>

Danske Fagmedier A/S udgiver følgende fagtidsskrifter til det danske erhvervsliv: Licitationen Byggeriets Dagblad, Danske Ark Byg, Mester Tidende, Motor-magasinet, Transportmagasinet samt NyhedsInformation for Social- og Sundhedssektor. Danske Fagmedier omfatter også erhvervsportalen www.idag.dk

Synsvirksomheder ikke klædt på til seleproblem

Dahl Engineering i Thisted mener, at Trafikstyrelsen ikke i tilstrækkelig grad pålægger synsvirksomhederne at afvise ringe eftermonterede sikkerhedsseler.

Køretøjsbygning

Af Kim Lesanner

Der er gået trafikikkerhedspolitik i en sag om ringe sikkerhedsseler til busser. Forleden fik kritik fra Dahl Engineering af såvel seler som synssystemet, herunder Trafikstyrelsen, formanden for sikkerhedskommissionen Carsten Nonbo (V) til, sammen med FDM, i TV-avisen at udtale, at der skal strammes op på området. Venstres Torsten Schack Pedersen har stillet en række spørgsmål til Transportminister Henrik Dam Kristensen (S), der ikke gør Claus Dahl Pedersen, indehaver af Dahl Engineering, tilfreds.

Spørgsmålet fra Torsten Schack Pedersen lyder, hvad ministeren vil gøre for at forhindre, at køretøjer kan gå gennem syn med ulovligt udstyr.

Ministeren svarer, at Trafikstyrelsen har oplyst, at når den senest udsendte meddelelse til synsbranchen ikke kræver, at bilen nægtes godkendelse, skyldes det, at det meste af det ulovlige udstyr er løst udstyr, og at man ikke kan nægte at godkende en bil, fordi den indeholder ulovligt løst udstyr. Ministeren svarer videre, at hvis politiet standser et køretøj, hvor det ulovlige udstyr benyttes, vil det kunne straffes med bøde.

- Jeg tror, politiet ikke vil gå i gang med at kontrollere, om sikkerhedsseler og deres forankringer er i orden i busser, hvor selerne er monteret fast på sædernes stel. Det er da synsvirksomhedernes opgave, hvad skal vi ellers bruge synsvirksomhederne til, siger Claus Dahl Pedersen til Motor-magasinet og fortsætter:

- Men det drejer sig jo netop ikke om løst udstyr – fastspændingsudstyret i alle de børnehavebusser, som jeg har givet Trafikstyrelsen og ministeren billeder af, har alle de ulovlige seler og udstyret monteret på sædets stel. Jeg har aldrig påpeget, at det skulle dreje sig om løst udstyr i de pågældende skole- og børnehavebusser, siger Carsten Dahl Pedersen.

Ombyggede rutebiler

Problemet er opstået, fordi busleverandører ombygger gamle busser, der tidligere har været brugt som rutebiler, til børnehav- og institutionsbusser. Her eftermonteres sikkerhedsseler, uden at ombyggeren tester holdbarheden.

- Det er horribelt, for institutionsledere og forældrene forventer, at busserne skal være forsynet med sikkerhedsseler, men er næppe klar over, at sæder og sikkerhedsseler måske slet ikke er i stand til at holde børnene sikkert i sædet under en kollision. Det er falsk tryghed, siger Carsten Dahl Pedersen. Han har optaget gruopvækkende film af sine crashtest af diverse selemontering.

Mangler i ny synsvejledning

Trafikstyrelsen accepterede under et møde med Dahl Engineering hos transportministeren den 1. november testmetoden, og at der var behov for at præcisere reglerne for synsvirksomhederne, da børnehavebusser tilsyneladende synes og godkendes, selv om sikkerhedsselerne er monteret på sæderne, og ikke i vognbunden eller bussens karosseri.

Tirsdag den 9. november udsendte Trafikstyrelsen imidlertid en ny version af Vejledning om syn til synsbranchen, uden at reglerne om fastspændingsudstyr til børn er blevet tilføjet eller præciseret, mener Dahl Engineering.

Tilbagekaldelse ikke nok

Trafikstyrelsen har også udsendt en meddelelse, hvor man tilbagekalder ulovligt fastspændingsudstyr til børn i blandt andet børnehavebusser. Undersøgelsen omfatter 26 leverandører og er ikke afsluttet. Men styrelsen oplyser, at der indtil videre er givet påbud om tilbagetrækning hos ni leverandører, og at en politianmeldelse overvejes mod en leverandør, der ikke har fulgt påbud om tilbagetrækning.

Dahl Engineering mener, at virksomhedens crash-test viser, at en tilbagekaldelse af seler ikke løser problemet, fordi de fleste sæder og vognbunde i busser og minibusser fra før 2001 ikke er konstrueret og testet til at kunne modstå belastningen fra fastspændte passagerer under en kollision.

BOKS:

Sæder er ikke faste dele

Folketingsmedlem Torben Schack Pedersen (V) har den 9. november 2011, på vegne af Dahl Engineering, spurgt transportminister Henrik Dam Kristensen, om ministeren mener, at det er i orden, at det er lovligt at eftermontere sikkerhedsseler på gamle sæder uden at skulle dokumentere, at både sæde, seleforankringer og vognbund kan holde til belastningen under en kollision? "

Ministeren svarer 15. november:

"Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som har oplyst, at eftermontering af sikkerhedsseler i ældre busser er betinget af, at sikkerhedsselerne er monteret lovligt. I henhold til gældende bestemmelse (Detailforskrifter for Køretøjer) skal en eftermonteret sikkerhedssele være solidt fastgjort til køretøjets faste dele. Sæder betragtes normalt ikke som faste dele."

Fra: RvanWingerde@rdw.nl
Sendt: 17. februar 2012 11:59
Til: Andrew Kjærulff Maddock
Cc: MBalk@rdw.nl; HJongenelen@rdw.nl
Emne: RE: Problems with the Approval of Child Restraint Systems

Dear Andrew Kjærulff Maddock,

We received the product deviation regarding approval E4-16R-0640183/ E4-16R-0437161 and registered this under product deviation (PAF) nr. 236
If we need additional information we will contact you.

Kind regards,
RDW
Richard van Wingerde
Assistant Inspector

Vehicle Admission & Surveillance Department
Assessment and Surveillance

P.O. Box 777
2700 AT Zoetermeer
The Netherlands
Tel. +31 79 345 7456
Website: tgk.rdw.nl

Van: Andrew Kjærulff Maddock [<mailto:AKJM@trafikstyrelsen.dk>]
Verzonden: woensdag 7 december 2011 10:52
Aan: Jongenelen, Harry
CC: Ib Rasmussen
Onderwerp: Problems with the Approval of Child Restraint Systems

Dear Mr. Jongenelen,

I have attached a letter from The Transport Authority concerning a problem with the approval of child restraint systems also known as "GenerationsgurtSystem".

Best regards

Andrew Kjærulff Maddock, Head of Section

Centre for Vehicles and Green Transport
Danish Transport Authority
Edvard Thomsens Vej 14
DK-2300 København S
Tlf.: +45 7221 8800

Direkte: +45 4178 0013

Fax: +45 3369 0548

e-mail: akjm@trafikstyrelsen.dk

Hjemmeside: www.trafikstyrelsen.dk